



HAL
open science

Déplacements et mutations spatiales à Alger

Badra Benyamina Merrad Benyamina

► **To cite this version:**

Badra Benyamina Merrad Benyamina. Déplacements et mutations spatiales à Alger. Géographie. Université Bourgogne Franche-Comté, 2019. Français. NNT : 2019UBFCH017 . tel-02483175

HAL Id: tel-02483175

<https://theses.hal.science/tel-02483175>

Submitted on 18 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**THESE DE DOCTORAT DE L'ETABLISSEMENT UNIVERSITE BOURGOGNE
FRANCHE-COMTE**

PREPAREE A L'UNIVERSITE DE BOURGOGNE

Ecole doctorale SEPT

Société, espace, pratiques, temps

Doctorat de spécialité

Géographie et Aménagement

Par

Madame BADRA MERRAD BENYAMINA

Déplacements et Mutations Spatiales à Alger

Thèse présentée et soutenue à « l'université de Bourgogne » le 01/07/2019

Composition du Jury :

Monsieur **André LARCENEUX**, professeur émérite à l'Université de Bourgogne, laboratoire ThéMA, Directeur de thèse.

Monsieur **Tahar BAOUNI**, professeur à l'Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU-Alger), laboratoire VUDD, Codirecteur de thèse.

Madame **Corinne BLANQUART**, directeur de recherche à l'IFSTTAR, département Aménagement, Mobilité, Environnement, Rapporteur.

Madame **Marie-Hélène MASSOT**, professeur à l'université Paris-EST Créteil, LAB'Urba, Rapporteur.

Monsieur **Thomas THEVENIN**, professeur à l'université de Bourgogne et directeur du laboratoire ThéMA, président du jury.

DEPLACEMENTS ET MUTATIONS SPATIALES A ALGER



Titre : Déplacements et Mutations Spatiales à Alger.

Mots clés : Espace, mobilité, infrastructure de transport, urbanisme, Alger.

Résumé :

Alger, ville et port doit son histoire exceptionnelle à son site remarquable sur un éperon rocheux. Mais, cette morphologie s'est révélée contraignante d'une ville pour la croissance urbaine d'une ville qui prétend aujourd'hui rejoindre le rang de métropole.

Au cours de son histoire, les relations entre le port et la ville ont pris de formes multiples souvent compatibles parfois opposées voire contradictoires, inversant les relations de domination.

Alger, capitale d'un pays de 40 millions d'habitants a toujours été un laboratoire des politiques urbaines de la période coloniale aux différentes constructions institutionnelles de l'Algérie indépendante, en dépit d'un appareil statistique déficient.

Mais, l'espace algérois est aujourd'hui confronté à des défis de grande ampleur avec une croissance anarchique difficilement contrôlée de sa population, une fragmentation des espaces urbanisés et des contraintes de déplacements difficilement soutenables.

Si des infrastructures routières et de transports collectifs sont programmés et progressivement réalisés par les Plans successifs, leur articulation avec les zones bâties et les lotissements construits pour permettre l'éradication des bidonvilles n'apparaît pas marquée par une très grande cohérence. De même la localisation des différents équipements collectifs, qui semble plus relever d'opportunités foncières, ajoute à la complexité du tissu urbain

Toutefois, sous cette apparente complexité, apparaissent des logiques urbaines profondes qu'il convient de mettre en évidence et de modéliser.

Title : Space Movements and Mutations in Algiers.

Keywords : Space, mobility, transport infrastructure, urban planning, Algiers

Abstract :

Algiers port and city's exceptional history is driven by its remarkable site nestled on a rocky spur. Revealed

Yet this morphology constrained the urban growth of a city that could pretend joining the ranks of large metropolis

During its history port and city relationship took multiple forms, frequently compatible yet sometimes divergent and even opposed, leading to inverting domination status of both actors.

Algiers capital of a 40 million inhabitants state, has always been a laboratory of urban politics since the colonial era to the institutional constructions of independent Algeria, regardless of deficient statistical tools.

However, the space in Algiers is confronted to great challenges due to an anarchic growth of its population, fragmented urban spaces and unbearable motion constraints.

If road and collective transportation infrastructures are growingly programmed and achieved by successive plans, their articulation with built-up areas and housing developments with the aim of eradicating slums does not seem to be really coherent.

Furthermore, the location of communal amenities which seem to be relating to real estate opportunities, adds to the complexity of the urban fabric.

However, under this apparent complexity, arise deep urban logics that should be highlighted and modeled.

Remerciements

Je remercie mon directeur de thèse, Monsieur **André Larceneux**, pour la pertinence de son encadrement et de ses conseils, pour sa grande disponibilité et sa patience, pour son intérêt pour le sujet, son enthousiasme et sa passion. Je ne lui serai jamais assez reconnaissante de m'avoir permis, par ce thème à découvrir le goût pour la recherche scientifique ... *André, je te remercie également pour ton amitié !*

Je tiens à remercier chaleureusement mon Co- directeur **Tahar Baouni** pour son encadrement, son soutien et son profond humanisme. Durant toutes ces années de Doctorat, j'ai bénéficié de son attention et de ses précieux conseils qui m'ont permis de mener cette thèse en confiance...*Tahar, je te remercie du fond du cœur pour ton amitié et ton soutien moral.*

Je tiens à remercier le directeur du laboratoire Théma **Thomas Thevenin** pour sa confiance, son accueil au laboratoire, ceci m'a permis d'élaborer cette thèse dans les meilleures conditions... *je te remercie infiniment Thomas !*

Mes remerciements vont également aux membres du jury **Corinne Blanquart** et **Marie-Hélène Massot** qui me font l'honneur et le plaisir de participer à l'examen de mon travail.

Je remercie les membres du comité de thèse **Jean-Philippe Antoni** et **Francis Aubert** pour leurs vifs encouragements afin de finaliser la thèse.

Je tiens à remercier très chaleureusement ma famille qui m'a accompagnée pendant toutes ces années. Mes chers garçons...*c'est fini, je suis à vous !* Je remercie mon époux d'avoir toujours cru en moi ! *Merci mon cher Sofiane* pour ta patience.

Mon **père** et **ma mère**, sans leur amour rien n'aurait été possible...*pardonnez-moi pour le stress et l'angoisse transmis !* Je remercie tout particulièrement ma **belle-mère**, ma relectrice dévouée, infatigable de fautes d'orthographe, sans elle cette thèse ne serait jamais arrivée à son terme... *Merci ma deuxième Maman !* Je remercie également mon frère **Mustapha et Nadia**, mes sœurs **Zouzou, Hafidha** et leurs familles pour leurs encouragements et pour tous les moments de détente qu'ils m'ont offerts. Ma belle-sœur **Amel**, mon beau-frère **Redouane** et leurs familles

merci beaucoup de m'avoir soutenue dans cette longue aventure ! Mes **neveux** et mes **nièces** qui m'ont procuré beaucoup d'amour et de joie...*je vous aime.*

Tout particulièrement, un grand merci aux amoureux de la recherche ; **Mr et Mme Keddari, Mr et Mme Mokhtar Kharroubi** (France), **Mr et Mme Mokhtar Kharroubi** (Oran). Merci à tous mes oncles et mes tantes paternelles et maternelles. Merci à mon cher oncle Abdelghani. Merci à tous et à toutes mes cousines et cousins, les difficultés de ma thèse se racontaient avec vous dans la bonne humeur.

J'adresse mes sincères remerciements à ces qui m'ont accompagné avec leur amitié fidèle, l'équipe du laboratoire VUDD de l'EPAU : **Hayet, Rafika, Atika, Lyes, Baki** et **Farid** (maintenant c'est à votre tour !). Je remercie très particulièrement mon ami **Mohamed** pour son aide inoubliable. **Mr Djabri**, le grand Monsieur de la cartographie, qu'il soit chaleureusement remercié pour la qualité de son travail et sa patience. **Dalila et Rymel ...** merci de m'avoir soutenues ! Je n'oublie pas mon amie **Sara**, la bolivienne rencontrée durant mes années de recherche, dont l'aide morale m'a été précieuse malgré la distance. Un tendre merci à mon amie **Nazili**, pour son aide miraculeuse et ses efforts inoubliables, tu as su gérer mon stress lorsque j'ai failli perdre mon disque dur.

Enfin, j'adresse mes sincères remerciements à toute l'équipe du laboratoire ThéMA de Dijon, et plus spécialement à ceux qui sont devenus amis : **Guillaume, Nadia, Justin, Christophe et Samuel**. Je remercie **Patrick** pour sa disponibilité et son aide au laboratoire ! Je remercie surtout **Laure Saligni** et **Celine Désarmenien** pour leur aide à tout moment. Merci à ceux qui ont partagé avec moi des discussions autour de cafés ; **Anne** et **Valérie**. Je remercie également **Mogran Poggioli** pour son aide.

Je finirai, en espérant n'avoir oublié personne. Je remercie toutes les personnes qui ont croisé mon chemin durant ces années de recherche et qui m'ont fait partager leurs amitiés, leurs connaissances, leurs savoirs et leurs cultures. Leurs contributions n'ont fait qu'enrichir mes réflexions pour la conduite d'une thèse qui n'a jamais été que la mienne.

TABLE DES MATIERES

AVANT PROPOS	5
INTRODUCTION GENERALE	6
PARTIE 1 - LE CADRE GENERAL DE L'URBANISATION ALGEROISE : HISTOIRE, DEMOGRAPHIE ET INSTITUTIONS	11
INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE	12
CHAPITRE 1. AVANT L'INDEPENDANCE LE SITE FABRIQUE LA VILLE	13
Introduction	13
1.1 Les conditions naturelles et les contraintes morphologiques	14
1.1.1 La position	14
1.1.2 Le réseau hydrographique	15
1.1.3 Un éperon rocheux	17
1.1.4 La topographie du site	18
1.2 La période précoloniale : avant 1830, le port et les routes fabriquent la ville	19
1.3.1 La Casbah	23
1.3.2 Le port : entre commerce et industrie	30
1.3 La période coloniale (1830 – 1962) : l'ordre militaire et commercial fabrique la ville	32
1.3.1 L'arrivée des colons	32
1.3.2 L'adaptation du port à l'exportation	37
1.3.3 La voie ferrée	41
1.3.4 Les voies principales routières vers l'hinterland	43
1.3.5 Les voies intra-urbaines	44
1.3.6 L'aménagement du site et la construction de la ville	51
1.3.7 L'extension de la banlieue et la formation de la région algéroise	76
Conclusion	79
CHAPITRE 2. APRES L'INDEPENDANCE : LES PERIODES ECONOMIQUES FABRIQUANT LA VILLE D'ALGER	81
Introduction	81
2.1 Avant 80 : l'ordre économique planifié fabrique la ville administrative et industrielle	82
2.1.1 La ville d'Alger tourne le dos au port avec le premier schéma de structure à l'horizon 1985 « le Plan Bleu »	82
2.1.2 Une vision régionale du développement de la ville d'Alger : le Plan d'Organisation Générale (POG)	91
2.2 Après 80 : l'ordre économique marchand fabrique la ville d'importation	101
2.2.1 Une vision locale pour le développement de la ville d'Alger : le Plan Directeur d'Urbanisme (PUD)	101
2.2.2 Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU)	114
2.2.3 Le Grand Projet Urbain pour la capitale (GPU)	123
2.2.4 Les PDAU révisés	135
2.2.5 Un nouveau Plan Stratégique	142
Conclusion	148
CHAPITRE 3. LA DYNAMIQUE DE LA POPULATION ET LES ELEMENTS DU PEUPEMENT	151
Introduction	151
3.1 La population avant 1830, un peuplement par l'immigration commerciale	152
3.2 La population entre 1830-1962, un peuplement par la colonisation	155
3.3 La population avant 80, un peuplement par l'exode rural	162

3.4	La population après 80, un peuplement alimenté par la crise et l'ouverture du marché	171
3.5	Un peuplement alimenté par les dynamiques commerciales	186
3.6	La distribution planifiée de la population	190
3.7	La distribution spontanée de la population	215
3.8	Migrations internes et mobilité résidentielle	219
3.9	Migrations externes	225
	Conclusion	234
	CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE	235
PARTIE 2 - L'ORGANISATION ET MUTATION DE L'ESPACE GEOGRAPHIQUE ALGEROIS		236
	INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE	237
	CHAPITRE 4. LA LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITES ADMINISTREES	238
	Introduction	238
4.1	La localisation de l'activité industrielle et logistique	239
4.1.1	Le pôle industriel	239
4.1.2	L'activité artisanale	247
4.1.3	L'activité logistique	251
4.2	Activité permanente	262
4.2.1	L'activité touristique	262
4.2.2	Les centres d'affaires et les activités commerciales	269
4.2.3	L'activité de détente et de loisirs	273
4.2.4	L'activité religieuse	281
4.3	Activité temporaire et événementielle	284
4.3.1	L'activité sportive	284
4.3.2	L'activité culturelle	288
4.4	Le pôle de commandement et les activités administratives	292
4.5	La localisation du pôle sanitaire	296
4.6	La localisation du pôle universitaire	299
4.7	La localisation résidentielle	303
4.7.1	Logement administré	303
	Conclusion	345
	CHAPITRE 5. LA LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITES INFORMELLES	347
	Introduction	347
5.1	Les marchés à Alger	348
5.2	Le développement du commerce informel	348
5.3	Le port d'Alger et l'acheminement de la marchandise	352
5.5.1	Le commerce de Gros	352
5.4	Le développement des centralités informelles	354
5.5	Les grands centres commerciaux informels	355
5.5.1	Les marchés linéaires de l'Est	356
5.5.2	Les marchés punctiformes et aréolaires de l'Ouest	362
5.6	La logique de localisation des marchés informels	366
5.6.1	Evaluation du coût du transport	367
5.6.2	Les différenciations spatiales du coût du transport	369
5.7	Le logement informel	372
5.7.1	Les zones de bidonvilles	373
5.7.2	Les lotissements résidentiels	379
	Conclusion	383
	CHAPITRE 6. LES DEPLACEMENTS ET LA MOBILITE A ALGER	385
	Introduction	385
6.1	Les organismes de gestion successifs des transports en commun	386
6.2	Infrastructures routières	388

6.2.1	La configuration du réseau de voirie dans l'aire métropolitaine	388
6.2.2	La configuration du réseau de voirie dans la wilaya d'Alger	390
6.3	La nouvelle stratégie du transport en commun : les infrastructures lourdes	396
6.3.1	Métro	396
6.3.2	Tramway	401
6.3.3	Train	404
6.3.4	Téléphériques et télécabines	407
6.3.5	Autobus et autres modes	408
6.4	Déplacements des algérois : forte dépendance à la voiture	414
6.4.1	Le parc automobile algérois	414
6.4.2	Les déplacements et la mobilité	418
6.4.3	La mobilité par motif de déplacement	420
6.5	Nouvelles localisations urbaines et pratiques de déplacement à Alger	423
6.5.1	Les pratiques de déplacements à Alger	430
6.5.2	Impacts des localisations sur l'accessibilité aux fonctions urbaines	445
	Conclusion	468
	CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE	469
	PARTIE 3 - ACTEURS, STRATEGIES, ET MODELISATION DES DYNAMIQUES URBAINES	470
	INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE	471
	CHAPITRE 7. LES ACTEURS DU TRANSPORT ET DE LA PLANIFICATION URBAINE	472
	Introduction	472
7.1	Bref historique sur les acteurs des transports et de la planification urbaine	473
7.1.1	Pendant la colonisation, l'Etat militaire organise la ville	473
7.1.2	Avant les années 80, l'Etat socialiste-administré organise la ville	480
7.1.3	Après les années 80, l'Etat libéral organise la ville	489
7.1.4	La décennie 90, l'Etat et la défense de la ville	493
7.2	La décennie 2000, l'Etat et la globalisation	499
7.2.1	L'examen de la réglementation algérienne relative à la planification	499
7.2.2	L'examen de la réglementation algérienne relative à l'urbanisme	512
7.2.3	L'examen de la réglementation algérienne relative au transport	519
7.3	L'architecture institutionnelle, réglementaire et organisationnelle des transports	526
7.3.1	L'organisation institutionnelle des transports urbains	527
7.3.2	L'architecture institutionnelle et les pouvoirs organisateurs de l'urbanisme et du transport	536
	Conclusion	541
	CHAPITRE 8. LA METROPOLE ET MEGAPOLE	543
	Introduction	543
8.1	Le processus de métropolisation de la ville d'Alger	544
8.1.1	Alger et le monde	546
8.1.2	Alger et l'Algérie	558
8.1.3	Alger et sa région métropolitaine	562
8.1.4	La localisation des activités métropolitaines	587
8.2	La Mégapole d'Alger	590
8.2.1	Le processus de mégapolisation par migration	591
8.2.2	Le processus de mégapolisation par reproduction	594
8.2.3	Les franges urbaines et périurbaines	595
8.2.4	La localisation des activités mégapolitaines	599
	Conclusion	600
	CHAPITRE 9. ESSAI DE MODELISATION GRAPHIQUE	605
	Introduction	605
9.1	Les modèles morphologiques des villes	606
9.1.1	Les modèles de l'ordre	606

9.1.2	L'organisation spontanée et les modèles de désordre	611
9.2	Combinaison de modèles	613
9.3	Densité, développement urbain et entropie	615
9.3.1	Isotropie et isochronie	615
9.3.2	Le linéaire et l'anisotropie	618
9.4	Le modèle algérois, une combinaison de modèles	620
9.5	Modélisation de la dynamique urbaine algéroise contemporaine	621
	Conclusion	627
	CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE	629
	CONCLUSION GENERALE	630
	BIBLIOGRAPHIE	634
	TABLE DES TABLEAUX	661
	TABLE DES FIGURES	664
	TABLE DES GRAFIQUES	672
	QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE CMEP	674

AVANT PROPOS

La présente thèse a été inscrite à l'école doctorale SOCIÉTÉS, ESPACES, PRATIQUES, TEMPS (SEPT, ex LISIT) de l'université de Bourgogne. Elle a été réalisée sous la direction d'André Larceneux, professeur émérite à l'Université de Bourgogne, laboratoire Théma (**Théoriser et Modéliser pour Aménager**) et co-encadrée par Tahar Baouni, professeur à l'Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU-Alger), laboratoire VUDD (**Ville, Urbanisme et Développement Durable**).

Ce travail de recherche a bénéficié d'un programme d'une coopération scientifique franco-algérienne dans la cadre du partenariat **Hubert Curien (PHC) TASSILI**, cofinancé par le Ministère des Affaires étrangères et Européennes, Ambassade de France en Algérie et le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. La coordination des activités de ce programme et son pilotage a été placée par les ministères de tutelle sous la responsabilité du Comité Mixte d'Evaluation et de Prospective (CMEP). Ce dernier apporte un soutien à de jeunes doctorants algériens au sein de laboratoires français sur la base de projets de recherche conjoints.

La coopération scientifique signée entre le laboratoire VUDD sous la direction du professeur Tahar Baouni et le laboratoire Théma sous la direction du professeur Thomas Thevenin a fourni le cadre institutionnel des recherches de ce doctorat en Aménagement et Géographie.

Le projet de numéro 12 MDU869 a duré 4 ans (2012-2015) et a porté le titre de : « ***localisations des fonctions urbaines et réseaux de transport à Alger*** ».

« Toutes les habitudes des Arabes les conduisent au nomadisme et au déplacements » (Ibn Khaldûn 1997, p.231).

INTRODUCTION GENERALE

Alger, comme beaucoup de capitales de pays en développement, connaît de profondes transformations urbaines et rencontre des difficultés similaires : d'une part, elle enregistre une croissance démographique animée par une jeunesse dynamique, formée et qualifiée mais, d'autre part, elle peine à lui trouver tous les emplois nécessaires et à lui fournir des lieux de vie de qualité.

Pourtant l'Algérie est un pays riche de ses réserves pétrolière et gazière, et elle bénéficie aussi d'un Etat fort doté d'une administration centralisée, héritière du modèle français. Bien qu'elle ait connu des périodes difficiles et une décennie noire, elle a fait preuve de résilience et peut affronter les défis qui l'attendent.

Ces défis portent justement sur les aspirations de la population algérienne et cette contradiction ressentie d'appartenir à un pays riche, mais aussi de rencontrer des difficultés dans la vie quotidienne.

- Difficultés d'emplois alors que le pays est transformé par des mutations économiques considérables.
- Difficultés de logements alors que depuis vingt ans lotissements et immeubles ne cessent d'être construits.
- Difficultés de déplacements alors que les infrastructures routières ou ferrées et nouveaux services collectifs (Tram, métro) remodelent l'ensemble du paysage algérien, notamment urbain.

Alger manifeste, plus peut être que toutes les autres villes algériennes, cette apparente contradiction entre mutations profondes et insatisfaction de la population et surtout de la jeunesse.

L'objet de cette recherche est de comprendre le sens de ces mutations économiques et sociales, des politiques publiques qui les accompagnent et les dysfonctionnements qui perdurent. Les contraintes qui pèsent sur les transformations d'une ville comme Alger sont largement héritées de son histoire longue et de ses spécificités morphologiques.

Pour l'agglomération d'Alger, une partie de la difficulté de la circulation provient de la morphologie et de la structure de son site et de son histoire. La localisation de la ville et de son

port dans une sorte de cul de sac a empêché l'extension de l'espace urbain d'une manière homogène et régulière.

Mais aussi, et peut être surtout, elle a souffert des formes institutionnelles multiples qu'elle a connues de la période coloniale à l'indépendance. Et depuis 1962, Alger comme l'ensemble de l'Algérie a subi une succession de stratégies de développement qui forment une suite historique marquée par des hésitations et des bifurcations parfois brutales.

Parmi les plus grandes difficultés on doit reconnaître la faiblesse de l'appareil statistique algérien pourtant condition primordiale pour élaborer des politiques efficaces et adaptées. Les données de recensements sont erratiques et peu détaillées et il a fallu souvent recourir à d'autres sources, des enquêtes spécifiques, dont la cartographie satellitaire par exemple.

Les changements institutionnels, les plans successifs construits souvent, compte tenu des remarques précédentes, sur des bases fragiles et des conceptions idéologiques ont pris parfois des formes autoritaires voire bureaucratiques. L'élaboration et la succession sans grande cohérence des plans successifs pourront en témoigner.

Il s'agit d'une thèse sur la problématique de l'aménagement urbain d'Alger. Quatre dimensions d'analyse de l'urbanisation sont instruites sous différents angles, avec des emprunts de lectures et des analyses historique, sociologique, géographique, d'études urbaines et de sciences politiques.

La thèse cherche à questionner la permanence des dysfonctionnements urbains dans l'agglomération algéroise. La construction problématique cherche à expliquer d'une part, au regard de la morphologie urbaine et des formes institutionnelles multiples la problématique des déplacements des personnes qui se résume dans des encombrement et congestion, migration pendulaire, intensification des flux, insécurité... et d'autre part, à analyser le développement d'une croissance urbaine incontrôlée, d'une urbanisation sauvage de la Mitidja orientale et occidentale marquée essentiellement par l'expansion de l'habitat anarchique légal et illégal. La saturation des infrastructures de transport nombreuses et réalisées sans articulation avec les zones bâties et les besoins de logement, des déplacements insoutenables et prolifération de bidonvilles sont à l'origine d'une insatisfaction croissante de la population.

Les concepts clé se sont construits autour de d'espace, de mobilité, des infrastructures de transport, d'urbanisme dans la ville Alger.

La démarche méthodologique a été scindée en trois parties :

La première phase consiste à faire l'état de l'art et la recherche bibliographique ainsi qu'à collecter les données. L'aire d'étude de l'espace algérois est définie par rapport aux limites administratives de la ville d'Alger, c'est-à-dire les 57 communes de la wilaya, ceci en raison de la disponibilité des données statistiques.

D'une certaine manière, ce domaine de recherche n'a fait que très rarement l'objet en Algérie de document de synthèse. Une vision d'ensemble des dynamiques algéroises manque fortement. Ce présent travail souhaite pouvoir y contribuer. Ceci nous a conduit à nous engager dans une recherche historique afin de situer les problèmes actuels dans une perspective de longue durée.

Les sources mobilisées ont pu être :

- Des observations personnelles.
- Des monographies et ouvrages historiques (illustrations, extrait...).
- Les travaux de l'EPAU.
- Des cartographies.
- Des photographies.
- Cartographie satellitaire.
- Les recensements généraux (1966,1977, 1988, 1998,2008).
- Les enquêtes ménages (1990, 2004).

La deuxième phase : en raison du manque et faiblesse de l'appareil statistique algérien, l'accès difficile et la rétention de l'information, le manque de document de synthèse sur le sujet, les difficultés des sources sur les flux et leurs mesures, des enquêtes quantitatives spécifiques par questionnaire et des enquêtes qualitatives par entretien ont été élaborées.

Une grande partie des données utilisées pour la période actuelle a été effectuée dans le cadre du projet CMEP/TASSILI (enquêtes sur terrains, photographies, cartographies...), ainsi que d'autres travaux effectués par le laboratoire VUDD (co-encadrement de masters, enquêtes ciblées, ...).

Les techniques utilisées pour le la cartographie et le traitement des données statistiques ont été effectuées sous Excel et MapInfo avec le logiciel SPSS/bivariée.

La troisième phase de ce travail de recherche s'est appuyée sur une approche méthodologique inductive mettant en avant analyse et imbrication détaillée des quatre thématiques suivantes :

- Géomorphologie
- Histoire
- Démographie
- Gouvernance

L'ensemble du travail s'inscrit dans l'objectif de la thèse de contribuer à la construction d'un outil d'aide à la décision, par la construction fine des systèmes de localisation des acteurs, de gouvernance des politiques publiques et d'administration des territoires. Les résultats convergent sur la nécessité de combiner les modèles de morphologie spatiale.

La structure de ce travail de recherche s'organise ainsi en trois phases :

La première s'intéresse aux dynamiques historiques longues pour montrer comment les pesanteurs historiques et les contraintes spatiales conditionnent les mutations économiques et géographiques. Il existe ainsi une sorte de dynamique gravitaire et des forces entropiques qui jouent et qui sont difficiles, sinon impossibles, à contourner. Cette partie essentiellement descriptive analyse la morphologie, l'histoire et les grandes phases des politiques publiques.

La seconde s'attache à décrire dans les détails l'organisation et les mutations actuelles de l'espace géographique algérois, dans ses formes administrées mais surtout, et c'est sans doute le plus important, dans ses dynamiques informelles, semi-légales ou illégales. Les contradictions rencontrées entre les différentes formes d'occupation du sol se manifestent dans les contraintes qui pèsent sur les déplacements, pourtant nécessaires pour relier les différents espaces. Encombrements et congestions en sont les expressions les plus visibles.

Les politiques de transport, notamment la construction et l'ouverture de nouvelles infrastructures, n'arrivent pas à répondre pleinement au mécontentement de la population.

La troisième partie se présente comme un projet d'aide à la décision pour l'élaboration de politiques publiques réalistes et adaptées. Elle propose une réflexion théorique sur les formes urbaines et les notions de métropolisation et de mégapolisation. Elle se termine ainsi par une proposition pour une nouvelle organisation spatiale, contribution à un projet d'intelligence territoriale pour la ville d'Alger. Ce projet final devrait pouvoir contribuer à réconcilier la ville et ses habitants.

**PARTIE 1 - LE CADRE GENERAL DE L'URBANISATION
ALGEROISE : HISTOIRE, DEMOGRAPHIE ET
INSTITUTIONS**

INTRODUCTION DE LA PREMIERE PARTIE

La première partie de cette thèse s'organise en trois chapitres qui expliquent l'évolution historique de l'urbanisation de la ville d'Alger et son mode de peuplement depuis les premiers établissements humains jusqu'à nos jours. Trois périodes sont distinguées : la première porte sur la période d'avant 1962, c'est-à-dire avant l'indépendance de l'Algérie. Si Alger a été le berceau historique de plusieurs civilisations et empires, la complexité de son histoire est fortement liée à sa géographie et à la particularité de son site.

En effet, ce site exceptionnel par son relief a imposé la forme de la cité humaine tournée vers la mer, et ceci jusqu'à l'arrivée des colons français en 1830, où la ville a commencé à déborder au-delà de sa Médina traditionnelle. L'exploitation agricole de la *Mitidja* et du *Sabel* a produit une première extension de la ville pour accroître son accessibilité à ces terres fertiles, tout en développant sa fonction administrative centrale.

L'Algérie indépendante a maintenu cette centralité administrative et urbaine où l'imaginaire maritime a été conforté, indépendamment de sa fonction strictement portuaire. Mais ce sont les projets fortement planifiés d'industrialisation qui ont alors marqué en profondeur l'urbanisme Algérois.

La crise économique des années 80 et le repli industriel ont ouvert une nouvelle ère où la fonction portuaire est redevenue prioritaire. L'ouverture du marché et le projet de métropolisation ont généré un nouvel urbanisme. Les fonctions commerciales et urbaines se sont développées au gré des disponibilités foncières.

Ces évolutions historiques ont entraîné des localisations différentielles de la population et de l'emploi, l'objet du chapitre trois.

Chapitre 1. Avant l'indépendance le site fabrique la ville

Introduction

Le site sur lequel a été bâtie Alger a permis sa position maritime exceptionnelle. La morphologie est sous forme d'amphithéâtre étagé, protégé à l'Ouest par le massif central de *Bouzaréah*, un éperon rocheux qui l'abritait naturellement des vents violents venant de l'Ouest, et lui a conféré une position stratégique.

Les phases et les vicissitudes de l'établissement humain ont fixé la première cité, depuis les origines romaines au V^e après J.-C. jusqu'à la formation de la petite bourgade berbère des *Beni-Mezranna*. Le premier développement est celui du port et son petit commerce. La prise de la ville par les corsaires ottomans au X^eme siècle, initialement donc un simple nid de pirates, avait amené progressivement à la création de la *cité bien gardée*¹. Le massif rocheux de *Bouzaréah* cachait bien le port et la ville turque, et n'avait permis qu'un faible chemin contournant cet obstacle. Cette fermeture du site avait constitué une protection pour la première, la ville corsaire, et une entrave pour la deuxième qui est la ville coloniale.

L'ouverture vers le Sud était, elle, limitée par une succession de collines, de lignes de crêtes, de failles et de cours d'eau (les oueds et les sources). L'accès à l'arrière du pays et au reste de l'Algérie était surtout possible par les plaines de la *Mitidja* situées à l'Est, un débouché naturel du site. La période coloniale a fortement utilisé ces plaines.

¹ *El Mabroussa*, en arabe.

1.1 Les conditions naturelles et les contraintes morphologiques

« *Alger moderne, en un point naturellement indiqué par l'histoire et la géographie pour dominer* » (Lespes 1925, p.32).

1.1.1 La position

Alger occupe une position centrale sur la côte de l'Afrique du Nord. Lespes² a montré en 1925 que cette ville est approximativement à moitié chemin entre le *Cap Bon* et le détroit de *Gibraltar*. Cette centralité géographique ne s'est traduite en centralité politique et institutionnelle que difficilement et tardivement. Elle ne s'est imposée finalement qu'à la suite du rôle maritime qu'elle a pu acquérir (voir figure N°1).

Figure 1 La position d'Alger



² In Lespes 1925, p.34. Ce géographe a publié l'ouvrage de référence sur Alger en 1925 : "*Alger, étude de géographie et d'histoire urbaines : 1830-1930*". Depuis il n'y a eu aucun ouvrage de synthèse.

Le territoire d'Alger fait partie du complexe montagneux de l'Atlas Tellien³ qui s'étend des monts du *Dabra*⁴ à l'Ouest et au massif kabyle à l'Est. Entre l'Atlas et l'éperon rocheux d'Alger, une vaste plaine se développe, la *Mitidja*, traversée par de nombreux oueds. La plaine de *Mitidja*, elle-même entourée des montagnes de l'Atlas Tellien, à l'Est des contreforts du relief de la Kabylie, s'étend sur une centaine de kilomètres (voir figure N°2).

Figure 2 Situation d'Alger en Algérie



1.1.2 Le réseau hydrographique

Le site d'Alger est limité au Nord par la mer Méditerranée, où se jettent des oueds et un réseau de lignes d'eau complexes et abondantes. Les plus importants oueds sont :

- A l'Est, l'Oued El Harrach.

³Le Tell est constitué de reliefs escarpés et de plaines littorales. La chaîne de montagnes est située au Nord de l'Algérie et longe le littoral, s'étirant sur environ 1 500 km. Son point culminant est le mont *Lalla-Khadidja*, qui s'élève à 2 308 m d'altitude dans le massif du *Djurdjura*.

⁴ Le Dahra signifie " dos" est une région montagneuse étendue et variée faisant partie de l'Atlas Tellien occidental. Il s'étend de l'Oued Djer à l'Est, à l'embouchure du *Chelif* à l'Ouest et de la Méditerranée au Nord à l'Oued *Chelif* au Sud. Il culmine à 1 550m, au mont *Zaccar* situé au Nord de *Miliana*.

- A l'Ouest, l'Oued Mazafran.
- Au Nord, l'Oued Ben Lezzar qui débouche à la plage de *Bab El Oued*.
- Au Nord-Ouest, l'Oued M'Kacel (le *Frais Vallon*⁵) qui se dirige vers la petite plaine côtière.
- Du Sud-Ouest vers le Sud, l'Oued Kniss⁶ a creusé le ravin de la *Femme Sauvage* qui part vers les collines du Sud-Est.

Oued El Harrach et *Oued Mazafran* se renforcent de plusieurs petits oueds et connaissent de fortes crues pendant la saison pluviale. Certains des cours d'eau historiques ont été recouverts par des travaux d'aménagement : *Oued Ben Lezzar*, le *Frais Vallon* et le ravin de la *Femme Sauvage* (Chennaoui 2000b, p.8) (voir figure N°3).

Figure 3 Les principaux oueds de la ville d'Alger



⁵Cet oued se jette à *Bab El Oued*.

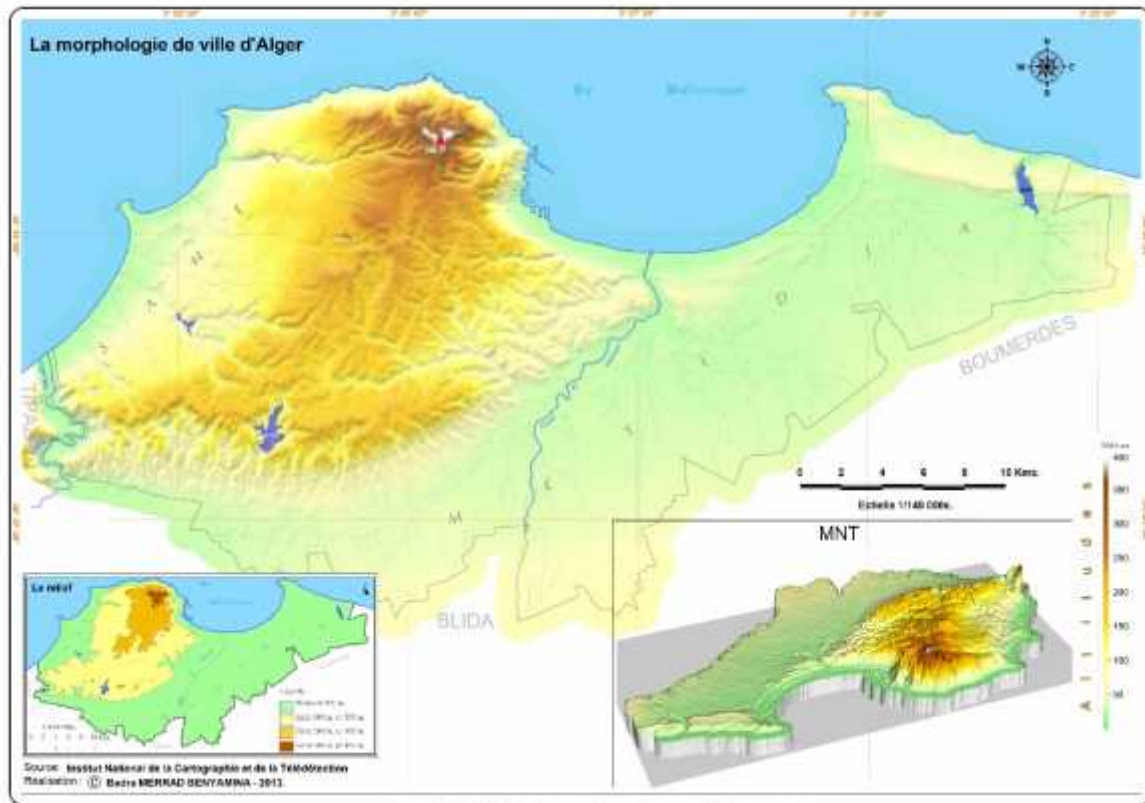
⁶ Il débouche à *El Hamma*.

1.1.3 Un éperon rocheux

Un éperon rocheux domine la mer de plus de 300 mètres ne laissant qu'un étroit cordon littoral. Le massif de *Bouzaréah*⁷ forme un abri naturel aux vents d'Ouest. A l'Ouest, s'étagent les collines du *Sabel*⁸, tandis qu'à l'Est la *Mitidja* se développe jusqu'à la mer en découpant en arc de cercle, la baie d'Alger. Le *Sabel* a une largeur inégale de 4 à 20 km, s'étalant sur une superficie de 50 000 ha. Cette petite cordillère de collines littorales sépare la plate-forme littorale occidentale de la plaine de *Mitidja*.

Le site d'Alger se présente comme un espace différencié qui ne correspond pas à une seule entité naturelle : se succèdent une côte Est, une baie encastrée et une côte Ouest (voir figure N°4)

Figure 4 Le site de la ville d'Alger



⁷ Le nom « *Bouzaréah* », provient d'une combinaison de deux mots d'origine arabe : « boussete » et « erih » qui signifient respectivement « le baiser du » et « vent ». Une autre signification est possible de "bou zariâa" qui veut dire celui qui détient les graines. En effet, *Bouzaréah* était le jardin potager d'Alger et une pépinière renommée pour ses graines et ses plants pour toutes sortes de légumes, fruits et fleurs. Le massif de « *Bouzaréah* » se trouve à faible distance de la mer (1 100 mètres de St Eugène à vol d'oiseau), est découpé en éventail par une série de ravins profonds qui se jettent dans la mer. Au Nord et au Nord-Est, se dessinent de petites anses dominées par des falaises de dix à vingt mètres de hauteur (Lespes, 1925).

⁸Il longe le rivage méditerranéen sur environ 80 km et s'étend sur une largeur de 8 à 10 km. C'est une formation de petites plaines littorales, plateaux et collines.

1.1.4 La topographie du site

La ligne AA passe sur le *Sahel* et l'éperon rocheux sur une distance approximative de 22 km à vol d'oiseau. Le Nord-Ouest de la coupe permet de voir la zone la plus haute de la ville : le Mont *Bouzaréah* qui descend au Nord jusqu'aux plages formant la baie Ouest. En avançant vers le Sud-Ouest, le relief est moins accidenté et gagne la plaine de *Mitidja*.

La ligne BB qui s'étend sur environ 50 km montre la différenciation de l'espace entre l'Est et l'Ouest fortement séparés par l'éperon rocheux (voir figures N°5 et 6).

Figure 5 Coupe sur le Sahel et l'éperon rocheux (Massif de Bouzaréah)

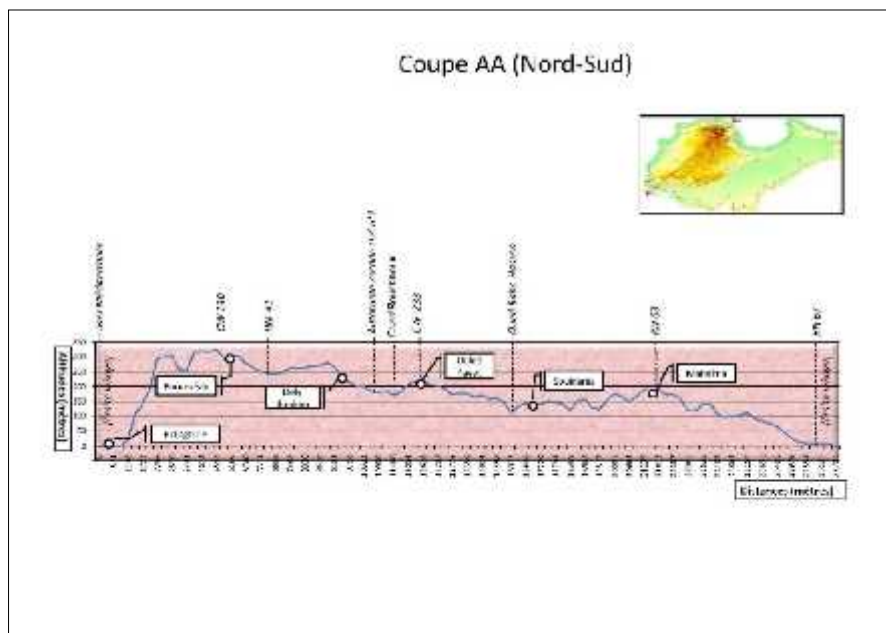
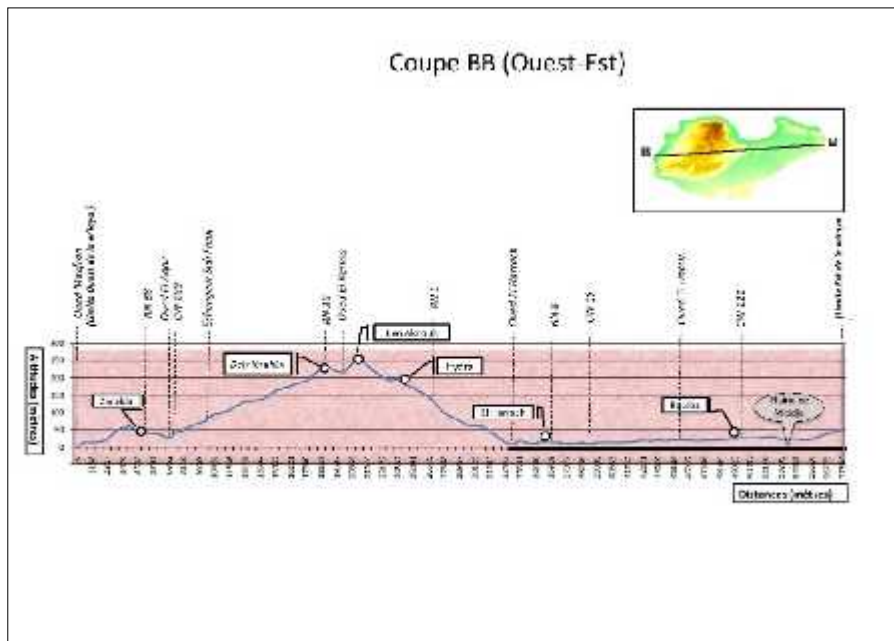


Figure 6 Coupe sur le Sahel et la Mitidja



1.2 La période précoloniale : avant 1830, le port et les routes fabriquent la ville

Trois noms pour une ville face à la Méditerranée. Un nom punique *Ikosium* auquel renvoie le latin *Icosium*, un nom arabo-berbère *El-Djazair*, les îles, enfin un autre occidental, déformation du précédent, désigné par les Français, *Alger*.

Le site marin marqué par une grande baie, des îles et un éperon rocheux protégeant des vents d'Ouest, offrait un havre naturel protecteur pour les marins phéniciens et carthaginois. Néanmoins, ces derniers présents dès le V^{ème} siècle ne s'y étaient installés que de manière modeste, en y faisant une escale de commerces et d'échanges avec les Romains. Quelques traces archéologiques permettent de situer le comptoir phénicien entre les îles et l'éperon rocheux.

L'occupation romaine a, elle, développé à cet endroit un premier urbanisme marqué par les voies traditionnelles, *Cardo et Decumanus*.

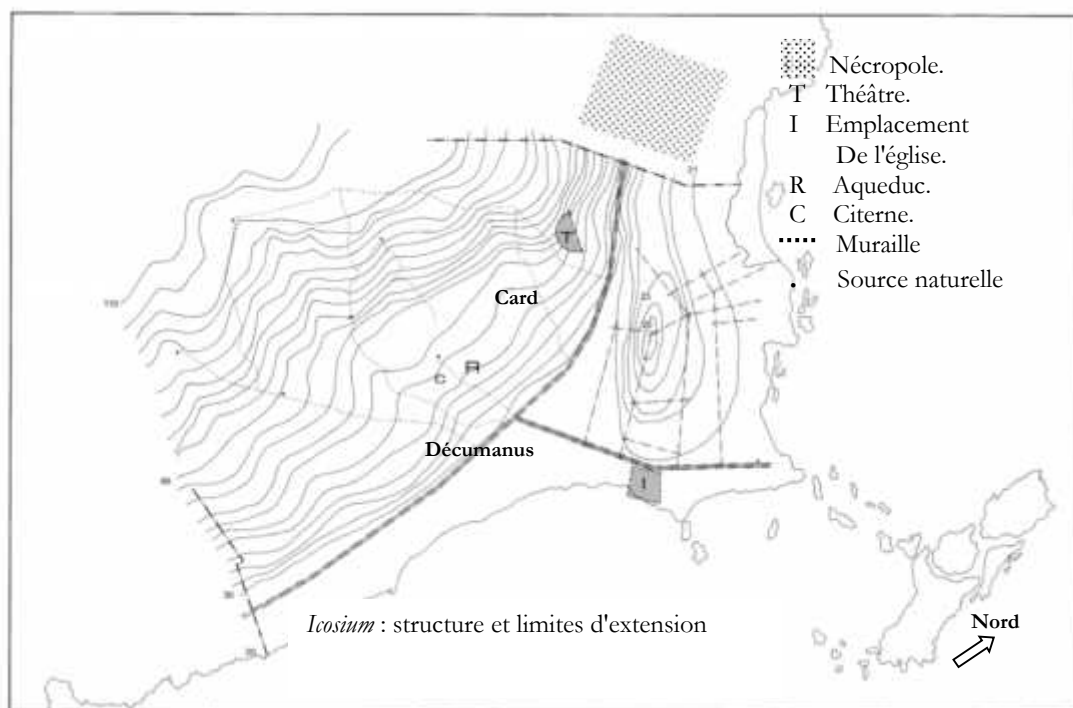
Avant le V^{ème} siècle av. J.-C, ce site était vraiment phénicien⁹. Utilisé ponctuellement comme un comptoir par les *Carthaginois* et les *Phéniciens*, il deviendra une escale permanente de commerces et d'échanges avec les Romains, ces derniers ayant créé une ville maritime et un port de commerce.

⁹ In Lespes (1925, p48).

Ils ont construit un espace de forme triangulaire appelé *Icosium* dont quelques traces sont encore présentes. L'urbanisme des romains s'articulait autour de deux grands axes orthogonaux orientés Nord-Sud "*le Cardo*"¹⁰ et Est-Ouest "*le Décumanus*"¹¹ qui reliaient la ville à son arrière-pays (voir figure N°07).

A l'époque romaine, un réseau de communication primaire à vocation provinciale et un autre secondaire à vocation locale ont été développés. Ces réseaux ont constitué des chemins suivant les lignes de crêtes qui offraient la sécurité, le contrôle et la commodité (Chennaoui 2000a, p.73). Ce sont aujourd'hui les artères principales d'Alger comme la RN°11. L'histoire d'Alger jusqu'au moyen âge est peu documentée.

Figure 7 La ville romaine *Icosium*



Source : (Missoum 2003).

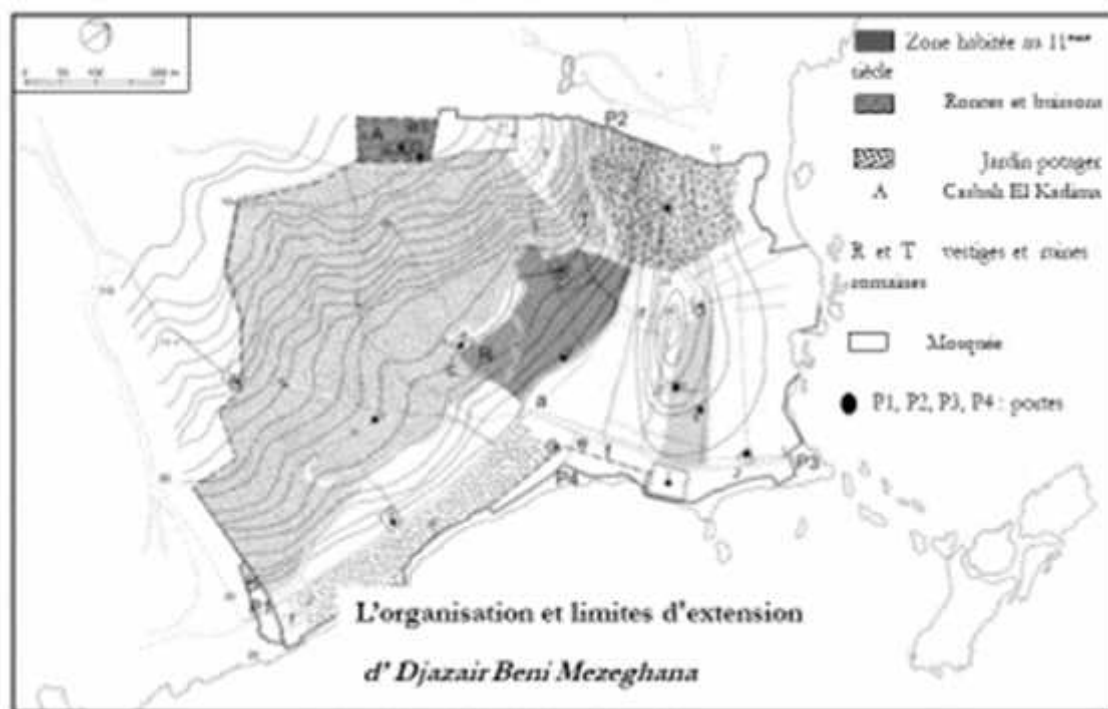
¹⁰Il s'agit aujourd'hui de la rue *Bab El Oued-Bab Azoun*.

¹¹ Rue de la Marine, le croisement des deux axes, c'est la place des Martyres actuellement.

Au X^{ème} siècle, un prince berbère *Bouloughine Ibn Ziri* fonde *El Djazair* avec les tribus berbères des *Beni Mezghana*, occupe les hauteurs et les alentours et développe une citadelle appelée "*El Casbah El Kadima*"¹². Auprès d'elle se développe la ville (voir figure N°08).

Les géographes arabes ont relevé dans leurs écrits la présence des cours d'eau douce et des produits agricoles cultivés par ces tribus berbères. *Ibn Hawqal*¹³ a visité cette cité nouvelle à la fin de ce siècle, et "*y a trouvé un grand nombre de bazars et fut frappé par l'importance de ces exportations de miel, de beurre, de figues et d'autres fruits*". *El Idrissi*¹⁴, vers 1150, parlait d'*El Djazair* comme d'"*une ville très peuplée, dont le commerce est florissant, les bazars très fréquentés, les fabriques bien achalandées, et de ses environs comme produisant beaucoup de beurre et de miel, exportés au loin*"(Lespes 1925, p.100).

Figure 8 La ville arabo-berbère *El Djazair*



Source : (Missoum 2003).

¹² L'appellation signifie l'ancienne citadelle.

¹³ Géographe arabe du X^{ème} siècle.

¹⁴ Géographe et cartographe arabe du XII^{ème} siècle.

Toutefois, Alger n'était vraisemblablement qu'une bourgade ou une ville peu importante dont la *Mitidja* abandonnée était devenue marécageuse et infranchissable (Chennaoui 2000a, p.73). Elle attira néanmoins l'intérêt des Espagnols¹⁵, qui l'attaquèrent en 1510. Ils construisirent alors sur un îlot de la baie, une forteresse connue sous le nom de "*Peñón d'Alger*"¹⁶. Les habitants révoltés et taxés font appel au corsaire Turc *Barberousse* qui chassa les Espagnols.

Au XVI^{-ème} siècle, les Turcs¹⁷ deviennent les maîtres du territoire¹⁸ d'Alger, qu'ils appelaient "*Dar El Soultan*". C'était une circonscription administrative dirigée par un *Agha* qui relevait directement du *Dey*. Les turcs n'exploitaient pas le *Sabel* d'Alger, mis à part "*le Fabs*"¹⁹, relié à la ville par un réseau de voies secondaires pour profiter de l'agriculture (Chennaoui 2000a, p.73). Les Deys, plutôt intéressés par la piraterie, ne cherchaient dans l'arrière-pays que peu d'approvisionnements. Le port de commerce, repaire des pirates, constituait l'intérêt principal d'Alger. En 1529, l'îlot *Penôn* a été relié à la terre par une jetée de 210 m pour constituer *une darse de l'Amirauté* bien protégée des vents violents. Le site permettait l'accueil sécurisé des bateaux, protégés par la puissante *Casbah* dominant la mer. Jusqu'à 1830, l'histoire de la ville se confondait avec celle du port.

Figure 9 Gravure d'Alger de 1570-71



Source²⁰ : (Braun et Hogenberg).

¹⁵Par le guerrier Ferdinand d'Aragon.

¹⁶ Appelé en espagnol "*el Peñón de Argel*".

¹⁷ Par les frères Barberousse *Aroudj* et *Kheireddin*.

¹⁸ Pendant la période ottomane, le territoire algérien avait été divisé en 3 provinces : à l'Ouest *Beylik du Ponant*, à l'Est le *Beylik du Levant*, et au centre le *Beylik du Tetri*.

¹⁹ C'était la campagne proche.

²⁰ In Hireche, (n.d., p.27).

1.3.1 La Casbah

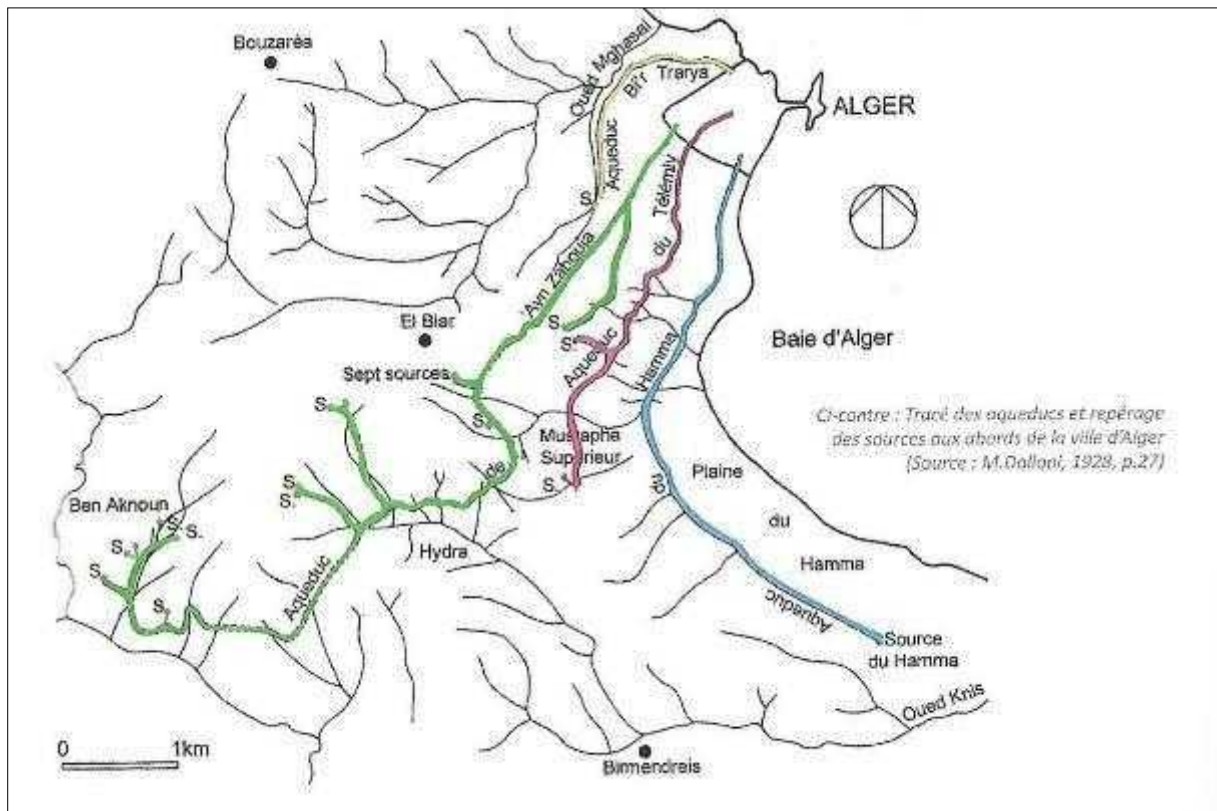
"Alger semble avoir été bâtie tout d'une pièce par la même équipe d'ouvriers"(Guiauchain)²¹.

Initialement forteresse, la *Casbah* s'est transformée progressivement en petite ville appelée la *Médina*. Elle avait pris une forme géométrique triangulaire, délimitée par un rempart puissant, on l'appelait « *El Madina El Mabrousa* » qui veut dire "la ville bien gardée" ; elle est aussi connue sous le nom de « *la cité des Corsaires* ». L'Alger des *Turcs* occupait un espace de dimensions modestes (40 à 50 hectares), entouré par des murailles et dominé par une nouvelle citadelle. Le relief en pente impose une organisation en escalier. La *Médina* est construite en trapèze dont la base est déformée. Elle est délimitée par deux courbes juxtaposées, l'une est convexe et l'autre se raccorde à la première pour dessiner la baie d'Alger.

La ville se développe autour du port mais le manque d'eau a nécessité la construction des infrastructures d'aqueducs, d'où les premières ouvertures vers l'Est. L'alimentation de la cité en eau se fait par le *Sabel* et ses sources, la *Mitidja* et ses nappes jaillissantes, l'Atlas et ses oueds (Lespes 1925, p.446) : *Oued Kniss* et *Oued M'Kacel* ainsi que les quatre sources : *Aïn Zeboudja*, *Hamma*, *Birtraria* et *Hydra* (source de *Telemby*) (voir figure N°10).

²¹In Lespes (1925, p.170).

Figure 10 Les principaux oueds et aqueducs

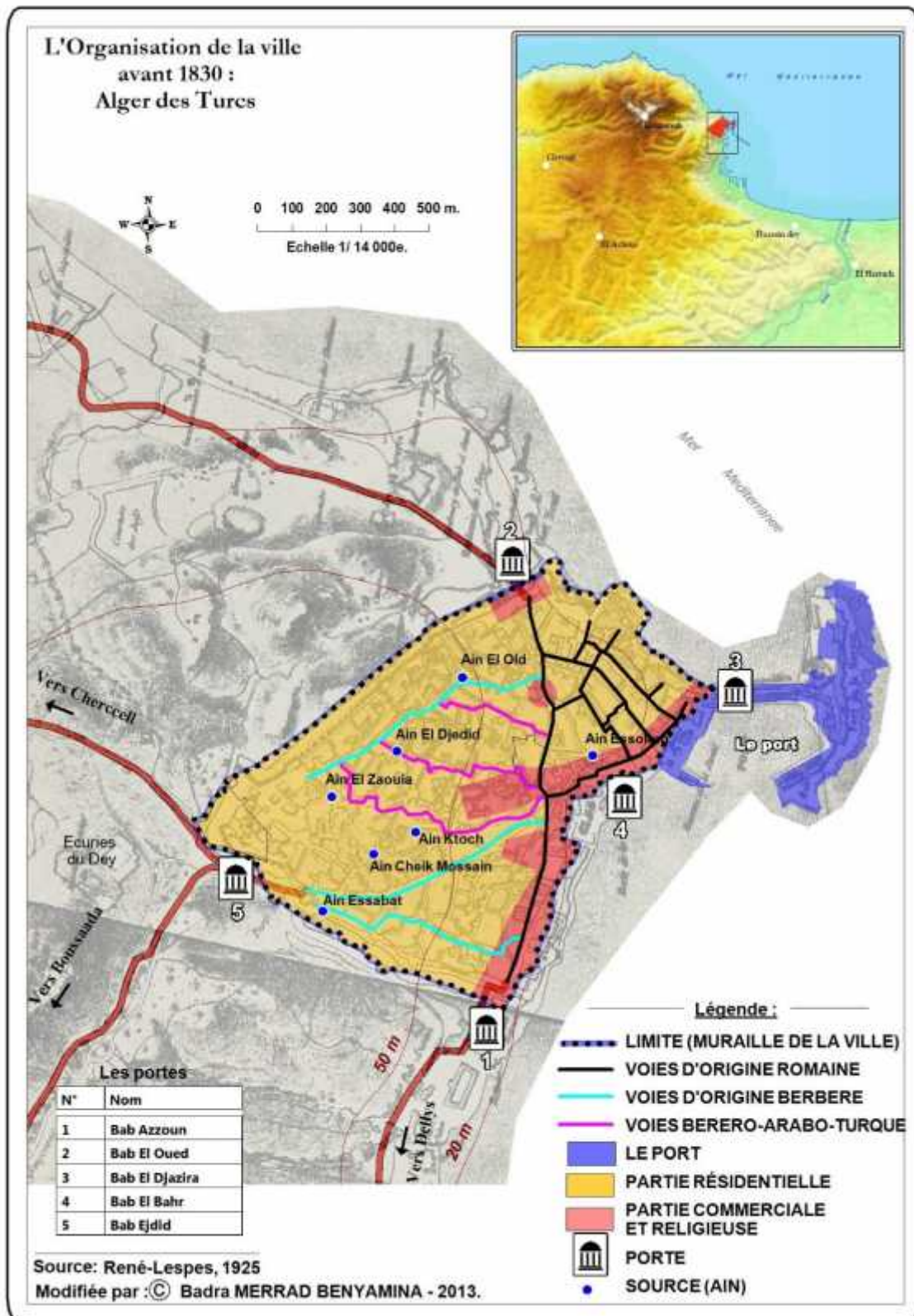


Source : (Hireche, n.d., p.115).

La *Casbah* est ceinturée par une muraille, un système défensif de la Médina délimitant un périmètre de 2 500 m. Ce rempart se dresse à une hauteur de 11 à 13 m, plus haut et plus épais du côté de la mer. A faible distance, on trouve des tours à peu près carrées, à peine saillantes, et 16 bastions représentant 214 embrasures de canons.

Du Nord au Sud et de l'Ouest à l'Est, deux artères romaines situées sur l'ancien réseau viaire romain, le *Cardo* le *Décumanus* relient quatre portes principales qui s'ouvrent dans cette enceinte (voir figure N°11)

Figure 11 *La Casbah " Alger des Turcs "*



- 1) Au Sud ; *Bab Azzoun* est la plus importante et la plus fréquentée et d'où partaient les routes de l'intérieur.
- 2) Au Sud- Est ; *Bab El Bahr* (la porte du Poisson, de la Marine, de la Pêche), appelée aussi la porte de *Douane*.
- 3) Au Nord ; *Bab El Oued* (la porte de la rivière).
- 4) A l'Est ; *Bab El Djazira* (la porte de l'île) qui donne accès sur la mer et au môle.

Une cinquième porte moins fréquentée, en raison de sa localisation au Sud-Ouest appelée "*Bab Ejdid (la Porte Neuve)*". Elle se trouve au pied de *la Casbah*.

Figure 12 Les portes de la Casbah



Bab Azzoun



Bab El Oued



Bab El Bahr



Bab Ejdid

Bab El Djazira

Figure 13 La cité d'Alger



Source : Rumker et Albion, musée des beaux-arts, Alger, 1830²².

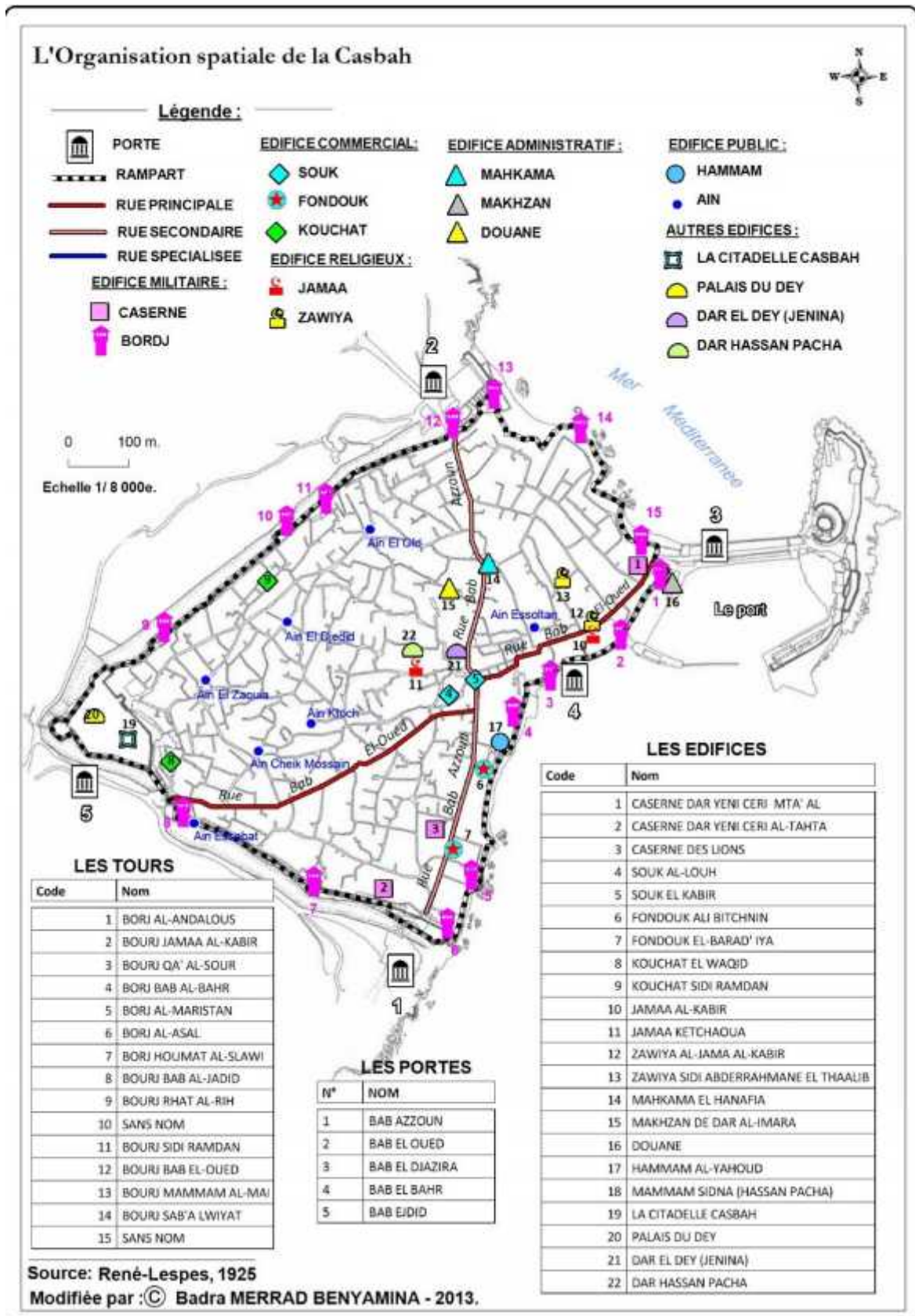
"El-Djezair, ville qu'on ne peut se lasser d'admirer et dont l'aspect enchante l'imagination. Assise au bord de la mer, sur le penchant d'une montagne, elle jouit de tous les avantages qui résultent de cette position exceptionnelle : elle a pour elle les ressources du golfe et de la plaine. Rien n'approche de l'agrément de sa perspective"²³.

La *Casbah* est, comme toutes les Médinas et les villes arabes traditionnelles, caractérisée par une difficulté à circuler, ici renforcée par la topographie du site. La partie basse est plane et celle du haut est accidentée, conditionnant la spécialisation fonctionnelle de la ville (voir figure N°14).

²² In Hireche, (n.d., p.11 et 12).

²³ Le voyage d'El Abdari au XIII^{ème} siècle à travers l'Afrique septentrionale.

Figure 14 L'organisation spatiale de la Casbah



La partie haute de la Médina était surtout résidentielle, la partie basse quant à elle plutôt commerciale, contenait des activités très diversifiées. Les pôles qui articulaient et structuraient cette ville traduisaient deux principales fonctions : commerciale et religieuse, qui s'organisaient essentiellement par des déplacements pédestres ou à traction animale, dans un rayon de 1 km² (Bakour 2016, p.94).

Du Nord au Sud, elle était reliée au port par les portes *Bab Az̧zoun* et *Bab El Oued*, les premières artères principales et rues marchandes par excellence. De l'Est vers l'Ouest, une deuxième artère reliant *Bab El Djazira* à *Bab Ejdid*, très passante qui avait à peine 3m de largeur et était couverte par les encorbellements des maisons. A l'intersection de ces deux grands axes, centre de l'organisation urbaine, se tenait un marché appelé "*souk el kebir*"²⁴.

Les voies de *la Casbah* n'étaient que des ruelles étroites, sinueuses, à forte pente, puis en escaliers au fur et à mesure que s'accroissait la déclivité du terrain. La trame viaire de la médina était composée de voies spécialisées et hiérarchisées (place publique, place privée, rues principales, ruelles, impasses). Ces ruelles parfois couvertes par des voûtes, conduisaient du centre vers les portes de la ville et vers les chemins qui menaient à l'intérieur du pays. Le service de la voirie, le transport des matériaux et le chargement des ordures utilisaient des animaux.

Figure 15 Le transport des ordures dans une rue à la *Casbah*



Source : Frederik-Arthure Bardgman²⁵.

²⁴ Le grand marché.

²⁵ In Hireche, (n.d., p.97).

1.3.2 Le port : entre commerce et industrie

" *Le principal facteur de la vie économique d'Alger est évidemment son port*" (Lespes 1925, p.621).

Sous la domination ottomane, Alger devient le port principal de la régence, moteur principal de la vie économique. Il assure la prospérité de la ville. Des activités artisanales²⁶ multiples assuraient des débouchés extérieurs. Les périodes des crises et de croissance de la ville ont marqué le développement de son port.

Figure 16 Quelques anciens métiers dans la *Casbah*



A gauche, des femmes tissant un tapis en 1889, au milieu : un bazar à la Casbah²⁷ et à droite : le *Porteur d'eau de Lazerges*²⁸.

Le port de *Kheir Eddin* était destiné à alimenter la population de la ville, mais c'était aussi l'arsenal des corsaires. Le port, nid de pirates, devait assurer sa protection militaire. C'était une des principales préoccupations des souverains d'Alger, qui se protégeaient des représailles des puissances européennes, tout en développant avec elles des relations commerciales.

²⁶ Les métiers pratiqués à cette époque concernaient les spécialités de fabrication, les négociants et les artisans comme : arquebusiers, fabricants de poudre, serruriers, charpentiers, maçons, tailleurs, cordonniers, potiers, merciers et éleveurs de vers à soie.

²⁷ Dessiné par Pierre-Marie Beyle en 1877.

²⁸ Peinture dessinée par *Selim Remil*.

Figure 17 Une partie du port Turc



Source : (Assari 2011, p.21)

Tout ce qui concernait la construction, l'armement des navires, la marine et la guerre, constituait l'activité dominante. Les Turcs utilisaient le bois, le fer, acier... du Nord livrés par les Anglais, les Hollandais et les Suédois, et recevaient de l'Europe quelques produits finis comme : la mercerie, les cotonnades, le soufre, l'huile...(Lespes 1925, p.153).

La *Mitidja* et le *Sabel* furent mal cultivés pendant l'époque turque. L'approvisionnement à partir de l'arrière-pays n'était pas une première préoccupation, malgré quelques ravitaillements acheminés des environs immédiats : de *Cherbell*, *Blida*, *Miliana*, *Médéa*, *Kabylie* et du Sud. Le grand trafic d'exportation algérien se faisait par d'autres ports du pays (Oran, Bône). En revanche, à Alger, on réexportait surtout les marchandises capturées par les corsaires : les laines, les peaux, la cire, raisins secs, des figues, des dattes, des plumes d'autruche, quelques tissus indigènes "*bouracans*", des ceintures de soie, des bonnets ou calottes de laine (*chéchias*), le tabac des environs d'Alger²⁹. Toujours vers l'Est, à *El Hamma*³⁰ et proche de l'embouchure de l'Oued *El-Harrach* on trouvait les oasis cultivées³¹ pour l'approvisionnement de la ville, notamment à *Bordj el-Qantara*³².

²⁹Selon Lespes (1925, p.145), le tabac d'Alger était très bon et très doux à fumer.

³⁰ Selon Hireche (s. d., p.316), ce mot signifie ce qui est proche ou protégé, il était lié à la présence d'une *Zawiya* dont la protection était inviolable. Pendant la colonisation ce mot avait changé de signification.

³¹ D'après Hireche (s. d., p.44), on trouvait des hautes herbes, les broussailles, les plantes bulbeuses, des palmiers en éventail appelé *Doum* en arabe, les Joncs, des oliviers sauvages, les chênes lièges. On note aussi la présence d'une foule d'animaux sauvages : panthères, hyènes, lions, porcs épics...

³²Pendant la colonisation le nom est devenu *Maison Carrée*.

Figure 18 *Bordj el- Qantara* sur *Oued El Harrach*



Source : Hireche, (n.d., p.33).

La ville turque s'était élevée d'un seul côté, vers l'Est. La structure de la côte interdisait toute communication du côté de l'Ouest. La plaine de la *Mitidja* attirait naturellement les voies de communication vers l'intérieur du pays, préluant à l'extension de la ville coloniale.

1.3 La période coloniale (1830 – 1962) : l'ordre militaire et commercial fabrique la ville

" Les faits d'ordre physique et les faits d'ordre humain se sont combinés pour la formation de l'agglomération urbaine" (Lespes 1925, p.198).

1.3.1 L'arrivée des colons

L'arrivée des Français s'est faite par un débarquement à l'Ouest d'Alger, à *Sidi Fredj*. Ils ne prirent pas la ville turque par la mer mais par la campagne, en organisant l'assaut par la crête.

La période coloniale a entraîné des transformations fondamentales, imposant le modèle d'une ville coloniale et européenne. Les premiers colons ont fait disparaître une part de la culture indigène en détruisant maisons d'habitation et lieux de culte, et en portant atteinte à l'intégrité de la ville fortifiée (Frey 2004, p.385).

Architecturalement parlant, la ville était décrite dès l'arrivée des premiers colons comme un établissement opaque et sans ordre (Aiche 2002, p.206). Les premiers colons ne l'ont ni protégée, ni occupée (Picard 1994, p.125). Au contraire, c'est une ville moderne qui sera créée dans la partie la moins élevée du site, juxtaposée à la Médina.

Figure 19 L'arrivée des français



Source : (Assari 2011, p.28)

Deux idées hantaient les colons pour établir cette ville nouvelle. Tout d'abord, faire d'Alger une ville militaire puis un centre de ravitaillement alimenté par le commerce maritime, et ensuite, donner à Alger le rôle de la capitale de l'Algérie.

Jusqu' en 1870, les contraintes militaires et défensives ont pesé sur l'urbanisme de la ville. Toutes les questions étaient soumises à la décision suprême du Ministre de la Guerre. Les anciens dispositifs de défense ne suffisaient pas à l'armée française. Les premiers travaux ont été menés à la porte *Bab El Oued*.

Dès 1860, l'urbanisme colonial a développé un centre névralgique de la nouvelle cité : le quartier de la *Marine*, en face du port, au pied de *la Casbah*, entre les portes de *Bab El Oued* au Nord et de *Bab Azoun* au Sud (Frey 2004, p.385), avec une place centrale dans la ville basse. Cette place, appelée au début « *place Royale* », puis « *place de l'Armée* » s'imposa comme « *place du Gouvernement* ». Elle a remplacé l'ancienne place turque "*Djenina*". C'était une grande place rectangulaire avec son palais, l'ancienne maison d'*Hassan Pacha*. Elle a servi de lieu de rassemblement militaire³³et accueillit les troupes, les voitures et les chariots.

Figure 20 La place du Gouvernement en 1837 et 1846



Source : (Lespes 1925, p.209)

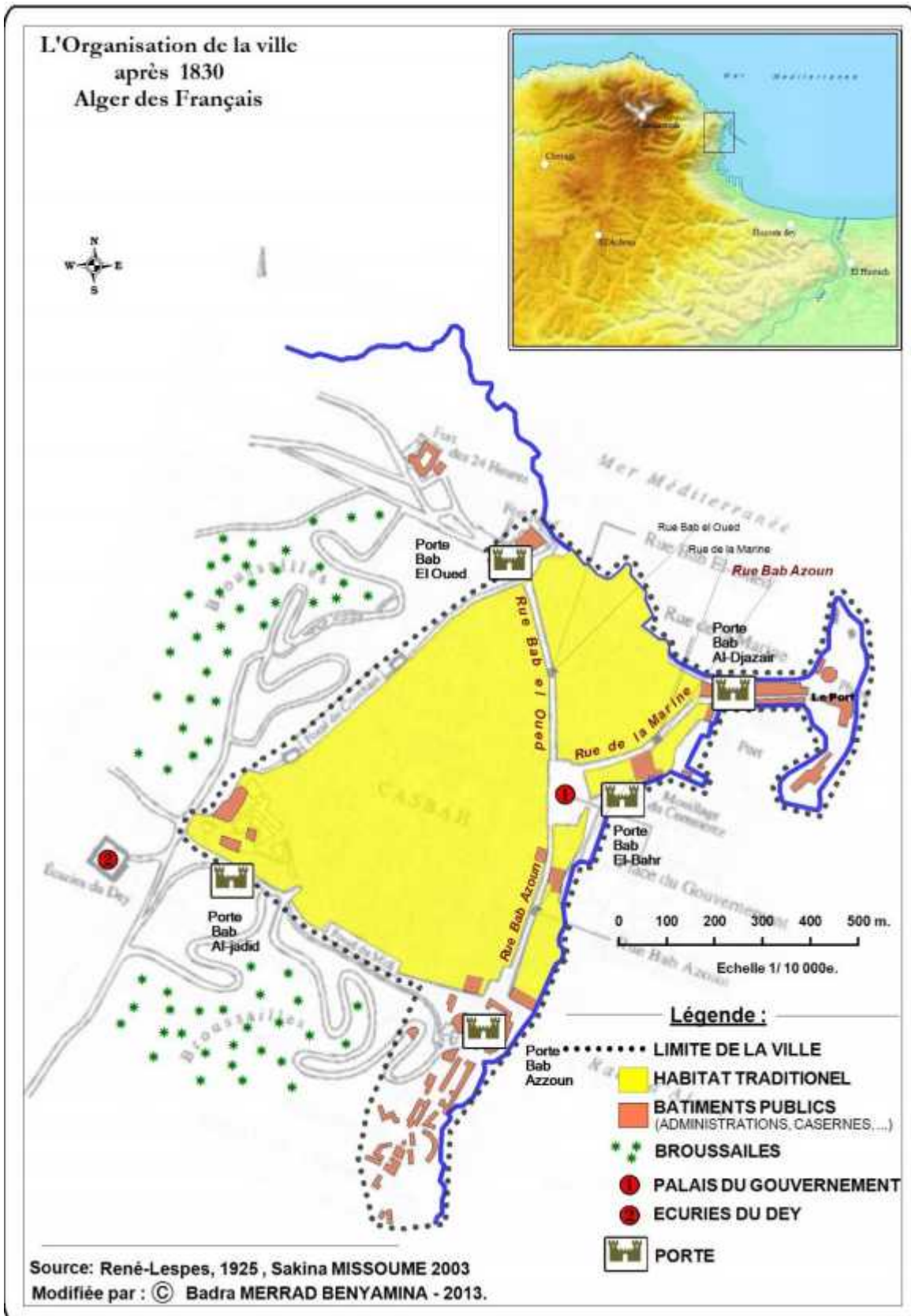


Source : collection Marcel Lagarde.

Des hôpitaux, des casernes, des forts, des batteries et des ouvrages ont remplacé progressivement les édifices religieux et les demeures du *Dey* et du *Pacha*. Des premiers faubourgs ont été créés, partiellement percés dans le bas de l'enceinte. Des quartiers militaires occupaient le faubourg de *BabAzoum*, de *Bab El Oued* et d '*Agha* ainsi que les sites de *Mustapha*. En effet, il a fallu à cette ville occupée par l'armée des voies de circulation commodes. Les premières interventions furent l'élargissement et la régularisation des principaux axes de la ville, afin d'obtenir des voies de pénétration suffisantes pour les besoins logistiques de l'armée, avec un accès prioritaire au port relié directement à la "*place de l'Armée*". Les premières rues *BabAzoum*, *Bab El Oued* et de la *Marine* avaient suivi les lignes topographiques existantes (voir figure N°21).

³³Ces interventions rappelaient, un peu celles d'Hausmann à Paris liées toujours à la convenance du contrôle territorial (Amireche and Côte 2007).

Figure 21 Les premières extensions de la ville « *Alger des français* »



Les voies de l'Alger des Turcs à travers la *Casbah*, ne permettant pas de relier la ville au reste de l'Algérie, furent nécessaires à la conquête de l'ensemble de l'Algérie et en particulier de la *Mitidja*³⁴. Les premières routes vers l'intérieur, celles de *Constantine-Douera* et *Blida* vers le Sud ou *Bouzaréah* vers l'Ouest commençaient à se dessiner. La ville s'est développée essentiellement le long de ces principales routes pour assurer de meilleures communications avec l'intérieur du pays.

Par ailleurs, les premières exploitations agricoles ont été créées par les Français à l'Est près de l'embouchure d'*Oued El Harrach*, la plus importante étant celle de *Maison Carrée*,³⁵ un point de passage à l'Est d'Alger vers la *Mitidja* le long de la route de *Constantine* (Assari 2011, p.353) (voir figure N°22).

Figure 22 *Maison Carrée* et l'embouchure d'*Oued El Harrach*



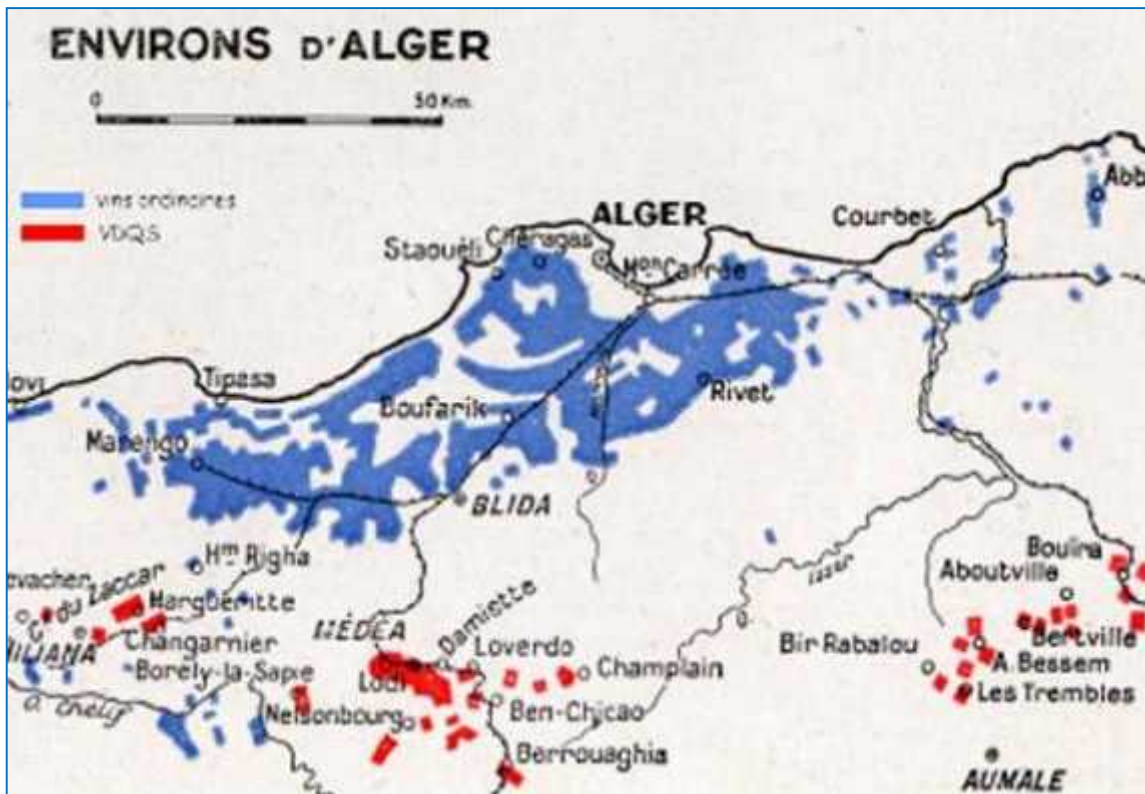
Source : (Assari 2011, p.359)

³⁴ La *Mitidja* suscitait un grand intérêt grâce à ses dimensions et la qualité de son sol alluvionnaire.

³⁵ Ce territoire comprenait 177 ha de jardins maraîchers, d'autres agglomérations ont été développées grâce aux exploitations agricoles : *Haouch Bacha, Fort de l'Eau, Maison Banche, Aïn Taya, Rouiba et Cap Matifou*.

Ces extensions envisagées à l'Est devaient surtout se relier au port, la colonisation ayant une vocation commerciale. L'exploitation de la production de la *Mitidja*³⁶, comme la vigne et les agrumes a donné un nouveau développement au port d'Alger comme exportateur vers la métropole (Larceneux 2012, p.166). Les voies de communication, le rendant accessible par le transport ferroviaire et routier, ont offert ainsi un rôle central à *El Harrach* qui s'imposa comme un important nœud de communication (voir figure N°23).

Figure 23 La vigne dans les environs d'Alger en 1954



Source : Bouchet.G

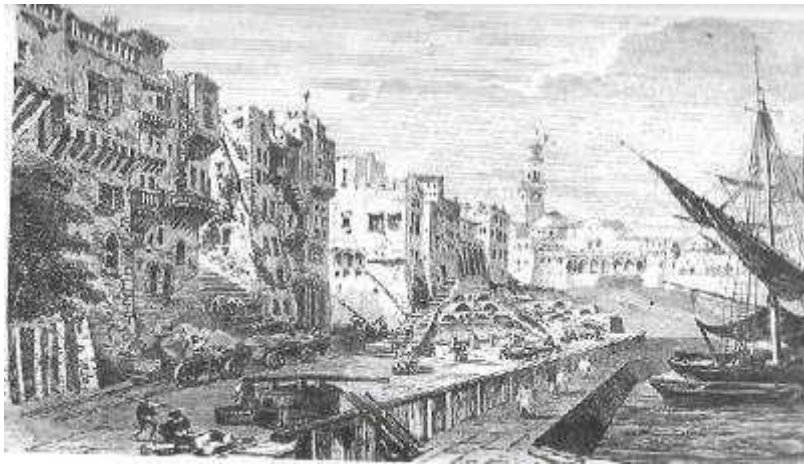
1.3.2 L'adaptation du port à l'exportation

Le vieux port d'Alger des Turcs ne suffisait plus après la conquête française. Dès 1840, l'extension du port vers le Sud (le quartier de l'*Agha*) avait permis le ravitaillement de la flotte et des armées, mais aussi celui de la population civile. La croissance du nombre de colons

³⁶ La plaine de la *Mitidja* était riche en eau, selon Souiah.A. (2005) et l'article sur « *Algérie* », Encyclopædia Universalis : durant l'occupation française, les dispositifs juridiques mis en place (loi Warnier de 1873) avaient facilité l'accaparement des terres les plus riches par les colons européens, qui les subdivisaient en grands domaines agricoles où travaillait une main-d'œuvre locale, souvent saisonnière, dépossédant ainsi les fellahs algériens.

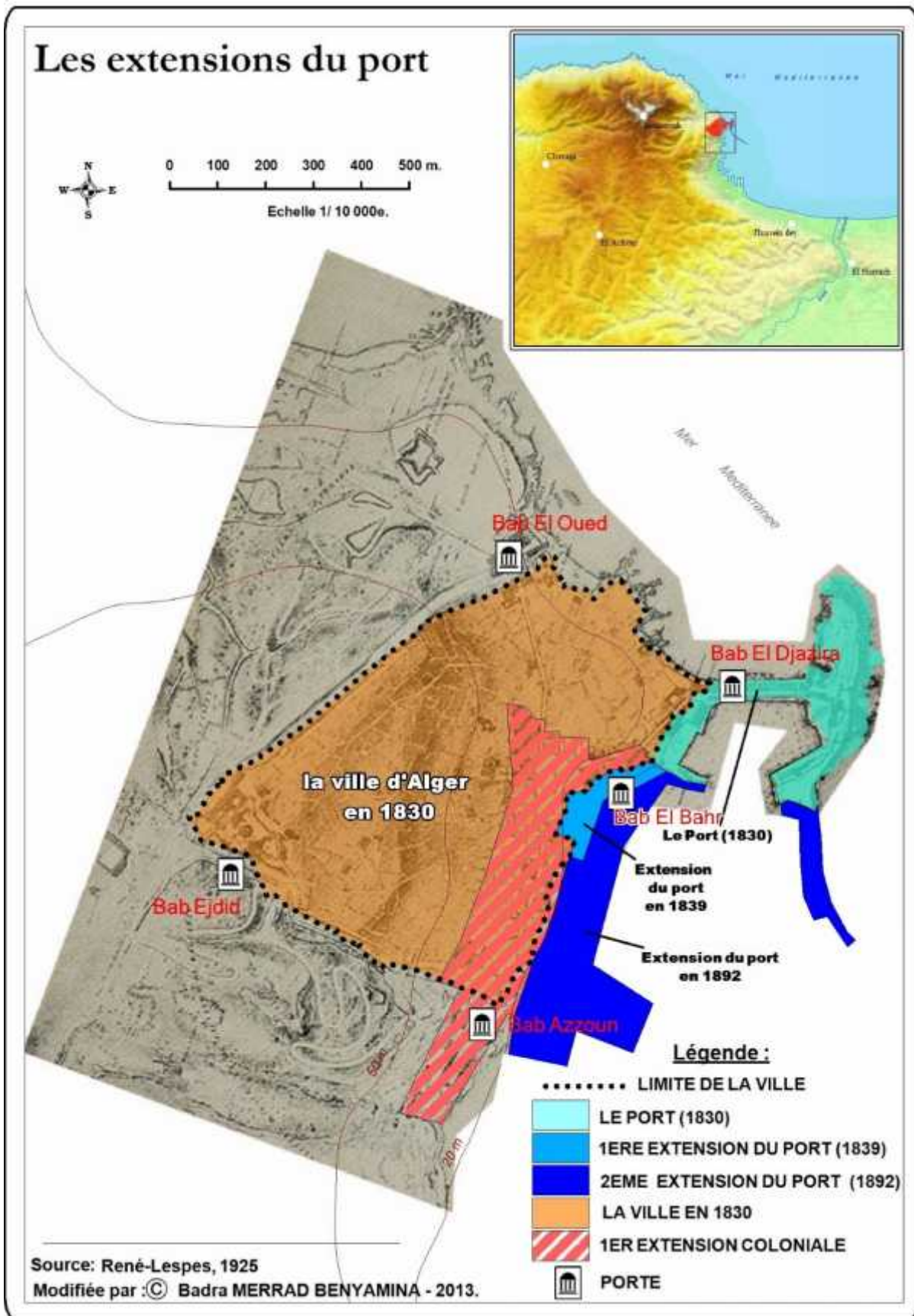
augmentait les besoins de biens importés de toute nature, qui venaient de la métropole. De plus, le développement de l'agriculture algérienne nécessita celui du port pour en exporter les produits. Le port devint ainsi le centre de l'activité économique d'Alger, un "*Toulon africain*" (Lespes 1921, p.197). L'agrandissement du port devint obligatoire (voir figure N°24 et 25).

Figure 24 Début des constructions des quais en 1846



Source : (Assari 2011, p.26).

Figure 25 Les premières extensions du port

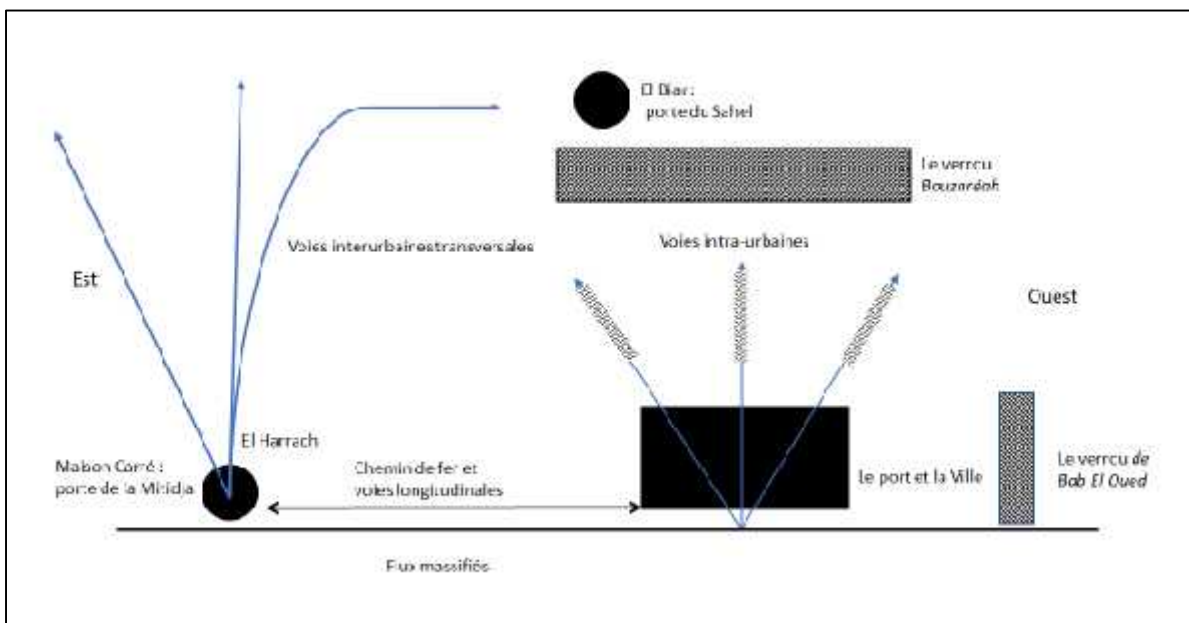


Plusieurs plans furent établis pour développer et articuler la ville coloniale. Des projets d'extensions importantes avaient commencé vers le Sud et le Sud-Est (jusqu'au quartier du *Ruisseau*). Les travaux avaient concerné les môles, les darses, les jetées, un avant et un arrière-port, deux terres pleines, les bassins *Hamma* et *Mustapha*. Le port accumulait des chaussées, des voies ferrées, la gare principale, les bâtiments des services publics, les hangars-abris de la Chambre de Commerce et des Compagnies maritimes. Le *Plan de Redon* en 1912 devait mettre en cohérence tous ces projets.

Ces nouvelles extensions du port et de la ville devaient assurer, d'une part le transport des marchandises et, d'un autre part, celui des personnes. Mais les contraintes morphologiques impliquaient un réseau de chemin de fer et de voirie particulier. Un centre de diffusion des flux à partir de l'Est à *Maison Carrée* a été développé, ce qui permit de desservir la ville et le reste de l'Algérie (voir figure N°26).

El Harrach et *Maison Carrée* ont constitué une nouvelle centralité permettant l'accès à l'ensemble de l'Algérie. En effet, deux verrous interdisaient la communication avec l'Ouest : les verrous de *Bab El Oued* et de *Bonzaréah*.

Figure 26 Schéma de développement du réseau viaire et ferroviaire



Le site accidenté qui s'étend du verrou de *Bab El Oued* jusqu' au Mont de *Bonzaréah* bloque le passage à l'Ouest. Il n'offrait aucune possibilité de communication à partir de cette partie de la ville. Il faut donc contourner ces verrous.

- Vers *Maison Carré (El Harrach)* : qui constituait la porte de la *Mitidja* à travers le réseau ferroviaire et les voies interurbaines.
- L'accès vers *El Biar*, la porte du *Sabel* était difficile par les voies intra-urbaines, en réalité l'accès à l'Ouest de l'Algérie ne pouvait s'effectuer véritablement que par *El Harrach*.

La ligne de chemin de fer qui partait du centre était obligée de contourner l'Est pour se diriger ensuite vers l'Ouest. Les voies interurbaines qui desservaient le Sud et l'Ouest étaient les longitudinales et transversales, ces dernières débutaient à partir des longitudinales suivant la direction de l'Est. Les artères intra-urbaines de la ville coloniale butaient sur les hauteurs des crêtes et de *Bouzaréah*, se terminant par un système de rampes et de tournants.

En effet, la massification des flux et leur concentration ne pouvaient s'effectuer qu'à l'Est le long du littoral jusqu'à *El Harrach*.

1.3.3 La voie ferrée

La voie ferrée³⁷ *Alger-Blida*, construite en 1859 permit de relier le port à l'arrière-pays. Cette ligne partait d'*Alger centre*, passait par *El Harrach* pour atteindre *Boufarik*³⁸. Elle présentait un avantage par rapport à la route pour le transport des marchandises pondéreuses. Cette grande ligne appelée la ligne de « l'Est Algérien-Etat » a été créée sans plan préétabli à cause de la complexité que présentait le site d'Alger (pente de 25% et courbe d'un rayon de 200°)(Harouche 1987, p.88).

La gare centrale d'Agha devint alors un grand entrepôt d'où beaucoup de marchandises repartaient par chemin de fer. Les transports de marchandises les plus importants étaient ceux du charbon et du vin (Lespes 1921, p.740 et p. 221), qui circulaient en sens inverse.

Selon Lespes, les trois quarts du charbon importé étaient destinés aux Chemins de fer et le reste aux industries et aux différents usages domestiques. D'autres produits qui venaient de France, d'Allemagne, d'Espagne et d'Italie étaient demandés par l'agriculture en général et en particulier par les viticulteurs (engrais et soufre).

³⁷ Plus de 1370 km de voies ferrées furent construites pendant la période coloniale pour relier toutes les villes importantes.

³⁸ Cette commune fait partie de la région de *Blida*, elle se trouve à 35km d'Alger et à 14 km de *Blida*.

Figure 27 L'approvisionnement au port d'Alger (quartier de la *Marine*)³⁹



A partir de 1902⁴⁰, la ligne du chemin de fer transportait du *Sabel*, de la *Mitidja* et de l'intérieur du pays (*Médéa* et *Miliana*) les produits du vignoble pour les exporter vers les ports de la Métropole, Marseille, Sète ou Toulon.

L'Algérie exportait aussi des céréales, des farines, des légumes frais, des raisins de table, des fruits divers, des moutons⁴¹, des laines et des peaux... Ces produits provenaient pour la plupart de la région des steppes⁴² pour arriver à *Boufarik* et *Maison-Carrée*⁴³ puis exportés (Lespes 1921, p.210).

A partir d'*El Harrach*, une première ligne se dirigeait vers *Blida* puis s'orientait vers l'Ouest pour desservir *Médéa* et *Oran*. Pour aller à *Constantine*, *Bougie* et *Tizi-Ouzou*, la ligne s'orientait vers l'Est. Ces deux lignes permettaient aussi la desserte de proximité : *Marengo*, *Rovigo*, *Staouéli*, *Ain Taya*, *Koléa*, *Cherchell*.

³⁹Photo prise d'Internet.

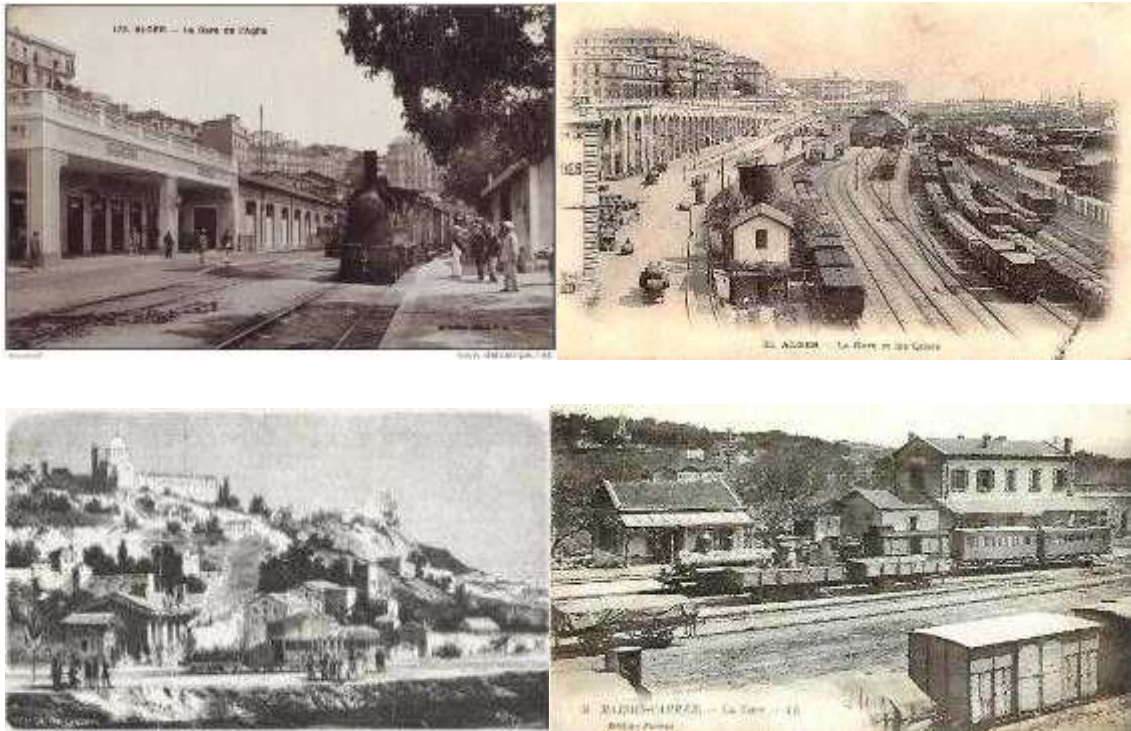
⁴⁰Lespes avait noté qu'en 1904 le chiffre avait dépassé 3 millions hl et en 1912 il avait atteint 4 832034 hl.

⁴¹En 1902, le trafic avait porté sur 468 000 têtes.

⁴²In (Lespes 1921, p.210), les troupeaux s'acheminaient des marchés de *Bou-Sââda*, de *Djelja* et de *Chellala* vers *Sidi-Aïssa*, *Aumale*, *Boghari*, *Affre-ville*.

⁴³Il s'agit aujourd'hui de la localité d'*El Harrach*.

Figure 28 La gare de l'Agha



La station *Hussein Dey*

La gare de *Maison Carrée*

1.3.4 Les voies principales routières vers l'hinterland

Pour communiquer avec l'intérieur et pour contourner les verrous imposés par le site, la principale voie interurbaine notamment pour les marchandises se dirigeait aussi vers *Maison Carrée* et *El Harrach* : RN°05. Mais, à la différence des voies ferrées, le réseau se développa aussi en connexion avec les voies intra-urbaines, permettant une fois la ligne de crête atteinte d'accéder à la *Mitidja* et aux autres villes de l'Algérie : RN°01, RN°08 et le chemin départemental de grande communication CW° 14 (voir figure N°29).

De 1830 jusqu'en 1945, tous les travaux routiers avaient confirmé la volonté de la conquête du Sud. L'ouverture des percées⁴⁴ était effectuée à partir du premier lieu de rassemblement « la place du Gouvernement », modifiant ainsi l'utilisation d'espace dont les effets se font encore sentir jusqu'à présent (voir figure N°30).

Figure 30 Les voies intra-urbaines principales



⁴⁴ Selon Lespes, en 1880, la surface de la voirie intra-muros avait été estimée à environ 27 hectares, pour une superficie de 160, soit une proportion de 16 %. Plus de 40 voies, 150 rues et boulevards avaient été aménagés, les rues urbaines les plus importantes mesuraient entre 6m et 9m (Harouche 1987, p.51), tandis que les grands boulevards mesuraient 32 mètres.

Les premiers aménagements de voiries avaient répondu aux besoins de la ville-centre qui nécessitait l'accès aux équipements de proximité : les magasins, la préfecture, le théâtre, la Grande Poste...etc. De là, l'agrandissement et l'embellissement de la ville reposaient essentiellement sur les voiries urbaines dont la trame était régulière et géométrique. Les routes se dessinaient au fur et à mesure que la ville d'Alger s'étendait vers le Sud et vers l'Est. Cependant, les quartiers construits en pente rencontraient un grand problème de desserte.

L'approvisionnement en marchandises destinées à la ville arrivait du côté de la porte *BabAzouj* pour atteindre les quartiers les plus commerçants d'Alger. C'était entre les quartiers d'*Isly*, la *Lyre*, place du *Gouvernement* et du faubourg *BabAzouj* qu'aboutissaient les convois de ravitaillement de toute la ville. Le rattachement de la rue *BabAzouj* à celle de la *Marine* avait bien assuré l'écoulement des marchandises depuis le port vers la ville. Le transport était effectué en grande partie au moyen de bêtes de somme ou à dos d'homme. Les abords de cette porte avaient été dégagés pour créer des places accessibles aux chariots, les places *Garamantes* et *Bournou*.

Les anciennes artères qui reliaient *BabAzouj* et *Bab El Oued* étaient renforcées par les rues de *Chartres* et *des Consuls*. Par la suite, l'ouverture des rues de la *Marine*, *Michelet*, *Baudin*, *Charras*, *Richelieu* avait permis le rassemblement des boutiques commerciales urbaines et des ateliers familiaux organisés par spécialité. Ces rues étaient les premières à être classées comme grandes voiries. L'aménagement d'autres rues principales comme les rues d'*Isly*, *Tanger*, du *Carrefour*, du *Hamma*, *Poudrière*, *Mogador*, a permis de desservir la vieille ville, car la population algéroise réclamait des relations faciles avec la cité-mère et la mer (Lespes 1925, p.373).

b) La desserte des zones militaires

Les travaux d'aménagement dans la ville d'Alger répondaient surtout aux besoins militaires. Les questions relatives à l'urbanisme devaient être soumises à des commissions multiples en attendant la décision suprême du Ministre de la Guerre (Lespes 1925, p.196). La première installation des troupes militaires françaises se fit dans la ville indigène. L'enceinte de la *Casbah*, les maisons voisines du rempart, les batteries, les forts, les mosquées (ou autres édifices religieux), les fermes de l'Agha, le palais d'été du Pacha... avaient été reconvertis aux premières servitudes militaires. Toute l'ancienne ville turque a été redéveloppée comme place forte et ville en défense.

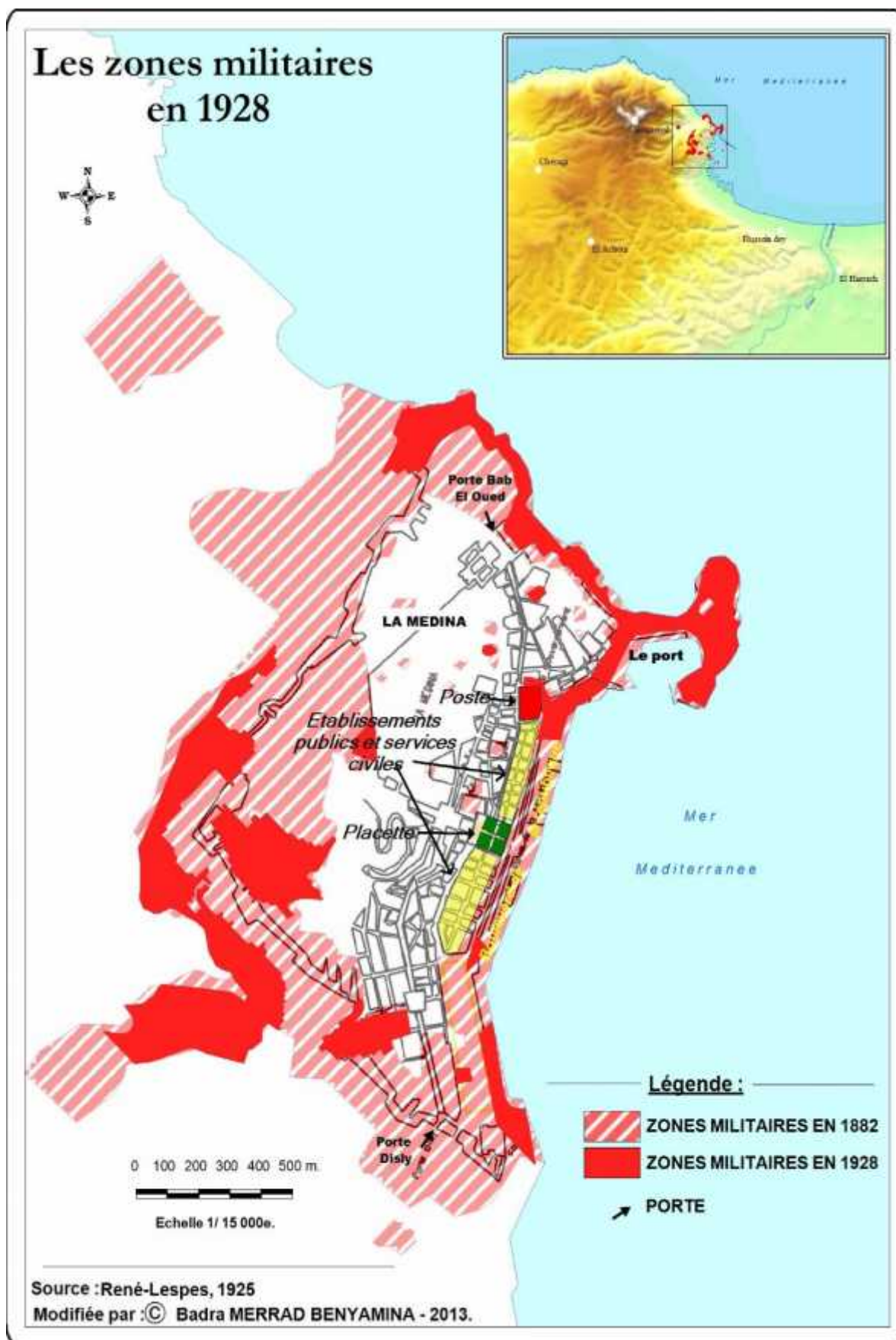
Au fur et à mesure de l'agrandissement de la ville, les troupes de l'armée avaient besoin des voies commodes et des places dégagées. Les exigences des militaires et leurs intérêts avaient conduit

rapidement à un espace fortement maillé et contrôlé. La conception axée sur une trame adaptée à la voie militaire conditionna la réglementation de l'agrandissement et l'embellissement de la ville. Le système de hiérarchisation fonctionnelle des voiries était une règle du génie militaire. Les voies menant vers cet ensemble formaient une ceinture autour des zones les plus compactes en construction et en peuplement. L'accès aux Etats-Majors et aux différents bâtiments militaires fut assuré par les premières percées qui avaient servi au développement de la ville.

Les quartiers militaires qui occupaient les parties hautes et le Sud-Est définissaient les limites du territoire communal. Leurs emplacements défendaient et protégeaient la ville civile coloniale. Ces fortifications avaient une superficie importante⁴⁵ et dessinaient un polygone autour de l'agglomération. Malgré la difficulté de la topographie, une fois qu'on avait atteint ces fortifications, le passage et les relations suburbaines étaient plus facilement assurés par les routes interurbaines (voir figure N°31).

⁴⁵ Selon Lespes : 182 ha étaient aménagés pour les domaines militaires existants et 166ha pour les servitudes envisagées.

Figure 31 L'affectation des zones militaires



Les routes interurbaines qui menaient vers les premières fortifications militaires près du port étaient les anciennes artères, rues de *Bab Azoum*, *Bab El Oued*, et de *la Marine*. L'accès des charriots militaires depuis le port devait être assuré. La place *d'Arme* fut créée pour devenir le carrefour de tous les projets d'occupation militaire (Lespes 1925, p.206). Cette place a pu satisfaire les besoins logistiques en se reliant aux boulevards militaires : *Chartres*, *Richelieu*, des *Consuls*, de la *Victoire*, places de *Chartres*, de *l'Evêché*, *Mahon*, esplanade *Bab El Oued*, *rampe Rovigo* et *Vallée*, la *République*. Ce dernier boulevard constituait le principal axe d'Alger.

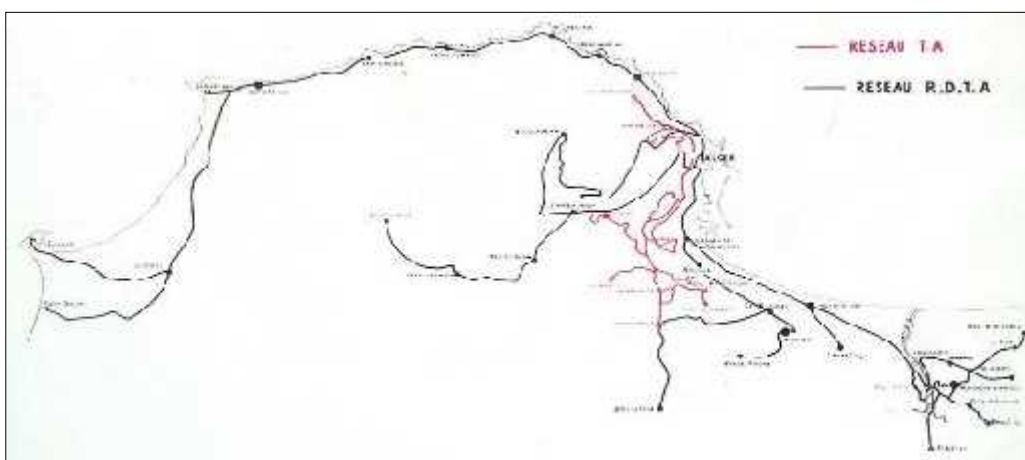
Plusieurs axes routiers (de *Constantine*, *Tanger*, *la Lyre*, du *Carrefour* et *d'Isly*) permettaient d'atteindre les fortifications situées sur les hauteurs. Toutefois, le faubourg *Mustapha* avec son quartier *Champ de Manœuvres* avait été anarchiquement développé (Harouche 1987, p.52).

Enfin, au moment du centenaire de l'occupation, la ville d'Alger devant être la vitrine de l'empire colonial, se devait d'être prête pour les grandes festivités. Elle bénéficia à cette occasion d'autres prolongements routiers.

c) Les modes de transports

Les voies principales qualifiées de maîtresses avaient assuré une triple fonction : transport des piétons, transport des voyageurs et transport des marchandises. Alger fut desservie très tôt par les transports urbains collectifs⁴⁶. Toutefois des problèmes de déplacement et d'encombrement commençaient à apparaître dans la capitale coloniale (voir figure N°32)

Figure 32 Le transport en commun à Alger en 1955



Source : http://alger-roi.fr/Alger/transports/images/7_carte_reseau_ta_rdta_alger.

⁴⁶ L'année de 1841 marquait les débuts du transport collectif.

Une première traction hippomobile⁴⁷, appelée « *les corricolos* », des omnibus à chevaux pour desservir la banlieue d'Alger ainsi que « le chemin de fer américain », c'est-à-dire" le tramway sur rails⁴⁸. Des rails de CFRA⁴⁹ (à voie étroite) créés en 1894 jusqu'à 1937, avaient desservi la partie basse et le TA⁵⁰ la partie haute et les quartiers centraux. Plus tard, un nouveau réseau RDTA⁵¹ avait assuré la desserte des quartiers du littoral Ouest, les hauteurs et la périphérie Est. Ce réseau de tramways électriques qui passait par le littoral, l'Ouest, l'Est et le Sud de la ville, a permis la fusion de la ville et sa croissance vers la périphérie. Les lignes urbaines du réseau du Tramway et Trolleybus de la société CFRA et TA avaient permis un maximum de couverture de desserte pour la ville d'Alger. Le centre de la ville et les quartiers commerçants (Place du Gouvernement) constituaient une station de raccordement vers l'ensemble des autres lignes. Le transport par les Messageries du *Sabel* (TMS) créées en 1900 et qui avaient disparu au profit de CFRA en 1937, couvrait Alger et sa banlieue. En raison du développement du commerce et de l'industrie, la traction automobile fut introduite car les communications avec les hauteurs n'étaient pas vraiment assurées. La *Casbah*, elle, restait inaccessible aux voitures.

Ainsi, les formes du transport collectif urbain qui existaient dans la ville coloniale étaient multiples : transport à traction animal, tramway, trolleybus, autobus, autocar, téléphérique et automobile.

Un des problèmes pour les autorités administratives et militaires de l'époque était la circulation au centre d'Alger, 9 000 voitures à chevaux passaient par jour suivant les routes et les chemins accédant à la ville⁵². L'accès au port et à la gare obligeait le passage par l'agglomération dense, provoquant une importante congestion de la ville d'Alger. En 1930, le réseau local était déjà saturé et le côté « *des terres pleines* » du port était exposé. Le décongestionnement de l'agglomération dense devrait passer par le dédoublement des voies les plus encombrées par le roulage qui desservaient le port.

⁴⁷ Le rayon de déplacement était de 4 à 8 km.

⁴⁸ D'après, Assari (2011, p.397), les voitures étaient de couleur blanche et bleue, ceci rappelait aussi l'ancienne médina : la mer et les murs de la Casbah.

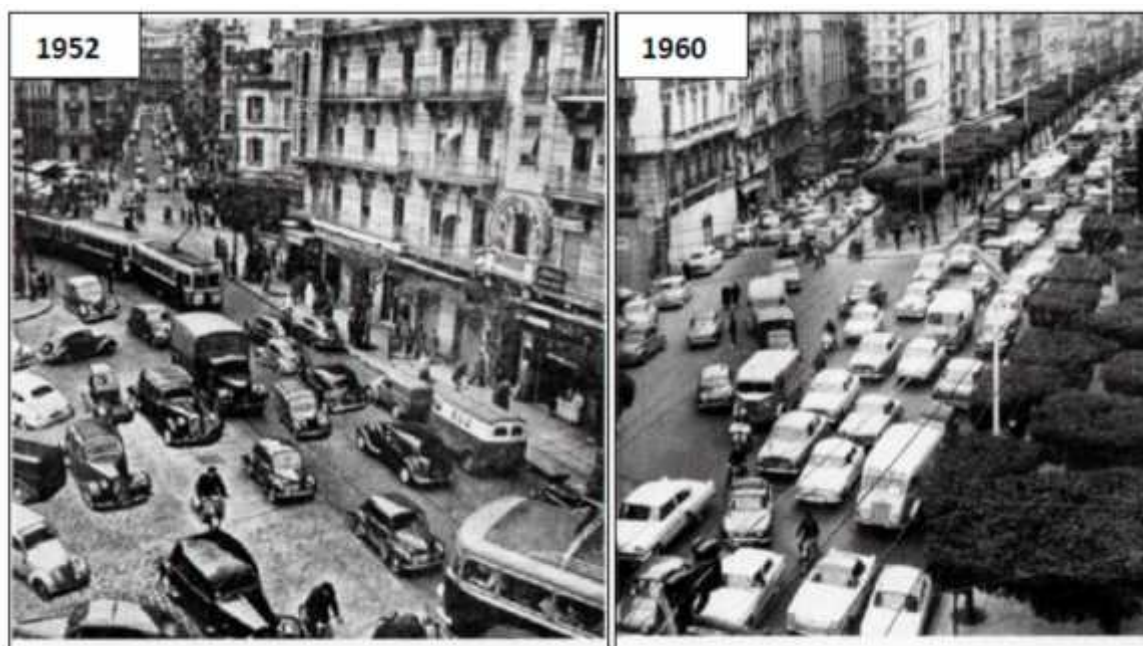
⁴⁹ La société des Chemins de Fer sur Route d'Algérie.

⁵⁰ Tramways Algériens.

⁵¹ La R.D.T.A représentait ex CEFRA.

⁵² D'après Lespes in Harouche (1987, p.54).

Figure 33 Le problème de congestion au centre d'Alger



Source : Gil et Pleutin⁵³

Malgré un entretien permanent, l'état de la voirie était en dégradation continue à cause du relief, la fréquence des pluies, d'orages et la chaleur qui endommageaient la chaussée et détérioraient les ouvrages d'art (Harouche 1987, p.63).

1.3.6 L'aménagement du site et la construction de la ville

L'organisation socio-spatiale de la ville d'Alger se trouvait confrontée à une dualité entre deux pôles, la Medina et la nouvelle cité coloniale. La superposition des différents paysages urbains assurée par l'ouverture de rues et de percées dans le tissu ancien, avait guidé toutes les interventions urbaines. La construction coloniale de l'Alger français avait suivi un urbanisme maillé et contrôlé marquant la présence du vainqueur (Picard)⁵⁴. On peut résumer la construction de la ville en distinguant plusieurs étapes (Lespes 1925, p.198) et (Carlier 2002, p.222):

- De 1830 à 1846, l'occupation de la Médina et du port est effectuée par l'installation au bord de la ville indigène et la création des faubourgs.
- De 1846 à 1880, une nouvelle centralité politique et culturelle est créée par le développement des quartiers centraux haussmanniens et des faubourgs périphériques (*Mustapha*, avec notamment l'émergence de communes contiguës à celles d'Alger.

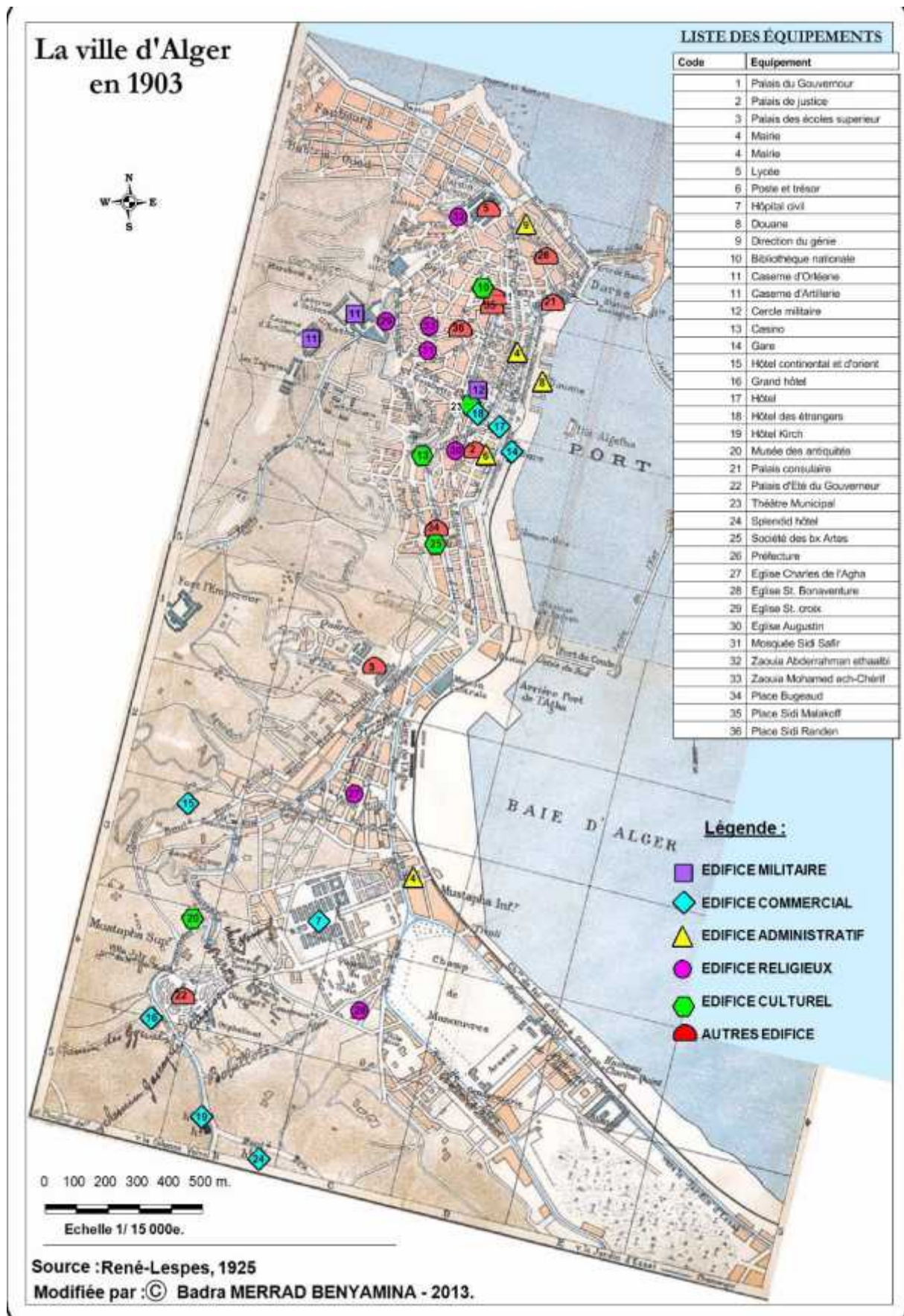
⁵³ In Bakour (2016, p.109).

⁵⁴ In Aiche (2002, p.207).

- De 1880 à 1896, l'extension administrative d'Alger se fait par l'absorption des anciens faubourgs.
- De 1896 à 1940, alors que le quartier de *Mustapha* est annexé à Alger, les communes suburbaines et périphériques au Sud se développaient par les lotissements.
- De 1930 à 1962, la guerre mondiale puis celle de l'indépendance ralentirent les projets d'urbanisme en dépit du plan régional d'Alger (1948).

En fait, la ville coloniale s'est construite à côté de la ville algérienne initiale ne l'affectant que dans sa partie basse en bord de mer. Les deux villes restèrent juxtaposées pendant toute la période coloniale traduisant un très fort mouvement de ségrégation des populations (voir figure N°34).

Figure 34 La répartition des fonctions d'Alger des français



La partie Ouest de la ville coloniale était réservée à des équipements civils et culturels. La partie Est, Sud et leurs banlieues s'étendaient pour recevoir des emplacements pour les projets militaires, industriels et les commerciaux. L'industrie avait suivi les routes de *Constantine*, *Maison-Carrée* et d'*Hussein Dey*, occupant progressivement la place de la culture maraîchère refoulée plus à vers l'Est.

Ainsi, deux entités morphologiques se distinguaient dans la ville d'Alger par le fonctionnement et le peuplement. Une double opposition caractérisait l'organisation urbaine, ethnique (musulmane et européenne) et sociales (ouvrière et aisée) (Amireche and Côte 2007, p.76). La ségrégation sociale tentait de s'ajouter à la ségrégation fonctionnelle, mais l'administration coloniale affichait dans ses discours une volonté de croire en une ville unifiée. Les deux villes étaient sensées se relier par les équipements urbains et le réseau viaire.

1.3.6.1 Les faubourgs

La vocation des faubourgs était liée à leurs positions géographiques (sur la partie haute ou basse de la ville), à leur distance par rapport au port et aux routes de l'intérieur. On distinguait les faubourgs par leur caractère industriel, commercial, administratif-civil ou militaire. Les faubourgs les plus attractifs et intéressants étaient ceux qui longeaient les premières artères principales et ceux qui permettaient l'extension de la ville coloniale (voir figure N°35).

Figure 35 Les faubourgs d'Alger



Quatre faubourgs avaient été créés dans la ville coloniale

- Le faubourg *BabAzçoun* situé au Sud était le premier à recevoir des travaux de dégagement qui étaient autour de sa porte jusqu'à celle de *Bab El Oued*. Ce faubourg assurait le ravitaillement de la ville d'Alger (en armements et en marchandises), il était destiné par excellence à garder sa vocation commerciale.
- Le faubourg *Agha*⁵⁵ se trouvait dans le prolongement Nord-Est du faubourg commercial *BabAzçoun* en suivant la route de *Constantine*. Une ville civile et administrative s'était installée dans ce faubourg, il était caractérisé par l'emplacement des quartiers européens aisés (comme Isly avec sa grande rue commerçante d'Isly). L'agrandissement du port et construction de la gare *Agha* compliquaient l'accès au boulevard littoral.
- Le faubourg de *Bab El Oued* situé au Nord de la ville et au pied de la colline de *Notre Dame d'Afrique*, regroupait les populations d'origine européenne les plus pauvres formant une classe ouvrière et immigrante. Il était appelé à devenir l'un des plus peuplés et des plus actifs de la banlieue d'Alger, étant lié à la Casbah par la route la plus remarquable, la rampe Vallée (ce chemin menait à *Blida*). Ce faubourg était destiné à recevoir les petites industries, pour la plupart appartenant à des propriétaires privés (usines, moulins à vapeur, activités dans la construction...). Les travaux de couverture de l'Oued *M'Kcel*, devenu une route ceinturant le quartier *Bab El Oued*, avaient offert à ce quartier cette vocation industrielle.

Après la fusion définitive des anciens faubourgs, cette partie basse fut destinée aux emplacements des établissements indispensables aux cités européennes (palais du gouverneur, tribunaux, hôtels des administrations, théâtre, places publiques...). Les fronts du site du côté *Bab El Oued* et *BabAzçoun* avaient atteint les limites du *Sabel* (Lespes 1925, p.235).

- Le faubourg de *Mustapha*, situé lui à l'Est, s'était développé aux environs d'Alger selon la route du Sud qui partait à *Blida*. Ce faubourg était devenu une cité européenne populaire avec son quartier⁵⁶ appelé Champ de Manœuvres. Il avait abrité les grands établissements industriels, les abattoirs, les entrepôts... Cet emplacement tourné vers le port et le chemin de fer se trouvait à mi-distance entre *Maison Carrée* et le fort de *BabAzçoun*. Cette localisation permettait une meilleure accessibilité à l'Est et au Sud où allait se développer la future ville.

⁵⁵Aujourd'hui, il correspond à la commune d'Alger Centre, la présence des buvettes, les gargotes et les guinguettes qui attiraient les troupes des casernes des champs de manœuvres.

⁵⁶Selon Lespes : ce quartier avait pris l'emplacement où campaient *les Mehalla* (les soldats) envoyés en expédition par les Turcs.

Figure 36 Les Faubourgs d'Alger



Faubourg *Bab El Oued*



Faubourg *Bab Azzoun*



Faubourg *Agha*



Faubourg *Mustapha*

Source : Lespes (1925, p.225).

1.3.6.2 Les lotissements

À la suite de la croissance de la population de colons et « d'indigènes »⁵⁷, la ville coloniale centrale et la *Médina* ne suffisaient plus au nombre des habitants. Les limites de la nouvelle ville débordaient sur les hauteurs de l'Ouest et à l'Est. L'extension spatiale avait engendré la jonction avec beaucoup de villages⁵⁸ par le développement des lotissements. A partir de 1910, l'acquisition des nouveaux terrains (morcellement des parcs, des fermes agricoles, des jardins maraichers), les anciennes servitudes militaires, le déclassement des fortifications et l'abandon des terrains réservés à la voirie avaient produit une nouvelle forme d'allotissement (Lespes 1925, p.433) caractérisée par une multiplication de maisons éparses (voir figure N°37) et un développement anarchique.

Figure 37 Le développement des premiers lotissements à Alger



Ces lotissements, soit encerclaient la ville coloniale haussmannienne, soit se développaient en périphérie de manière anarchique avec des routes rues étroites, difficilement accessibles, et des impasses isolées. Ainsi, l'aménagement du *chemin des Crêtes* avait facilité les constructions sur des terrains en pente et l'apparition de nouveaux chemins intermédiaires.

Les premiers lotissements apparus formaient des unités géographiques distinctes : ceux qui longeaient la mer (de *Saint Eugène* à *Hussein Dey*), une partie dirigée vers *Frais Vallon* et Oued *M'Kacel*, et un autre dirigée vers le ravin *des Sept Sources*, enfin une partie vers le col de *la Redoute*.

⁵⁷ Le statut d'indigène était défini par le code de l'indigénat.

⁵⁸ Le cas du village de *Bir Mourad Rais*.

Une organisation fonctionnelle opposant les espaces résidentiels, commerciaux et industriels, induisait des distinctions sociales opposant population riche sur les hauteurs et le milieu populaire des colons comme à *Bab El Oued*, ou musulmans à la *Casbah*. On pouvait distinguer les types de lotissements suivants :

- Les lotissements résidentiels⁵⁹ marqués par des villas mauresques⁶⁰, des maisons de maîtres bon marché, maison de rapports⁶¹, des pavillons et des maisonnettes. Une trentaine de villas avaient été dessinées par l'architecte *Pouillon* (Maachi-Maiza 2002, p.320) en adoptant deux styles, le « *moderne* » et « *néo-mauresque* ».
- Les lotissements qui combinaient le résidentiel avec une fonction commerciale⁶² (commerces, ateliers...).
- Des lotissements qui abritaient les établissements industriels et des maisons⁶³.

1.3.6.3 Les boulevards, les rues, les rampes et les places

Les projets d'alignements imposaient des exigences esthétiques et hygiéniques. L'espace urbain obéissait à un plan orienté Nord-Sud et organisé par de grandes ouvertures. Les voûtes, les arcades, les coupoles, les travaux de rampes, les rues et les boulevards sur le front de mer avaient été créés pour faciliter la circulation et embellir la ville. Une architecture typiquement haussmannienne se combinait à des édifices de style néo-mauresques (la Grande Poste).

Les plus importants boulevards dominaient le port et la mer, comme le boulevard *Carnot*⁶⁴, considéré comme le plus beau boulevard d'Alger. Ils constituaient une ceinture pour la ville basse (les boulevards de *l'Impératrice*, *République* et la rue du *Rempart* ou la ville haute (le chemin qui suivait l'aqueduc du *Telemly*)⁶⁵ (voir figure N°38).

⁵⁹ Ils étaient développés sur la ligne *Saint Raphaël-Fort l'Empereur*-porte du *Sabel*.

⁶⁰ Elles étaient le rendez-vous saisonnier d'une riche colonie anglaise.

⁶¹ Maison à étages avec un rapport aux espaces extérieurs (jardin).

⁶² Au Nord sur les versants de *Notre Dame d'Afrique*, *Saint Eugène*, *Pointe Pescade* se regroupaient les faubourgs ouvriers tels que *Bab El Oued*.

⁶³ *Bab El Oued* et le quartier de *la Marine* abritaient les populations ouvrières, à l'Est d'*El Hamma*, *Hussein Dey* et *Maison Carrée (El Harrach)*.

⁶⁴ Il avait 40 m de large et suivait la courbe de niveau de 50 m.

⁶⁵ Près de la porte neuve du chemin du *Sacré-Cœur* jusqu'à la route Rovigo.

Figure 38 Les grands boulevards et rues d'Alger



La conception des boulevards était liée étroitement à celle des places. Ces organes militaires étaient ponctués sur les côtés par de grands édifices urbains (théâtre et palais...) comme les places du *Gouvernement*, de *Chartres*, de *l'Evêché*, de *Bresson*...

Figure 39 Les places d'Alger



Square Besson

place du Gouvernement

Un système de rampes reliait la ville basse à la partie haute et assurait l'accès aux quais du port. Les *Tournants Rovigo* et *Rampe Vallée* étaient les plus importantes de la ville d'Alger car elles se raccordaient à la route de *Blida*. Les rampes du Nord permettaient la desserte du port à partir de la route de l'Est (route de *Constantine*), comme la rampe *Bugeaud* (voir figure N°40).

Figure 40 Les premières rampes d'Alger



1.3.6.4 Les équipements urbains

L'aménagement de rues larges au centre de la ville avait permis la tertiairisation des quartiers centraux (Amireche and Côte 2007, p.76). Le pouvoir civil et municipal avait imposé des établissements indispensables aux cités européennes dont le modèle architectural habituel est monumental, classique et théâtral (Belabed-Sahraoui 2002, p.173).

L'architecture de l'administration coloniale avait "*un style d'Etat*" (Aiche 2002, p.205), différente donc de celle des Ottomans qui était marquée par le style "*mauresque ou arabisant*". Le nouveau langage⁶⁶ introduit par les colons essayait de préserver le patrimoine local et satisfaire la population musulmane selon la période vécue, de déclin ou de progression. Selon Deluz, l'esprit d'architecture du Nord de la ville d'Alger était plus ancien, plus populaire, plus sobre, moins opulent et plus disparate que celui du Sud.

A l'Ouest de la ville coloniale, étaient localisés les établissements administratifs et civils comme : les tribunaux, hôtels, les administrations, la bibliothèque, le trésor, les postes, l'Hôtel de Ville, la Cathédrale, la Bourse, les marchés, l'Hippodrome, la Grande Poste, les hôpitaux (ex : l'hôpital *Mustapha*⁶⁷), le théâtre et le musée. Ces deux derniers étaient des équipements et des repères importants de la vie civile, et pour la mise en scène de la ville festive. Ils constituaient une priorité civilisatrice (Klioua 2002, p.269). Les jardins publics et botaniques étaient des espaces paysagers et hygiéniques considérés comme des équipements de loisirs de proximité (Klioua 2002, p.269). Le *Jardin d'Essaï*⁶⁸ aménagé comme une ceinture verte donnait l'image instrumentalisée de la nature exotique idéalisée.

D'autres grands équipements modernes avaient été édifiés comme l'école des Beaux-Arts d'Alger et l'école d'Agriculture. L'Opéra d'Alger avait permis la jonction de l'ancienne ville et la ville européenne. La fête du centenaire en 1928 avait mis en scène des équipements importants : le Casino d'Alger, l'hôtel *EL Safir* et le Palais du Gouvernement.

⁶⁶ Les styles « *néo-mauresque* » et « *méditerranéen* ».

⁶⁷ Cet établissement militaire devenu civil avait été construit à l'emplacement d'une église anglicane construite en 1870.

⁶⁸ Il avait été aménagé en 1880.

La réaffectation des édifices religieux et juifs en églises chrétiennes suggérait à la fois une continuité culturelle et un accès à la modernité occidentale. De nouveaux édifices religieux catholiques marquaient pleinement la réalité coloniale.

Figure 41 Les grands équipements urbains de la ville coloniale



Le théâtre municipal



La cathédrale



La Grande Poste



Le Jardin d'Essai



L'université d'Alger



Lycée Bugeaud

L'hyper centralité de la ville coloniale administrative a été renforcée par les équipements éducatifs. L'université d'Alger a été fondée en 1909 regroupant plusieurs facultés (médecine, pharmacie, lettres et droit). Contrairement aux grandes écoles de sciences, celle de l'agriculture a été localisée à l'Est, à *Maison Carrée*, en lien avec la vocation agricole, aux limites de la *Mitidja*.

Figure 42 L'Ecole d'agriculture



1.3.6.5 Les Marchés locaux et les rues commerçantes

L'Alger coloniale était connue par sa densité commerciale remarquable, il existait tous types de commerces : le commerce local de gros, de demi-gros et de détail. Le commerce de détail était constitué d'unités de plus en plus autonomes. Le grand commerce était installé dans l'ancien quartier du centre, à partir de *Bab Azqoun*. Il desservait le marché le plus connu celui de la *Lyre* qui fournissait les revendeurs lesquels approvisionnaient les autres petits marchés (*de Chartres, Randon, Bab-El-Oued, des Colons, Clauzel, Meissonnier et Boulevard Bru*). Les importateurs s'approvisionnaient du marché de gros de *la Lyre*. Le commerce portait sur des articles variés et son aire d'attraction s'étendait progressivement. La localisation du port, la présence de tous les sièges des maisons les plus importantes où se passaient les contrats, où affluaient et d'où partaient toutes les commandes des autres pays, avaient facilité la spécialisation commerciale qui s'organisait selon la nature et les besoins de la clientèle. L'attraction des principales voies les plus fréquentées avait permis la déconcentration progressive de la ville vers le Sud contribuant à la diffusion de commerces divers.

Figure 43 Les marchés couverts



Maison Carrée



Marché de *la Lyre*



Marché *Randon*



Le marché aux bestiaux à *Maison Carrée*

Les rues marchandes sous les arcades, avec les étalages et les magasins étaient devenues très fréquentées et leurs prolongements depuis la conception des places avaient agrandi leur aire d'attraction. Les commerces de luxe étaient installés au Sud à proximité de la clientèle riche des quartiers neufs⁶⁹, alors que les commerces populaires étaient plutôt fixés au Nord⁷⁰ et dans les anciennes rues de la Médina. *La route moutonnaire* qui joignait la Médina et le nouveau centre-ville à *Maison Carrée* suivait une ancienne piste des troupeaux de moutons regroupés à *Maison Carrée* puis conduits dans les abattoirs de la ville (Deluz 2001, p.23). *Maison Carrée*⁷¹ était devenue ville marché qui concurrençait les villes de l'*Arba* et *Boufarik* (Deluz 2009, p.203).

Les « *grands cafés*⁷² » étaient des espaces publics marquant la présence coloniale. Les Français ont importé et imposé aussi leurs modes de vie en jouissant des espaces extérieurs. Les terrasses mixtes des cafés longeaient les grandes rues d'Alger, profitant du soleil méditerranéen.

⁶⁹ Dans le quartier *Mustapha* et tout le long de la rue *Michelet*.

⁷⁰ Au faubourg de *Bab-El-Oued*

⁷¹ Selon le même auteur, la naissance de *Maison Carrée* est due à l'installation du marché des bestiaux chaque vendredi.

⁷² Ces espaces publics étaient réservés uniquement aux colons.

1.3.6.6 Les bidonvilles

Les années économiquement difficiles à partir de 1929 ont pesé sur l'agriculture algérienne, suivi par un fort mouvement d'exode rural des ruraux algériens. Alger était passée de 287 000 habitants en 1936 à 370 000 habitants en 1950 (Fourcaut 2002, p.258). De nouvelles formes d'occupation spatiale des terrains délaissés commençaient à apparaître en ville, des *gourbis* ou bidonvilles⁷³. La croissance des bidonvilles⁷⁴ a conduit à la saturation de nombreux sites : *El-Kettar*, *Belcourt*, la haute *Casbah*, *Clos Salembier (El-Madania)*, *Oued Ouchayah*, *El-Hamma* et *El-Harrach*. Les plus grands bidonvilles⁷⁵ étaient ceux d'*El-Hamma*, *El-Harrach* et *Mabieddine*. Leur localisation suivait l'extension de la ville vers le Sud et le déplacement du centre de gravité économique et politique vers cette partie de la capitale (Planche 2002, p.243). Ces bidonvilles étaient isolés par rapport aux zones d'habitats européennes, conduisant à la formation progressive de ghettos (Deluz 2001, p.168).

Figure 44 Les bidonvilles d'Alger



Le Ravin de la femme Sauvage

La cité *Mabieddine*

1.3.6.7 Les cités d'urgence et les grands ensembles

Les cités et les grands ensembles sociaux étaient une solution urgente suite à la multiplication des bidonvilles et à la crise du logement (Fourcaut 2002, p.254). Toutes les solutions

⁷³ Ce mot avait été utilisé à l'époque coloniale.

⁷⁴ Selon Planche (2002, p.236 et p.280), on comptait 109 *gourbis* qui regroupaient 40 000 à 50 000 personnes. La population avait doublé en 1938 surtout à : *Bouzaréah*, *Husseïn Dey*, *Kouba* et *Bouloughine* malgré les inondations et les épidémies.

⁷⁵ Il vivait dans ces bidonvilles le tiers des habitants algériens du Grand Alger.

urbanistiques destinées aux grands ensembles coloniaux passaient par l'exercice de l'autorité. La rigidité du tracé sur les terrains vierges et l'offre destinée à une population soumise étaient les règles principales de l'aménagement urbain. Le Corbusier avait écrit : *"Les militaires de la conquête (1831) traçaient de beaux plans de ville. Ils savaient urbaniser. L'Algérie (villes et villages) vaut par les tracés militaires. Ce qu'on a fait en ces dernières 50 années (ou laissé faire) n'est que misère pitoyable, négation de l'urbanisme. [...] Le plan devient dictateur ; c'est lui qui a raison ; il clame des réalités indiscutables [Lettre au Maréchal Lyautey] [...] L'urbanisme des temps modernes est frappé d'incapacité totale aujourd'hui, par la carence de l'autorité »* (Frey 2004, p.394).

Parmi les grands ensembles qui furent projetés par le Corbusier⁷⁶ et son groupe d'architectes modernes à travers le plan OBUS, un seul fut réalisé, l'ensemble *Aéro Habitat*⁷⁷. L'architecte l'avait conçu avec Louis Miquel en 1955. Cet ensemble avait été construit sur les hauteurs du *Télemly* au centre d'Alger et érigé sur le ravin *Burdeau* et sur le parc *Malglaive* avec une vue imprenable sur la ville et la mer. Il avait aussi été appelé « *l'immeuble tunnel* » car un passage avait été créé sous le grand bâtiment pour faciliter la circulation de la voiture. Il comporte un ensemble de 4 immeubles⁷⁸ avec 23 étages, une rue commerçante au 10^{ème} étage.

Figure 45 L'ensemble Aéro-Habitat



Les sociétés d'habitations à bon marché « les HBM » développées vers les années 20 et 30 étaient la première solution, proposant des prix de location moins élevés, sont situées dans des zones

⁷⁶ Cet architecte avait travaillé pour Alger pendant 13 ans en présentant des propositions dans « *le plan OBUS ; A, B, C, et D.*

⁷⁷ Cet immeuble avait été commandé par une compagnie aérienne.

⁷⁸ On trouve des logements de type duplex et simplex.

enclavées au centre ou en périphérie⁷⁹. La mairie coloniale affichait ouvertement dans ses projets sociaux la volonté de cohabitation des européens et des musulmans (Frey 2004, p.391), mais la plupart de ces logements étaient destinés aux européens, car très peu de musulmans pouvaient payer le loyer (Planche 2002, p.235).

Les HBM étaient des cités ouvrières, cités indigènes ou cités de recasement. Les plus importantes étaient : les HBM de *Bab El Oued*, *Sidi M'hamed*, quartier des *Champ Manœuvre* et de *Ruisseau*. Elles profitaient des prolongements routiers vers le Sud et l'Est pour assurer leur desserte, notamment la rue *Sadi Carnot* et la rue de *Lyon* à l'Ouest, la route du ravin de *la Femme Sauvage*.

Figure 46 Les HBM d'Alger



Champ des Manœuvres

Ruisseau

Plus tard, ces HBM furent remplacées par « les HLM⁸⁰ » dans le Plan *Hanning* de 1955. L'association de la CADAT⁸¹ et AEDAA⁸² avait proposé ce nouveau type de logement social en créant le premier organisme d'HLM appelé « le Comité Départemental de Patronage d'Alger ». Selon Bounab (2002, p.267), parmi les plus importantes propositions du plan *Hanning* était l'extension de la ville d'Alger par l'habitat social vers les hauteurs, sur les plateaux des *Annassers*. Cette croissance de la ville s'envisageait sous la forme d'une cité satellite et d'une ville nouvelle, programmées sur un terrain de 400 ha et à une dizaine de kilomètres du centre colonial.

⁷⁹ Le cas de la place d'anciens jardins maraîchers pour construire les HBM.

⁸⁰ Habitation à loyer modéré.

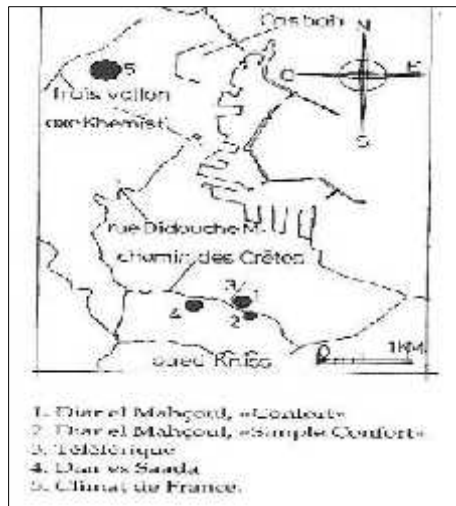
⁸¹ Caisse algérienne d'aménagement du territoire.

⁸² L'Association pour l'étude et le développement de l'agglomération algéroise, connue sous le nom de l'Agence du plan créée en 1948.

Avec le lancement du Plan de Constantine 1958, ces logements avaient pu servir à l'intégration de certaines couches de la population algérienne dans le système colonial (Sgroi-Dufresne, 1986)⁸³. Les programmes massifs de logements s'inscrivaient dans une logique de décentralisation géographique (D. Lefèvre 2002, p.261). Les cités satellites étaient situées en dehors des limites municipales afin d'arrêter la croissance de l'agglomération centrale et de l'hyper centre déjà engorger⁸⁴. Les autorités coloniales espéraient la création d'une véritable région-capitale. Les cités s'implantaient au Sud et Sud-Est sur des terrains plats menaçant les terres agricoles, elles s'écartaient progressivement des tissus urbains existants (Mezoued 2015, p.41). D'autres étaient construits sur des hauteurs en suivant les ravins de la ville. Une bonne partie de ces HLM n'avait pas été achevée en 1962.

Au centre, sur les hauteurs de *Bab El Oued*, les immeubles sociaux *Taine F* et *Carrières Jaubert* étaient considérés comme l'exutoire Ouest de la ville (Deluz 2001, p.38). Sur les hauteurs du ravin de la *Femme Sauvage*, les plus importants grands ensembles de logements sociaux avaient été conçus par l'architecte *Fernand Pouillon*. L'ensemble a été bâti sur un plan contextuel exceptionnel, entre de nombreux thalwegs⁸⁵ et de lignes de crêtes (Maachi-Maiza 2002, p.317)(voir figure N°47).

Figure 47 L'implantation des projets de Pouillon



Source : Deluz (2001, p.41).

Les cités HLM aussi appelées « la cité double » avaient une partie européenne et une partie musulmane, ce qui affichait clairement la ségrégation sociale (Bounab 2002, p.265). Une

⁸³ In Mezoued (2015, p.89).

⁸⁴ Extraite d'un petit fascicule de "La Documentation Française Illustrée", juin 1956.

⁸⁵ Il correspond à la ligne qui rejoint les points les plus bas d'une vallée, ou la ligne qui rejoint les points les plus bas du lit d'un cours d'eau (Wikipédia).

répartition équitable avait été effectuée entre les deux éléments de la population. Chevallier⁸⁶, le maire d'Alger avait affirmé que 787 familles européennes et 789 familles musulmanes cohabitaient en parfaite harmonie dans la partie location de *Diar Es -Saada* et de *Mahçoul*.

Figure 48 Les HLM d'Alger

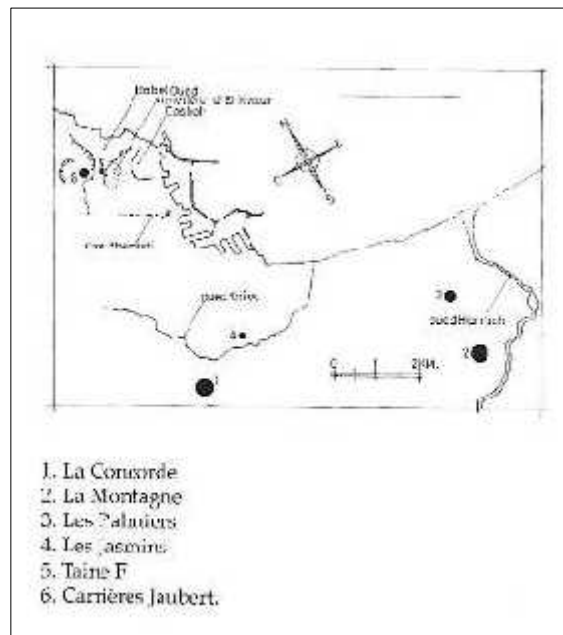


Diar -el- Mahçoul et Diar-es-Saada

Climat de France

A l'entrée Est d'Alger, sur les collines ceinturées à l'Est par *Oued El Harrach* et qui constituaient le dernier contrefort du *Sabel* algérois (Deluz 2001, p.36), de grandes cités destinées à la population musulmane avaient été édifiées (voir figure N°49).

Figure 49 L'implantation des logements sociaux



Source : (Deluz 2001, p.35).

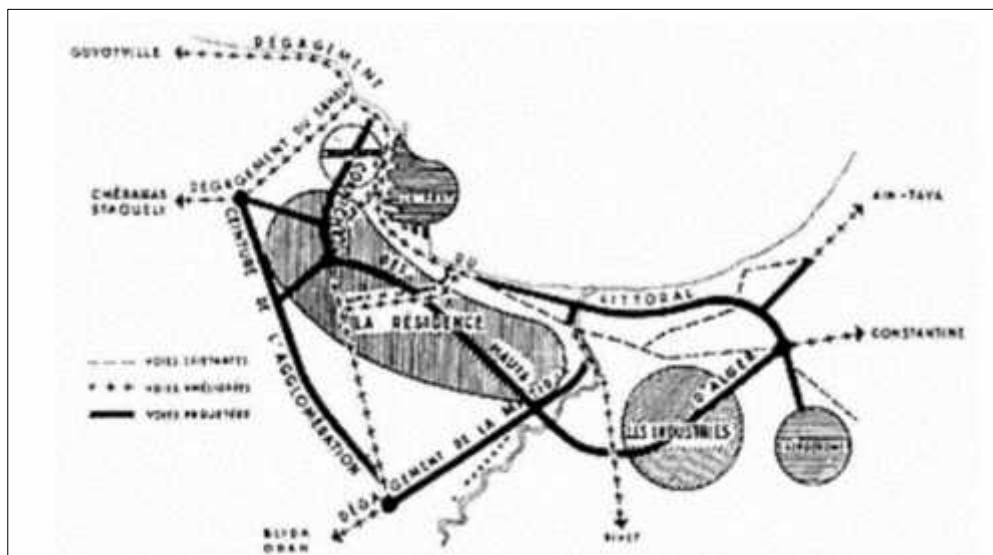
⁸⁶In Frey (2004, p.391).

Les cités : *les Dunes, Sainte Corinne, la cité Eucalyptus, Dar Djemaar Djenane El Hassen, des Palmiers, des Jasmins* (au *Clos Salembier*), *la Montagne*⁸⁷. Cette dernière se trouvait au bout de l'agglomération avant l'établissement de *Maison Carrée*. La *Montagne* était une cité économique et de recasement de norme minima ; ce lieu était l'exutoire de la ville Est où s'entassait la population la plus défavorisée (Deluz 2001, p.36). Des bidonvilles et des lotissements incontrôlés avaient occupé les collines et les alentours de cette cité.

1.3.6.8 Les zones industrielles

Le Plan de *Constantine* plaça la première zone industrielle à *Rouiba-Réghaïa*. Elle se localisait à 25 km à l'Est d'Alger. L'objectif de ce plan était de fixer les flux migratoires en périphérie, en rapprochant les zones d'emplois des zones d'habitats (Mutin 1980, p.10). Il s'agissait de construire de grands ensembles immobiliers accompagnés d'activités diverses⁸⁸. L'implantation de cette zone industrielle avait suivi les grands axes routiers qui menaient vers l'Est du pays avec une artificialisation de terres agricoles formant un barrage au drainage naturel des sols. Selon Deluz (2001, p.20), le Plan de *Constantine* et sa zone industrielle se sont révélés comme une des plus mauvaises options d'urbanisme imposées par le gouvernement (voir figure N° 50).

Figure 50 Le *Prost* et le Plan de *Constantine*



Source : (Çelik, 1997).

⁸⁷ Aujourd'hui la commune de *Bouraba* au Sud des collines *Ouchayah* est appelée en arabe *Hay El Djebel*.

⁸⁸ La France avait inauguré en Algérie une autre formule appelée ZUP (zone urbaine prioritaire), le plan prévoyait la construction de 50 000 logements par an, 18 000 avaient été livrés en 1958. Cela a été mis en place par l'Agence du Plan d'Alger.

La relation fonctionnelle et physique entre les lieux d'habitats et les lieux d'emplois s'établissait uniquement par l'aménagement autoroutier. L'aménagement de la zone industrielle et de ses cités s'établissait selon les grandes artères régionales, la voie de dégagement du littoral Ouest, la ceinture de l'agglomération du *Sabel*, la voie de dégagement de la *Mitidja* vers le Sud.

D'autres établissements industriels⁸⁹ ont été implantés à partir des quartiers centraux Est de *Belcourt*, *Hamma*, *Ruisseau*, *Hussein Dey*, la *Glacière*⁹⁰ jusqu'à *Maison-Carrée*. Les industries issues de l'agriculture algérienne permettaient la fabrication du tabac dont la culture avait été développée de la plaine de *Mitidja* jusqu'à la région des *Issers*⁹¹.

1.3.6.9 Les stations balnéaires

La période coloniale avait été marquée par les aménagements des zones balnéaires⁹². Les établissements balnéaires dépendaient des sites, des paysages naturels, de l'ensoleillement et du mode de vie de la population locale (Klioua 2002, p.268). Les installations se réalisèrent sur le cordon côtier, puis progressivement ces stations sont devenues des villages balnéaires. Deux formes d'établissements balnéaires se développèrent :

- 1) **Les stations/lotissements balnéaires** : les voies parallèles à la mer et d'autres perpendiculaires organisaient ces stations pour bénéficier de la vue. Elles étaient réservées à la classe européenne. Leurs localisations longitudinales avec une trame régulière et orthogonale étaient le principe de structuration de ces stations. A l'Ouest, les stations se développaient avec vue sur la mer : *Saint Eugene*, *Pointe Pescade* et *Guyoville*. A l'Est, elles s'inscrivaient dans le prolongement d'un village agricole comme *Fort de l'Eau* (avec la présence de Casino, hôtels, plages).
- 2) **Les villages balnéaires** : les villages agricoles du littoral regroupés en un réseau associé au système de production agricole colonial. Ils étaient organisés en damier et se caractérisaient par la construction de cabanons et de villas (avec un style romain, mauresque...) organisés en villages, comme *Ain Taya*, *la Pérouse*, *Cap Matifou*, *la Madrague*, *El Marsa*. Des commerces et des activités tertiaires en affirmaient la structure urbaine.

⁸⁹ Les industries étaient liées aux produits agricoles, alimentaires, produits chimiques et engrais de raffinerie, de soufre, de tonnellerie, matériaux de construction comme les tuiles et les briques. La première Ecole Pratique d'Industrie" avait été créée à *El Hamma* destinée à former des ouvriers qualifiés dans les principaux travaux industriels, accompagnée d'un "Institut Industriel de *Maison-Carrée*".

⁹⁰*Bachdjarah*.

⁹¹ Cette commune fait partie de la wilaya de *Boumerdes*.

⁹² Entre 1897 et 1919, *Alger* et *Biskra* étaient parmi les premiers centres de séjours très appréciés par le tourisme d'hivernage (Haddar, 1988).

D'autres projets touristiques avaient été aménagés comme le port de plaisance, Yachting club algérois⁹³, la piscine *El-Kettani*⁹⁴ et R.U.A⁹⁵, les hôtels ; *Albert Premier, Saint Georges" (El Djezair)*⁹⁶, et *Alleti (Es-Safir)*. Ce dernier s'inscrivait dans la continuité révolutionnaire et innovante de la composition urbaine haussmannienne, et s'imposait sur le front de mer (Klioua 2002, p.270).

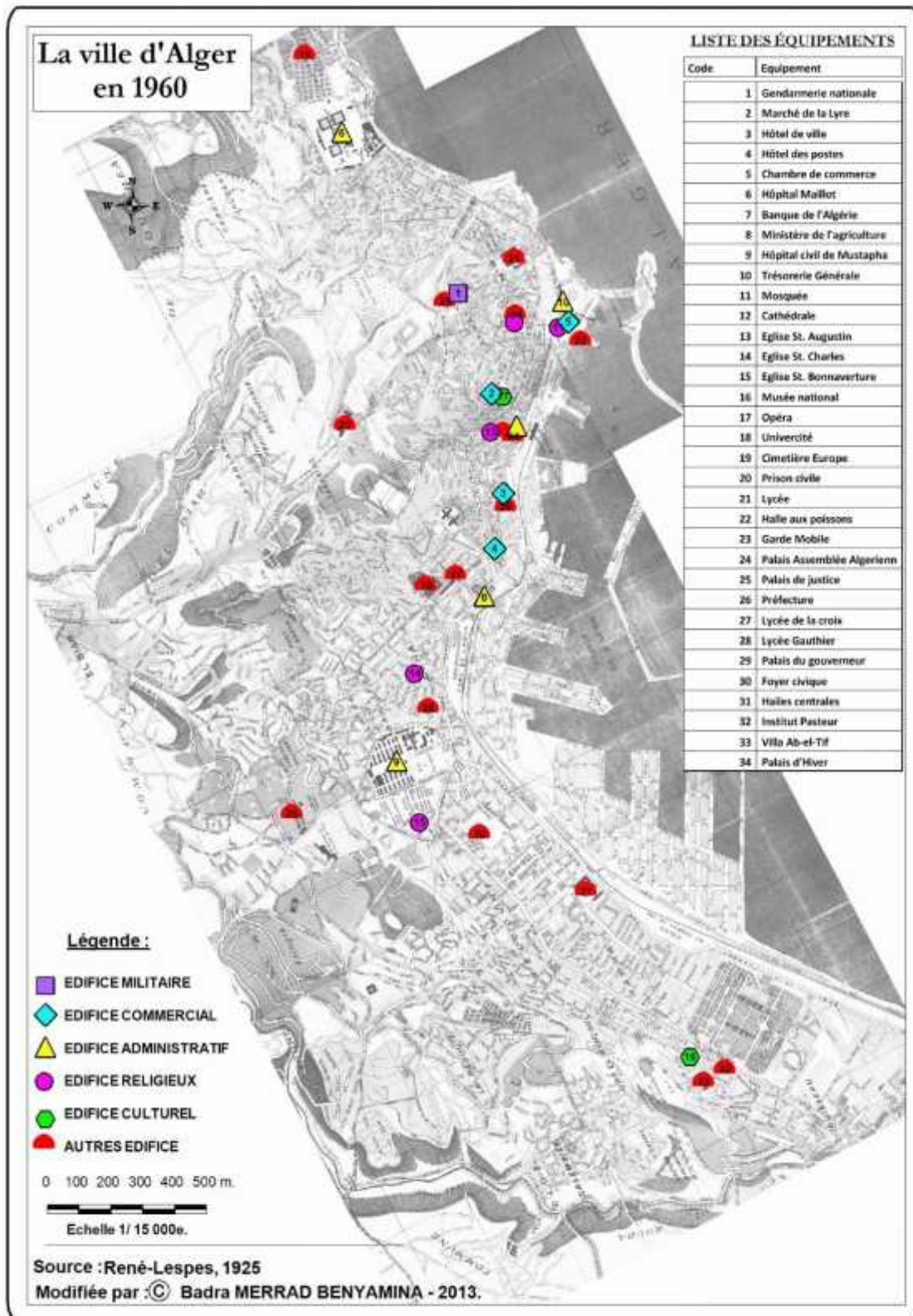
⁹³ Un club avec piscine sur mer.

⁹⁴A *Bab-El-Oued*.

⁹⁵ Racing Universitaire Algérois.

⁹⁶ L'hôtel avait été fondé en 1889, il représentait l'architecture des palaces néo-mauresques pour recevoir les aristocrates en villégiature. L'orientalisme était marqué par des arcades polylobées, de la céramique, des stucs et des jardins

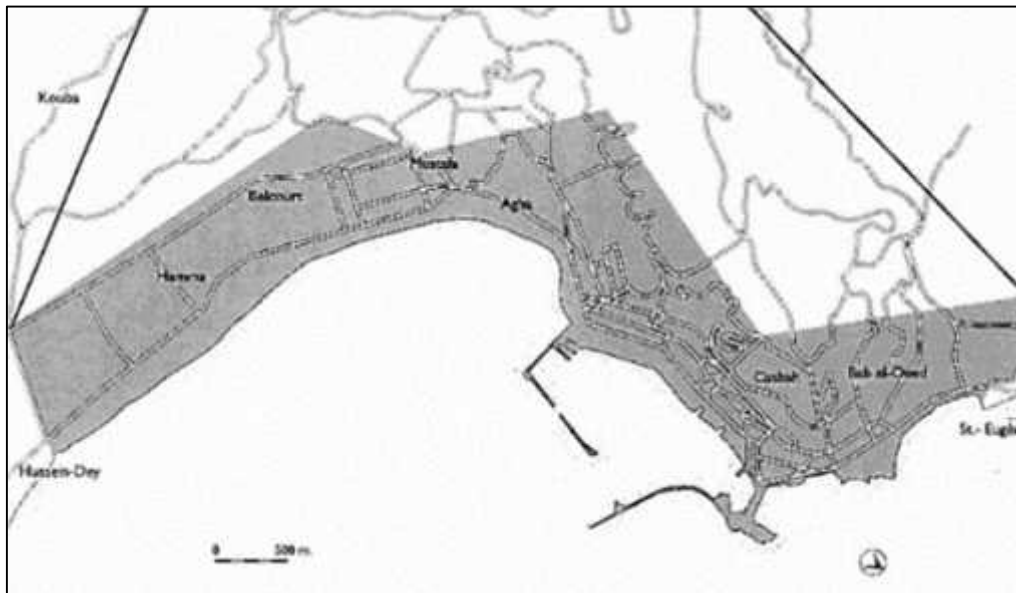
Figure 51 La ville coloniale en 1960



1.3.7 L'extension de la banlieue et la formation de la région algéroise

Avec le développement des axes routiers structurants vers l'intérieur du pays, l'aménagement de la région algéroise était devenu une des priorités militaires. Toutes les interventions dans ce sens rappelaient la nécessité du contrôle territorial (Amireche and Côte 2007, p.75). Différents plans ont été élaborés : PAEE⁹⁷, *Guyot* (1842) et le plan d'extension de *Guiauchain* (1846) qui avaient permis la création de nouvelles communes. Le territoire administratif de la ville d'Alger avait été réduit aux bourgs coloniaux encadrant l'activité agricole, les anciens *Fobos* turcs avaient été reconvertis en centres de colonisation. Le plan régional étendu sur 8 km avait couvert la zone littorale de : *Saint Eugène* à l'Ouest vers *Hussein Dey* à l'Est (voir figure N° 52).

Figure 52 Le plan régional d'Alger en 1930

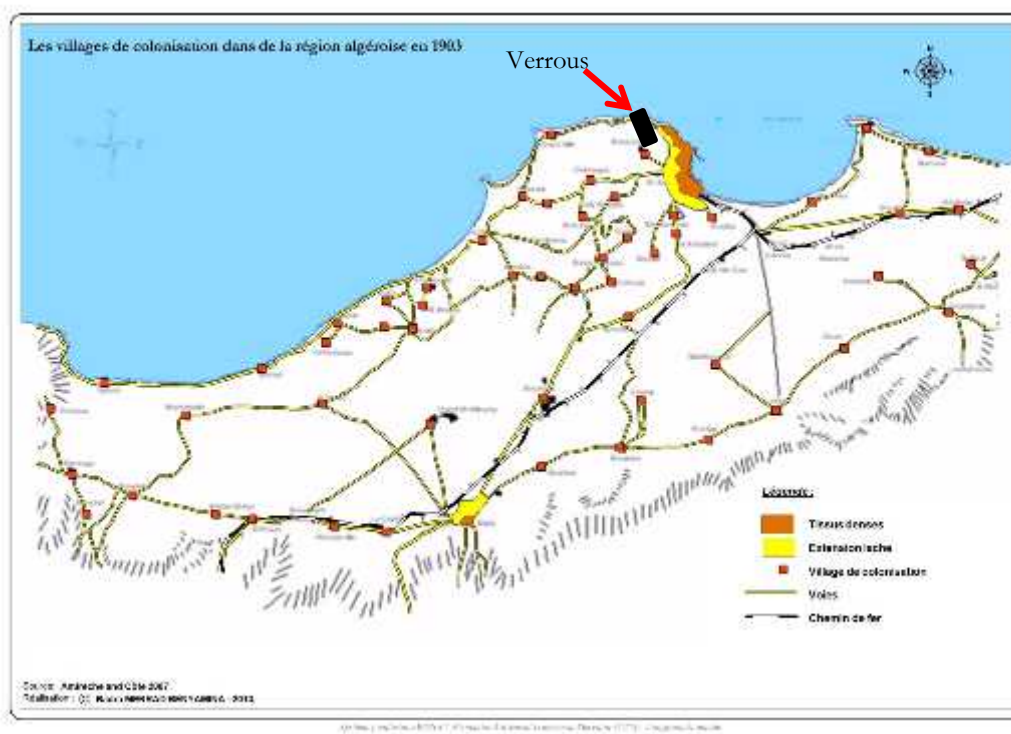


Source : (Çelik, 1997).

Des centres de colonisation stratégiques avaient été formés dès 1842 au détriment de la ceinture verte. Des cités dites satellites furent développées autour d'Alger (Belhai-Benazzouz 2005, p.36). Les plus importants centres étaient localisés sur la *Mitidja* (voir figure N°53).

⁹⁷Pour construire les territoires des communes de l'agglomération à l'échelle régionale, "le plan PAEE" (plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension) avait permis avec d'autres plans la jonction et création de 18 communes.

Figure 53 Les villages de colonisation de la région algéroise



Source : (Amireche and Côte 2007).

L'accessibilité aux bourgs agricoles de la *Mitidja* était difficile à cause des verrous topographiques et des zones militaires localisées sur le *Sabel*. D'où la spécialisation de quelques zones agricoles du *Sabel*. Au pied des hauteurs et le long du littoral Ouest, les villages adaptés à la ville estivale furent développés : *les Bains Romains*, *Saint-Eugène* et *Point Pescade*. Des centres ont été densifiés par l'activité de l'administration civile comme : *Kbraicia* et *Zéralda*, *Delly-Ibrahim*, *Chéraga*, *El-Achour*, *Baba-Hassan*, *Saoula* et *Ouled Fayet* et *Douera*. Cette dernière était devenue un centre hospitalier après avoir été une garnison militaire grâce à sa position stratégique, la route du Sud par le *Sabel* avait favorisé son développement urbain autonome tout en gardant sa structure de village (Deluz 2001, p.183). Les centres : *Saint Ferdinand*⁹⁸, *Sainte-Amélie*⁹⁹, *Mahalma*, *Koléa* et *Fouka* servirent plutôt à l'armée coloniale (Amireche and Côte 2007, p.80).

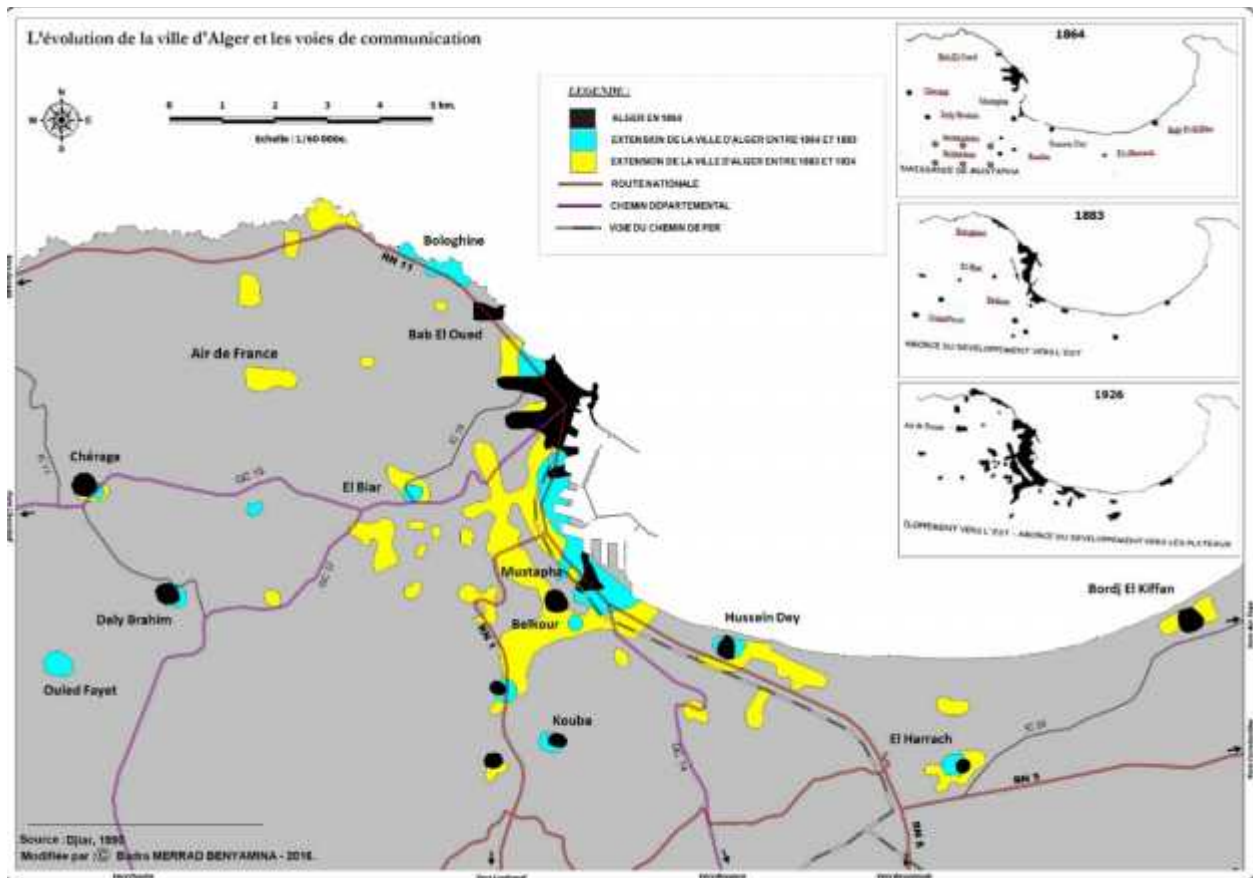
Les villages coloniaux de l'Est avaient une double vocation : agriculture et industrielle : *Maison-Carrée* (*El Harrach*), *Gué de Constantine*, *Fort-de l'eau* (*Bord El Kiffan*) et *Réghaïa*, ces centres avaient assuré pleinement la progression de la ville vers le Sud.

⁹⁸ Aujourd'hui, il s'agit de la commune *Souidania*.

⁹⁹ La commune de *Rahmania*.

Avec cette extension urbaine, l'aménagement urbain de la ville était devenu celui du territoire régional. Toutefois, administrativement l'organisation communale n'avait pas couvert toute la région algéroise. L'échelon de la région en tant qu'institution entre le département et le territoire national n'a jamais fonctionné (Amireche and Côte 2007, p.80).

Figure 54 L'évolution de la ville d'Alger jusqu'à 1926



Conclusion

L'Alger des Turcs et celle des Français furent bâties sur un site particulier qui interdisait la croissance vers l'Ouest. La topographie accidentée avait imposé une croissance de la ville d'Alger vers l'Est. Elle était marquée par deux courbes de niveau particulières, deux lignes maîtresses qui avaient influencé le développement et l'établissement des Turcs puis celui des Français (Lespes 1925, p.44) (voir figure N°55).

Figure 55 Les deux courbes de niveaux formant la ville d'Alger



- 1) **La courbe de 50 mètres** : cette ligne avait défini « *l'Alger des Turcs* ». Elle était une véritable limite et avait constitué un obstacle pour l'ouverture des voies et la construction du bâti. Le site s'était maintenu sur l'éperon rocheux du massif de *Bouzaréah*, à cheval entre deux ravins et au-dessus d'un petit port naturel. La ville s'était étendue naturellement plus vers le Sud. La position stratégique surplombant la mer Méditerranée avait offert une exposition meilleure à l'Est et au Sud, avait permis de s'isoler, se défendre et de s'abriter des vents du Nord et du Nord-Ouest. Cette partie du site avait garanti naturellement la sécurité et l'accès facile à la navigation et aux débarquements des Turcs.
- 2) **La courbe de 20 mètres** : cette ligne avait fondé « *l'Alger des Français* ». Elle était la limite des pentes les moins raides du site. Sur cette ligne les quartiers bas d'Alger et les premiers établissements des colons français s'étaient installés.

Un ordre militaire avait aussi organisé la ville d'Alger et le maillage colonial visait le contrôle de l'espace (Côte 2011, p.82) par une conception axée sur la hiérarchisation fonctionnelle des voiries. La pensée économique coloniale était basée essentiellement sur un matériel-géographique (Perroux, 1930)¹⁰⁰. La morphologie diversifiée du site était au centre du système économique colonial (Deluz 2001, p.17). Le port, le *Sabel* et la *Mitidja* avaient alors favorisé la prospérité agricole et le développement commercial de la ville. Le succès de la colonisation se mesura par la conquête territoriale de l'Est, l'ouverture des voies de communication et par l'exploitation de l'arrière-pays.

¹⁰⁰In Claval.P (2008).

Chapitre 2. Après l'indépendance : les périodes économiques fabriquant la ville d'Alger

Introduction

L'évolution de l'urbanisation de la ville d'Alger depuis l'indépendance (1962) a été marquée par des choix politiques. L'urbanisme algérois a été confronté aux changements permanents du pouvoir politique et économique.

L'urbanisation d'Alger manifeste une rupture politique avec la période coloniale, tout en ayant conservée une certaine continuité administrative. L'héritage juridique et réglementaire antérieur a été maintenu, en l'ouvrant vers d'autres objectifs politiques et économiques. Ces objectifs ont eux-mêmes subi des changements. Une date charnière est celle de 1980 qui sépare les ères de Boumediene et de Chadli.

La première période est marquée par une orientation socialiste et centralisée, voire autoritaire. Elle est caractérisée par une économie fortement administrée par le pouvoir central ; la construction d'une économie industrialisée à vocation autarcique a limité la place des échanges extérieurs n'accordant plus au port d'Alger la même place dans le développement économique. D'une certaine manière, Alger tourne alors le dos à son port au profit des relations avec l'intérieur du pays.

A l'inverse après 1980, le retour à une économie plus libérale réanime les échanges extérieurs ; le port redevient un acteur important du développement économique avec une croissance des importations de biens et services.

L'urbanisation de la ville d'Alger et le développement des infrastructures du transport vont être marqués par ces transformations et par son adaptation liée aux changements des modèles de développement.

Toutefois, la rigidité et la faiblesse relative des structures administratives algériennes n'ont pas toujours permis à l'Etat de réaliser les objectifs affichés. Hors contrôle de l'Etat, un fort secteur informel s'est développé en parallèle, souvent en opposition à une planification administrée. Alger est une ville où se superposent des opérations formelles et informelles, légales et illégales.

Une urbanisation spontanée a transformé l'espace urbain, notamment sous la poussée démographique et la libéralisation des marchés fonciers qui a permis la croissance de la ville.

Les périodes d'instabilité politique, de repli économique, notamment dues à la crise pétrolière et à la montée du terrorisme, ont accru les faiblesses du contrôle étatique sur l'urbanisation.

Le raffermissement du pouvoir de l'Etat dans le début des années 2000 a permis le retour de la planification urbaine et des projets d'infrastructures, en dépit du maintien d'un fort secteur informel.

2.1 Avant 80 : l'ordre économique planifié fabrique la ville administrative et industrielle

2.1.1 La ville d'Alger tourne le dos au port avec le premier schéma de structure à l'horizon 1985 « le Plan Bleu »

Au lendemain de l'indépendance, la ville d'Alger s'est retrouvée capitale de l'Algérie indépendante. Les premières années ont été marquées par une instabilité politique, traduisant des divergences quant aux choix politiques entre différents groupes au sein même du Front de Libération National (FLN). La prise du pouvoir par le colonel Houari Boumediène¹⁰¹ installe un pouvoir fort et centralisé avec une forte idéologie étatique et socialiste.

Les premières années d'indépendance ont été consacrées à la reconstruction d'un appareil d'Etat. Boumediène a développé une économie planifiée et autocentrée, fondée sur l'industrialisation¹⁰² dont l'Etat devait être l'acteur principal. Il a visé en premier plan l'ouverture vers les villes de l'intérieur en direction du Sud, tout en tournant le dos au port. Trois principales villes côtières étaient concernées par les gros investissements industriels : *Alger, Oran et Annaba*.

La politique économique algérienne voulait développer la gestion des ressources locales, notamment le contrôle de la production du pétrole¹⁰³, et les réorienter au profit du développement industriel. La

¹⁰¹ A la tête de "l'armée des frontières", ministre de la Défense et chef d'Etat-major général, il était devenu par un coup d'Etat le nouveau président de l'Algérie. Le gouvernement d'Ahmed Ben Bella avait duré moins de 3 ans (septembre 1962-juin 1965).

¹⁰² Selon Palloix (1980), l'Algérie s'était trouvée entre un carrefour de trois économies : l'économie industrielle structuraliste, l'économie de travail et l'économie monétaire.

¹⁰³ L'exploitation a été organisée par la société nationale SONATRACH.

nationalisation¹⁰⁴ des secteurs clés de l'économie, la création d'entreprises publiques¹⁰⁵, la mise en place d'un processus de planification et de réorganisation des institutions publiques constituaient les moyens pour réaliser ces objectifs.

L'Etat ne voulait pas avoir en face de lui une société avec des groupes sociaux fortement organisés et dotés de pouvoirs importants : grands propriétaires fonciers, gros commerçants, bourgeoisie industrielle ou classe ouvrière, mais plutôt des groupes intellectuels à forte influence idéologique : professions libérales, avocats, juristes et journalistes (Leca 2005).

La désorganisation des campagnes à la suite de la guerre, l'exode forcé des habitants et le départ des colons a placé les questions agricoles¹⁰⁶ au cœur des premières préoccupations, problèmes fonciers, nationalisation des terres¹⁰⁷(Bethemont 2000, p.221) et migrations vers les villes, remplacement des colons par des coopérants. La libération de l'habitat urbain a permis d'atténuer les effets de la crise sociale des premières années depuis l'indépendance. L'arrivée plus au moins contrôlée des ruraux vers les villes a nécessité une première tentative d'organisation du développement urbain. La gestion urbaine et l'aménagement du territoire avaient comme seuls outils, ceux utilisés pendant la période coloniale, malgré l'idéologie socialisante (Mezoued and Declève 2010, p.11). Le modèle socialiste a inspiré un urbanisme tout autant dans la continuité que dans la rupture (Mezoued 2015, p.89).

Le centre d'Alger, se retrouve abritant les sièges de commandement et d'administration¹⁰⁸. Le nouvel Etat souverain a occupé l'ensemble des bâtiments administratifs et les lieux symboliques¹⁰⁹. Le boulevard du front de mer¹¹⁰ était devenu la façade maritime de l'Etat algérien indépendant. La population aisée a habité les immeubles coloniaux abandonnés et les nouveaux arrivants étaient recasés dans des camps de regroupement (Benazzouz-Belhaï, Cheballah-Hezil, and Djelal 2014, p.136) et dans l'habitat précaire. En effet, l'organisation socio-spatiale de l'agglomération algéroise

¹⁰⁴ En 1966, il y avait eu la nationalisation des mines et des compagnies d'assurances étrangères et en 1971 la nationalisation des hydrocarbures.

¹⁰⁵ Boumediene avait aussi lancé la gestion socialiste des entreprises (GSE). Côte (2011), il est à souligner que la phase socialisante avait été marquée par la construction d'un tissu industriel national, fondé sur les industries de base, structuré par filières, organisé en grosses unités publiques.

¹⁰⁶ Le concept de « *la révolution agraire* » a été créé.

¹⁰⁷ Selon Bethemont (2000, p.221), l'Etat avait restitué des terres aux prioritaires algériens, en réalisant en réalité peu d'investissements dans le secteur agricole, les propriétaires étaient dépourvus du matériel de culture. La paysannerie algérienne, déstabilisée de longue date par le colonialisme, a été peu favorisée.

¹⁰⁸ Selon Sidi-Boumedine (2018, p.38), certains sièges des ministères et des sociétés nationales avaient construit leur bâtiments sans agrément ou permis de construire.

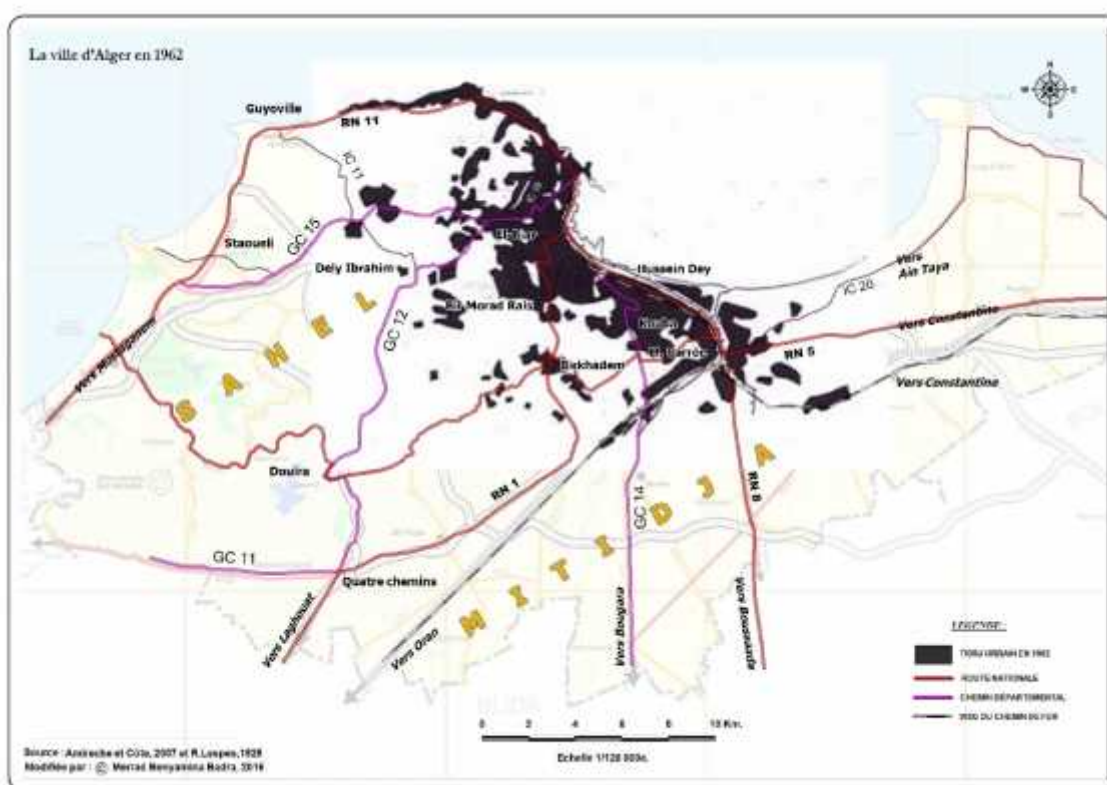
¹⁰⁹ D'après Mezoued and Declève (2010, p.21), l'ancienne Assemblée et la préfecture avait été occupées par les hauts placés du pouvoir. Aussi, selon Deluz 2001,(p.43 et p.95), la SONATRACH (société algérienne des hydrocarbures) et le ministère des travaux publics avaient installé leurs sièges sur les hauteurs de *Sidi M'hamed*, bénéficiant de la vue sur la mer, le port, le centre et le jardin du musée du *Bardo*. Dans le but d'embellir les lieux centraux historiques, un administrateur de la ville avait transposé une fontaine italienne placée par l'architecte Pouillon au pied de la tour de la cité *Diar El Mabçoul* au carrefour de la Marine.

¹¹⁰ Il s'étend du *Penon* d'Alger au square *Sofia*, en passant par le boulevard *Che Guevara* et *Zighout Youssef*.

était caractérisée par ces déséquilibres dans la répartition des populations et des activités. Semmoud (2003) a précisé que cette structure socio-spatiale était passée d'une ségrégation ethnique de l'époque coloniale à une ségrégation sociale. La structure urbaine était calquée sur la répartition des types de population (Taieb 1971, p.41). La distribution sur le territoire urbain s'est faite par le système d'accessibilité différentielle aux ressources localisées, dépendant du revenu des couches sociales (M. Sgroi Dufresne 1983, p. 369)¹¹¹.

En 1966, une première structure institutionnelle est créée, la ville d'Alger constituée de 10 communes appelées le Grand Alger, de trois agglomérations chefs-lieux de communes périphériques (ACL) et d'une agglomération secondaire (AS) (voir figure N° 56 et tableau N°1).

Figure 56 La ville d'Alger en 1966



¹¹¹ In N. Semmoud (2003b, p.51).

Tableau 1 Le Grand Alger et ses agglomérations (le RGPH 1966)

Commune	Agglomération	Type	Population
Grand Alger	Grand Alger	ACL	943 551
		10	
Birkhadem	Birkhadem	ACL	16 097
		1	
Dar El Beida	Dar El Beida	ACL	3 766
		1	
Bordj El Kiffan	Bordj El Kiffan	ACL	23 489
		1	
Beni Messous	Beni Messous	AS	2 623
		1	
Total des ACL			14

Source : Collection statistique, N°38, ONS, 1992¹¹².

Le premier recensement national a décompté une population algéroise de 979 916 habitants dont l'essentiel de cette population concentré dans le Grand Alger. La gestion urbaine de la nouvelle capitale s'est effectuée sans plan approuvé ni géré par un organisme définitif (Harouche 1987, p.146). Les communes de la périphérie (les AS et les ACL) étaient très proches et dépendaient fonctionnellement du Grand Alger (Bakour 2016, p.113). Cette structure apparaît déjà assez complexe, s'appuie sur des décisions administratives issues de l'ère coloniale et dont on pouvait prévoir l'inadaptation. Cet effort de regroupement laissait présager une faiblesse organisationnelle devant être résolue par l'intervention du pouvoir central. Cette structure sera maintenue jusqu'au début des années 80.

Les premières questions urbaines furent laissées aux compétences des organismes issus de la période coloniale : GPRA¹¹³, l'OPHLM¹¹⁴, CIA¹¹⁵, CADAT et de l'organisme associé CEDA¹¹⁶. Ces organismes étaient pilotés par l'Etat et ont repris les schémas inachevés des plans coloniaux : Plan de *Constantine* et Plan *Hanning*. Mais, ils étaient intégrés jusqu'en 1967 dans une nouvelle structure et une nouvelle appellation : le Plan Triennal (appelé aussi le Plan Expérimental de Transition). Il visait en général à inventorier les besoins en matière d'équipements, d'emplois et à attribuer les investissements nécessaires dans tout le territoire algérien (des grands ensembles de logements et la distribution de zones industrielles).

¹¹² In Bakour (2016, p.116).

¹¹³ Le Gouvernement provisoire de la République algérienne.

¹¹⁴Offices publics d'habitation à loyer modéré.

¹¹⁵Compagnie immobilière algérienne.

¹¹⁶ La Caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie avait été créée en France.

En 1968, les organismes précédents ont été remplacés par les bureaux d'études ETAU¹¹⁷ qui étaient placés sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics. Ils avaient été engagés à élaborer une série d'études de plan d'urbanisme. Puis, un bureau d'étude nationale a été créé, appelé ECOTEC¹¹⁸. Il a effectué une étude pour prendre en charge les problèmes de l'aménagement urbain d'Alger pour le compte du Ministère de l'Economie.

Le Plan Triennal de la CADAT, les séries d'études d'ETAU et d'ECOTEC se résumaient à des propositions générales, mais aucune intervention urbaine n'a été entreprise.

En 1970, dans le cadre du premier Plan Quadriennal (1970-73), le COMEDOR¹¹⁹ a été créé et a remplacé ECOTEC. Sa mission était de maîtriser la gestion de la capitale. Cet organisme dépendait directement de la Présidence de la République et avait d'importants moyens juridiques et de larges prérogatives. Tous les Ministères, le Wali et les attributions des collectivités locales étaient y représentés. En revanche, la société civile et les élus étaient exclus du processus d'élaboration des projets urbains (Mezoued 2015, p.91).

Le COMEDOR avait lancé un débat sur les instruments de gestion du sol et avait proposé un schéma des structures d'Alger à l'horizon 1985, appelé aussi le « Plan Bleu »¹²⁰. Il avait axé ses réflexions sur la distribution des activités économiques. En revanche, le volet urbain ne concernait que la localisation des investissements¹²¹ (Attar 2009, p.25). Le plan se fondait sur une population maximale de 1,6 à 2,1 millions d'habitants, occupant une surface de 7000 ha.

Les idées principales reproduites dans le « Plan Bleu » comme outil d'urbanisme de la période post indépendance provenaient de l'ancien Plan *Hanning*¹²². La maîtrise de la complexité du site était le souci des autorités administratives algériennes, la continuité urbaine par les grands axes de communication constituait le principe structurant de l'organisation de la ville. Le développement de l'urbanisation vers l'Est en ressortait comme l'objectif fondamental. La topographie offrait un espace qui permettait toute opération à moindre coût¹²³, la possibilité des différentes liaisons par les infrastructures ferroviaires et routières à vocation régionale. La présence de la zone *Oued El*

¹¹⁷Bureau central d'étude de travaux publics, d'architecture et d'urbanisme.

¹¹⁸Bureau national d'étude économique et technique.

¹¹⁹Comité permanent d'étude, de développement, d'organisation et d'aménagement de l'agglomération d'Alger.

¹²⁰ Selon (Deluz (2009, p.210), ce plan était la première version du futur plan d'orientation général (POG).

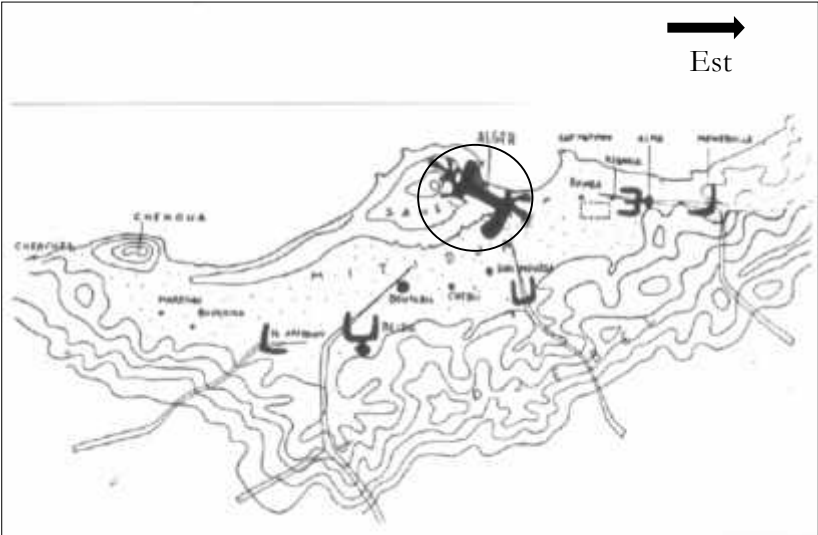
¹²¹ Ceci avait constitué l'effort de la direction des plans et des ministères, d'où apparition des PCD (plans communaux du développement).

¹²² D'après le document : *Algiers Under French Rule*. Berkeley: University of California Press, 1997, <http://ark.cdlib.org/ark:/13030/ft8c6009jk/>.

¹²³ Selon Attar (2009, p.76), le niveau de la nappe phréatique était très élevé, permettant des forages et des pompes à faible coût.

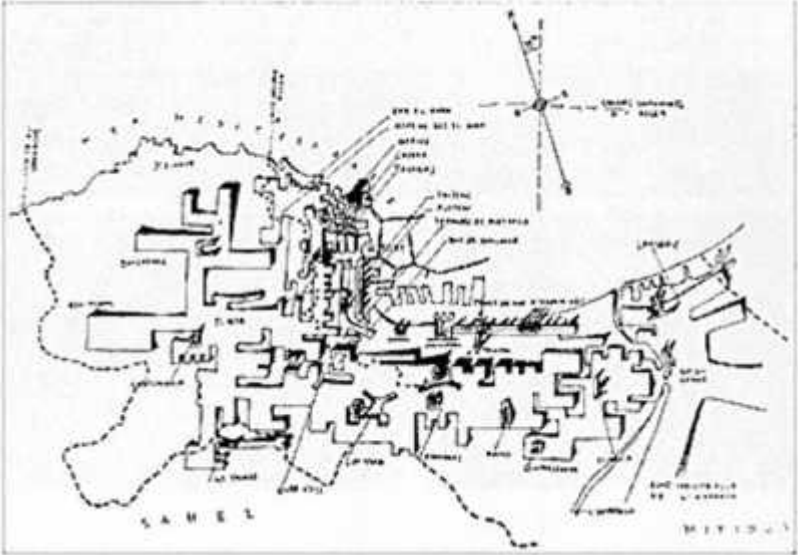
Harrach représentait le milieu avantageux de toute extension urbaine. La préservation des terres fertiles et des ressources alimentaires n'était pas encore posée comme prioritaire à cette époque (Harouche 1987, p.148) (voir figure N°57 et 58).

Figure 57 Le Plan *Hanning*, Alger, le *Sahel* et la *Mitidja*



Source :(Mezoued 2015, p.80).

Figure 58 Trame d'Alger par *Hanning*



Source: *urban Forms and Colonial Confrontations*¹²⁴.

¹²⁴ *Algiers Under French Rule*. Berkeley: University of California Press, 1997, <http://ark.cdlib.org/ark:/13030/ft8c6009jk/>.

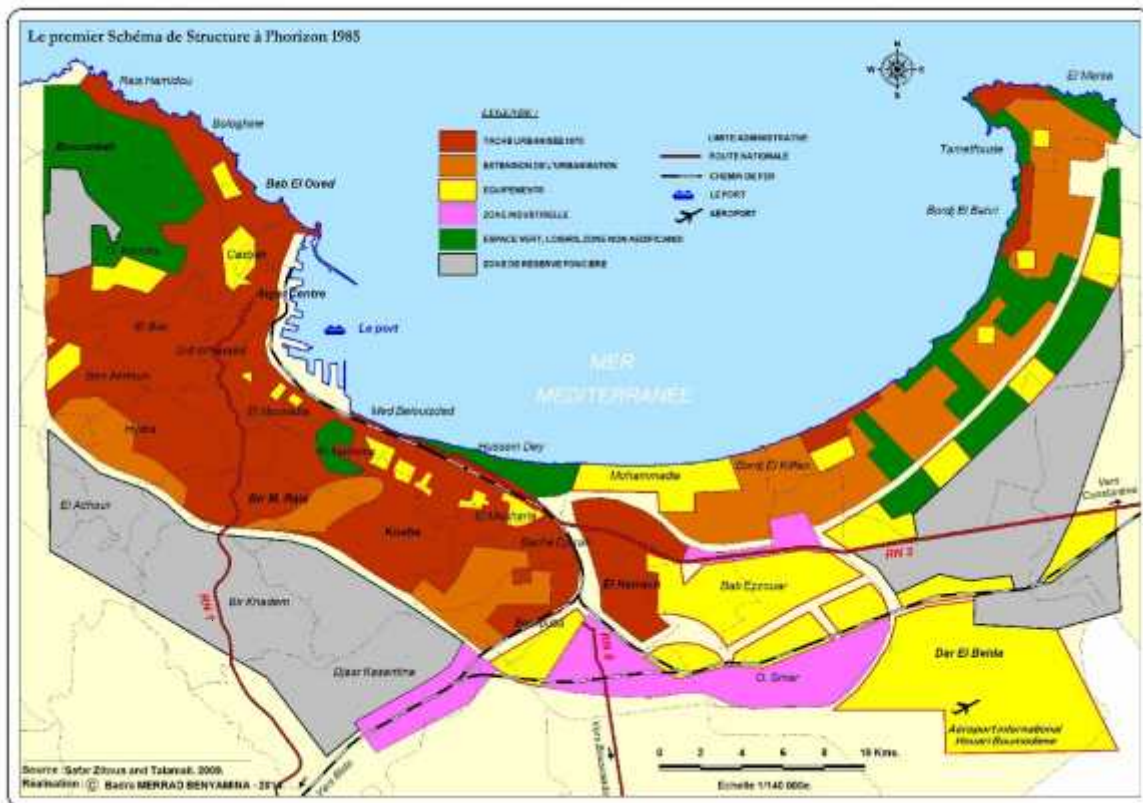
Le Plan *Hanning* a proposé une structure urbaine de l'agglomération algéroise par une configuration en T, avec le haut du T vers *Maison-Carrée*, pour s'adapter au site. Le projet s'appelait aussi « l'Équerre d'Alger » et se présentait comme un triangle (Deluz 2001, p.167) :

- 1) La *Casbah* et la ville coloniale au Nord.
- 2) *El Harrach* à l'Est, porte de la *Mitidja*.
- 3) *El Biar* au sommet, porte du *Sabel*.

La ville devait être organisée par une continuité entre l'Est et le centre ancien selon deux axes orthogonaux et transversaux. Le front de mer a été intégré en dédiant le croissant de la Baie d'Alger aux activités économiques. Les pentes étaient consacrées aux logements de masse et aux grands ensembles. Quelques projets de masse proposés par le plan Hanning avaient été achevés pendant la période coloniale (ex *Diar El Mahçoul...*).

Les hauteurs d'Alger avaient maintenu leur vocation résidentielle, mais étaient aussi dotées de fonctions administratives, commerciales et même industrielles. Fondamentalement, la ligne de crête devait concentrer les fonctions régaliennes, les institutions de l'État et les ambassades. Sous les crêtes, un espace résidentiel était dédié aussi à des fonctions administratives et de services. Les grandes industries étaient rejetées vers l'Est avec de grands ensembles sociaux pour accueillir les populations marginalisées les plus pauvres (Taieb 1971, p.43) (voir figure N°59).

Figure 59 La répartition des activités selon le Plan Bleu



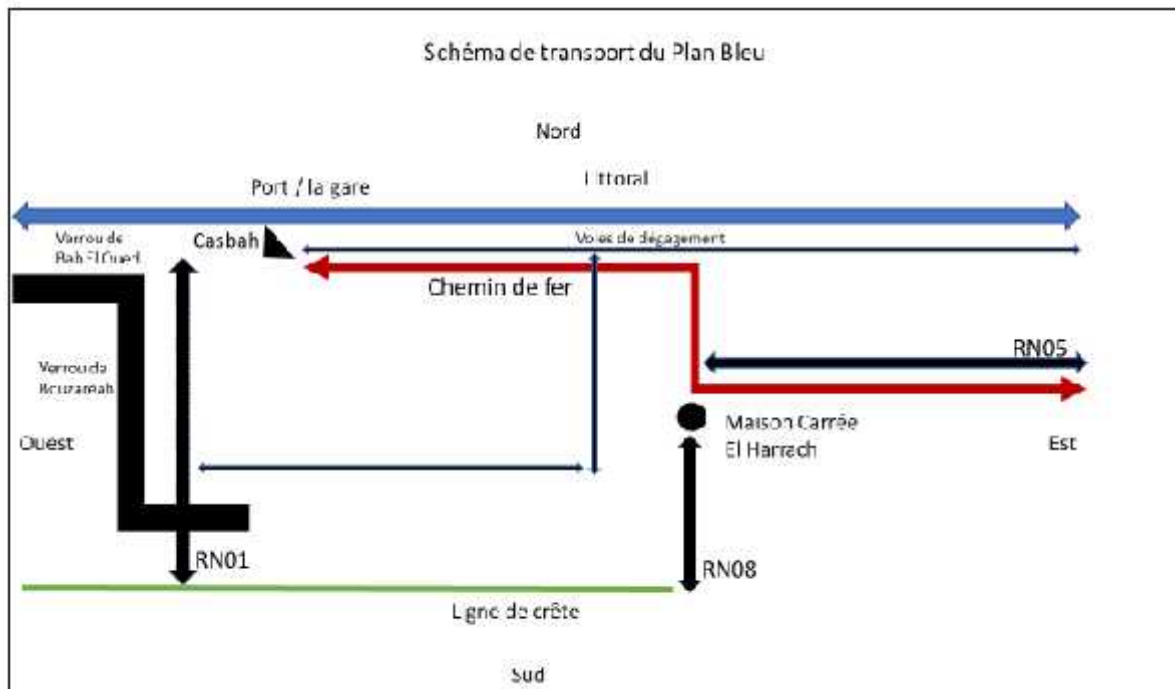
Ce plan s'inspirait très fortement d'une vision fonctionnaliste de la ville, où chaque espace était spécialisé dans une activité résidentielle ou économique. Il distinguait entre les niveaux supposés de ces activités : régaliennes, administratives, résidentielles aisées et résidentielles de masse, et, tout en réutilisant l'actif colonial, il orientait le développement d'Alger vers l'Est entre la mer et la ligne de crête (voir figure N°60).

Figure 60 Schéma d'organisation de la ville d'Alger selon le Plan Bleu (1968)



Les transports urbains et les infrastructures routières s'organisaient en hiérarchie fonctionnelle (routes, autoroutes et voies rapides), et le système de transport en commun, les transports de masse et le chemin de fer (suburbain et inter urbain) avaient été placés au centre des préoccupations des décideurs de l'époque (Baouni 2009, p.76), en adéquation avec le projet urbain. Le blocage à l'Ouest et le développement vers l'Est posaient un problème de localisation et d'accessibilité au centre ancien et à la ville coloniale adossée au port qui perdaient leur centralité géographique. Il devenait nécessaire d'envisager de nouvelles centralités (voir figure N°61).

Figure 61 Schéma d'organisations du plan de transport



2.1.2 Une vision régionale du développement de la ville d'Alger : le Plan d'Organisation Générale (POG)

En 1971, le second Plan Quadiennal (1974-77) avait programmé une industrialisation à l'échelle nationale comme un facteur privilégié de la politique d'aménagement du territoire. La volonté de rééquilibrer l'intérieur du pays par rapport aux zones littorales avait été nettement exprimée. Le développement intérieur permettait de fixer les populations sur place et de limiter la surcharge démographique des zones côtières.

L'élément déterminant dans les choix des localisations industrielles était l'équité entre les régions et la volonté de lutter contre les disparités régionales. L'industrialisation¹²⁵ était accompagnée d'un projet de politique spatiale¹²⁶ et devait contribuer à redresser les disparités régionales léguées par la colonisation (Mutin 1980, p.6).

A l'échelle de l'agglomération algéroise et pour son aménagement et son développement à l'horizon 2000, le COMEDOR avait décidé de geler les anciens outils et de lancer une nouvelle étude. Cette dernière a abouti au plan d'organisation générale de la région d'Alger (POG) adopté

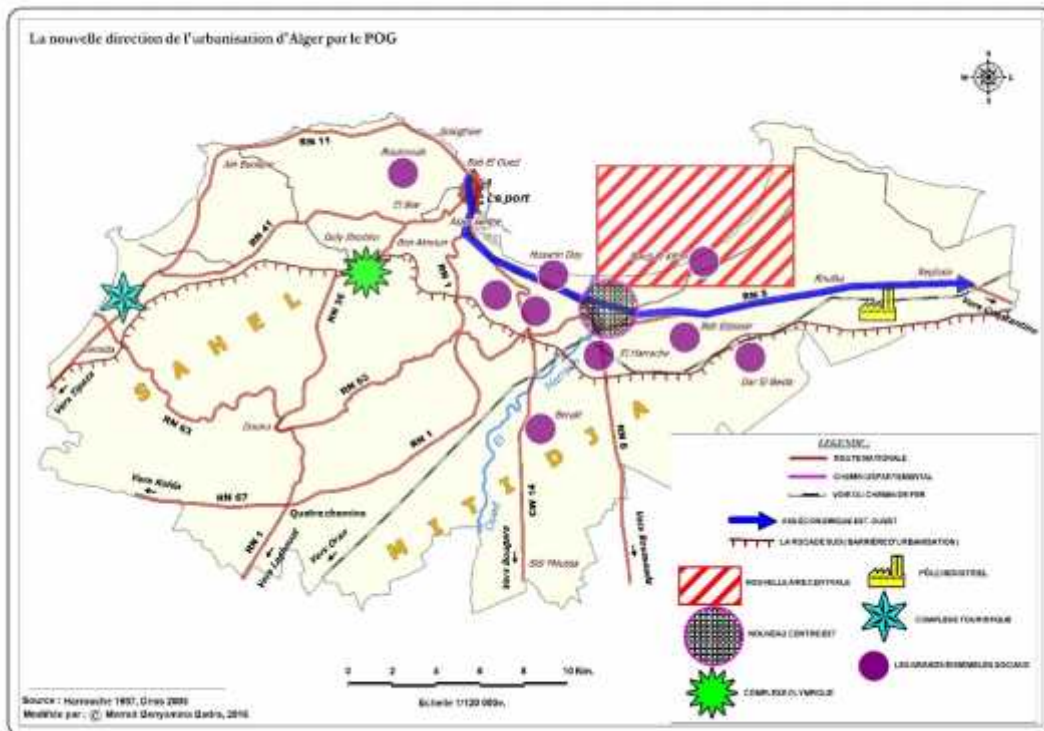
¹²⁵ 270 usines avaient été mises en production entre 1971 et 1977 sur l'ensemble du pays, le 2^{ème} plan quadriennal avait permis de créer 323 000 emplois (Mutin 1980, p.11) et (Attar 2009, p.53).

¹²⁶ Selon Mutin (1980), il avait été mis en place un projet de 150 Dairas sur 160 et 205 communes sur 704.

par ordonnance en 1975¹²⁷. Comme un outil de gestion foncière, ce plan avait pour objectif la protection des terres agricoles par la définition d'une nouvelle stratégie de l'urbanisation de l'agglomération algéroise. Ce plan a été accompagné de lois importantes comme celle du permis de construire et de bâtir, et des ordonnances portant sur la révolution agraire et sur la constitution des réserves foncières communales.

Le POG se présentait comme un instrument ouvert de référence économique-urbain : « *Au-delà d'un instrument de développement urbain agissant directement sur l'espace, il agissait comme un plan de développement économique et social, revêtant un aspect beaucoup plus dynamique et moins figé, se démarquant aussi de l'état statique des plans d'urbanisme précédents.* »¹²⁸(Anouche 1988) (voir figures N° 62 et N° 63).

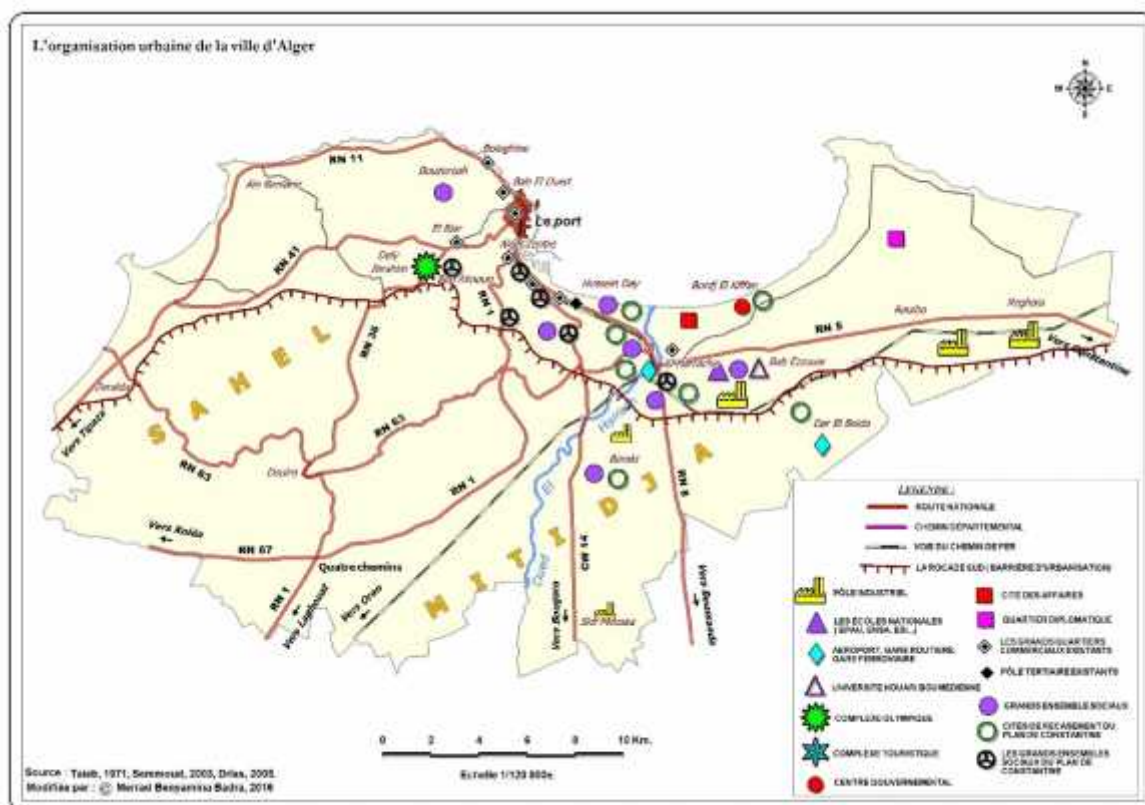
Figure 62 La nouvelle direction de l'urbanisation d'Alger définie par le POG



¹²⁷Ordonnance n° 75-22 du 27/03/75.

¹²⁸ In (Baoune 2009, p.76).

Figure 63 La répartition des grandes activités dans l'agglomération d'Alger



La philosophie générale du POG s'inspirait toujours d'une vision fonctionnaliste définissant des zones spécialisées. Les grandes lignes du POG étaient de planifier à l'échelle régionale le territoire algérois à partir du *Sabel* et de la *Mitidja*. Cette vision envisageait de décongestionner la capitale par une organisation des flux allant du port vers l'intérieur du pays. Le plan permettait la création de nouveaux pôles urbains dynamiques pour accueillir de nouveaux emplois : le pôle de *Hadjout* dans la ville de *Tipaza* à l'Ouest, celui de *Larbaa* au piémont de *l'Atlas Blidéen* au Sud et celui de *Bordj Menail* à l'Est (Baouni 2009, p.76).

Dans le périmètre administratif de l'agglomération d'Alger, le POG organisait la croissance urbaine vers l'Est et prévoyait une barrière d'urbanisation au Sud. Une ligne infranchissable devait suivre la ligne du front de mer, concentrant l'urbanisation sur la zone choisie, de *Bab El Oued* à *Rouiba*. Le but était de profiter des liaisons avec Alger-centre.

L'Est représentait la solution la plus facile et à moindre coût : « *un plan d'occupation du sol caractérisé par un développement plus important à l'Est représente la solution la plus facile à appliquer* » (Buchanan, 1973) ¹²⁹ en dépit de protéger les zones agricoles. Selon une étude du BNEDER ¹³⁰(1981),

¹²⁹ In (Meguittif 2008, p.50).

l'extension vers l'Est, avait abouti à la disparition de 31 000 hectares de terres agricoles. Symboliquement, la sortie du site ancien se révélait comme un détachement de la ville coloniale et une liberté de la dépendance d'un lieu (Sidi-Boumedine 2018, p.33).

Le POG a finalement repris les principes du Plan Bleu qui s'imposaient comme une évidence. L'extension vers l'Est se présentait comme la seule solution acceptable. Le POG avait projeté l'implantation des grands équipements de transport, l'industrie et des dépôts dans la partie Est. Ces ensembles constituaient des pôles d'attraction et des zones d'urbanisation prioritaire (ZUP), qui communiquaient avec les centres secondaires par les axes de communication (Meftah 2001)¹³¹.

A l'Est de la ville, et à 25 km du centre d'Alger ont été programmées les plus grandes zones industrielles, les zones d'*El Harrach*, de *Rouiba* et de *Reghaia* avec 1000 ha. Cette installation avait été critiquée en raison de l'artificialisation de terres agricoles. D'autres zones de moindre valeur foncière, comme *Baraki* et *Oued Semar*, auraient présenté plus d'avantages pour cette localisation industrielle.

Dans la périphérie proche d'Alger, à *Bab Ali*, *Bab Ezzeouar* et à *El Hamiz*, des usines privées isolées étaient installées sur des terrains communaux de taille plus réduite, proposés par les municipalités (Mutin 1980, p.11). Ainsi au Sud, la zone rurale de *Sidi Moussa* avait attiré d'autres activités industrielles sur une surface de 166 ha. Cette zone était installée en plein cœur des terroirs les plus fertiles de la *Mitidja* orientale, dans la zone arboricole et 100 ha d'orangers avaient dû être arrachés (Mutin 1980, p.21)¹³². De ce fait, les bourgs ruraux s'étaient transformés en petites villes indépendantes (Baouni 2001, p.281). Plusieurs implantations urbaines¹³³ avaient été ajoutées à celles de l'époque coloniale, et avaient permis la création de 70 000 emplois industriels. Plus de la moitié était localisée dans les quartiers Est d'Alger : 17 % à la périphérie d'*El Harrach*, 17 % à *Hussein Dey*, 11 % à *Kouba et Bir Mourad Raïs*, et 12 % à *El Madania* (Mutin 1980, p.9)¹³⁴.

¹³⁰ Bureau National d'Etudes de Développement Rural.

¹³¹Baouni (2001, p.281).

¹³²Mutin a écrit que l'installation industrielle avait été aménagée, sans consultation préalable ni des responsables de l'aménagement de la wilaya d'Alger, ni des autorités centrales (Plan), ni encore moins des autorités locales qui, un matin de l'hiver 1971 n'avaient pu que constater les dégâts commis par les bulldozers arrachant les vergers. Tous avaient été mis devant le fait accompli.

¹³³Le plus grand nombre relevait de la période coloniale.

¹³⁴Ces implantations avaient regroupé les constructions mécaniques, chimiques, électriques, tandis que les industries alimentaires, textiles, meuble et du cuir étaient plus réparties dans le périmètre urbain.

Les ensembles des communes *Hussein Dey- El Harrach et Hamma-Belcourt* étaient des unités complémentaires de l'agglomération, elles constituaient une banlieue vers laquelle on rejetait les activités naissantes et les populations migrantes. Cette nouvelle localisation des établissements industriels n'était pas accompagnée d'un véritable projet de "ville satellite". Elle posait le problème des rapports entre un nouvel espace périurbain et une centralité urbaine qui gardait les fonctions décisionnelles et administratives. Des migrations alternantes¹³⁵ se sont créées que le réseau du transport ne pouvait assurer. L'émergence de l'habitat anarchique autour de ces pôles industriels et la croissance des communes périphériques commençaient à émerger comme problème.

Un autre centre de développement à l'Est avait été prévu autour de l'aéroport de *Dar El Beida*¹³⁶. L'université de *Bab Ezzouar*¹³⁷ appelé Houari Boumediene, les écoles supérieures d'*El-Harrach* comme l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU)¹³⁸ en constituaient les éléments essentiels.

D'autres projets avaient été inclus dans le POG : un complexe de gares : aéroport (l'extension de l'aéroport international *Houari Boumediene*), gares routière et ferroviaire de *Dar El Beida et El Harrach*. Pour relever le prestige des équipements de l'Est, leur proposition et construction avait été confiée à des architectes de renommée mondiale comme *Oscar Niemeyer*.

Figure 64 Les projets d'Oscar Niemeyer



L'université de *Bab Ezzouar*

EPAU

¹³⁵ Les déplacements se déroulaient dans un rayon de 30 à 40 km (Mutin 1980, p.31).

¹³⁶ C'était l'œuvre de l'architecte Di Martino.

¹³⁷ Deluz (2001, p.169) avait décrit cette grande composition en masse, elle est plus visible d'avion que du sol.

¹³⁸ Dessiné par l'architecte *Niemeyer*, dont l'extension avait été dessinée par Deluz en collaboration avec les ingénieurs de l'époque : *Ravi Pétrouci et Bousquet*.

Dans la commune de *Mohammadia* au *Pins Maritimes*, le Palais des Foires et des Expositions appelé « la Foire d'Alger »¹³⁹ a été construit en bord de mer en 1970. Plus à l'Est à *Ain Taya*, un centre à vocation touristique et culturel a été réalisé. Entre les deux notamment à *Bordj El Kiffan*, le plan prévoyait de développer des centres dédiés aux activités administratives aussi bien civiles que économiques appelé la Cité Gouvernementale¹⁴⁰. Toutefois, ces activités ont été converties en zone résidentielles après 1980.

Pour accompagner cette répartition fonctionnelle des activités, l'Etat engagea à partir du milieu des années 70, un important programme d'habitat en créant de grands ensembles collectifs. Le plan prévoyait la création de ZHUN¹⁴¹ pour accueillir la population travaillant dans la zone d'activité. Ces zones d'habitats devaient accueillir chacune plusieurs milliers de logements et sont localisées essentiellement à l'Est de la ville. On les retrouve notamment à *Bab Ezzeouar*, le reste à *Gué de Constantine* et aux *Annasser*. Néanmoins, en 1977, sur près de 300 000 logements programmés, seulement 70 000 avaient été achevés (Benameur 2010, p.56). Ce modèle d'urbanisation qui reproduisait la politique de grands ensembles pourtant très critiquée, présentait les mêmes faiblesses avec un déficit en commerces, équipements et services.

Le plan prévoyait pour l'Ouest de la ville, le développement des projets touristiques¹⁴² et sportifs en dépit de la difficile accessibilité, en particulier les projets de F. Pouillon (*Sidi Fredj et Zeralda*) et la zone *Club des pins*.

Figure 65 Le complexe de Sidi Fredj



¹³⁹ La foire était construite par une coopération chinoise et constituée de plusieurs pavillons : les pavillons URSS et de la protection civile avaient été construits par *Mogenet*, le pavillon SNS (société nationale de la sidérurgie) réalisé par *Fleury*, le stand African National Congress (ANC) bâti par *Deluz* en 1972.

¹⁴⁰ Destinée à regrouper les organes de la présidence, les ministères, le parlement, cités des affaires réservées aux sociétés nationales, sociétés publiques, correspondant chacun à un secteur de l'activité économique.

¹⁴¹ Des Zones d'habitat urbaines nouvelles, se développait chacune sur 90 hectares et comptait près de 2.600 logements.

¹⁴² A la suite de la création de l'office national du tourisme (l'ONAT).

En prolongement vers l'Ouest des zones de crêtes dédiées aux fonctions régaliennes, la faculté de droit et le complexe olympique ¹⁴³ ont pu être édifiés. Ce dernier est localisé entre les communes : *Dely Ibrahim* et *Ben Aknoun* (sur la vallée de l'*Oued Lakhal* à Châteauneuf).

Figure 66 Le parc olympique 5 Juillet



L'hôtel Aurassi¹⁴⁴, première grosse intervention d'architecture en Algérie, localisé sur la crête des *Tagarins*, a été construit sur l'axe de croissance d'Alger *Mohamed Kbmisti* pour renforcer la centralité.

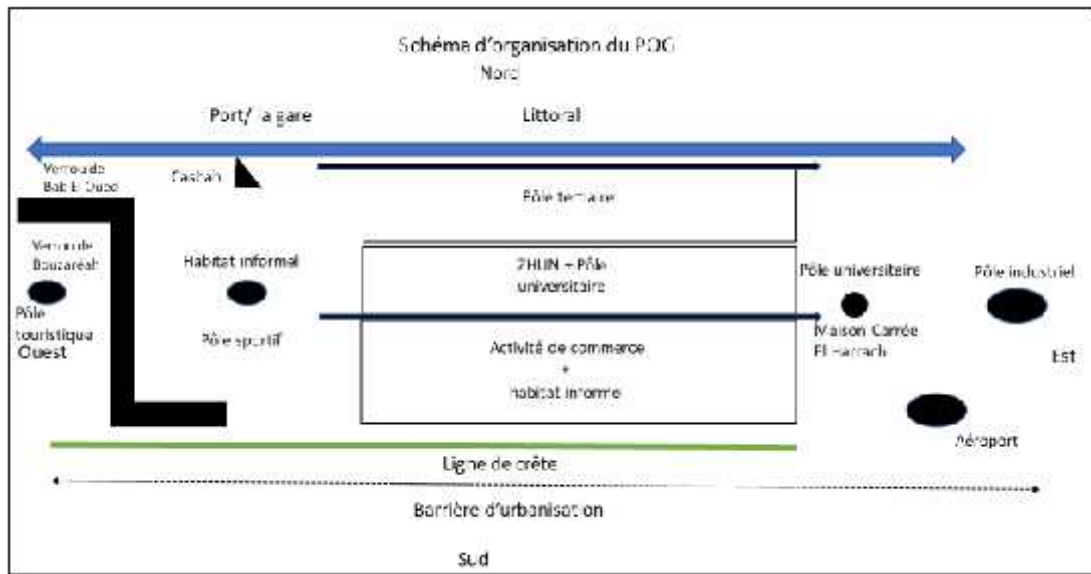
L'accessibilité au centre urbain de ces équipements dépendait de la réhabilitation de la Casbah et des voies interurbaines.

Cet effort de construction se révéla largement insuffisant et une urbanisation illégale spontanée s'est développée à proximité des pôles industriels et des pôles d'emplois (voir figure N°67).

¹⁴³ Le projet avait été décroché par un bureau d'étude hongrois et a été construit en 1972.

¹⁴⁴ Ce projet datait de l'époque du premier président Ben *Bella*, la construction de l'hôtel a été commencée au moment même du coup d'état du président Boumediene, dans l'indécision et face au problème du poids de l'hôtel par rapport au sol, le projet s'était arrêté pour une période. Plus tard il avait été confié à l'architecte égyptien Mustapha Moussa qui avait proposé un hôtel de 20 étages puis à l'architecte italien Moretti qui avait réduit la hauteur proposée au début, à sa moitié (Deluz 2001, p.13).

Figure 67 Schéma d'organisation de la ville d'Alger selon le POG (1975)



Le POG a été accompagné par un Plan de transport en 1973¹⁴⁵ sous la direction du COMEDOR. Lui aussi était d'une vision fonctionnaliste proposant une hiérarchisation des voies et du réseau viaire, des axes principaux Ouest-Est jusqu'à la desserte locale. Ce plan de transport envisageait de transformer la ligne de barrière à urbanisation évoquée par le POG, en boulevard périphérique qui devait joindre l'Est et l'Ouest du Grand Alger. Deux infrastructures routières importantes avaient été programmées, jouant le rôle de ceinture (Baouni 2001, p.128) (voir figure N°67) :

- 1) L'autoroute de l'Est longeant le front de mer à partir du port jusqu'à la localité de *Bordj El Kiffan*.
- 2) La rocade Sud¹⁴⁶ comme axe périphérique parallèle à la mer, de *Ben Aknoun* à *Dar El Beida*.

La liaison entre ces deux axes et la desserte des zones urbanisées étaient assurées par six (6) radiales (Baouni 2009, p.76) :

- a) La radiale d'*El Harrach*.
- b) La radiale de l'aéroport
- c) La radiale de *Bouzaréah*.
- d) Trois autres secondaires : de l'Est, *des Annasser* et *Oued Ouchayah*.

¹⁴⁵ Réalisé par le bureau d'études Anglais Buchanan & Cie, considéré à l'époque comme le meilleur bureau au monde.

¹⁴⁶ Passant par *Barakzi*, *Oued El Karma*, *Saoula*, *Bab Hassen*, *Douéra*, *Zeralda*.

La zone des hauteurs avait été aussi reliée à l'Est par :

- La route partant de *Bab El Oued* et passant par *Climat de France*, *Tagarins*, *le Golf*, *Nador*, pour atteindre *les Annasser-Kouba* et enfin *El Harrach*.
- L'autoroute de la périphérie Sud qui liait *Château Neuf* à *Dar El Beida* en passant par *El Harrach*, cette infrastructure a été prise dans le Plan Bleu comme limite de croissance de la ville.

Sur cette autoroute venaient se greffer trois pénétrantes, permettant de la relier au réseau routier côtier :

- A l'Ouest, la pénétrante du *Frais-Vallons* reliant *Château Neuf* à *Bab El Oued*.
- A l'Est, la pénétrante d'*El Harrach* joignait la nouvelle zone industrielle d'*Oued Smar* à l'autoroute côtière.
- La pénétrante d'*Hussein Dey* qui liait *Oued Ouchayab* à l'avenue de l'*ALN* (la moutonnaire).

La construction de 12 km d'autoroutes, des ponts et des échangeurs comme celui de *Fusillés*, la place *1er Mai* et *Addis-Abeba* (Baouni 2009, p.76) étaient parmi les grands projets du POG.

Pour l'amélioration du transport collectif, les conditions des déplacements et la gestion de la circulation automobile dans le centre-ville, une autorité spécialisée devait apporter des solutions techniques efficaces et performantes¹⁴⁷. Des enquêtes avaient été menées sur les déplacements et la circulation routière. Un réseau régional du chemin de fer¹⁴⁸ a été doublé sur le tronçon saturé *El Harrach-Thénia*.

Le schéma d'aménagement avait proposé un réseau de lignes longitudinales de transport multimodal, qui convergeaient vers le nouveau centre de la ville (réseau de bus pour les dessertes locales et les rabattements). Le transport massif domicile- travail était une des préoccupations des études du plan. Le POG (et le plan de transport) prévoyait également la réalisation d'autres

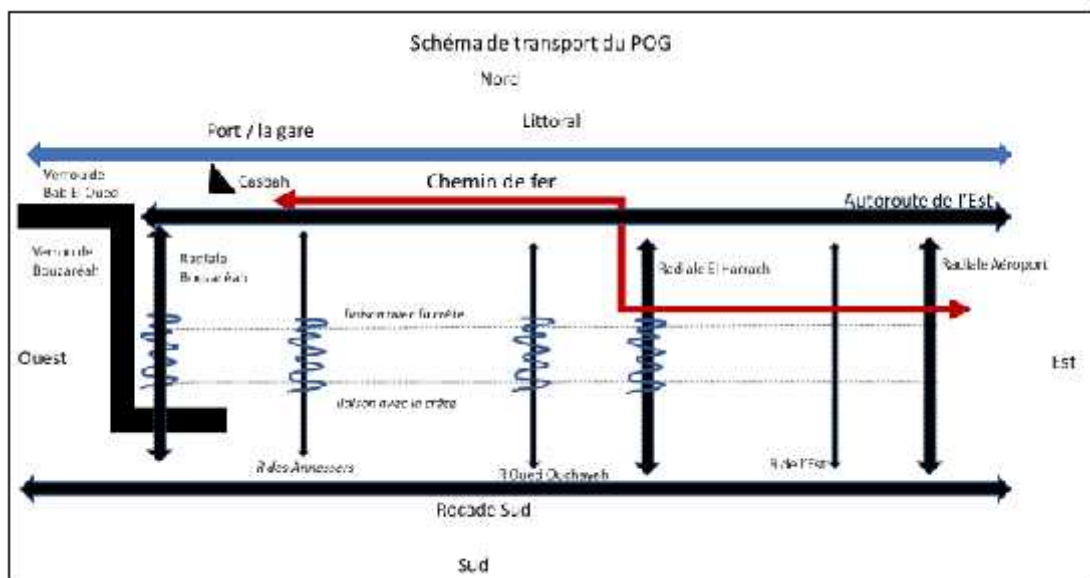
¹⁴⁷ Il a été créé aussi une association pour la formation du transport en collaboration avec le bureau national ETAU, localisée à l'Est dans la commune de *Rouiba* (Deluz 2001, p.132). Les nouvelles gares aménagées se trouvaient à proximité du siège de l'association.

¹⁴⁸ Selon le témoignage de Jacques Karim Budin dans le livre de (Sidi-Boumedine (2018, p.187), le bureau d'étude Deutsche B Eisenbahn Consulting (DEC) filiale du chemin de fer ouest-allemand Deutsche Bundesbahn avait collaboré dans les études du plan régional.

infrastructures relatives au transport collectif comme la gare routière, la gare multimodale de voyageurs à *Dar El Beida*, la gare de tri de marchandises à *Reghaia* (Baouni 2009, p.76).

Les projets de lignes de téléphériques réalisés à *Diar El Mabçoul*, à *Notre-Dame d'Afrique*, au *Riad El Fateh* avec le palais de la culture devaient assurer la desserte des hauteurs d'Alger depuis les parties basses.

Figure 68 Schéma de transport défini par le POG



Ces documents d'urbanisme POG et le plan de transport réalisés, comparativement avaient bien saisi les contraintes qu'imposait le relief du site d'Alger. La seule solution à la croissance urbaine était une extension de l'ancienne ville coloniale vers l'Est, le développement vers l'Ouest étant contraint par les verrous de *Bab El Oued* et de *Bouzaréah*.

Mais, ils ont d'une manière générale sous-estimée la croissance démographique et le retard pris par l'aménagement urbain, depuis l'indépendance. Les investissements programmés n'étaient pas à la hauteur des nécessités.

En conséquence, un fort développement d'un marché foncier parallèle (N. Semmoud 2003b, p.505) et de l'habitat illicite important a provoqué une dynamique urbaine différente de celle programmée initialement. Toutefois, cette dynamique informelle rencontra les mêmes contraintes imposées par le site et entrainera une urbanisation vers l'Est avec une insuffisante articulation entre les zones résidentielles, zones d'emplois et infrastructures de communication. Ces dernières,

en raison d'un sous-investissement systématique (Mutin 1980, p.36), se transformeront en lieux de congestion et d'encombrement.

Le COMEDOR a pu imposer une vision globale de l'urbanisation du Grand Alger, associant dans une logique, habitat, emploi et transport. Mais, à la fin des années 70, cette vision globale s'est progressivement affaiblie au profit d'une sectorisation de la réflexion, chaque ministère renforçant son expertise sur son domaine de compétence. Le prix à payer fut une perte de cohérence d'ensemble qui va marquer les années 80.

2.2 Après 80 : l'ordre économique marchand fabrique la ville d'importation

2.2.1 Une vision locale pour le développement de la ville d'Alger : le Plan Directeur d'Urbanisme (PUD)

La politique industrialisante de l'économie algérienne et le minimum de recours à l'extérieur avaient été maintenus grâce au choc pétrolier¹⁴⁹ favorable jusqu'à 1978 sous l'ère de Boumediène. Son successeur Chadli a procédé au changement de stratégie économique, en proposant une nouvelle équation : le pétrole exporté contre les biens importés. Mais, le contre choc pétrolier¹⁵⁰ de 1984 a fragilisé l'ensemble du pays dépendant désormais uniquement des exportations des hydrocarbures. La crise toucha de plein fouet la population confrontée au manque du logement, du travail et des produits de première nécessité. Cette crise perdurera jusqu'en 2000.

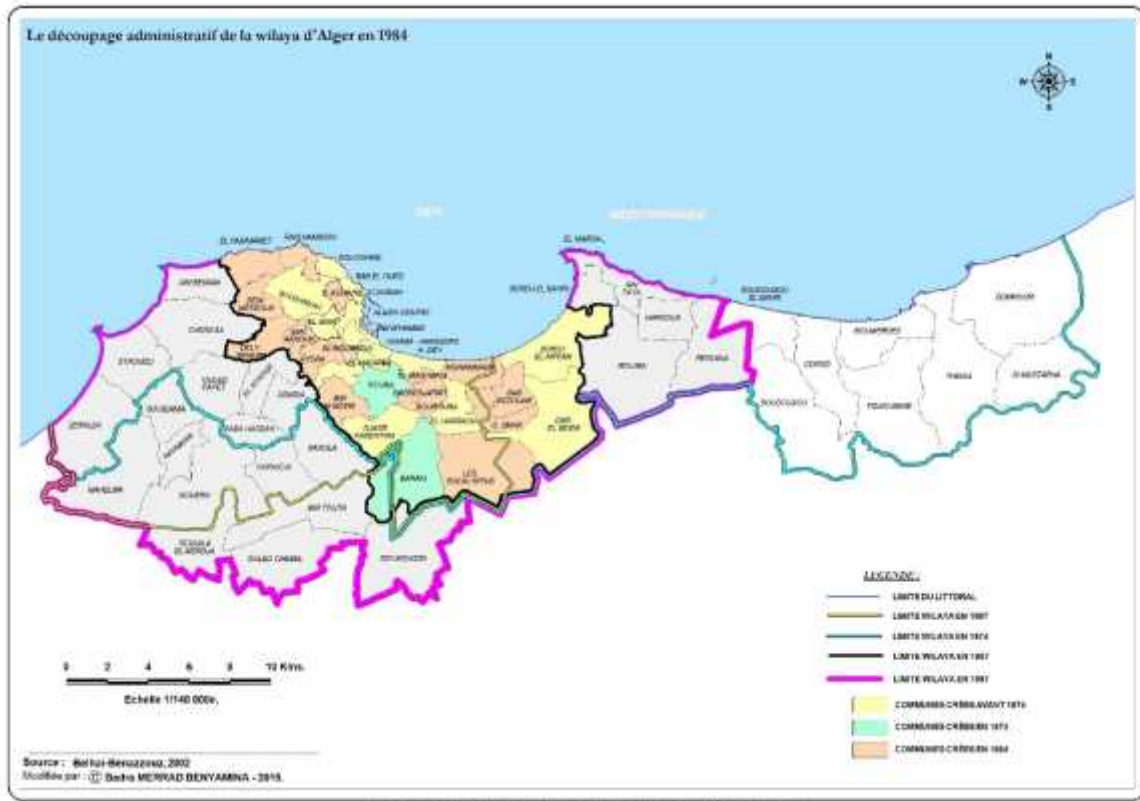
Tous les plans de développement urbain et économique des villes étaient restés en pause pendant trois ans, le COMEDOR, seul acteur planificateur a été dissout en 1979, et en 1981 il a été remplacé par un nouveau Centre National d'Etude et de Recherche Urbaniste (le CNERU). Ce dernier a été attribué au ministère de la construction et de l'urbanisme. Le CNERU envisageait de mettre au point les projets entamés par le POG, les orientations du développement de la capitale ayant pris une autre direction. En raison de la crise, tous les projets en attente avaient été abandonnés.

¹⁴⁹ De 50 à 100 dollars le baril.

¹⁵⁰ 10 dollars le baril.

Un découpage administratif de 1984 a permis la création des wilayas spécialisées (Sidi Boumedine 2013b, p.24) : *Blida*, *Tipaza* et *Boumerdes*, trois autorités wilayales avaient été placées à la tête de ces institutions. Ce découpage était la preuve de l'abandon de la vision stratégique car l'administration centrale n'avait autorité que sur la wilaya d'Alger (voir figure N°69).

Figure 69 Alger et les wilayas limitrophes



Le Grand Alger, qui comptait 13 communes a été augmenté de six (06) autres communes venant des trois autres wilayas désormais séparées (voir figure N°70).

Figure 70 La wilaya d'Alger en 1984



Les modifications du découpage administratif de l'agglomération d'Alger entre 1977 et 1984 ont résulté la multiplication des agglomérations (chef lieux, secondaires et quartiers chef lieux) (Bakour 2016, p.114). La plupart de ces communes périphériques n'étaient pas couvertes par le POG et la croissance accélérée de leurs populations (le total de la wilaya est passé de plus d'un million d'habitant en 1977 à un peu plus de 2 millions d'habitants en 1982) n'était également pas prise en considération dans les données socio-économiques de l'époque (voir tableaux N°2).

Tableau 2 Evolution de la population de la ville d'Alger

Commune	RGPH 1977			RGPH 1987		
	Agglomération	Type	Population	Agglomération	Type	Population
Grand Alger	Grand Alger	ACL	1 353 826	Grand Alger	ACL	1 507 241
		13			28	
Birkhadem	Birkhadem Megnouche Ain Naadja	ACL	17 034	Birkhadem Megnouche	ACL	28 217
		AS	1 961		AS	4 054
		AS	3 722			
		3	22 717		2	32 271

Dar El Beida	Dar El Beida El Hamiz	ACL Q/CL		Dar El Beida El Hamiz	ACL AS	12 917 1 135
		1	8 778		2	14 052
BabEzzaour	BabEzzaour	Q/CL		BabEzzaour	ACL 1	55 211
Bordj El Kiffan	Bordj El Kiffan	ACL 1	46 590	Bordj El Kiffan	ACL 1	61 035
Beni Messous	Beni Messous	AS 1	4 230	Beni Messous	ACL 1	8 805
Total wilaya		19	1 436 141		35	1 678 615

Source : Collection Statistique, N°38, ONS, 1992¹⁵¹.

Les différentes délimitations géographiques et administratives ont posé le problème de relation fonctionnelle entre le Grand Alger comme foyer émetteur (Bakour 2016, p.114), les nouvelles communes de banlieue et celles qui étaient classées comme suburbaines ou périphériques. En effet, les opérations du POG avaient été arrêtées et une nouvelle politique urbaine de réutilisation convenable de l'espace algérois a été envisagée. Il s'agissait cette fois de réorienter le développement spatial vers le Sud et l'Ouest de la ville. Deux études ont été effectuées pour la capitale :

La première effectuée par le CNERU avait fixé les surfaces des communes en fonction du nombre de la population. Les communes concernées comptaient plus de 7 000 habitants. Le développement spatial de la capitale a été envisagé à court (1985-1990) et à moyen terme (1990-2000). Les deux périmètres d'étude définis portant le nom P1 et P2 :

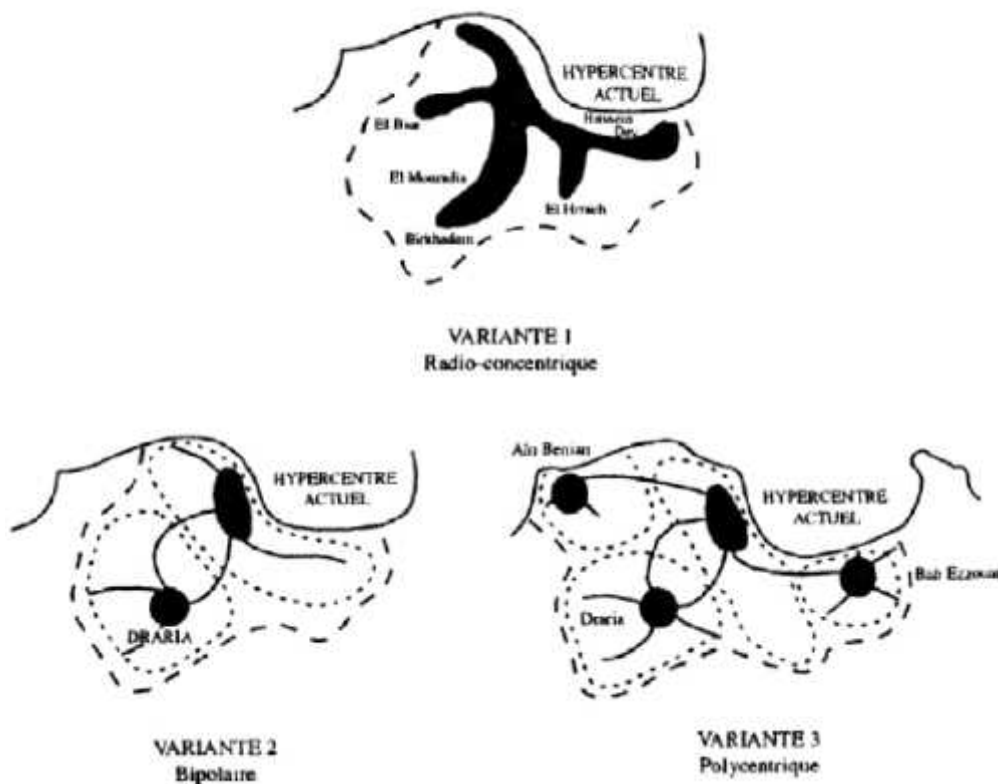
- a) Le périmètre P1 de 11940 ha portait sur le court terme dont l'objectif était la densification du tissu urbain existant.
- b) Le périmètre P2 de 18 900 ha portait sur le moyen terme et voulait intégrer les nouvelles actions d'aménagement dans les communes en extension, ceci par une vision globale de la ville.

¹⁵¹ In Bakour (2016, p.115).

La deuxième effectuée par BNEDER¹⁵² établissait un nouveau plan appelé PUD (plan directeur d'urbanisme) dont les nouvelles propositions d'aménagement d'Alger ont été validées par décisions du conseil des ministres (Baouni 2001, p.286). Ce plan reprenait certaines préconisations contenues dans l'ancien Plan *Hanning* (Attar 2009, p.65).

Partant d'une évaluation de la population algéroise en matière de logements et d'équipements. Le PUD développa le concept de la "*grille des équipements*"¹⁵³. Il s'agissait de définir un potentiel pour chaque commune et de réaliser des ensembles collectifs, des équipements et des infrastructures. Le PUD étudiera trois variantes à l'horizon 2000, pour l'extension du Grand Alger. Il a envisagé la densification des tissus existants du centre, en proposant l'hyper centralité, la poly fonctionnalité et la linéarité pour les futurs centres en extension (Attar 2009, p.66) (voir figure N°71).

Figure 71 Les trois variantes du PUD pour l'extension future d'Alger



Source : Mezoued (2015, p101).

¹⁵² Le Bureau National d'Etude de Développement Rural.

¹⁵³ D'après les travaux de recherche de Djelal-Assari (2001, p.674), les lois de 1982 et 1988 ont ouvert le champ aux activités économiques privées et une série de mesures relatives aux investissements ont mis en place 404 entreprises.

La première option se fondait sur un modèle radioconcentrique qui privilégiait l'extension du centre-ville suivant la côte, la deuxième se basait sur la croissance de deux pôles supplémentaires vers le Sud et l'Ouest : *Draria* et *El Biar*. La troisième variante s'appuyait sur un modèle polycentrique avec des centres à vocation spécialisés.

C'est la deuxième variante qui a été retenue, elle validait le projet d'urbanisation des collines du *Sahel* en développant les deux pôles *El Biar* et *Draria*, et en assurant leur relation avec l'hyper centre d'Alger par de nouvelles voies de communication. Mais, les contraintes du site ne se prêtaient pas facilement à la réalisation de ce programme. La justification de cette variante selon laquelle les terres agricoles artificialisées ainsi, seraient de moins grande valeur de celles de l'Est qui ne suffisaient pas à en valider la logique. Les contraintes géographiques étaient trop importantes pour assurer une connexion efficace avec le centre d'Alger (voir figures N°72 et 73).

Figure 72 La direction de l'urbanisation selon le PUD

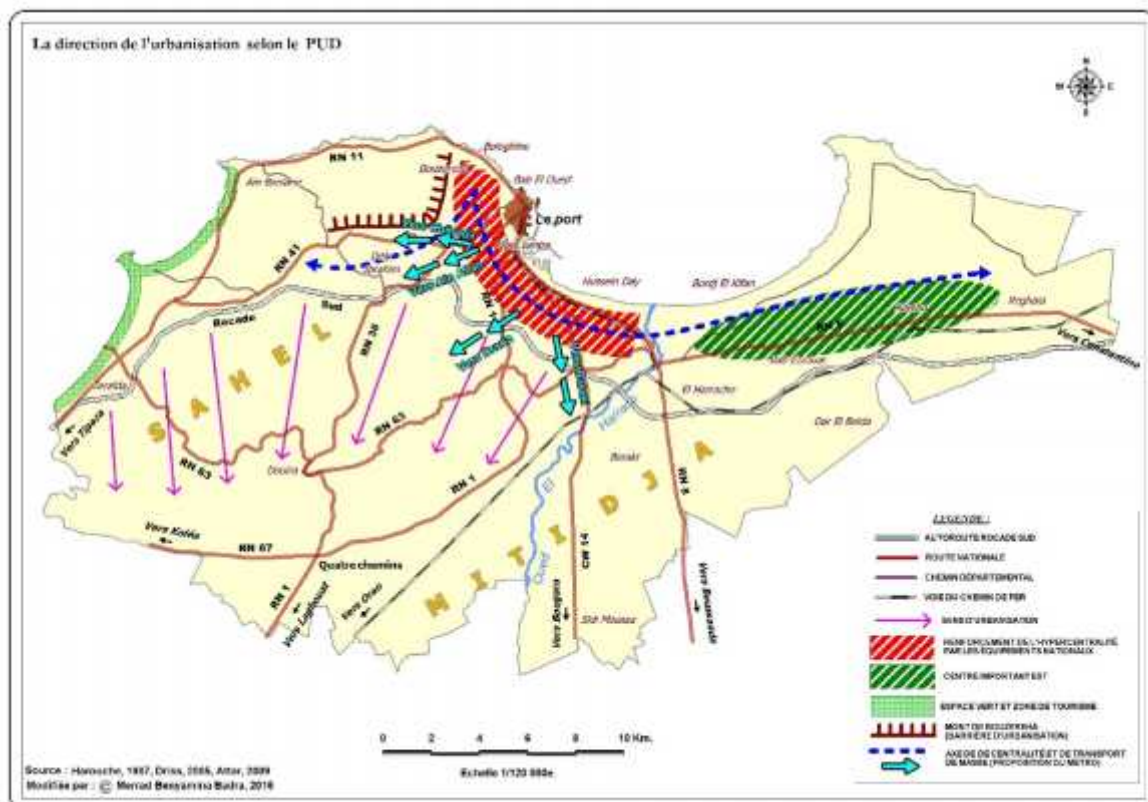
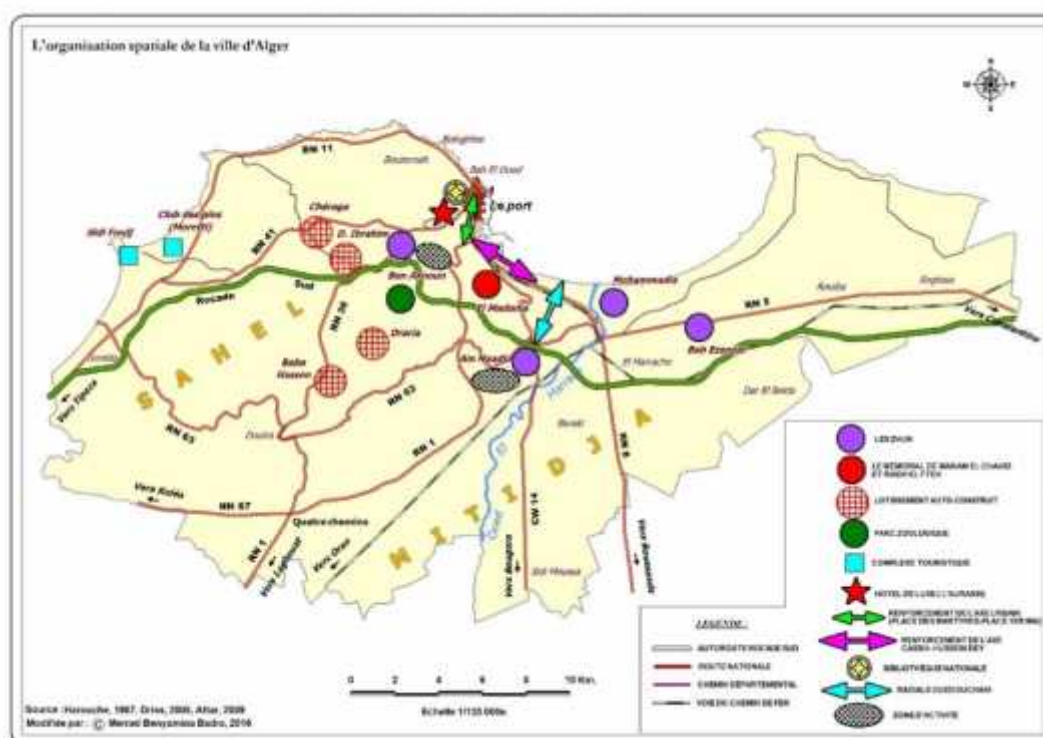


Figure 73 L'organisation spatiale de la ville d'Alger



En revanche, le PUD devait maintenir le développement économique de l'Est par :

1) **Le maintien de la vocation de l'axe économique Est-Ouest** : les activités du port et de la gare centrale étaient renforcées comme zones de transition importantes par leur liaison aux nouveaux axes de desserte. La partie longeant la RN⁰⁵ vers les communes de l'Est d'*El Harrach* à *Rouiba* gardera sa vocation industrielle. Des nouvelles zones d'industries légères, accompagnées de résidences pavillonnaires étaient installées à *Bachdjarah*, *El Hamma* et *Hussein Dey*.

Au niveau de la bande côtière *El Hamma* et *Hussein Dey*, des petits aménagements urbains et des projets d'embellissements administratifs, culturels et de loisirs ont été programmés : le projet du mémorial "*Makham El Shahid*"¹⁵⁴ était l'exemple le plus prestigieux de la ville, édifié en 1984 sur le chemin de la crête (actuellement *El Madania*)¹⁵⁵. L'emblème à trois palmes¹⁵⁶ a symbolisé les trois révolutions : industrielle, agraire et culturelle. Le président Chadli a choisi cette position stratégique, vue de la côte et proche de la ville centre,

¹⁵⁴ A l'occasion du trentième anniversaire du déclenchement de la guerre de l'indépendance. Il a été dessiné par l'architecte Bachir Yellés et le sculpteur polonais Marian Konieczny, construit par les Canadiens Lavalin.

¹⁵⁵ Le choix de cette commune était lié au lieu symbolique qu'abritait la réunion « des 22 » en juillet avant le déclenchement de la guerre de la libération.

¹⁵⁶ Selon (Deluz, 1988) in Mezoued and Declève (2010, p.15), les palmes en béton ont 90 mètres de haut au-dessus de la flamme du héros et de la crypte.

comme un lieu de commémoration des martyrs¹⁵⁷ pouvant remplacer le cimetière *El Alia*¹⁵⁸ (Deluz 2001, p.52).

Figure 74 Le mémorial *Makham El Shahid*



Source : photo prise par l'auteur, 2016.

Le Riad El Fateh, le premier modèle du complexe commercial de l'Algérie, a été associé à ce monument. Il a été construit sur un site occupé avant par le bidonville *El Nador*. Le centre commercial est relié à la ville par les voies de communication de l'Est. Il regroupe le musée du *Moudjahid*¹⁵⁹, le village des artisans, des commerces de luxe, des restaurants et des loisirs à l'occidentale (salles de cinéma et galeries d'art).

Le palais de la culture¹⁶⁰ a été implanté dans les collines des *Annassers* en le reliant aux routes de l'Est par une radiale qui dessert les hauteurs des crêtes.

Les projets du palais, *Makham el Shahid* et *Riad El Fateh* localisés sur le ravin de la Négresse¹⁶¹ étaient un choix pour marquer le promontoire de la ville d'Alger (Deluz 2001, p.79).

L'université des sciences islamiques de *Caroubier (Kharoubier)*, un autre projet surplombant l'axe de l'Est, a été construite par l'architecte *Bouchama*¹⁶² en 1982 dans la commune d'*El*

¹⁵⁷ D'après les analyses de Driss (2005) Mezoued et Declève (2010), la référence symbolique et religieuse du monument n'avait pas été appréciée par la population algéroise qui le désignait par le terme "*Houbel*" se référant ainsi au sanctuaire païen préislamique de la Mecque et pour souligner son caractère impur.

¹⁵⁸ Ce cimetière est un lieu symbolique où sont inhumés tous les martyrs et héros de la guerre de la libération algérienne, l'ancien président Boumediene est enterré dans ce cimetière.

¹⁵⁹ Le musée du martyr.

¹⁶⁰ Selon Deluz (2001.p.54), Hamidi s'opposait aussi à cette localisation du palais, car le palais du Dey et la citadelle dans la *Casbah* étaient en cours de rénovation et présentaient une valeur symproque adaptée à cette fonction culturelle.

¹⁶¹ Aujourd'hui montée de *Drid Houcine*, faille qui part du Ravin de la *Femme Sauvage* jusqu'au village de vieux *Kouba*.

¹⁶² L'architecte a adopté un style oriental et arabisant, en intégrant sa théorie de la tradition du minaret. Il avait créé l'ordre des architectes en 1963 dont il était le président, et il était communiste et constructeur de mosquées, il avait

*Magharia*¹⁶³. Les hôtels Hilton et Mercure étaient les grands équipements envisagés pour l'activité touristique.

Au-delà de l'*Oued El Harrach*, l'axe *Bordj El Kiffan - Bab Ezzouar* sera renforcé par des pôles polyfonctionnels intégrés dans la circulaire instituant les ZHUN. Le programme prévoyait 55 000 logements à *Bab Ezzouar*. Ce plan prévoyait aussi de réduire la taille de l'aéroport de *Dar El Beida* et de supprimer l'autoroute Sud parce que celle de *Ben Aknoun* existait (Sidi-Boumedine 2018, p.148).

Figure 75 Les nouvelles ZHUN du PUD



La cité *Soummam*

La cité universitaire *Baya Hocine*

2) **La croissance suivant les lignes de crêtes sur le *Sahel* : *El Biar - Draria- Bir Mourad Rais*** : de nouvelles villes satellites et plusieurs centres ont été envisagés autour des grands projets.

Le parc zoologique a été aménagé en 1982¹⁶⁴, situé au-delà de la rocade Sud sur les coteaux qu'il fallait drainer et assainir.

Le ministère des affaires étrangères a été placé au centre d'*El Mouradia* en direction du *Bois de Boulogne*. Le bâtiment a été édifié selon un style d'architecture moderne et internationale.

La zone balnéaire de *Moretti* (zone d'Etat) a été aménagée à cette période.

La planification de l'habitat s'est faite par une politique des lotissements mais les objectifs de construction et d'affectation n'ont été que partiellement réalisés. En revanche, des

réalisé dans le même style la mosquée de la place d'*El Biar*, (1 seul minaret), celle de *Blida* (avec 4 minarets) et il avait transformé l'église *Saint Augustin* en mosquée, in Deluz (2001, p.125).

¹⁶³ Appelé aussi *El Maqqaria*, *El Makkaria*.

¹⁶⁴ Le projet décidé par le ministre M. Bencherif.

zones résidentielles en auto-construction à vocation durable ont été développées, aussi bien à l'Est que sur le *Sabel*, à travers les actions du PUD. Les pouvoirs publics ont mis en place une stratégie spatiale d'encouragement à la distribution des lotissements¹⁶⁵. Les zones résidentielles du *Sabel* à : *Dely Ibrahim, Kbraicia, Mabelma, Souidania, Ouled Fayet, Draria, Ain Benian, Birkhadem, Staouéli, Cheraga, Douira* et *Zeralda* ont été qualifiées de nouvelles périphéries sous forme de camps périurbains (Prennat ,2002)¹⁶⁶. Les pratiques urbaines et l'occupation spatiale illégale ont été renforcées par l'accaparement des terres agricoles riches de la *Mitidja*¹⁶⁷ (N. Semmoud 2003b, p.505) en concevant un nouveau concept du déclassement des terres fertiles (Sidi Boumedine 2013b, p.27). La municipalisation des réserves foncières¹⁶⁸ a permis le développement de transactions foncières privées et le développement de constructions sans autorisation.

En conséquence, en dépit du PUD, une urbanisation anarchique accélérée a marqué l'agglomération. En 1981, un nombre de 20 000 *baraques* logeaient 180 000 habitants. En 1987, le nombre de ces baraques a dépassé les 400 000. Les communes de l'Est¹⁶⁹, *Hussein Dey, El Harrach* et *El Madania*, étaient les plus peuplées par cet habitat illicite. Les plus importants sites de bidonvilles étaient : *El Kettar, ElNador, Garidi et Gorias*¹⁷⁰.

En 1983, une première grande opération d'éradication des bidonvilles¹⁷¹ a été lancée. Une grande part de la population a été forcée de retourner dans sa localité d'origine¹⁷², et l'autre relogée dans les nouvelles cités de l'Est. Cependant, les constructions illicites en dur n'étaient pas concernées par cette opération de démolition, et ont fait l'objet de régularisation¹⁷³, qui, abaissant les normes de conformité de construction, permettait le maintien d'une population dans des habitats de type bidonville laissant se développer de forts mécanismes de ségrégation. Le maintien d'une partie

¹⁶⁵ Selon N. Semmoud (2003b, p.508), une réunion du comité central du FLN en janvier 1980 avait mis une charte sur habitat et avait encouragé l'accès des familles à la propriété privée.

¹⁶⁶In Ouadah-Rebrab (2002, p.4).

¹⁶⁷ D'après Djelal-Assari (2014, p.44), cette négligence du paysage urbain algérois et ses composants du milieu naturel et paysager ont mené au développement anarchique du réseau urbain. Ce n'est qu'en 1983 qu'a été promulguée la loi relative à la protection de l'environnement.

¹⁶⁸La loi de 1980 qui avait fait des Assemblées populaires communales (APC) l'organisateur du marché foncier. Selon Belguidoum and Mouaziz (2010), les fondements clientélistes avaient marqué l'acquisition de lots à bâtir, ils étaient vendus par les APC à des prix parfois inférieurs à leur coût de viabilisation. La revente au prix du marché parallèle (de 10 à 15 fois le prix d'acquisition) permettait à certains la réalisation d'un transfert de rente avec la tolérance évidente des pouvoirs publics.

¹⁶⁹1400 logements à *Hussein Dey* et 2100 à *El Harrach*.

¹⁷⁰ Une enquête concernant les bidonvilles à Alger a mentionné que la grande part de cette population provenait des quartiers centraux de la capitale.

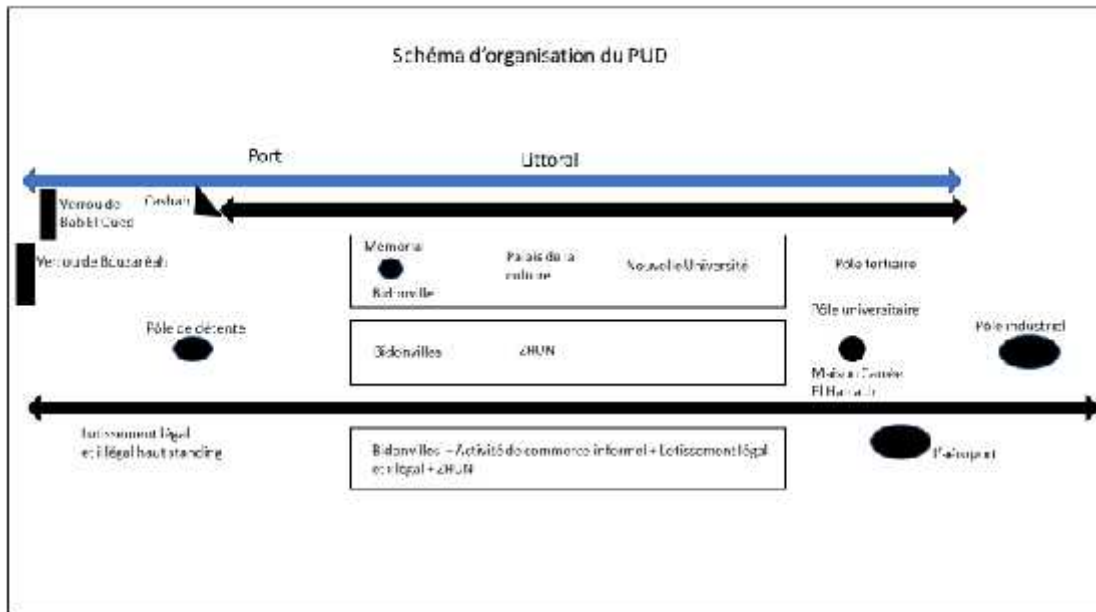
¹⁷¹Cette opération avait été suivie, par la création de la police de l'environnement et de l'urbanisme.

¹⁷² D'après Safar Zitoun, en 1986, 46.3% ont été reconduits à leurs villes d'origine, 29% ont été concernés par le relogement, le reste a fondu dans la ville.

¹⁷³ T. Kessab (1986), in Chabou-Othmani (2014, p.81).

importante de la population dans les habitats illicites, bien que régularisés, allait de pair avec l'activité informelle, notamment dans le commerce (voir figure N°76).

Figure 76 Schéma d'organisation de la ville d'Alger par le PUD (1979)



Les actions du développement du réseau routier de l'aire urbaine algéroise étaient prises en considération dans le PUD. D'après les travaux de T. Baouni (2001 et 2009), les déplacements et le stationnement dans l'espace central étaient nécessaires. De ce fait, le PUD a proposé le projet du Métro. L'aménagement de la ligne a été proposé dans la zone *d'El Hamma* (appelée à devenir le nouveau centre d'Alger) jusqu'à *Hussein Dey, Bir Mourad Raïs et Ben Akenoun*. Mais les travaux du Métro ont accusé un grand retard et le Métro n'a connu un début de réalisation effective qu'à partir de 1990. L'absence d'une véritable planification des transports s'est avérée préjudiciable et coûteuse par la suite (Chalaya, 2007)¹⁷⁴. La ligne du Métro a servi finalement juste comme un tracé de base pour orienter les futures localisations des équipements.

Les lignes de Bus devaient se rabattre vers les stations du Métro et le chemin de fer était envisagé comme mode complémentaire des autres réseaux du transport en commun. Un réseau composé de cinq lignes dont un réseau express régional (RER) a été proposé dans l'étude du PUD. L'objectif était de relier suivant les grandes voies de communication, les zones d'habitat à forte densité, les zones d'activité économique, les centres existants et les futures extensions (Baouni 2009, p.85).

¹⁷⁴In Meguittif (2008, p.52).

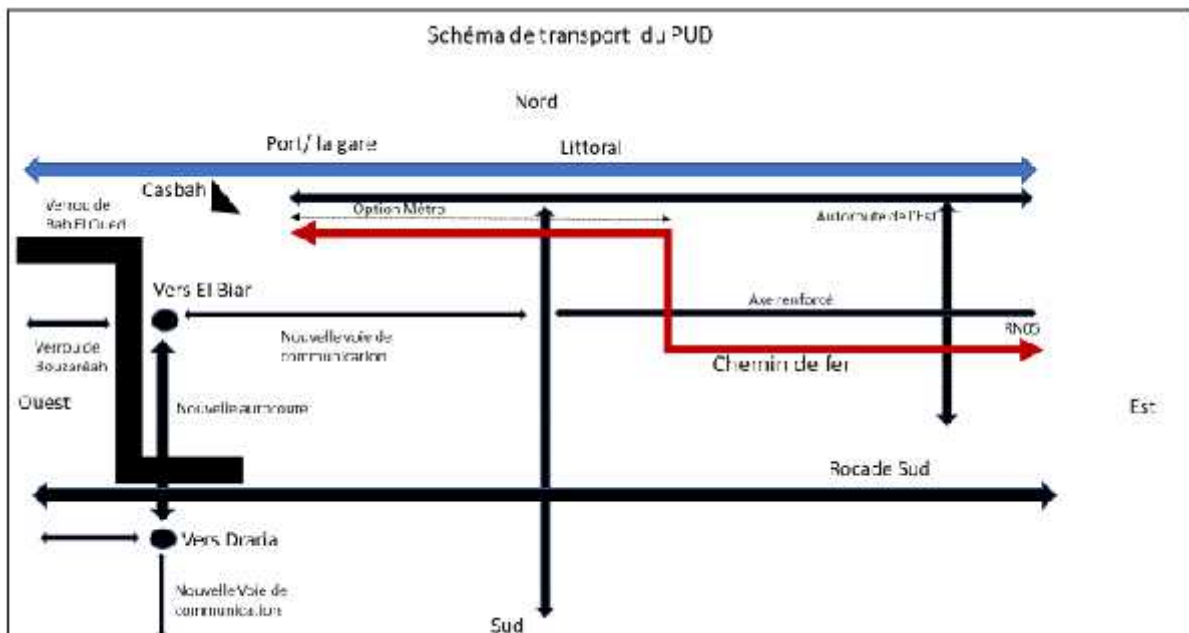
A titre d'exemple, le POG avait prévu de relier l'aéroport national-international à la gare ferroviaire occupant les terrains abandonnés qui devaient être affectés à des activités industrielles, causant du dysfonctionnement dans la partie Est d'Alger (Sidi-Boumedine 2018, p.149).

En réalité, la construction des autoroutes a pris le pas sur les autres projets du transport :

- L'autoroute de l'Est qui commence au pont des Fusillés (*Hussein Dey*), longe la côte et s'oriente vers l'Est de l'agglomération.
- La rocade Sud relie l'Est à l'Ouest, de *Dar El Beida* jusqu'à *Zéralda* en contournant la ville d'Alger par le Sud. Cette voie ¹⁷⁵ avait permis de distribuer tous les quartiers hauts et a fait la jonction avec l'autoroute de l'Est à l'aéroport, se dirige vers l'Ouest et vers le Sud (*Blida et Tipaza*) (Deluz 2001, p.24).

Cette rocade en effet a permis le développement de nouvelles zones urbaines autour de *Draria* et *El Biar*, mais sans que la connexion directe avec le centre d'Alger ne soit assurée (voir figure N°77).

Figure 77 Schéma de transport défini par le PUD



¹⁷⁵ Selon Deluz (2001, p.24), le tracé de cette rocade avait toujours figuré comme limite au Sud dans les anciens plans directeurs de l'Agence après l'indépendance. Cependant, avant l'indépendance, durant les années 40, c'était le tracé de « la corniche des hauts d'Alger » la limite de la ville d'Alger.

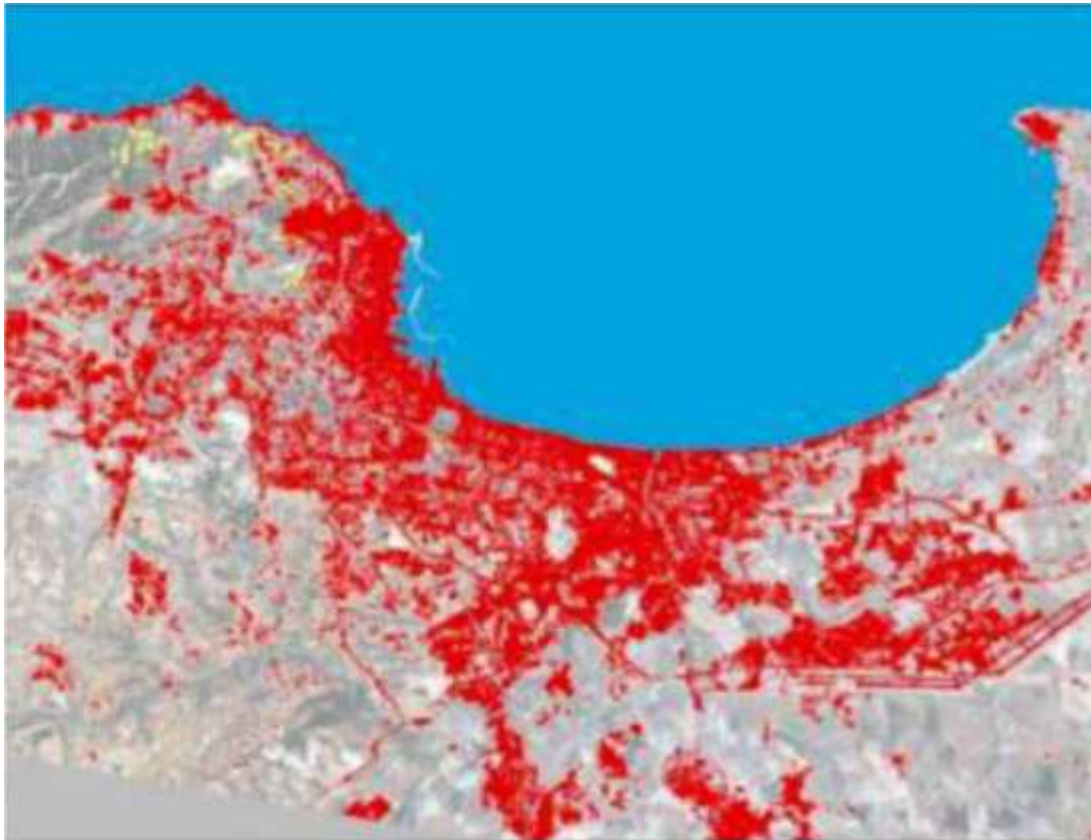
L'approche du PUD a fragmenté les parties Est et Ouest de la ville par deux visions distinctes. Celle de l'Est a combiné l'aménagement des logements collectifs et les grands projets urbains suivant l'autoroute du littoral et la RN°05. Celle de l'Ouest a favorisé le lotissement individuel combiné aux commerces. De nouveaux choix de localisation résidentielle ont été offerts pour la population. La structure urbaine s'est complexifiée par une forte polarisation des activités.

Finalement, le PUD s'est révélé comme un instrument à caractère statique, restrictif et peu économique (Laiche and Si-Mohamed 2016, p.659). C'était un support technique dont les recommandations n'étaient pas applicables ni appliquées (Attar 2009, p.66).

Tous les plans élaborés durant les années 80 ont eu un caractère administratif et technique. A l'exception de quelques projets du POG, la politique urbaine a été plutôt un échec pendant plus de vingt ans. Selon A. Hedjiedj (2001), un volontarisme politique a imposé une représentation urbaine qui s'est heurtée à la réalité géographique et sociale : « *un plan inspiré plutôt d'une volonté politique et non pas de réalités économique, démographique et géographique, son approche a fait détacher la capitale de son cadre régional et national* ».

La politique du logement a été un échec. Du point de vue quantitatif, les objectifs de construction n'ont pas été réalisés, ce qui conduit à un fort développement de l'habitat illégal. Même légaux, ces lotissements n'ont pas été construits là où les besoins étaient les plus nécessaires, c'est à dire à proximité des zones fonctionnelles d'emplois. Une des conséquences en a été l'aggravation des difficultés des déplacements. En réalité, seuls les programmes autoroutiers ont vu leurs objectifs atteints, mais avec des effets négatifs sur l'urbanisation, notamment dans le *Sabel* autour de la rocade Sud. Les transports collectifs ont été laissés largement à l'abandon (voir figure N°78).

Figure 78 Evolution de zones urbanisées en 1987 (image satellitaire)



Source : (SafarZitoun and Talamali 2009, p.16).

2.2.2 Le Plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU)

Jusqu'à 1989, l'ère du président de la république Chadli Ben Djedid correspondait à la volonté de l'ouverture économique et politique dont il se présentera comme l'enthousiaste défenseur (Mezoued and Declève 2010, p.15). Mais, très vite, une contestation politique dont le Front Islamique du Salut (FIS) a été conduite par des partis politiques qui s'appuyaient sur la population la plus démunie, appelant à un islamisme radical. Le FIS, dont le programme politique est fondé sur *la Charia*¹⁷⁶ et la montée de l'extrémisme islamiste ont entraîné la société algérienne dans des affrontements qui menèrent le pays à la guerre civile pendant dix ans.

Préoccupé par cette situation sécuritaire et l'instabilité politique, l'Etat a libéralisé l'économie et passe d'un modèle de développement structuré par la privatisation à l'ouverture au commerce

¹⁷⁶ En 1990- 91, ce parti a gagné le premier tour des élections législatives mais au second tour le processus électoral a été interrompu par la démission du président Chadli.

extérieur. L'ouverture du port aux intérêts privés a permis l'apparition d'un système clientéliste (Sidi Boumedine 2013b, p.25).

La libéralisation du marché foncier et la privatisation foncière et immobilière ont entraîné la mise en place de nouveaux instruments et plans d'urbanisme. A travers ces plans, des forces sociales et économiques privées se sont opposées sur un marché plus concurrentiel dans le but de s'approprier le sol (Benyoucef 2003, p.95).

A la fin de 1990, les autorités de la wilaya et l'administration centrale représentée par le ministère de l'Équipement ont chargé le CNERU d'élaborer un nouvel outil le PDAU (plan directeur d'aménagement et d'urbanisme). Cette nouvelle loi d'orientation foncière de 1990 a été promulguée et a guidé les champs d'urbanisme et les logiques de production urbaine.

Le PDAU est intervenu dans un contexte politique particulier, caractérisé par une grande instabilité institutionnelle. Il a été désigné par le pouvoir central pour assurer la pérennité de l'État menacé par l'instabilité politique et le climat d'insécurité (Laiche et Si-Mohamed 2014, p.10).

Des lors, de grands acteurs privés allaient décider de l'avenir de la ville. Des délégations exécutives communales (DEC) ont remplacé les Assemblées Populaires Communales APC¹⁷⁷, rendant possible la manipulation des réserves communales et le libre jeu des spéculations foncières (Burgel 2003, p.11). Le PDAU comme nouvelle loi d'orientation foncière a renforcé les opérations illégales et a autorisé les transactions entre les personnes sans passer par les communes. Des lotissements ont été créés sans viabilisation ni permis de construire (Mezoued 2015, p.115). Les communes ont orienté leurs financements vers l'aide aux lotissements privés diminuant d'autant leurs contributions aux logements collectifs et aux équipements de base (Hedjiedj 2003, p.21).

Le PDAU a remplacé le PUD en prenant l'essentiel de son contenu arrêté lors du conseil interministériel de Juillet 1984¹⁷⁸, mais il a envisagé une rupture totale avec la politique foncière radicale et autoritaire de l'Algérie socialiste (Laiche and Si-Mohamed 2016, p.). Le PDAU devait être un instrument de planification à long terme car il prévoyait l'urbanisation future de 15 à 20

¹⁷⁷ Les Assemblées populaires communales (APC) du Front Islamique du Salut qui géraient une bonne partie des communes de la périphérie algéroise au début des années 80 ont été dissoutes.

¹⁷⁸ Selon Baouni (2009, p.86), il s'agissait d'un extrait du rapport du PDAU fait par le CNERU 1995.

ans. L'étude de ce plan d'urbanisme a duré 14 années, ceci a généré encore des problèmes de gestion de la croissance de l'agglomération algéroise (Baouni 2009, p.87).

Selon Safar-Zitoun et Talamali (2009, p.34), le PDAU n'a pas constitué un instrument de référence de l'action publique en milieu urbain algérois, il a juste apporté une amélioration des précisions techniques des règlements concernant l'usage des sols, à travers un plan accompagnateur le POS (le plan d'occupation au sol). Les deux plans PDAU et POS étaient théoriquement compatibles et complémentaires (Maz-Baiteche.H, 1999)¹⁷⁹.

En général, le PDAU envisageait la rationalisation d'utilisation des espaces, la protection des sites naturels, culturels et des paysages, la prévention des risques naturels, la programmation des équipements et infrastructures ainsi que leur localisation (Attar 2009, p.74).

Le découpage administratif de l'agglomération algéroise a été modifié, occupant une surface de 273 km. L'étendue du territoire d'intervention du PDAU concernait finalement 33 communes, 28 communes composant le Grand Alger et les autres, dites périphériques, disposaient chacune de leur propre PDAU. Différents secteurs ont été définis : secteurs urbanisés, secteurs à urbaniser et secteurs d'urbanisation future. Ce nouveau plan a comporté beaucoup d'inconvénients et de contradictions, car à l'intérieur de son périmètre 90% des terres étaient non urbanisables (Baouni 2009, p.87).

Le PDAU a maintenu l'urbanisation en direction Sud-Ouest et a renforcé l'hyper centralité au Nord. Malheureusement, la liaison entre les deux urbanisations, celle de l'Est et celle entamée de l'Ouest n'était pas une priorité. L'extension de la métropole algéroise, capable de mettre en relation les territoires à caractéristiques morphologiques et organisationnels différents n'était pas un objectif à long terme.

Le PDAU a gardé le modèle théorique du PUD, celui de la grille d'équipement comme unité de référence pour la programmation. Le bureau central d'architecture et d'urbanisme (ETAU) a pris en charge l'élaboration de cette méthodologie. La logique du zoning était le principe de la localisation des principales fonctions urbaines à travers le concept de la centralité des quartiers.

Le PDAU s'est opposé au développement possible en direction du Sud. Il s'est retourné vers le Nord où le centre de gravité de l'agglomération est déjà engorgé. Les propositions du renforcement des centralités des tissus existants et le développement d'autres noyaux secondaires en direction de l'Ouest ont aggravé le dysfonctionnement de la ville.

¹⁷⁹ In Berchache (2014, p.173).

Selon Attar (2009), le schéma de centralité proposé par le PDAU organisait la ville en huit secteurs sur sa bande littorale au Nord, vers lesquels convergeaient six autres secteurs. La liaison est assurée par des axes de centralité, des grands boulevards et avenues. Les centralités proposées étaient : *Bab El Oued, Hussein Dey, Chéraga, El Biar, Bir Mourad Rais, Kouba, El Harrach, Bab Ezzouar*. Les communes s'organisaient comme suit :

- La Casbah à vocation historique et culturelle.
- Le tissu colonial à vocation administrative, décisionnelle et économique.
- Le complexe *Riadh El Fateh* et la zone *EL Hamma* à vocation politique et culturelle.
- L'embouchure *d'Oued El Harrach* à vocation commerciale et financière.
- L'Est, la périphérie rurale au Sud et dans quelques tissus urbains centraux, leurs vocations industrielles étaient maintenues.

La vraie centralité est restée dans les anciens quartiers européens de l'hyper centre comme les administrations, la décision et le pouvoir et les services de qualité (Burgel 2003, p.11). Ces quartiers ont été renforcés par de nouveaux axes routiers. Les foyers périphériques ont été occupés par le commerce privé et l'habitat individuel. L'extension accélérée de la ville a fait apparaître la banlieue algéroise structurée par des lotissements individuels, devenus la nouvelle forme d'habiter la ville. Ceci expliquait encore une fois l'échec des autorités chargées de la production et l'entretien de la ville. Leur réflexion sur le modèle d'habitat et sur sa dimension physique ne correspondait pas aux adaptations des usagers (Safar Zitoun 2014, p.14) (voir figures N°79 et 80).

Figure 79 Schéma d'organisation de la ville d'Alger par le PDAU (1990)

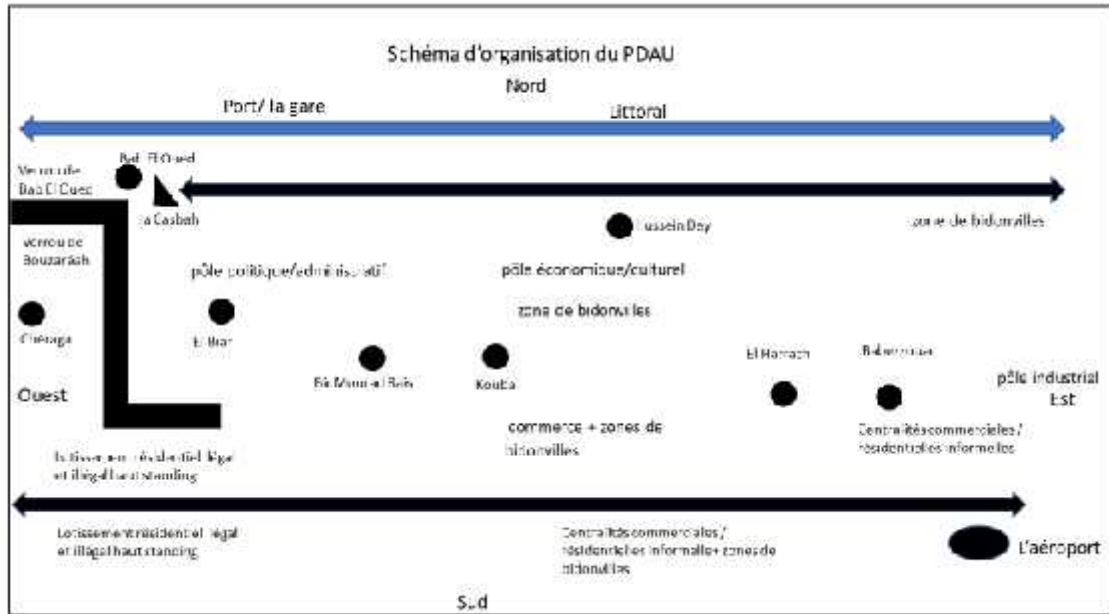
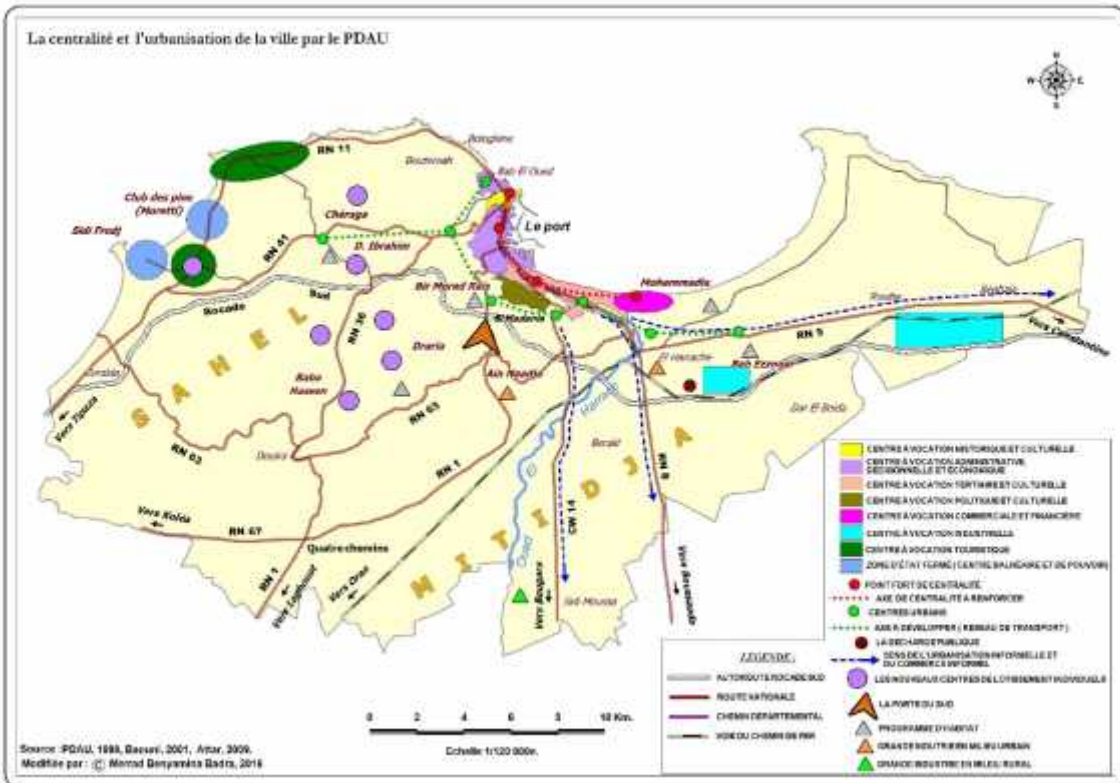


Figure 80 La centralité et l'urbanisation de la ville par le PDAU



Le transport a été marginalisé dans l'élaboration du PDAU. Au moment où le plan de transport de 1993 proposait le désengorgement du centre-ville, lui, proposait un schéma de centralité qui accentuait l'attraction de cette zone (Meguittif, 2008 p.53).

Une classification fonctionnelle du réseau routier (voies de transit et d'échanges, voies artérielles et voies urbaines) a été mis en place pour favoriser l'équilibre entre les échanges centre-périphérie et inter-périphériques (Baouni 2001, p.297). Cette classification est différente de la classification administrative (Autoroutes, Routes Nationales (RN), Chemin de Wilaya (CW) et Chemin Communal (CC)).

Mise à part l'évocation des systèmes autoroutiers qui reliaient le centre à la périphérie, les réflexions autour de la proximité physique et spatiale, la facilité de la communication et l'accessibilité aux lieux d'activités n'avaient pas été prises en considération. La mise en place d'un plan de transport en 1993 n'a été pas coordonnée avec la planification urbaine de son temps.

Quelques nouveaux tronçons autoroutiers et routiers ont été proposés pour faciliter les échanges centre et périphérie et inter-périphériques (Baouni 2001, p.297), on note :

- Le prolongement de l'autoroute Est jusqu'à *Bab El Oued*.
- L'axe l'ALN a été relié à la rocade Sud en passant par le centre-ville (places *Adis Abeba* et *1er Mai*).
- La jonction de la pénétrante *Frais Vallon*¹⁸⁰ avec l'autoroute Est.
- La réalisation de quelques tronçons qui ont été entamés même avant l'approbation du PDAU.

Selon Baouni (2001), le transport multimodal combinant un réseau de bus et de Métro a été prévu pour le centre de l'agglomération afin de le relier avec des pôles urbains en développement selon trois axes principaux :

- L'axe vers l'Est : *Oued Koriche - Hussein Dey- El Harrach* : réseau de Métro en site propre.
- L'axe vers l'Ouest : *El Harrach- -Mouradia-Hydra-Alger centre*.
- L'axe Est-Ouest : *Plateau des Annasser- Les Fusillés- Kouba- Mer et Soleil* : réseau de bus en site propre et banal.

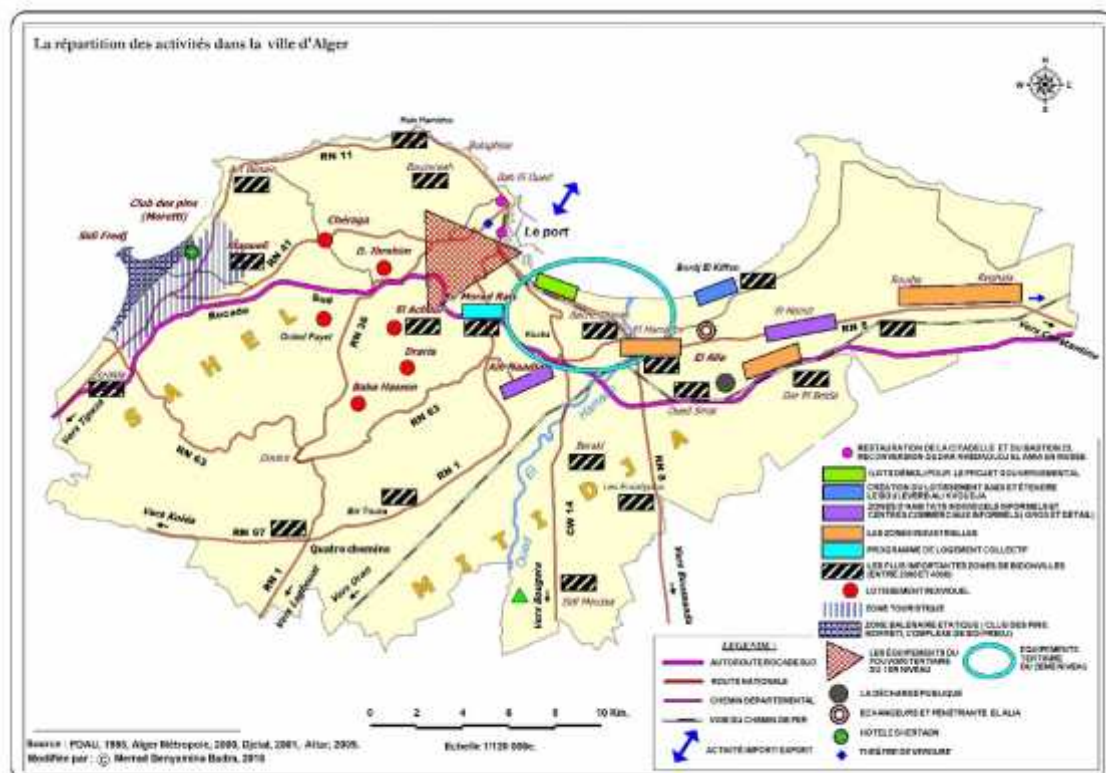
¹⁸⁰Une route qui commence au Chevalley et part sur les hauteurs de *Bab El Oued*.

Chalaya (2007)¹⁸¹ a précisé que : « Le métro étant un projet dont l'opérationnalité s'inscrivait dans le moyen et le long terme, il était important de pallier les problèmes de déplacements engendrés par le changement de l'orientation de l'urbanisation de l'Est vers le Sud-Ouest, en mettant en place des solutions intermédiaires pour le court terme...L'absence d'une planification en ce sens s'avéra préjudiciable et coûteuse par la suite ».

Toutefois, le réseau ferroviaire SNTF n'a pas été pris en considération dans le schéma de transport. La desserte des nouvelles ZHUN, des bassins d'emplois et des zones enclavées comme *Les Eucalyptus* et *Baraki* n'a pas été intégrée.

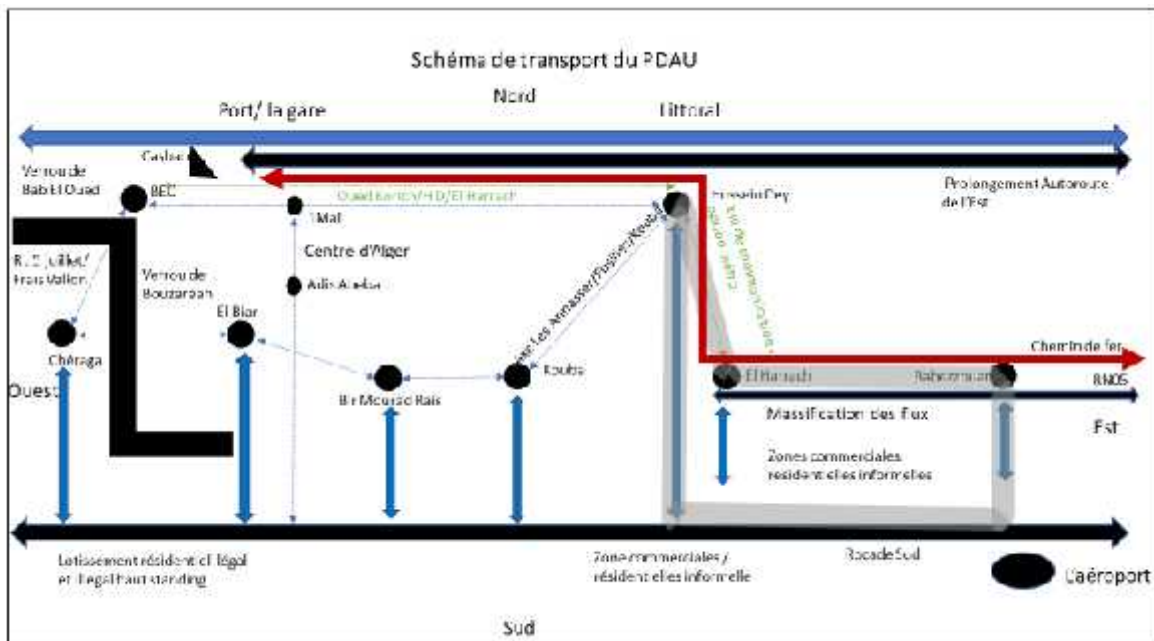
Pour M. Côte (2011), la libéralisation de l'économie a eu des effets positifs dans le domaine du transport. Ce dernier avait été contrôlé pendant le régime socialiste par les organismes nationaux. Le PDAU prévoyait leur remplacement par des petites entreprises privées équipées de bus et de mini bus, qui devaient offrir une fluidité de la circulation mais en même temps favoriser des mouvements pendulaires. La population algéroise, en effet, commençait à dissocier lieu de travail et lieu d'habitat, les mobilités vers la capitale n'apparaissent plus comme un problème crucial et le rapport ville-campagne devait se transformer (voir figures N°81 et 82)

Figure 81 La répartition des activités dans la ville d'Alger



¹⁸¹ In Meguittif (2008, p.52).

Figure 82 Schéma de transport défini par le PDAU



Ces nouvelles liaisons routières et autoroutières, notamment la construction de la rocade Sud et les voies de contournements périphériques qui se relient à l'Est, ont constitué un facteur pour les nouvelles localisations de l'habitat individuel. La rocade Sud a divisé la superficie urbanisée de 229,12 km² en parts relativement équivalentes¹⁸² (SafarZitoun and Talamali 2009, p.16). Un ensemble de lotissements¹⁸³ a fait émerger de nouveaux quartiers qui se développèrent au fur et à mesure de la construction des sections d'autoroutes (Cherrad 2014, p.9).

Cette urbanisation, qualifiée de sauvage (Baouini 2001, p.296) a été accompagnée par l'émergence des nouvelles centralités commerciales à l'échelle régionale et nationale, situées dans les communes de l'Est à : El Hamiz¹⁸⁴, Gué de Constantine, Dar El Beida, Baraki, Les Eucalyptus, Babezzouar, Birkhadem et Kouba.

Pour Deluz, l'Est d'Alger devenait « le mauvais côté de la ville » avec des périphéries les plus ingrates : « la Mitidja orientale, mitée d'une nuée de constructions disparates de villas, de bangars, de bâtisses inachevées, les collines d'Ouchayah, couvertes de grands immeubles et de trames d'habitat social telles que les avait initiées Ecochard au Maroc » (Deluz 2001, p.18). En revanche, le développement de l'Ouest était peu

¹⁸² 54,3 % pour son versant Nord et 45,7 % pour son versant Sud.

¹⁸³ Le découpage du lotissement est effectué sans aucune règle urbaine : une irrégularité du parcellaire et une géométrie multiforme en grignotant souvent de l'espace réservé à la rue.

¹⁸⁴ Pour Cheballah-Heizl (2009)¹⁸⁴ l'implantation du centre informel El Hamiz le long de la RN05 a servi aussi les intentions du prochain outil d'urbanisme.

intégré à ce schéma en dépit des effets que pouvait avoir à moyen terme la rocade Sud. Les axes de communication qui ont favorisé l'émergence des grandes zones commerciales informelles (SafarZitoun and Talamali 2009, p.16) partaient du port vers la direction du Sud et de l'Est.

Prévu par le PDAU, de nouveaux programmes d'habitat collectif social devaient concerner les localités de l'Ouest de la ville. Ces sites avaient été choisis pour l'implantation des futurs programmes de location-vente (AADI), destinés aux bas revenus et aux couches moyennes.

En même temps, PDAU a ouvert la possibilité pour la promotion immobilière privée d'intervenir en milieu urbain, en favorisant son accès au foncier public. Il a élargi les catégories bénéficiaires en facilitant la délivrance des permis de construire, les actes de propriété et des lots viabilisés. Les cités résidentielles de type fermées ont été multipliées sur les collines de l'Ouest.

Le PDAU a permis le développement résidentiel. La réalisation par des programmes d'habitats collectifs a été réalisée dans les communes qui longent la côte Est de *Mohammadia* jusqu'à *Bordj El Kiffan*, ainsi que sur les hauteurs d'Alger, à *Bir Mourad Rais*, une cité réservée à des cadres des sociétés nationales et des administrations centrales de la capitale. A *Reghaia*, plusieurs types de logements sociaux dessinés par Deluz en 1999 ont été construits dont le type RHP (résorption de l'habitat précaire à 50m²).

Le PDAU prévoyait aussi la réalisation de plusieurs grands équipements comme l'hôtel du Sheraton (au Club des Pins) à *Staouéli* et le théâtre de verdure dans le centre-ville. La zone Ouest a ainsi été renforcée par le tourisme de haute gamme et réservée à une clientèle aisée souvent liée à la sphère dirigeante.

Figure 83 La cité des 444 logements et l'hôtel Sheraton



Le PDAU a maintenu la réhabilitation et la sauvegarde de *la Casbah* proposées par les outils précédents¹⁸⁵. La vocation historique et culturelle de l'ancienne Médina a conduit à son classement au patrimoine national en 1989 et au patrimoine mondial en 1992.

D'après Attar (2009, p.140), le PDAU a permis la restauration de la citadelle et du Bastion 23, la reconversion de *Dar Khédaoudj El Amia* en musée national des arts et traditions populaires, l'inauguration du musée du *Bardo*, la réhabilitation de cinq fontaines publiques, l'aménagement de 18 terrains en placettes, la concrétisation d'ensembles d'équipements collectifs culturels et des aménagements urbains.

Malgré le renforcement de la centralité d'Alger par les équipements, le PDAU a engendré un autre mouvement de dé densification des communes centrales. La tertiarisation des immeubles par leur conversion à usage de bureaux (cabinet médical, agence de voyage...) et l'insalubrité des quartiers centraux ont conduit à un départ des populations les moins aisées.

Un des effets du PDAU a été tout en renforçant la centralité des grands équipements, de reporter les populations sur les périphéries mal équipées, provoquant un accroissement des mobilités. L'urbanisation s'est étirée le long des grandes voies de communication, générant des lotissements résidentiels, espaces résidentiels spontanés, et de grandes zones commerciales informelles imposant leur régularisation finale par l'administration.

Ainsi, le PDAU a été élaboré mais n'a pas tenu compte des évolutions réelles des forces économiques et démographiques de la capitale. La gestion urbaine a fait défaut dans l'application de ce plan. L'absence d'une politique définie au niveau régional a marqué l'élaboration du PDAU (Baouni 2001, p.296). Son périmètre d'intervention était limité, alors que l'agglomération se développait en dehors des limites administratives, sans vision d'ensemble à l'échelle métropolitaine. Cet outil a pu être à la fois qualifié de rigide et sans vision prospective (Cherrad 2014, p.7).

2.2.3 Le Grand Projet Urbain pour la capitale (GPU)

Les nouveaux programmes de la métropole ont été inscrits dans un nouveau document urbain appelé « Grand Projet Urbain (GPU) », élaboré après une révision de l'ancien PDAU. Les

¹⁸⁵Un plan d'action *Casbah* d'Alger avait été élaboré en 1985, et un schéma directeur d'aménagement de la *Casbah* avait été élaboré en 1986 par l'OFIRAC.

services du Gouvernorat sous la coordination de la nouvelle agence Urbanis¹⁸⁶ étaient chargés de la mise en place de cet outil et de diriger les actions d'urbanisme. La mission d'Urbanis était « *de suivre toutes les études stratégiques initiées pour la capitale, d'initier ou d'entreprendre les travaux nécessaires aux éléments d'aide à la décision, de suivre et d'aider à la planification des dossiers et opérations d'aménagement et d'urbanisme. Enfin, elle assure les fonctions de régulation et de contrôle, en disposant du droit d'avis préalable sur toutes les opérations d'urbanisme* » (GGA, 1998, p. 38).

Le GGA créé en 1997 a remplacé la wilaya conformément à l'ordonnance n°97-15 du 31-05-97, fixant le statut particulier de la wilaya¹⁸⁷, placée sous la direction d'un ministre-gouverneur au lieu d'un Wali, Cherif Rahmani. Celui-ci voulait une capitale méditerranéenne et internationale avec un nouveau programme portant le slogan « *Alger, capitale du 21ème siècle* ». Ce ministre passionné d'urbanisme (Deluz 2001, p.22) a apporté une nouvelle vision, introduisant le concept de « métropole et d'échelle métropolitaine » dans l'action urbanistique. Le projet d'internationalisation de l'économie algérienne était fortement déterminant (Mezoued 2015, p.103). Le Conseil Populaire du Gouvernorat du Grand Alger (CPGGA) était un organisme intermédiaire qui assurait la centralisation de la gestion urbaine.

Le pouvoir du Gouvernorat du Grand Alger s'appliquait sur un espace qui incorporait désormais des terres agricoles réparties entre la plaine et la *Mitidja* et les collines du *Sahel*. Ainsi ce territoire supplémentaire situé au-delà de la rocade Sud doublait pratiquement les anciennes délimitations de la wilaya. Il s'étendait à la presque totalité du territoire régional, de l'Oued *Mazafra* à l'Ouest au piémont de *Boudouaou* au Sud jusqu'aux limites de *Bougarr* et de *Boufarik*. Il ne manquait que les piémonts *d'El Affroun* à *Mefteb*. C'était une population de 2 562 000 ha qui était concernée, sur 125 000 ha dont 53 % de terres agricoles.

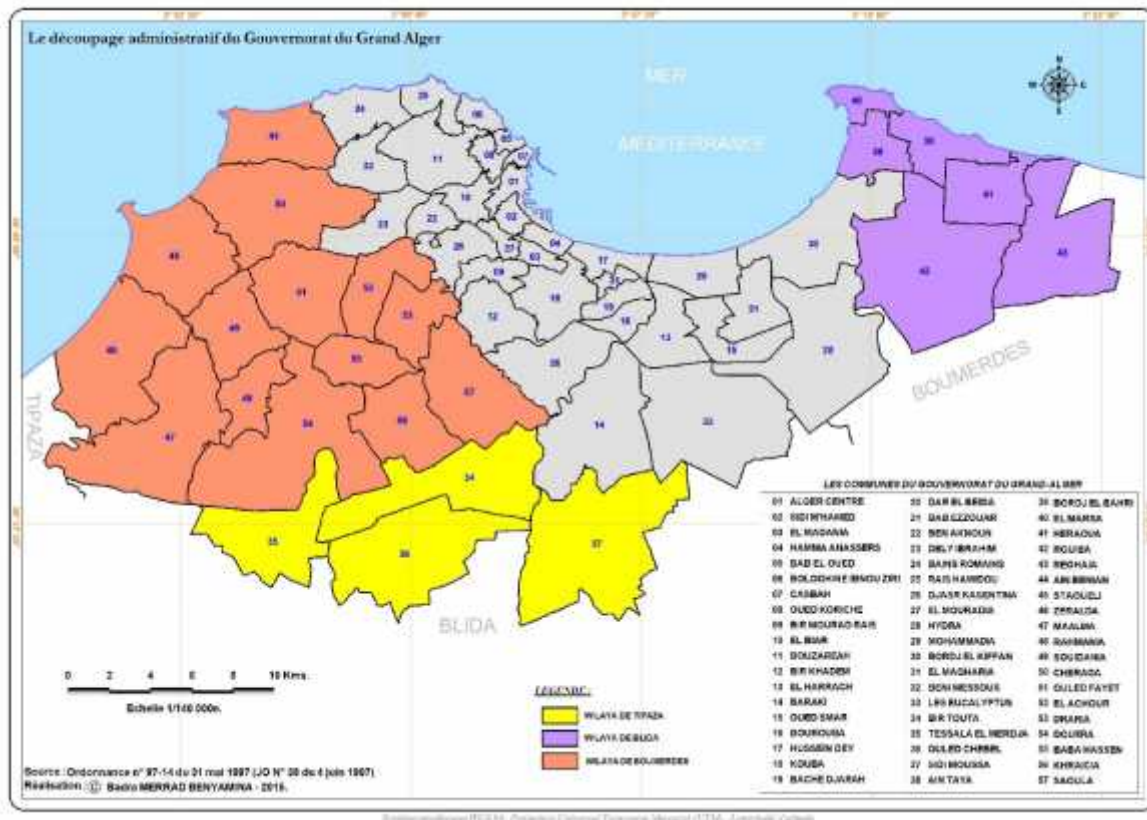
Le GGA a été divisé en 13 Daïras en maintenant les anciennes limites de la wilaya devenues des arrondissements urbains pour la ville d'Alger, ayant le pouvoir en matière de gestion urbaine. Le nombre de communes est passé de 33 à 57. Vingt-quatre communes des wilayas de *Blida*, *Boumerdes* et *Tipaza* ont été transférées vers la nouvelle entité territoriale : six communes de *Boumerdes*, quatorze de *Tipaza* et enfin quatre de *Blida* (voir figure N°84).

¹⁸⁶ Selon Anouche.K (2009) : cette conception d'agence avait été inspirée du cas marocain plutôt que celle du cas français in Baouni (2001, p.299).

¹⁸⁷ L'article 3 a mentionné que la wilaya était dénommée gouvernorat du grand Alger, et article 2 a mentionné que la wilaya était une collectivité territoriale à statut particulier.

Ce nouveau découpage a regroupé 117 agglomérations dont 60 secondaires et 57 chefs-lieux. Les agglomérations secondaires (AS) étaient localisées dans l'espace périphérique de la ville, elles commencèrent à se détacher fonctionnellement des agglomérations chefs-lieux (ACL) auxquelles elles étaient rattachées initialement.

Figure 84 Le découpage administratif du Gouvernorat du Grand Alger



Le GPU a prévu des espaces préférentiels dans le centre d'Alger (voir tableau N°3 et figure N°85) d'où la requalification du foncier comme un nouvel enjeu (Sidi Boumedine, 2008, p. 118)¹⁸⁸. Il s'est inspiré du PUD et PDAU concernant le retour au principe de la centralité et la théorie des lieux centraux (Attar 2009, p.83). Il a même puisé ses idées dans les plans hérités de la période coloniale, « *le plan Hanning* » et son projet « *l'Equerre d'Alger* » (Attar 2009, p.84). Le GPU n'a pas apporté de grandes nouveautés en termes d'orientation du développement spatial (Dris, 2001)¹⁸⁹. Il a surtout tenté de mettre fin aux dérives de l'anarchie urbaine en réaffirmant la

¹⁸⁸ In Belguidoum and Mouaziz (2010, p.108).

¹⁸⁹ In Mezoued (2015, p.104).

centralité d'Alger. Mais en raison de contraintes financières liées à la situation économique, il a dû geler plusieurs des projets antérieurs dont le Métro.

L'objectif du GPU était double. D'une part, il a voulu réaffirmer la centralité du Grand Alger par une politique de grands équipements et, d'autre part, il a engagé des actions pour renforcer les liaisons avec les centres secondaires isolés et améliorer leurs équipements.

Les grandes actions du GPU ont été développées selon trois axes principaux :

- 1) L'image urbaine et la revalorisation du patrimoine notamment avec le plan de sauvegarde de la *Casbah*.
- 2) La réhabilitation urbaine des centres quartiers défavorisés par le développement des services publics et de proximité, notamment dans les domaines commerciaux et sanitaires.
- 3) La redéfinition de la politique des transports, à la fois dans l'hyper centre et dans les communes périphériques

En plus ce plan prévoyait la création d'une nouvelle ville isolée à vocation technopolitaine, *Sidi Abdallah*, afin de structurer l'urbanisation du Sud-Ouest d'Alger. Cette ville a été localisée à *Maalema* au-dessus de *Zeralda*, sur un site vierge de 7 000 ha dont 3 000 urbanisables. Dans un environnement de campagne périurbaine, la nouvelle ville devrait se fusionner avec le village traditionnel de *Sidi Menouar*, un *Donar* spontané. C'est une ville à spécialisation fonctionnelle (Deluz 2001, p.213) qui va recevoir 100 000 habitants, en plus des logements (30 000 logements, 5 000 type LV), ainsi que des fonctions modernes liées à l'université, la technologie et la recherche. La ville sera nommée le Cyberparc de *Sidi Abdallah*. Cette ville nouvelle s'établit à partir d'un noyau originel agricole dont le système est déjà voué à l'échec en Europe, vu les conditions démographiques, économiques et urbanistiques de la ville d'Alger (Deluz 2001, p.214).

Tableau 3 Les pôles de centralité selon le GPU

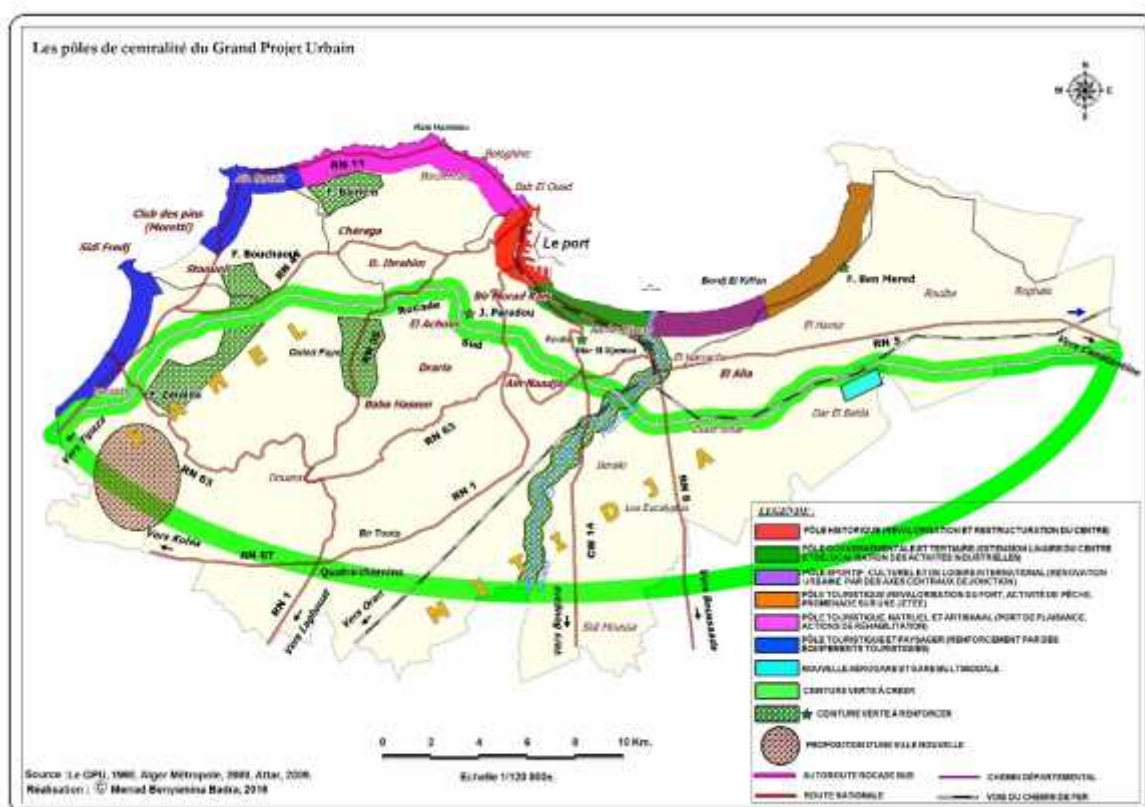
Pôles	Communes	Population	Action urbaine
1	Basse Casbah, la Marine, Ben M'Phidi/Didouche Mourad, le port	60 972 hab	Réouverture de la ville sur son port, Plan d'urgences : revaloriser le noyau central, relation à la mer, création de la Médina-Polis comme siège des autorités portuaires, organiser la circulation dans le quartier de la Marine
2	1ere Mai, El Hamma, Ravin de la Femme	121 995 hab	Extension linéaire d'un centre métropolitain vers l'Est, tours

	sauvage		polyfonctionnelles, restructuration par la vocation tertiaire de haute gamme et d'affaires ¹⁹⁰ , délocalisation et reconversion des ilots industriels ainsi que les activités polluantes (industrie), glissement de l'artisanat vers le centre historique.
3	Caroubier, El Harrach, Pin Maritime	4 593 hab	Pôle ayant le plus de surface libre destiné à recevoir un centre de loisirs, préfecture, équipements socio-culturels, universitaires et sportifs, réaménagement des berges d'El-Harrach.
4	Lido/Verte rive/Stamboul/ Bordj El Bahri	12 455 hab	Zone de tourisme et de loisirs de l'Est divisée en 4 secteurs.
5	Front de mer Ouest et Cap -Caxine	29 208 hab	Axe structurant RN11, port de plaisance, complexe nautique, tourisme, actions d'assainissement mais avec un transfert des activités polluantes (cimenterie de Rais Hamidou).
6	El Djamila-les Dunes-Zeralda	-	Zone de tourisme et d'affaire, renforcement le potentiel naturel et paysager.

Source : GPU (1998), Baouni (2001), Attar (2009).

¹⁹⁰Des sièges, des banques et des sociétés internationales financées par les qataris.

Figure85 Les pôles de centralité du GPU



Avec le GPU, la limite symbolique de la rocade Sud a été franchie par un front d'urbanisation légale et illégale. De nouvelles centralités commencent à migrer sur le versant Sud de cette rocade. Ces pôles se développent dans des domaines culturels et régalien.

Les plus importantes actions du GPU ont été d'une part, une tentative de déplacement de la centralité d'Alger vers l'Est et le long de la baie avec la restructuration urbaine des anciens territoires industriels d'El Hamma et, d'autre part, le report d'une nouvelle urbanisation vers les collines du Sahel. Cette nouvelle localisation des pôles sur les crêtes doit permettre de transférer des activités tertiaires et économiques vers l'Ouest et le Sud-Ouest (SafarZitoun et Talamali 2009, p.36). La coordination entre ces deux sens d'urbanisation n'avait pas été envisagée, et les infrastructures de communication existantes furent totalement insuffisantes.

Le projet gouvernemental *d'El Hamma* consistait à réinsérer une nouvelle symbolique monumentale pour l'Est de la baie d'Alger, mais en l'insérant dans une logique de modernité internationale (voir figure N° 86). Deux grandes structures de grande dimension ont été réalisées sur une dalle comportant l'hôtel Sofitel et la Bibliothèque Nationale, avec en plus des tours à

vocation tertiaire (*Djaouhara et Belhafaj*¹⁹¹), de l'habitat collectif¹⁹², des équipements de loisir¹⁹³, des commerces et un grand parking. Cet ensemble mixte a été défini sur un îlot prioritaire appelé *El Hamma El Djadida*¹⁹⁴.

Selon Bennai (2012, p.65), cette zone a subi une opération préalable de démolition¹⁹⁵ avec table rase de 18 ha des tissus urbains existants (bâtiments, hangars, traces et tracés), en édifiant un grand projet en rupture avec le tissu existant et le vécu du quartier (Driss, 2013). La présence de barrière physique (Arsenal)¹⁹⁶ et des liaisons insuffisantes avec le port et l'ancien centre à cause de la topographie ont été des contraintes lourdes pour le fonctionnement du centre et l'accessibilité aux communes des hauteurs. Cette orientation vers le tertiaire supérieur était déjà jugée difficile dans l'ancien PUD et elle a été confirmée en pratique. Le passage des espaces de tradition industrielle à des activités tertiaires a enregistré de grandes difficultés en raison d'une complexité opérationnelle, d'un coût élevé et d'un bilan foncier finalement négatif.

En revanche, la localisation de ce projet gouvernemental¹⁹⁷ présentait une grande potentialité par rapport à sa position stratégique au centre de la baie d'Alger, lieu structuré par les autoroutes de l'Est, le chemin de fer, le futur projet du Métro en plus des axes urbains de la ville (*Belouizdad, Hassiba, Rouchal Boualeme* et place du *1er Mai*). Pour ce projet gouvernemental, la localisation bénéficie d'un environnement naturel exceptionnel : la mer et le Jardin d'Essai.

¹⁹¹ Abritant des banques et des sociétés internationales.

¹⁹² Il ressortait de ce programme un plan d'urgence pour diminuer le taux d'occupation par logement (TOL) passant de 7,6 à 7,0.

¹⁹³ Une tour d'affaires appelée World Trade Center a été réalisée par un groupe Qataris avec 2 000 logements financés par des fonds saoudiens.

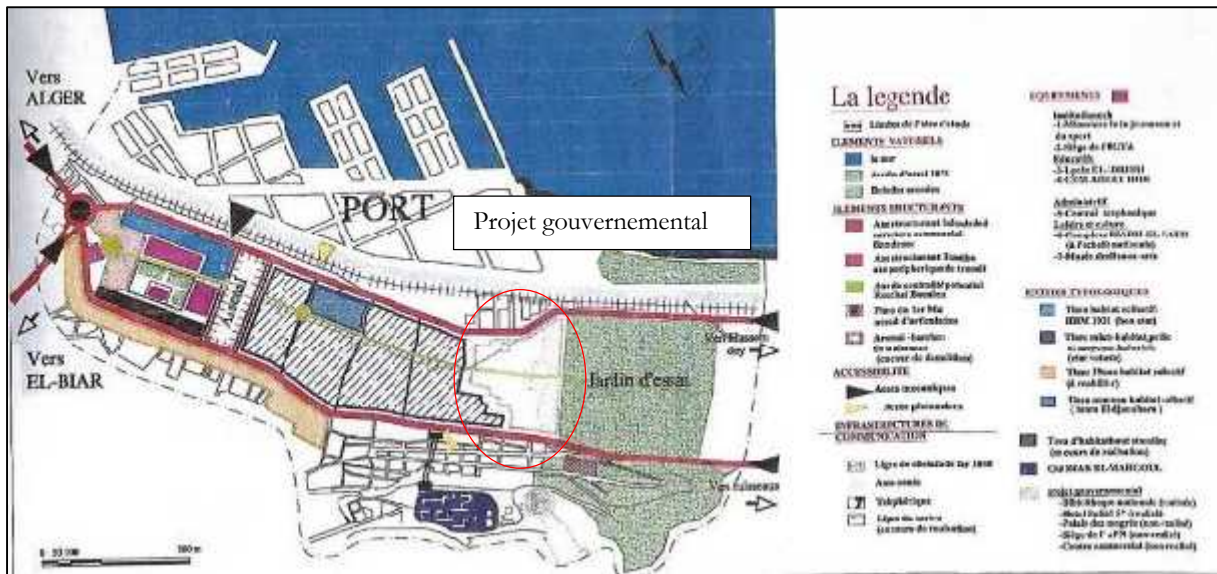
¹⁹⁴ Nouvelle *El Hamma*

¹⁹⁵ L'opération de restructuration *d'El Hamma* a engendré la délocalisation de nombreuses activités et le relogement de plusieurs familles en périphérie. 650 familles ont été transférées et 4 900 emplois ont été délocalisés.

¹⁹⁶ Structure militaire coloniale qui séparait les deux entités *El Hamma et Champ des Manœuvres*. Il était prévu de la démolir.

¹⁹⁷ Selon le document collectif « Alger Métropole » (2000, p.58).

Figure86 Le projet gouvernemental d'El Hamma



Source : Alger Métropole (2000, p.58).

Figure87 La bibliothèque nationale et l'hôtel Sofitel



Figure88 Vue d'ensemble sur la zone El Hamma



Cité Djaouhara

Ilot Belhafaf

Un autre bâtiment moderne localisé sur les hauteurs de *Hydra* est issu des grands projets du GPU. Il s'agit de l'actuel siège de la SONATRACH devant affirmer la richesse et l'internationalisme de la capitale (Deluz 2001, p.95). Le Palais des Congrès à *Staouéli* (au *Club des Pins*) et l'aéroport international étaient aussi deux projets qui vont dans le même sens.

Le GPU a aussi recommandé la réhabilitation des quartiers contenant les grands ensembles collectifs¹⁹⁸, marqués par une dégradation de l'environnement bâti. Il s'agissait des grands ensembles construits entre les années 40 et 80. Ces sites¹⁹⁹ ont fait l'objet d'actions de réhabilitation²⁰⁰. Mais selon Benameur (2010, p.123), leur caractère purement résidentiel, l'absence des équipements et des commerces, a limité l'implication des habitants et leur contribution participative à la rénovation de ces espaces, d'autant que les autorités manquaient d'expérience et de volonté en la matière.

Le GPU fixait comme objectif général l'aménagement²⁰¹ et l'assainissement de l'espace public. Plusieurs actions emblématiques ont été entreprises comme le ravalement des façades (Alger la blanche) ou la rénovation des voûtes conçues par Chassériau²⁰² et le développement du commerce de luxe sur le front de mer. Les actions de restauration du sous-sol de la place des Martyres, place devant accueillir un musée de l'automobile et de la mécanique, et de rénovation²⁰³ des principales salles de cinéma ont été engagées en application du GPU.

¹⁹⁸ Par la mise en place d'une charte d'habitat et d'un règlement urbanistique et sanitaire de la métropole algéroise.

¹⁹⁹ 20 sites dont 9 étaient en état très dégradé.

²⁰⁰ Le GPU s'est limité à aménager les terrains de jeux dans les cités, à lister les problèmes urgents comme la salubrité, la sécurité, l'hygiène et le confort sanitaire, le réaménagement des espaces communs et le traitement des façades.

²⁰¹ Par l'entretien des routes et des espaces verts mais ceci n'a pas empêché les pratiques informelles dans les espaces publics : les rues étaient squattées pour le stationnement, les kiosques et les commerces étaient installés anarchiquement sans autorisation ni respect des règles urbanistiques (Attar 2009, p.90).

²⁰² L'ingénieur s'était inspiré des docks de Londres.

²⁰³ Sur ce sujet, après les années de peur et d'insécurité, des films ont été distribués en Algérie, ont été projetés pour les jeunes dans la salle de cinéma de *Riad El Fateh*, : Titanic, Astérix.

Figure 89 La rénovation du carrefour du millénaire : les voûtes du front de mer



Source : (Mezoued 2015, p.104).

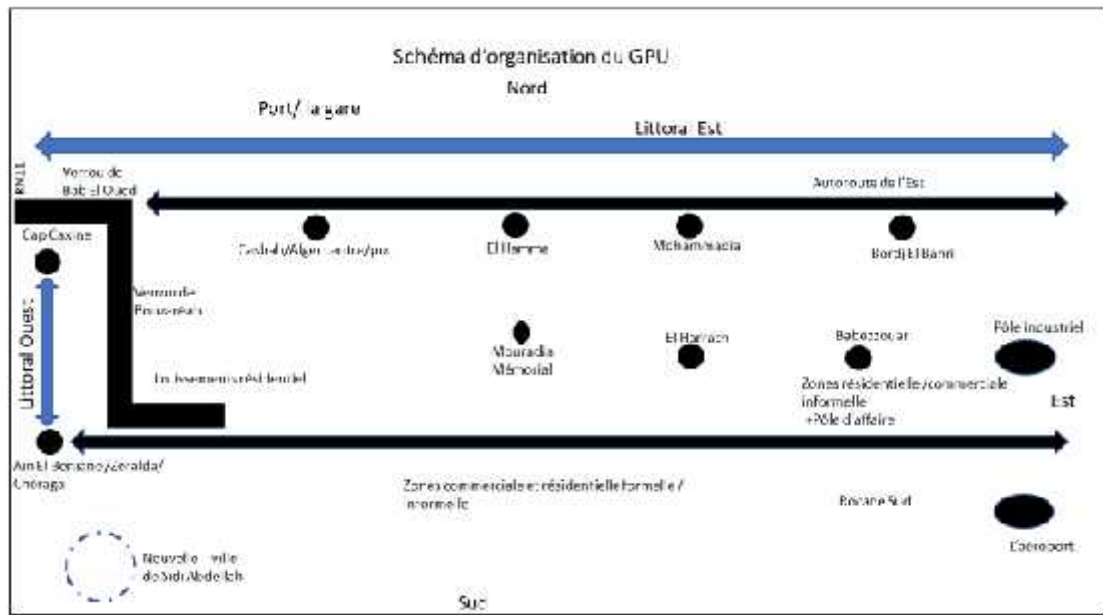


Source : (Deluz 2001, p.69).

La question environnementale a constitué un volet important dans des documents élaborés par le GPU. Des ceintures vertes ont été proposées pour la ville d'Alger pour freiner l'urbanisation anarchique, limiter la croissance urbaine, réduire la pollution et préserver l'agriculture périurbaine²⁰⁴ (Attar 2009, p.87 et p.237). Des efforts ont été réalisés, en particulier pour l'aménagement paysager de la rocade Sud.

²⁰⁴ Par la réhabilitation des petites exploitations agricoles appelés « *les Haouchs* » et la sauvegarde des traces agricoles de la périphérie d'Alger.

Figure 90 Schéma d'organisation par le GPU



Le GPU n'a pas amélioré de manière significative la situation du transport et des déplacements dans la ville d'Alger (voir figure N°91). Dès lors, des opérations ponctuelles et partielles, en matière d'aménagement de la voirie ont marqué les actions du GPU. La planification du transport n'était pas engagée dans une échelle métropolitaine comme c'était indiqué au début. Les travaux entrepris étaient (Baouni 2001, p.302) :

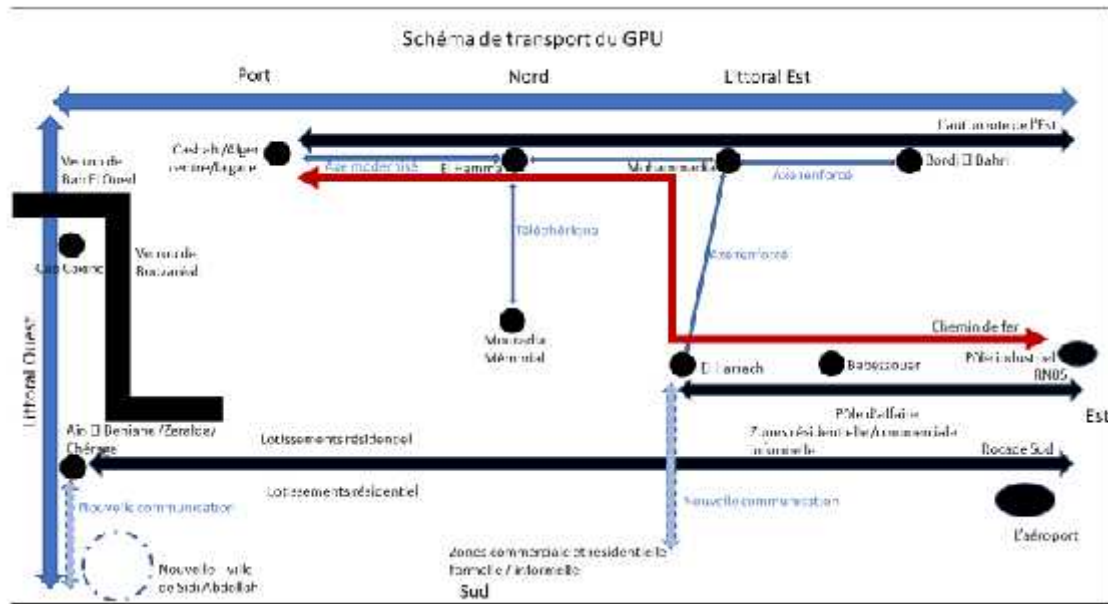
- L'aménagement d'un carrefour à *Ben Aknoun* pour faciliter la continuité avec la rocade Sud et la desserte vers les hauteurs de l'Ouest.
- Le nouveau carrefour de *Bir Mourad Rais*, qui a amplifié le problème de fluidité du trafic vers le Sud.

D'après T. Baouni (2001), les stations urbaines ETUSA importantes qui relient le centre-ville à l'Est ont été supprimées : la *Grande Poste* et *Place 1^{er} Mai*, causant d'énormes problèmes comme le danger et la congestion du trafic sur la route ALN²⁰⁵.

Un nouveau mode de transport a été intégré et adapté au relief accidenté : le téléphérique afin de désengorger les quartiers en hauteur. Le retard accumulé pour l'achèvement du projet du Métro et la croissance de la mobilité ont incité les autorités à prendre la décision de doter la capitale d'un Tramway (Berchache 2014, p.174).

²⁰⁵ Les usagers du bus s'arrêtaient sur les abords de l'ALN au niveau de *Bab ezzeouar* et *Belouizdad (El Hamma)* pour rejoindre le centre-ville.

Figure 91 Schéma de transport défini par le GPU



Finalement, le plan du GPU était voué à l'échec à cause de sa courte durée. Il s'est arrêté en fait à sa deuxième phase en 2001 et ses ambitions étaient hors d'atteinte au regard de ses moyens d'action. Pour E. Azzag.B (2000), ce plan décidé dans la précipitation n'était en réalité ni un instrument d'urbanisme, ni même un plan²⁰⁶. Les projets des années 90 étaient soumis aux aléas politiques, aux décisions du moment et aux exigences du pouvoir (Berchache 2011, p.94).

Bien que le GPU ait abordé l'idée d'un espace métropolitain, ses actions sont restées limitées aux périmètres urbains contraints à une hiérarchie de gestion, allant du Gouvernorat jusqu'à l'arrondissement urbain (Attar 2009, p.90). Cette nouvelle réforme territoriale et administrative voulait rapprocher l'administration des administrés (Dris, 2013), mais elle est restée soumise à une inadéquation entre le territoire administratif et l'espace économique. Le GPU a accentué l'enclavement central de l'espace économique en limitant son extension, alors qu'à l'inverse il a fragmenté le territoire administratif en accentuant son extension.

La politique foncière a répondu aux besoins de la population en matière d'habitat individuel et d'équipements de proximité commerciale surtout, mais au détriment de la cohérence de l'agglomération algéroise. Le GPU a renforcé la spécialisation de nouveaux pôles fonctionnels formant des agglomérations secondaires et a ainsi favorisé leur autonomie relative. Ces nouvelles localisations en fragments désarticulés ont complexifié les besoins de déplacements (voir figure N°92).

²⁰⁶ In Berchache (2014, p.174).

Figure 92 L'urbanisation de la ville d'Alger en 2000 (image satellitaire)



Source : (SafarZitoun and Talamali 2009, p.16).

2.2.4 Les PDAU révisés

Le début des années 2000 est marqué par le retour de la stabilité politique et sécuritaire après dix ans de guerre civile en Algérie. La situation financière s'est améliorée après vingt années de crise économique grâce à la hausse du prix du pétrole. Un changement politique a marqué le gouvernement par l'arrivée du président *Abdelaziz Bouteflika* en 1999 à la tête de l'État, un nouveau wali a été nommé, et la wilaya d'Alger a repris son nom, celui de « wilaya » après avoir mis fin au Gouvernorat du Grand Alger. Son découpage administratif et territorial a été maintenu mais en enlevant toute spécificité de la ville d'Alger.

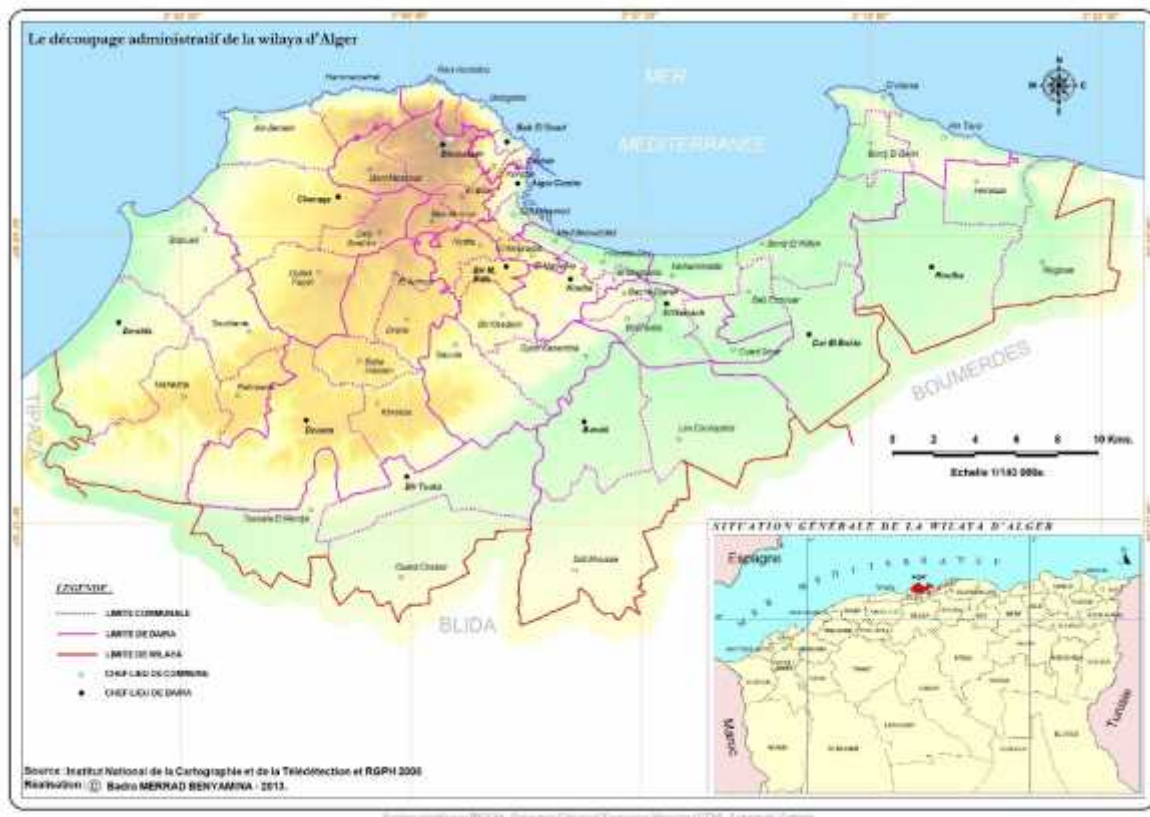
L'activité économique peut mobiliser des financements importants avec l'implication souhaités des grands groupes étrangers. Plusieurs grands projets architecturaux et urbains vont être lancés avec des enjeux fonciers (Mezoued 2015, p.97).

Après avoir mis fin au GPU, les autorités wilayales ont commencé à établir différentes révisions du PDAU et d'autres outils d'urbanisme. Selon les mêmes principes d'intervention urbaine, c'est entre un va-et-vient entre l'éclatement de la centralité et un retour à celle-ci que les interventions urbaines des PDAU ont été entreprises.

Entre 2005 et 2006, un Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) et un Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) de la Région Nord Centre ont été établis pour structurer l'aire métropolitaine de la région algéroise, puis en 2008, un Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Algéroise (SDAAM) a été élaboré. Celui-ci ²⁰⁷ devait dessiner les contours de la future métropole, fixer ses objectifs à atteindre et définir les conditions de sa mise en œuvre.

Deux révisions du PDAU ont été établies, la première en 2000 et la deuxième en 2007. L'ensemble des communes définies dans le PDAU de 1995 a été intégré à la wilaya d'Alger. Ces communes sont-elles mêmes dotées d'un PDAU communal ou intercommunal (voir figure N°93).

Figure 93 Le découpage de la wilaya d'Alger



²⁰⁷Selon le document du SDAAM 2010, p.447.

En 2009, une autre version du PDAU a été élaborée dont le nouveau scénario urbain envisageait de passer de la vision « plan » des projets à la celle « du projet urbain » (Attar, 2009, p.150). L'approche était encore à un stade d'expérimentation en Algérie. La gestion urbaine devrait combiner les outils à différents niveaux, en emboitant les échelles spatiales et temporelles. La concertation et la participation de la population devaient permettre de définir les projets de ce nouvel urbanisme.

Deux options fondaient cette deuxième version du PDAU (Attar 2009, p.150) :

- Une option internationale et interrégionale fondée sur les grandes infrastructures de transport : les routes, les autoroutes, le rail, le port, l'aéroport avec le maintien des projets des nouvelles villes : *Bouinana*, *Boughezoul* et aussi *Sidi Abdellah*. Ce sont des projets qui s'intègrent à une politique d'aménagement du territoire de niveau national.
- Une option d'action urbaine interne à l'espace métropolitain, en définissant des projets d'agglomération, requalification et nouvelles centralités.

Concrètement, il s'agissait surtout de réaliser les anciens projets du PDAU et du GPU en fonction des disponibilités foncières. Il en ressortait, dans ces révisions du PDAU une volonté de caser des opportunités de localisation, permettant l'achèvement de ces programmes (SafarZitoun and Talamali 2009, p.36), surtout localisés dans la plaine du *Sabel*, en constituant des semi-urbains pour partie aléatoire, en comblant et densifiant les vides existants. Ce sont les communes qui se trouvaient sur les franges périphériques au Sud-Est et au Sud -Ouest qui ont connu la plus grande augmentation de ces nouvelles zones d'habitats et des activités dispersées. Ces nouvelles petites villes se sont développées sans rapport effectif avec les infrastructures routières et étaient mal desservies par les transports en commun. Seule la rocade Sud (*Dar El Beida -Ben Akenoun*), conçue initialement comme barrière à l'urbanisation, distribuait désormais les trafics vers cette nouvelle couronne périphérique.

Le tissu urbain d'Alger s'est élargi et étendu en progressant²⁰⁸ à partir des centralités urbaines localisées sur la baie, et une autre urbanisation a commencé à se former progressivement autour des nœuds et des rocades périphériques (E Berezowska-Azzag et al. 2015, p.11). Une des conséquences a été l'extension à la fois de la partie agglomérée ainsi que la partie périurbaine sur les zones agricoles (voir figure N°94).

²⁰⁸Selon le document de l'O.N. S : Armature urbaine, (2011) et le RGPH 2008.

Figure 94 L'agglomération d'Alger en 2008



Des différents projets urbains ont été intégrés dans le PDAU (voir figure N°95) :

Figure 95 La localisation des plus importants projets selon le PDAU révisé



- Le projet urbain « *d'Alger Medina* » situé sur la baie, dans la localité de *Mohammedia* circonscription *d'El-Harrach*, occupe une assiette foncière de 75 ha acquise en concession par *Dahl*²⁰⁹. Le projet développe différents thèmes : hôtelleries, services tertiaires, un parc aquatique, des appartements et un port de plaisance « *Marina Bey* ». Les pôles d'affaires, de loisirs et de culture regroupent des équipements pour promouvoir le développement économique, l'accroissement de la compétitivité, l'innovation et transfert des technologies. C'est une première réalisation de grande envergure effectuée exclusivement par des investisseurs nationaux (Attar 2009, p.175).
- Le projet *Alger Medina* a vu déjà la réalisation de l'hôtel Hilton. Plusieurs tours d'affaires modernes, un centre de conférences et enfin un hypermarché ARDIS (offrant 700 emplois) a été construit avec un parc aquatique *Bab Arroudj*. A faible distance, dans la commune *d'Hussein Dey*, c'était le centre "*Carrefour*"²¹⁰ qui a été programmé.
- Un grand pôle d'affaires localisé à *Bab ez Zouar* accueille des sièges d'entreprises nationales et internationales, des hôtels... avec un centre commercial et de loisirs à l'échelle nationale « *Bab ez Zouar* » est intégré dans ce pôle. Le centre de *Bab ez Zouar* a été la première expérience d'une grande surface et a constitué l'espace de détente pour la population d'Alger.
- A l'Ouest, dans la commune de *Cheraga* un centre d'affaires et commercial appelé *El Kods*²¹¹ a été réalisé ainsi que la résidence des artistes située à *Zéralda* et l'installation du ministère de l'Energie et des Mines dans la commune *El Biar*.

Deux pôles verts ont été aménagés sur les deux extrémités de la rocade Sud. A l'Ouest le parc *Dounia* à *Dely Ibrahim* et à l'Est le réaménagement de la décharge *d'Oued Smar* en parc urbain doivent devenir des lieux de fortes fréquentations de la population algérienne, associés à des appartements de haut standing.

Parmi les projets phares annoncés par le président de la république et son ministre des affaires religieuses, se trouve la grande mosquée d'Alger, dans la commune de *Mohammedia* sur la baie d'Alger, en voie d'achèvement. Un projet qui semble tirer ses origines des anciennes propositions

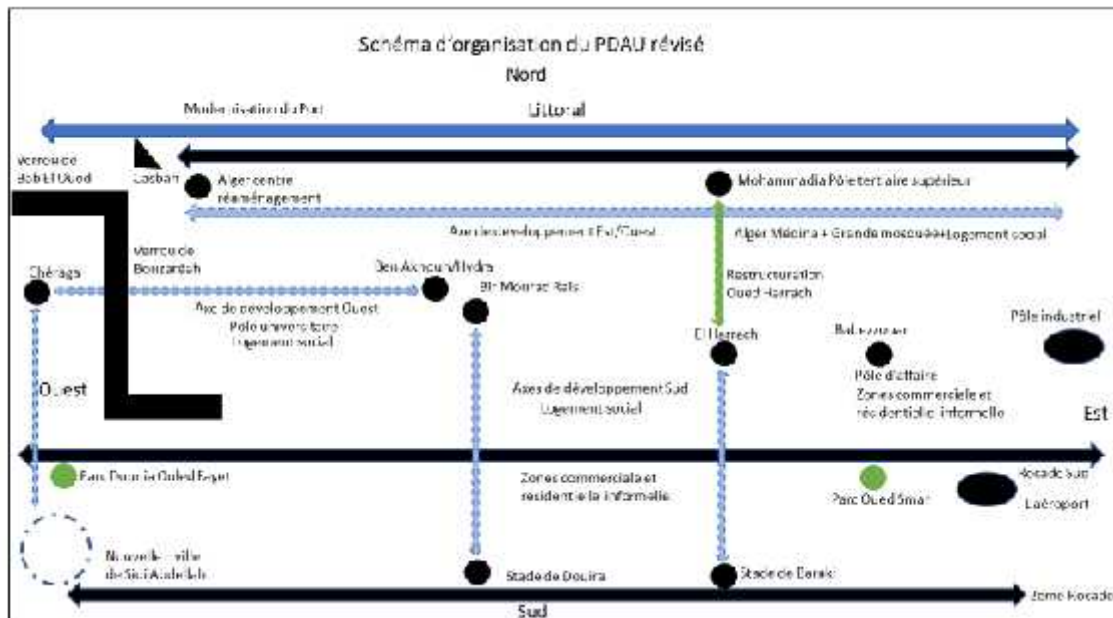
²⁰⁹ Le Spa DAHLI est une société privée qui est active dans le secteur de l'immobilier, de l'hôtellerie et des loisirs, il se compose de l'hôtel HILTON dont le patron est A. Rahim.

²¹⁰ Une coopération entre le groupe français et la filiale d'Arcofina spécialisée dans la grande distribution a ouvert en janvier 2006 cette grande surface qui a fermé quelque temps après.

²¹¹ Le nom de ce centre rappelle celui de la mosquée *El Kods* en *Palestine* en raison de sa coupole dorée.

du POG, conçu et dessiné par Oscar Niemeyer dans le POG, la Mosquée sur l'eau (Sidi-Boumedine 2018, p.21) (voir figure N°96).

Figure 96 Schéma d'organisation par le PDAU révisé



Le PDAU a renforcé l'axe littoral depuis le centre en reprenant les projets du Métro et en prévoyant la construction du Tramway. L'Est doit être ainsi mieux desservi : la ligne du Métro devrait atteindre l'aéroport et le tramway continuer après *Bab Ez-Zouar* jusqu'à Rouiba. Il prévoyait aussi la rénovation des lignes téléphériques existantes reliant les sites touristiques (Mémorial *Makham El Shabid*, Palais de la Culture, Notre Dame d'Afrique).

Enfin, le PDAU préconisait la modernisation du réseau de transport de chemin de fer (RER) de la région algéroise par l'électrification et le dédoublement des voies, et l'extension de ce réseau vers le Sud-Ouest pour desservir la nouvelle ville de *Sidi Abdellah*. Une connexion a été prévue par une navette entre la gare de *Dar El Beida* et l'aéroport international *Houari Boumediene*.

Le principal projet concernant le réseau autoroutier était la construction d'une deuxième rocade de contournement d'Alger au Sud.

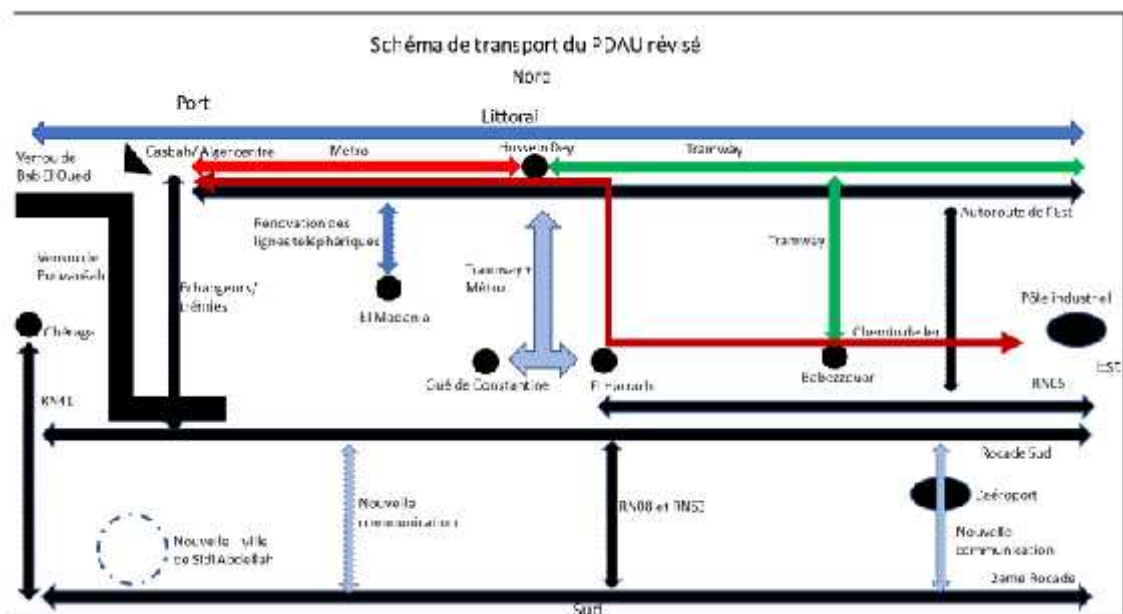
Ces projets d'infrastructures devaient permettre une amélioration de l'accessibilité des nouvelles agglomérations apparues (voir figure N°97). Parallèlement, l'Etat a élaboré une nouvelle politique pour répondre en urgence à la demande croissante de logements. Pour répondre à ces besoins aggravés par les effets des catastrophes naturelles (les inondations de *Bab El-Oued* de

2001 et le séisme de *Boumerdes* de 2003), l'Etat a mis en place un Plan Local de l'Habitat "(PLH) 2000-2003. Il a été doublé par la suite, un autre programme d'un million de logements a été fixé par le président de la République, pour lequel un appel à la participation des entreprises privées de construction a été fait.

Toutefois, le processus de localisation de ces programmes du logement a obéi encore une fois à d'anciens réflexes de programmations dirigistes. L'Est est resté la cité dortoir de l'agglomération d'Alger, devant accueillir la plus forte croissance des couches populaires, en fonction des disponibilités foncières. Le PDAU n'avait pas prévu, de manière systématique, l'accompagnement de ces logements par des équipements nécessaires et du commerce de proximité. Or, la plupart de ces cités AADL sont peu desservies par les transports en commun en particulier le Tramway et le chemin de fer et sont de ce fait dépendantes des axes routiers et autoroutiers, mis à part la cité AADL du quartier *Mokhtar Zerhouni*, appelée aussi « *les Bananiers*²¹² ».

Si des progrès ont été faits pour la construction des logements, il restait encore des dysfonctionnements importants de l'agglomération, en raison de la faible intermodalité des infrastructures de transport.

Figure 97 Schéma de transport défini par le PDAU révisé



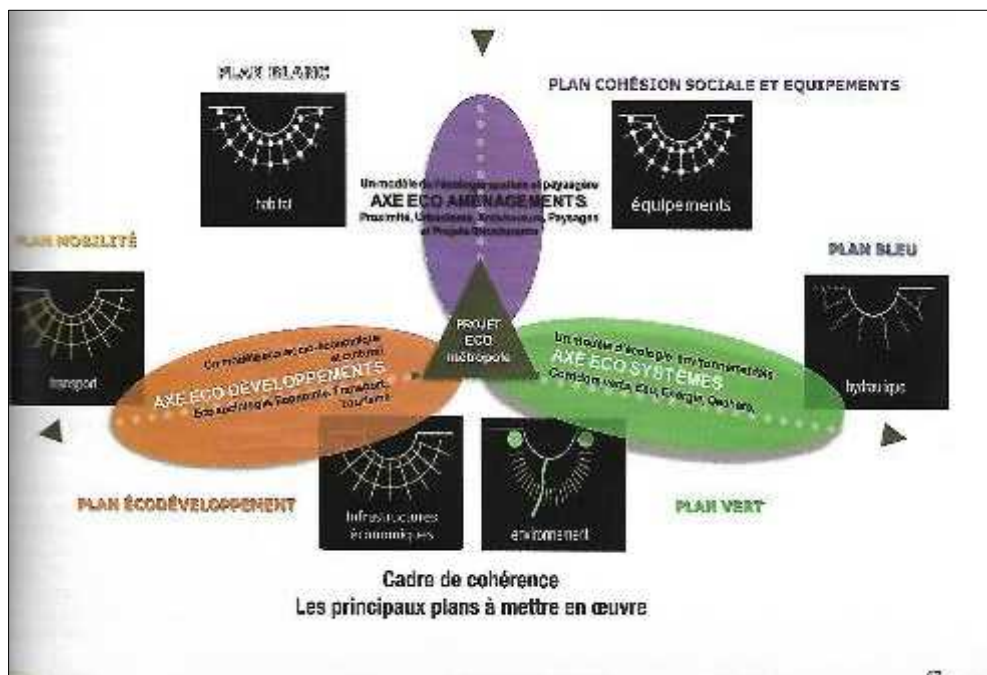
²¹²En raison des anciennes plantations de bananes.

2.2.5 Un nouveau Plan Stratégique

Entre 2011 et 2015, dans le cadre du cinquantenaire de l'indépendance, une version complémentaire du PDAU a été effectuée donnant une nouvelle approche à l'action urbaine. Entre innovation et continuité, la Direction de l'Urbanisme a lancé en 2010 deux études sous la responsabilité de la wilaya et de son consultant en urbanisme *Amine Benaïssa* et supervisées par le Comité de pilotage « ad hoc ». Les projets qui en ont émergé ont été marqués par l'intervention des autorités politiques de plus haut niveau.

Dans le cadre d'une nouvelle « Eco-métropole », l'urbanisme algérois devait être encore marqué par les grands programmes présidentiels. Les projets se décomposaient selon deux plans ; le premier concerne Le *Plan d'Aménagement et de Développement de la Baie d'Alger de Cap Caxine à Cap Matifou*. Il a pour but de valoriser la façade maritime, de proposer la trame verte le long des plages, mais surtout développer des pôles d'excellence autour du port. Le second, *le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la wilaya d'Alger (PDAU)* insiste sur la nécessité d'un macro-maillage sur l'ensemble du territoire qui reprend les préconisations des plans précédents (image d'Alger, développement tertiaire, équilibre écologique, ou cohésion sociale) (voir figure N°98).

Figure98 Les six plans thématiques de la cohérence urbaine



Source : Vies de villes (2012, p.47).

Le Plan mobilité doit retenir l'attention. Il envisage de faire d'Alger, une ville des mobilités et des proximités. La circulation et les déplacements doivent être aisés et fluides par un macro maillage. Des efforts significatifs doivent être faits en matière d'infrastructure et des modes de transport : dédoublement du réseau routier, promotion du transport en commun (bus, tram, métro, train), réalisation des parkings et leurs positionnements stratégiques.

Figure99 Le macro-maillage



Pour réaliser ces projets, le PDAU a défini quatre (4) échéances à court, moyen et long terme (Vies de villes, 2012, p.191-197) :

- 1) **L'étape 2012-2016** : à l'occasion du cinquantenaire de l'indépendance de la ville d'Alger, l'Etat a opté pour : la structuration, l'embellissement de la ville, la reconquête du front de mer et de la baie, ces actions sont déjà entamées. Aussi, il a été décidé de réhabiliter le centre historique, d'intervenir sur la structure verte, le trait de la périphérie, le plan lumière et le macro-maillage du système de transport en commun.
- 2) **L'étape 2017-2021** : sera marquée par le processus de délocalisation du port et l'aménagement de la baie, la reconversion de certaines friches industrielles, les zones d'aménagement transversales, structurer la rocade Sud comme boulevard urbain par le tram train, aménager les agri-parcs et enfin la restructuration de la périphérie. Alger sera la ville cosmopolite.

- 3) **L'étape 2022-2026** : la dernière couronne périphérique sera structurée. On poursuit l'aménagement de la baie d'Alger, les transversales périphériques et les espaces autour du tram-train seront aménagés, l'axe logistique de la deuxième rocade sera consolidé. Alger sera l'éco métropole Méditerranéenne.
- 4) **L'étape 2027-2031** : la fin de l'aménagement de la baie, l'extension d'Alger à l'Est, le parachèvement du macro-maillage en transport de masse, le renforcement de l'axe logistique. Alger sera consolidée comme ville-monde.

Actuellement, la première phase du PDAU (2012-2016) est achevée et la deuxième entamée.

La révision de la dernière version du PDAU a abouti à la réalisation de grands projets à l'échelle régionale, nationale et internationale. Le macro-maillage territorial a visé, comme on l'a expliqué plus haut la projection de plusieurs centralités, soit par des interventions urbaines dans des tissus centraux existants, soit en recherchant à les implanter sur du nouveau foncier. Aujourd'hui, le PDAU a cherché le long de la baie et sur une étroite bande littorale sur la rocade Sud, entre cette dernière et la deuxième rocade, des assiettes foncières pour recevoir une nouvelle urbanisation et de grands projets urbains (voir figure N°100).

Figure 100 La localisation des plus importants projets réalisés avec le Plan Stratégique



La recomposition du système de transport est une première étape de restructuration de l'agglomération d'Alger. Les projets d'infrastructures de communication et de transport font partie des projets de l'urbanisme présidentiel (voir figures N°101 et 102).

Plusieurs lignes de Métro, de Tramway et de téléphérique ont été inaugurées et mises en service ces dernières années. Les premières lignes sont concentrées dans l'hyper centre et dans un corridor qui longe la baie Est, alors qu'une grande partie de la population habite dans la couronne Sud de l'agglomération.

Le Métro d'Alger mis en service en 2015, parcourt 18.5 km pour 19 stations et relie le centre d'Alger à *Bab el Oued* à la *place des Martyres* faisant de cette dernière une station musée²¹³ jusqu'au centre d'*El Harrach* et puis *Gué de Constantine*. Il s'adresse surtout à une population aisée et lui permet d'atteindre facilement l'hyper centre. Il est prévu de lui faire atteindre l'aéroport.

Le Tramway mis en service en 2011, dessert les premières zones résidentielles de la périphérie Est sur un trajet de 16.2 Km pour 28 stations, partant d'*Hussein Dey* jusqu'à *Bab el Bhar* puis s'oriente vers *Bordj El Kiffan*. Toutefois, il ne dessert ni l'université, ni le nouveau pôle d'affaires, ni l'aéroport.

Ni le Métro, ni le Tramway ne sont connectés d'une façon cohérente à la gare ferroviaire d'*El Harrach*.

El Harrach est devenue un important nœud ferroviaire, d'où part une voie conduisant à la gare centrale, qui en est le terminus. A l'Est, une autre voie conduit vers *Constantine*, au Sud, une ligne part pour rejoindre la direction d'*Oran*, désormais, il est possible de l'emprunter pour rejoindre une ligne nouvelle conduisant à l'Ouest de l'agglomération algéroise, la ville nouvelle de *Sidi Abdellah* et les stations balnéaires de *Zeralda*.

Les futurs projets de la gare centrale ferroviaire d'*El Harrach* (à *Kourifa*, à côté du nouveau stade de *Baraki*) et celui de la gare routière à *Bir Mourad Rais* sont des mesures de structuration des déplacements dans la ville d'Alger. La localisation de ces deux gares présente des avantages pour le macro-maillage de la rocade Sud et la reconversion urbanistique du centre-ville.

²¹³ Hors des travaux de construction, un site archéologique a été découvert en-dessous de cette station qui remonte aux civilisations romaines, berbères et ottomanes), les travaux ont été retardés ce qui a nécessité une excavation des stations entièrement en souterrain.

L'aménagement des nouvelles rocade autoroutières et le parachèvement du réseau routier fondamental sont des objectifs prioritaires. Il s'agit de compléter le réseau existant et de réaliser des pénétrantes, des échangeurs et des radiales. Des projets majeurs ont été réalisés ces dernières années :

- La deuxième rocade d'Alger.
- Le Viaduc du plateau des *Annassers* vers *Makam El Shahid*.
- La pénétrante de la route nationale n°36.
- Le dédoublement de la RN°24 et la RN°36.
- La pénétrante de l'aéroport par la deuxième rocade.

La deuxième rocade d'Alger qui relie les deux couronnes périphériques est sensée structurer le tissu urbain au-delà de la première rocade Sud. Toutefois, cette voie va reproduire sans doute le scénario de la première rocade durant les années 70, cette rocade risque d'être en fait une incitation à une nouvelle urbanisation dans la *Mitidja*.

Pour favoriser un éventuel report modal, plusieurs parkings sont prévus comme étape importante du macro-maillage en transport en commun. Cinq parkings d'une capacité d'accueil de 550 à 800 places sont en cours de réalisation dans la commune d'*El Biar*, *Kouba*, *Sidi M'hamed* (sur l'avenue ALN) et *El Madania*, le parking de *Sidi Yabia* situé dans la commune *Hydra* est livré et comprend 922 places sur 7 paliers. Des aires de stationnement sont aménagées comme celui de la station multimodale des *Fusillés (Hussein Dey)*. Un autre projet unique au niveau national a été réalisé, il s'agit d'un parking intelligent ou un Smart Parking, il est situé à la place du *1er Mai* dans la commune de *Sidi M'hamed*. Toutefois pour l'instant, ils ne sont pas connectés au réseau de transport en commun (Métro et Tramway).

De grands équipements ont été réalisés dans la ville comme le campus de médecine et l'université 3 à *Ben Aknoun*, celle de droit à *Bir Mourad Rais (Said Hamdine)*, la promenade *Sablette* sur la baie d'Alger, le palais du congrès multifonctionnel au *Club des Pins*, l'Opéra d'Alger à *Ouled Fayet*. Ces projets modernes qui supportent une grande fréquentation n'ont pas été intégrés au réseau du transport en commun sur site propre. Les routes et les autoroutes restent les seules possibilités pour y accéder.

Finalement, malgré une volonté émise d'introduire des changements, le PDAU n'a pas rompu avec la démarche bureaucratique, autoritaire et peu soucieuse du contexte local (Attar 2009, p.174). Les choix politiques sont restés centrés sur des projets de prestige localisés essentiellement sur le littoral. D'ailleurs, la disponibilité du foncier a déterminé pour l'essentiel le choix de localisation.

A une échelle plus fine, la continuité du tissu urbain en matière de formes urbaines cohérentes, les opérations de renouvellement et requalification urbaines n'ont pas fait l'objet d'une attention particulière dans le PDAU. Les principes de la localisation sont imposés par l'Etat et ont suivi une logique sectorielle ou sectorialisée, plutôt qu'une logique fédérative du projet (Sidi Boumedine 2013b, p.15). Ces équipements emblématiques et symboliques remplacent les assiettes foncières occupées auparavant par l'informel (bidonvilles, des lieux de commerce informel, terrains vagues délaissés...). Dans l'histoire de l'urbanisation de l'agglomération algéroise, le foncier qui était convoité par l'informel devient un lieu stratégique pour les projets d'Etat. Les infrastructures de transport n'ont pas été réalisées en même temps que les projets d'habitat. Les infrastructures de transport public très linéaires n'ont pas pu permettre une irrigation de l'ensemble du territoire, les insuffisances ont été comblées par recours accru à l'automobile, seule à même de répondre aux exigences des mobilités.

Il en résulte une aggravation des phénomènes d'encombrement et de congestion d'autant que la disjonction entre les espaces de résidence, de travail et de loisirs s'est accrue en raison d'une logique de construction des logements dépendants des seules disponibilités foncières. En particulier, l'urbanisation peu contrôlée entre les deux rocade Sud devient préoccupante.

Conclusion

Dès le lendemain de l'indépendance, le modèle urbain de la ville d'Alger s'est inspiré du modèle colonial dualiste. L'Etat algérien fraîchement indépendant était l'acteur principal dans la gestion de la ville, il était obligé de maintenir la stratégie urbaine précédente comme acteur administrateur et planificateur. La prise du pouvoir à Alger était renforcée par la prise des espaces stratégiques de la ville, et le schéma urbain d'installation de la population dessinait une ségrégation socio-spatiale. La répartition de la population, d'habitat et d'emploi est inégale sur l'ensemble de

l'agglomération. La mobilité urbaine commençait à apparaître ici comme un processus de désorganisation sociale et spatiale.

L'économie introvertie des années 80 confirmait une politique qui allait de pair avec le processus d'urbanisation dont le modèle de développement était jugé limité et non expérimenté (Benyoucef 2003, p.93). L'urbanisme algérois était purement symbolique et visait la matérialisation des espaces centraux stratégiques par des projets monumentaux. Les différentes options Est et Ouest n'arrivaient pas protéger les terres fertiles de la *Mitidja* et du *Sahel*, mais elles tentaient plutôt de marquer l'image de la capitale à chaque période. La succession des échecs des instruments a confirmé un urbanisme de la continuité mais dans la rupture (Mezoued 2015, p.89). La seule volonté de réussir le concept de région algéroise était assurée durant les années 70 par l'outil stratégique, le POG. Les réflexions de cet outil liaient l'aménagement local, régional et national, grâce à l'intégration du schéma de transport dans le schéma développement urbain. La ligne ferroviaire qui partait vers le Sud en passant par l'Est assurait une meilleure liaison spatiale entre les régions métropolitaines. Les zones d'habitats sociaux et celles de l'emploi étaient caractérisées par une complémentarité fonctionnelle.

Mais, l'abandon du POG avait marqué le début d'échec du projet de la métropole, et les conflits sectoriels prenaient forme au sein du pouvoir mis en place pour la gestion de l'espace urbain.

Après les années 80, la libéralisation de l'économie avait été suivie par la libéralisation de l'urbanisme. La nouvelle loi d'orientation foncière a ouvert le champ de l'urbanisme aux acteurs du secteur privé et à la société civile. La ville d'Alger est approchée cette fois-ci purement par le foncier, pour ne pas dire qu'elle est résumée à des lots de terrains. La possession d'assiette foncière était devenue le moteur de l'urbanisation anarchique tolérée. En effet, un nouveau découpage administratif de l'agglomération d'Alger s'est fait, caractérisé par une irrégularité spatiale entre les communes ou les parties géographiques de la ville, en matière du poids de population, d'habitats et d'emplois.

Le passage d'une révision d'un instrument d'urbanisme à une autre pendant 20ans a résulté le non-contrôle des règlements d'urbanisation, et le maintien du PADU initial avait renforcé la fragmentation de l'espace. Pour gérer les dysfonctionnements urbains, l'Etat tente depuis des décennies, par sa politique de construction des infrastructures routières, à relier les différentes parties de la ville. Le déplacement reste un problème central dans la vie quotidienne des algérois.

Aujourd'hui, une nouvelle vision stratégique de la ville d'Alger à l'horizon 2031 est proposée, elle est révolutionnaire par son échelle, ses objectifs, ses outils et ses acteurs. Cette vision du nouveau

PDAU dégage une volonté positive à placer la ville dans une perspective de développement économique, social et urbain. Ce plan a présenté de grands projets urbains qui structureront la ville à différentes échelles, des communes algéroises sont désignées pour assurer la cohésion urbaine. Mezoued (2015) a qualifié ce nouvel urbanisme de présidentiel.

Les cinq plans thématiques (plan vert, bleu, blanc, mobilité économie et cohésion sociale) et le maillage structurel autour de la baie qualifieront la métropole au rang international. L'ambition d'une nouvelle image de la capitale algérienne est dans l'amélioration du cadre de vie des citoyens.

Mais durant la première étape du plan stratégique, les différents projets emblématiques sont localisés selon la disponibilité du foncier, ainsi les espaces centraux denses et le long de la baie ont été choisis pour cette nouvelle localisation. La rareté du foncier dans l'agglomération d'Alger est une problématique qui favorise les actions sectorielles et ponctuelles.

La ville se produit par extension continue du logement et d'activités sur les couronnes périphériques, en logeant les autoroutes et les nouvelles rocade. L'espace périphérique agricole réorganise l'aire métropolitaine par le principe du zoning résidentiel. L'organisation par pôle spécialisé caractérise la ville étalée d'Alger.

Le nouveau PDAU a été caractérisé par le niveau de service élevé des infrastructures routières (Bakour 2016, p.119). Les nouvelles agglomérations qui formaient des sous centres se trouvaient proches par ces nouvelles infrastructures routières et autoroutières (Baouni 2001, p.171). Tous les nouveaux branchements, les rocades, les pénétrantes, les voies express et surtout la disponibilité du foncier ont stimulé de nouvelles tendances de localisation et l'émergence de nouveaux pôles.

En comparant les différentes révisions du PDAU, on remarque que les nouvelles interventions urbaines sont soit à l'intérieur des tissus existants, en récupérant les sites des bidonvilles et les terrains délaissés, soit en cherchant des terrains libres en périphérie, qui se situent parfois dans la campagne proche à grand potentiel agricole. On recherche d'une part, un éclatement de la centralité marquée par la localisation de l'habitat collectif étatique et les lotissements privés (résidentiels et commerciaux) sur la périphérie, et d'autre part, on revient à la centralité marquée par la localisation des grands projets urbains sur la baie et la reconquête du centre historique.

Chapitre 3. La dynamique de la population et les éléments du peuplement

Introduction

L'évolution de la population algéroise et les éléments de sa répartition sur l'espace urbain ont influencé la croissance spatiale de la ville d'Alger, depuis l'indépendance jusqu'à nos jours. Les différentes phases avaient suscité un peuplement et des modes de distribution de population particuliers.

Avant 1830, l'histoire du peuplement de la ville d'Alger correspondait à l'immigration et à la succession des différentes cultures. La répartition de la population était guidée par les éléments naturels : la topographie, la présence des sources d'eau et le climat (les vents). L'origine des immigrants était un deuxième élément de fixation des habitants. Les Ottomans avaient peuplé la Médina traditionnelle, les autres populations arabes, berbères ou juives occupaient des quartiers différents. Le statut social et le travail qu'exerçaient les habitants de la vieille ville étaient aussi des critères de répartition de la population. Les quartiers populaires se distinguaient de ceux des riches corsaires.

Pendant la colonisation, l'Alger française était organisée en fonction des impératifs coloniaux. Les fonctions militaires, politiques, économiques et sociales ont eu des répercussions sur le peuplement de la ville. La ségrégation ethnique avait notamment caractérisé l'espace urbain par la différence de distribution entre les populations, européenne et indigène²¹⁴. La population algérienne pauvre était refoulée dans la vieille ville, la Casbah. Le nouveau centre-ville et les hauteurs qui surplombent la mer étaient destinés aux européens, les hauteurs difficilement accessibles étaient occupées par les travailleurs de l'industrie, les Algérois et les Européens plus pauvres et les nouveaux migrants.

Après l'indépendance, deux périodes ont marqué le peuplement de la ville d'Alger. Avant les années 80, avec le régime socialiste qui avait fait de l'exode rural le facteur d'alimentation de la ville, la capitale algéroise a connu alors la plus grande explosion démographique. Cet important

²¹⁴ Selon Lespes (1925, p.496) l'appellation « les indigènes » était la population non européenne d'origine qui habitait Alger avant l'arrivée des français.

afflux de la population rurale a beaucoup plus marqué Alger que les autres villes, produisant de grands bidonvilles dans la capitale. Après les années 80, la crise économique, la pénurie et la situation sécuritaire des années 90 ont conduit la capitale à être le lieu de refuge le plus sûr de l'Algérie. Une migration de la population provenant des villes limitrophes a modifié la distribution, un mouvement intense de l'agglomération provoqué par une grande mobilité résidentielle.

Aujourd'hui, la croissance économique et le développement de la plupart des secteurs attirent de plus en plus une nouvelle population. Le peuplement administré de la ville d'Alger est caractérisé par le relogement par l'Etat d'une bonne partie de la population dans les zones périphériques. L'urbanisation par le privé participe pour une grande part au mode de peuplement légal ou non, entre des bidonvilles et la construction d'habitats individuels. L'intégration de l'emploi et des pratiques commerciales dans le même espace, nécessitent une plus grande et nouvelle forme de peuplement.

3.1 La population avant 1830, un peuplement par l'immigration commerciale

« Alger était en 1830 une ville déchue et dépeuplée, alors qu'au XVII^e siècle les succès de la course lui avaient donné l'abondance des biens et celle des hommes » (Lespes 1925, p.124).

L'histoire du peuplement de la ville d'Alger était marquée par celle de l'immigration. Alger faisait partie des villes côtières qui n'avaient pas une grande importance. Les dynasties qui ont précédé les Turcs ne s'intéressaient qu'à l'intérieur du pays où se dessinaient les routes de l'or saharien. La population restait rurale et terrienne (Amireche and Côte 2007, p.74).

Les civilisations des Phéniciens, des Carthaginois, des Romains étaient modestes en chiffre, car l'occupation de la ville n'était pas liée aux pratiques commerciales, mais plutôt coloniales, basées essentiellement sur les exploitations agricoles du littoral (Amireche and Côte 2007, p.74). Après la fondation du camp militaire, des axes, des voies carrossables, des murailles de défense et le forum, viendra la fondation de la cité avec ses fonctions politiques, sociales, économiques et religieuses. La ville habitée était une ville-camp (Amireche and Côte 2007, p.74).

Lespes (1925, p.128) expliquait que les occupants constitués par les Phéniciens puis par les Romains à l'Ouest de la baie, s'étaient réunis avec les habitants qui résidaient à l'Est (*Cap Matifou*) pour former un groupe et une agglomération d'une certaine importance. Les deux colonies avaient besoin de compléter naturellement leurs défenses, mais moins leurs activités au port. Selon les plus anciennes sources, la ville aurait compté environ 20 000 habitants. Ce nombre aurait plutôt triplé avec la venue de l'empire Turc.

Pendant l'occupation des Espagnols et des Turcs, les données sur la population d'Alger sont restées peu précises, car fournies par des voyageurs ou des captifs qui comptaient par maison ou par feu (Lespes 1925, p.124). Les géographes du XIIe siècle parlaient d'une ville très peuplée et commerciale, et Haëdo²¹⁵ l'avait décrite comme une ville importante, très riche et très peuplée (Lespes 1925, p.102 et p.125).

La population était structurée en *Outhans* (tribus) à l'époque *Berbère* et turque. La première période avait favorisé la dispersion des populations dans les campagnes, et la deuxième fut plutôt marquée par un encadrement administratif des tribus (Amireche and Côte 2007, p.79).

La ville d'*EI Djezair*, s'accroissait à chaque arrivée d'une nouvelle civilisation. Elle a compté entre le XVIe et XVIIe siècle 80 000 à 100 000 habitants (Haëdo, 1998)²¹⁶. Alger la turque avait attiré un grand nombre d'immigrants, compensant les ravages des fléaux menaçants comme la famine, la sécheresse, les tremblements de terre, la peste²¹⁷ ou encore les bombardements. Un premier essai de dénombrement avait été effectué en 1580 par Haëdo qui estimait la population de la ville en quelques milliers d'unités. Il avait recensé 12 200 maisons, ce qui représentait 60 000 habitants.

La *Médina* des turcs était une ville encerclée par des remparts et dont les portes d'entrée étaient bien surveillées. La population était enserrée dans une ville compacte et concentrique de 50 ha de surface. Sa répartition était plus au moins contrôlée car l'intérêt était plutôt donné à la localisation des activités commerciales. La topographie, la forme de la ville et la présence des sources d'eau étaient les éléments principaux qui guidaient la densité du peuplement.

Selon Lespes (1925, p.165 à p.182), la population algéroise était répartie entre les différents quartiers de la ville d'une manière assez bien définie, selon son origine et ses occupations.

²¹⁵ Diego de Haëdo était captif à Alger de 1578 à 1581 et l'auteur de deux grands ouvrages historiques : *Topographie et histoire générale d'Alger et Histoire des rois d'Alger*.

²¹⁶ In Kateb (2003, p.312).

²¹⁷ Selon Haëdo, in (Lespes.p.138), la peste apparaissait à Alger tous les 10, 12 et 15 ans apportée par les navires.

La hiérarchie dans le mode d'habiter se distinguait ainsi. La population était variée (les Turcs, les Maures, les chrétiens captifs ou esclaves, les juifs d'Espagne, les musulmans arabes et berbères)²¹⁸. Ces habitants pratiquaient le commerce maritime par l'exportation, le trafic des esclaves chrétiens ou noirs et des marchandises capturées par les corsaires, la culture des jardins, les métiers artisanaux, la construction des armements et des navires...

Ces différentes populations se mélangeaient dans la basse Médina suivant une densité inégale. Ceux qui travaillaient dans les métiers nobles (bijoux, vêtements, tapisserie...) habitaient dans des maisons grandes et riches, alors que ceux qui travaillaient dans les métiers qui causaient des nuisances, bruits, odeurs, saletés s'entassaient dans des chambres en étages des maisons²¹⁹ de la Casbah. Quant aux janissaires²²⁰ célibataires, ils habitaient les casernes et la citadelle.

La Médina haute était plutôt la résidence des Maures, tandis que les maîtres d'Alger, les Reis de la *taijfa*²²¹, les gens de mer et les corsaires peuplaient la partie basse du quartier de *la Marine*. Ils s'installaient dans les palais et les résidences qui donnaient sur la mer. Les *Reis* préféraient avoir comme maisons de repos secondaires, de belles demeures construites à la campagne, hors rempart, appelées *les Fabs*²²².

D'après Amireche and Côte (2007, p.77), les deux couronnes de *Fabs* comptaient 200 palais. Les *Fabs* étaient habités par les *Deys*, mais aussi par des dignitaires, des fonctionnaires du *Beylik*, des riches commerçants et des consuls. La première couronne enveloppait l'enceinte immédiate et la deuxième lointaine couvrait la partie du *Sabel*, et s'étalait des portes de la Médina jusqu'aux abords de la plaine de la *Mitidja* (*Bouzaréah, Béni-Messous, Cantons, Zouaoua, Ain Zeboudja, Birkehadem avec Tixerrain, Bir Mourad Rais et El Biar, Kouba et Hamma*). Les *Deys* possédaient aussi plus loin, des propriétés foncières dans *les haouchs* (les fermes) du *Sabel* et de la *Mitidja*. En effet, la population turque qui tenait le pouvoir, multipliait ses lieux de résidence.

²¹⁸ On les appelait *les Berraniya* qui veut dire les étrangers formés de : *kabyles, Mozabites, Biskrits, les Laghouatis...*

²¹⁹ Selon les descriptions de Roset, il y avait des maisons à deux ou trois étages, où les chambres servaient de boutiques et de logements, il existait trois maisons qui avaient chacune quarante chambres, in Lespes, (1925, p.168).

²²⁰ Les militaires.

²²¹ Mot en arabe qui désigne un royaume musulman indépendant.

²²² Selon Amireche and Côte (2007, p.77), le mot *Fabs* arabe, signifie tout endroit habitable dans la banlieue Ottomane d'Alger.

La spécialité des commerces était aussi un autre élément qui distribuait les habitants selon leurs origines dans des rues et des souks. A titre d'exemple : les commerçants provenant de *Laghouat* (*Laghouatis*) se logeaient près du *Fondouk-Elzît* (marché de l'huile) à la basse *Casbah* où ils y épuraient l'huile apportée par *les Kabyles* (Lespes 1925, p.181). Les Turcs et les Maures n'avaient pas de quartiers particuliers. Beaucoup d'entre eux se mêlaient à la population musulmane²²³ des artisans et des marchands, qui habitaient près des rues spécialisées. Les Juifs, eux, placés dans une zone spéciale, étaient refoulés vers la périphérie, le long de l'enceinte et au voisinage des portes (le cas de la porte *Bab El Oued*). Ils occupaient la partie basse de chaque côté de la rue du grand Souk et surtout entre celui-ci et la mer. Les Juifs s'entassaient dans des maisons surpeuplées et beaucoup habitaient des caves²²⁴. Les plus riches d'entre eux possédaient des immeubles en dehors de cette zone et des maisons de campagne dans la banlieue Nord.

Les captifs ne résidaient pas à Alger, mais dans les environs de la *Mitidja* où ils étaient employés à la culture (Lespes 1925, p.126 et p.128). Au faubourg populaire de *Bab Azzoun*, on trouvait *des gourbis* qui abritaient les Arabes venus des *Douars*²²⁵. La population nègre n'avait pas de domicile fixe et vivait dans des cafés maures. A chaque destruction des faubourgs pour des raisons militaires, la population se trouvait refoulée vers l'intérieur de l'enceinte. Les Européens étaient peu nombreux (pas plus de 100 personnes), ils représentaient le personnel du consulat et celui des chancelleries.

Les *Reis Turcs* contrôlaient plus au moins l'établissement des autres populations. Ils organisaient des corporations (groupements de populations par origine) par mesure de prudence et de méfiance. Certains immigrants avaient l'autorisation de s'installer à l'intérieur de la Médina en limitant leurs opérations commerciales (Lespes 1925, p.128).

3.2 La population entre 1830-1962, un peuplement par la colonisation

L'occupation française de durée plus courte par rapport aux précédentes (les Romains, les Espagnols et les Turcs) avait eu des conséquences immédiates sur le mouvement de la population algérienne et sa répartition dans l'espace urbain. Jusqu'à 1948, la population était majoritairement rurale, quant à l'urbaine, elle, ne représentait que moins de 25 %. Ce n'est qu'à partir des

²²³ Comme *les Koulonghis* étaient les descendants d'un homme turc et une femme arabe ou berbère.

²²⁴ Roset avait noté que 12 familles habitaient dans une maison (65 personnes), in Lespes (1925, p.179).

²²⁵Le village.

premières interventions militaires dans la ville, que de nouvelles formes de peuplement sont apparues.

La Médina *d'El Djezair* était peu peuplée, elle comptait à la veille de la colonisation environ 30 000 habitants (Lespes 1925, p.493). A l'arrivée des français, la démolition de la partie basse de la Médina a permis d'ouvrir des rues et des grands axes de pénétration, nécessaires pour les besoins logistiques de l'armée, provoquant un double mouvement de population. D'une part, la colonisation se traduit par l'exode d'une partie de la population indigène, et d'autre part, par l'afflux d'immigrants européens. Le refoulement de la population indigène (un départ d'environ 10 000 musulmans) était lié à la poussée des violences, à l'occupation des maisons voisines des remparts par les immigrants européens, la concurrence du commerce européen, la dépossession brutale des immeubles (Lespes 1925, p.498). L'afflux des immigrants²²⁶ représenté par une population composite jusque-là, s'est intensifié avec l'arrivée de *Bugeaud* (en 1845). L'occupation restreinte se transforme en une conquête de l'ensemble du pays et Alger devient une base militaire. La spéculation foncière et de nouvelles constructions facilitèrent l'installation des nouveaux habitants (Lespes 1925, p.499) dont la répartition était conditionnée par les origines ethniques et sociales.

Au fur et à mesure de l'agrandissement de la ville, les différentes populations (musulmane et européenne) s'installaient entre l'ancienne ville, les arrondissements, les districts, les communes et les faubourgs. Les travaux entamés par la colonisation distinguaient bien la densité entre le territoire d'Alger et celui de *Mustapha*.

La croissance de la population de la capitale a été rapide et incontrôlée, supérieure à celle du pays. Ceci avait largement contribué à l'extension spatiale de la ville, et avait une grande part de responsabilité dans les déséquilibres de la vie quotidienne (voir tableau N°4).

Tableau 4 L'évolution de la population d'Alger

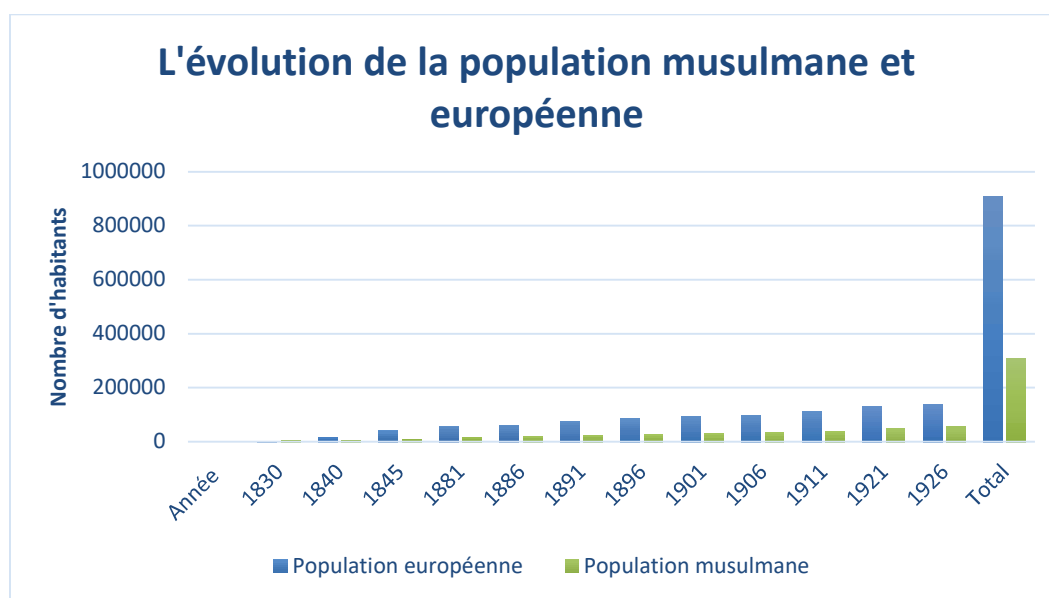
	1866	1926	1936	1950	1960
Nombre d'habitants	63 000	214 920	287 000	370 000	500 000

Source : Fourcaut (2002, p.258).

²²⁶ On note aussi les périodes de décadence (1845-1880) où la ville d'Alger avait perdu sa place comme base de ravitaillement de l'armée et sa population immigrante, au profit de la ville de l'Ouest, Oran.

L'évolution des populations européennes, et indigènes musulmanes entre la phase de 1880 à 1930 était la plus dynamique, marquée par une poussée démographique rapide et un essor économique important. Cela a correspondu aux années de la prospérité agricole, industrielle et maritime (voir le graphique N°1).

Graphique 1 La population européenne et musulmane à Alger et Mustapha



Source : Elaboré par l'auteur d'après les données de Lespes (1925, p.493 et p.517).

La population autochtone établie depuis longtemps dans la partie haute de la *Casbah* commençait à se déployer peu à peu à partir des portes d'Alger, sur les hauteurs, dans les périphéries immédiates (*Kouba, El-Biar, et Bouzaréah, les Bains Romains, Saint-Eugène, El-Biar, Hussein Dey, Belcourt, Hydra, Notre Dame d'Afrique*) et dans les nouveaux bourgs coloniaux (*El-Harrach, Bordj-El-Kiffan, Draria, Dely Ibrahim ...*) (voir tableau N°5).

Tableau 5 La répartition de la population d'Alger par arrondissement en 1948

Agglomération Algéroise	Population			Population comptée à part	Total
	Totale	Agglomérée	%		
Alger	308 321	266 165	86,33	6 889	315 210
Maison Carrée	37 601	30 911	82,21	3 594	41 195
H Dey	41 484	26 657	64,26	1 787	43 271
El Biar	23 569	12 689	53,84	1 441	25 010
Kouba	14 870	10 472	70,42	332	15 202
Saint- Eugène	21 530	10 474	48,65	561	22 091
Birmouradrais	17 009	3 534	20,78	602	17 611
Bouzaréah	8 877	2 859	32,21	426	9 303
Total	473 261	363 861	76,88	15 632	488 893

Source : (Belhai-Benazzouz 2005, p.28).

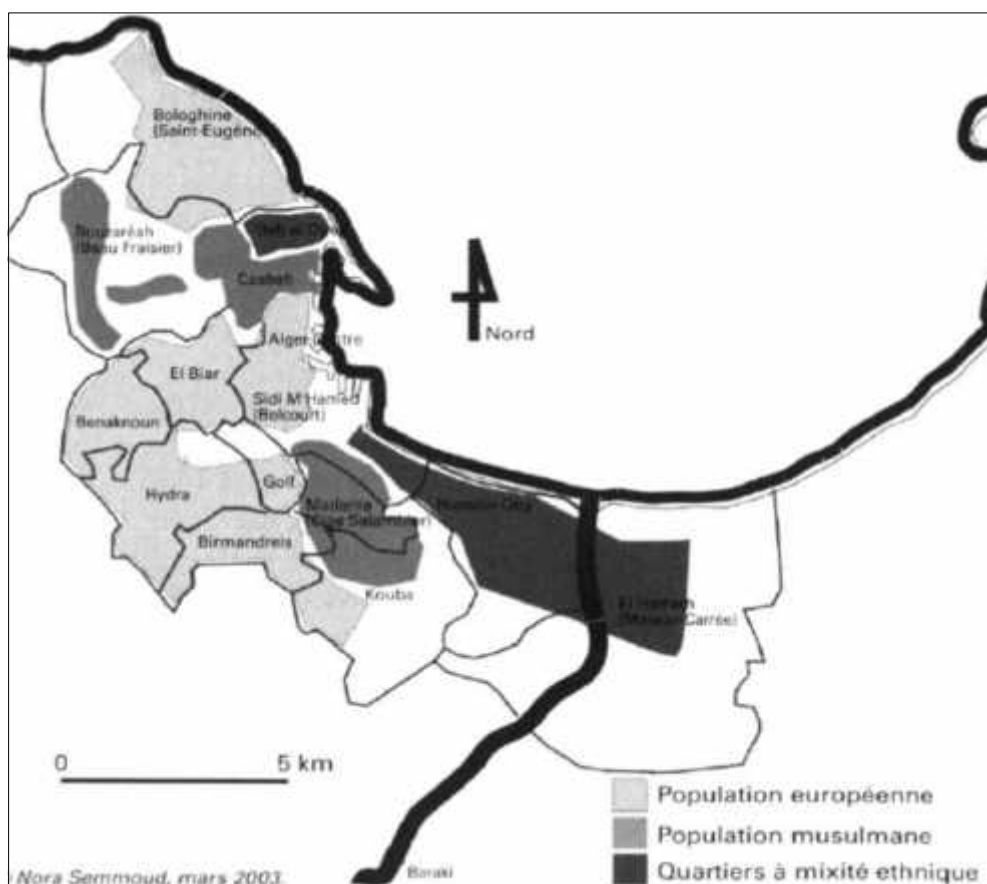
D'après Semmoud (2003, p.501) et Amireche and Côte (2007, p.75), les populations françaises et européennes d'une part, et indigènes d'autre part, étaient fortement séparées. 70% de la population européenne était répartie dans les secteurs européens, 24 % dans les secteurs mixtes et 6% dans les secteurs musulmans. Cependant, seulement 8% de la population musulmane était répartie dans les secteurs européens, 20 % dans les secteurs mixtes et 72 % dans les secteurs musulmans. De nouvelles formes d'habitats comme les lotissements, les faubourgs, les grands ensembles, les cités de recasement, les centres de regroupement, les centres de transit et les bidonvilles témoignaient cette ségrégation physique, poussant alors les limites administratives au-delà de la ville initiale.

Les musulmans qui travaillaient dans les exploitations coloniales s'installaient dans les nouveaux quartiers périphériques pauvres, formant les villages de la nouvelle extension de la ville coloniale (Belhai-Benazzouz 2005, p.28). La classe ouvrière musulmane était scindée en deux masses et répartie aux ailes de la ville européenne. Leurs logements étaient différenciés en termes de confort et se trouvaient :

- Au Nord dans la haute et basse *Casbah*, au quartier de *la Marine* dans quelques îlots vétustes du centre-ville.
- A l'Ouest dans les faubourgs ouvriers tels que *Bab El Oued* (faubourg *Climat de France* installé dans une dépression).
- A l'Est dans les faubourgs *Hussein Dey* et *El Harrach*.

La classe aisée européenne occupait dans le centre de la ville moderne les nouveaux immeubles haussmanniens et les villas coloniales. Cette classe contrôlait tous les centres vitaux : *Bab El Oued*, *Champ-de-manceuvres*, *Saint-Eugène*, *Hussein Dey*, les hauteurs (de *Mustapha* et du *Télemly*), les riches quartiers d'*El Biar* et de *Hydra*. La classe moyenne se disséminait dans presque toute la ville (voir figure N°103).

Figure 103 La répartition ethnique de la population en 1945



Source : (N. Semmoud 2003b, p.50)

L'exode rural et la crise sociale²²⁷ touchant la population musulmane, ont provoqué l'arrivée de la population non intégrée, qui habitait les bidonvilles (*les Gourbis*)²²⁸. Les plus importants bidonvilles de la période coloniale étaient : *El-Kettar, clos Salembier (El-Madania), Oued Ouchayah et El-Harrach* (Benatia F. 1979)²²⁹. Selon Jaques Chevalier ex maire d'Alger, en 1938, 4 800 personnes de la population musulmane vivaient dans les bidonvilles. En 1954, Alger comptait 109 bidonvilles qui regroupaient 40 000 à 50 000 personnes²³⁰, ce qui représentait le tiers des algériens du grand Alger (Pelletier 1955, p.280). Face à l'augmentation du nombre de ce type

²²⁷Ceci était dû aux répercussions de la deuxième guerre mondiale.

²²⁸ Sur des terrains délaissés, avec des obstacles naturels et sur les pentes.

²²⁹In Amireche and Côte (2007, p.76).

²³⁰ Selon Planche (2002, p.236), la population avait doublé en 1938 à *Bouzaréah, Hussein Dey, kouba et Bouloughine*.

d'habitat (entre 1954 et 1962), de grandes opérations de logements de la population musulmane urbaine furent lancées (Deluz, 1988)²³¹.

Selon Belhai-Benazzouz (2005, p.39), le département d'Alger coloniale est étendu sur une superficie importante²³². La commune d'Alger groupait cinq arrondissements dont la plupart étaient ruraux, mis à part ceux qui étaient localisés dans l'ancien centre²³³. Le taux de la population agglomérée y était important, densifié par l'habitat collectif. La banlieue algéroise était constituée par les communes des hauteurs²³⁴, et *El-Harrach* à l'Est qui, par sa croissance exceptionnelle comme un deuxième centre avait rejoint le Grand Alger en 1959 (voir tableau N°6).

Tableau 6 L'installation des chefs de ménages à Alger entre 1900 et 1961

	Nés à Alger	Dates d'installation des chefs de ménages à Alger		
		1900/1940	1941/1953	1953/1961
Nombre de ménages	220	87	90	143
	29,3%	11,6%	12,0%	19,1%
Nombre de personnes	1 439	630	562	958
	30,1%	13,2%	11,8%	20,0%

Source : (Belhai-Benazzouz 2005, p.37).

L'expansion de la ville d'Alger par les nouvelles périphéries, les équipements sociaux, les zones industrielles, les zones d'habitats et les cités satellites, avait attiré l'installation des ménages. L'espace le plus urbanisé était localisé dans la première couronne limitant le Grand Alger. L'urbanisation progressive sur la plaine de la *Mitidja* fut entamée au détriment des ceintures vertes et des espaces agricoles (voir figures N°104 et 105, tableau N°7).

²³¹ In Belhai-Benazzouz (2005, p.35), il a enregistré plus de 10% de hausse entre 1954 et 1960 de la population musulmane.

²³² Plus de 50 km².

²³³ *Bab-el-Oued, Casbah, Alger Centre, Mustapha Belcourt et El-Madania, Hamma,*

²³⁴ *St-Eugène, Bouzaréah, El-Biar, Kouba.*

Figure 104 La répartition de population 1960 dans la ville d'Alger

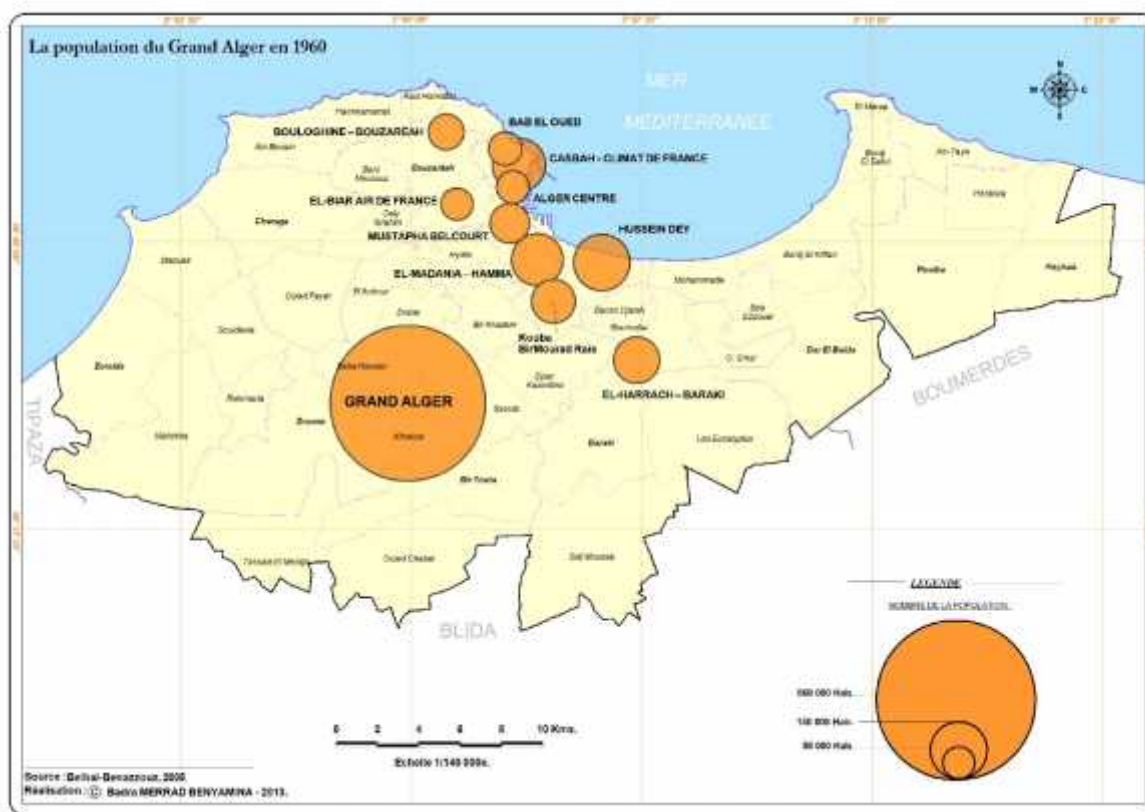
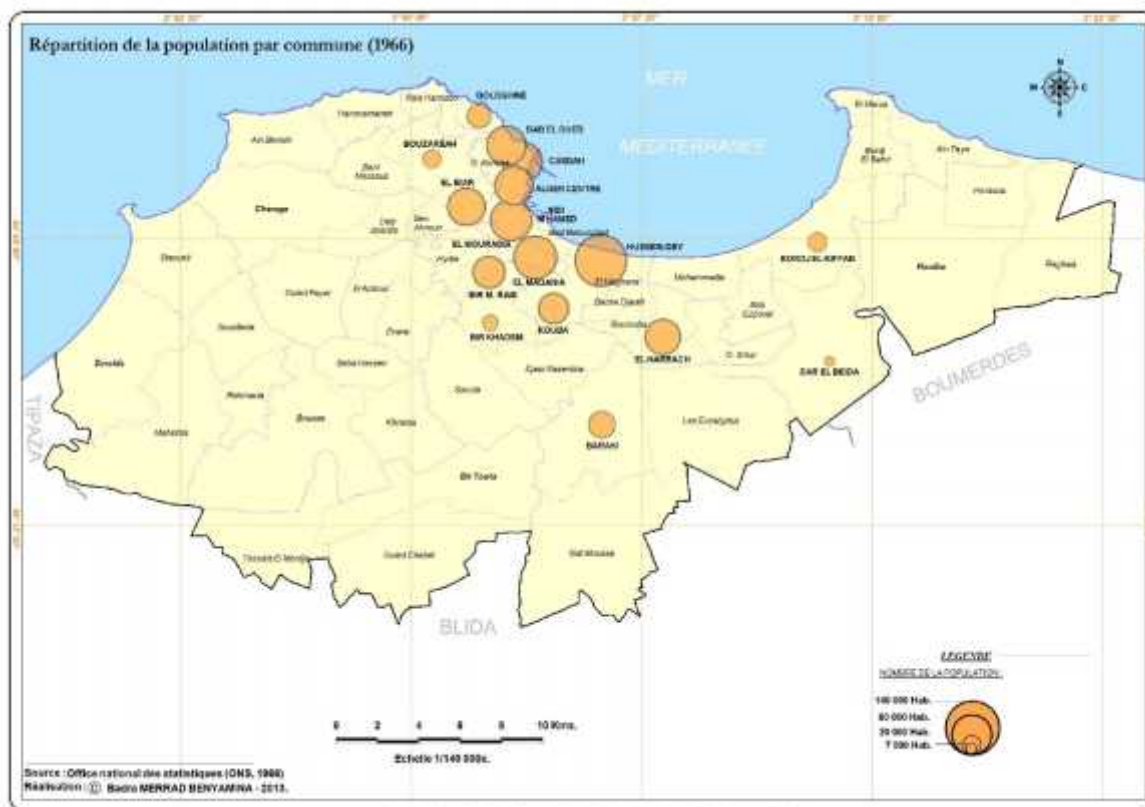


Tableau 7 L'évolution de la population d'Alger entre 1960 et 1966

	Recensement 1960	Recensement 1966
Grand Alger	722 166	944 000
Agglomération	859 975	979 916

Source :Harouche (1987, p.32) et Safar Zitoun (2009, p.37).

Figure 105 La répartition de la population entre le Grand Alger et l'agglomération



3.3 La population avant 80, un peuplement par l'exode rural

- Les recensements 1966 -1977

Après l'indépendance de l'Algérie (1962), le premier recensement effectué en 1966 a estimé le nombre d'algériens à 10,2 millions d'habitants.

Comme dans toutes les grandes métropoles, un grand nombre de la population algérienne s'est retrouvé au lendemain de l'indépendance refoulé derrière les remparts des anciennes *Médinas*, entassé dans des immeubles sociaux ou bien dans des bidonvilles. S'ajoutait à cela, trois millions des paysans venant des camps de regroupement, 400 000 détenus libérés des prisons et des camps militaires, et 400 000 enfants orphelins (Djiar 2014, p.52). Un exode rural massif avait marqué le début des années 60, les habitants des Hauts Plateaux et du Sud partaient vers la bande côtière et sur les régions de l'Atlas Tellien, ce qui avait accéléré le processus de peuplement du

littoral. Le taux d'urbanisation passe donc de 9% en 1900 à 31.4% en 1966 (Hamitou-Zaidi 2014, p.185).

Alger, capitale du pays, était devenue la ville d'espoir pour ces populations misérables à la recherche d'emplois et de logements : « *Le bled descend sur la ville [...]. Et tout ce que la ville européenne a négligé ou rejeté se trouve rapidement envahi par les néo-citadins* » (Descloîtres.R, 1961)²³⁵.

Le processus de réappropriation de la ville a été marqué d'abord par le départ de la population européenne, l'exode des pieds noirs et autres estimé à 900 000 personnes à l'échelle nationale dont 400 000 résidaient dans le Grand Alger. Les Européens ont quitté leurs appartements HLM (les cités de recasement), la population voisine des bidonvilles et celle qui venait des campagnes occupèrent alors ces logements dits « vacants » (Deluz 2001, p.50). Les biens vacants sont devenus donc les biens de l'Etat (Sahli 1993, p.57). 300 000 logements furent abandonnés et la population algéroise s'appropriera de plus de 90 000 logements vacants. Une intense mobilité géographique s'installe (Belhai-Benazzouz 2005, p.29).

L'année 1966, a été celle du premier recensement effectué dans une période charnière, entre la phase de l'urbanisation démographique et de l'urbanisation économique (CICRED 1974, p.75). Il a dénombré un total de 979 916 habitants répartis sur une superficie de 15 325 hectares. L'accroissement d'Alger indépendante a été presque deux fois plus important que celui de l'Algérie entière (CICRED 1974, p.63). La région algéroise est passée de 1,1 million d'habitants en 1954 à 1,6 million d'habitants en 1966. C'est le Grand Alger qui a connu l'accroissement le plus rapide, cette zone comptait plus de 300 000 habitants en 1954, et plus de 900 000 en 1966. La densité²³⁶ de population est passée de 3 140 ha/km² en 1954 à 5 050 ha/km² en 1966. Les nouveaux chefs de ménages installés à Alger entre 1962 et 1966 étaient plus nombreux que ceux arrivés entre 1900 et 1953 (Belhai-Benazzouz 2005, p.37).

En 1977, le nombre d'habitants est passé à 1 724 000 dont 1 336 000 résidaient dans le Grand Alger. Cet afflux de population fut accompagné par un boom démographique naturel dont le taux de croissance annuel est passé de 3,71 %, soit une augmentation de 800 000 personnes (Harouche 1987, p.32) (voir figures N°106 et 107).

²³⁵In Sahli (1993, p.56).

²³⁶ Il été remarqué une croissance naturelle rapide qui accompagnait le mouvement de la population.

Figure 106 La répartition de la population par zone

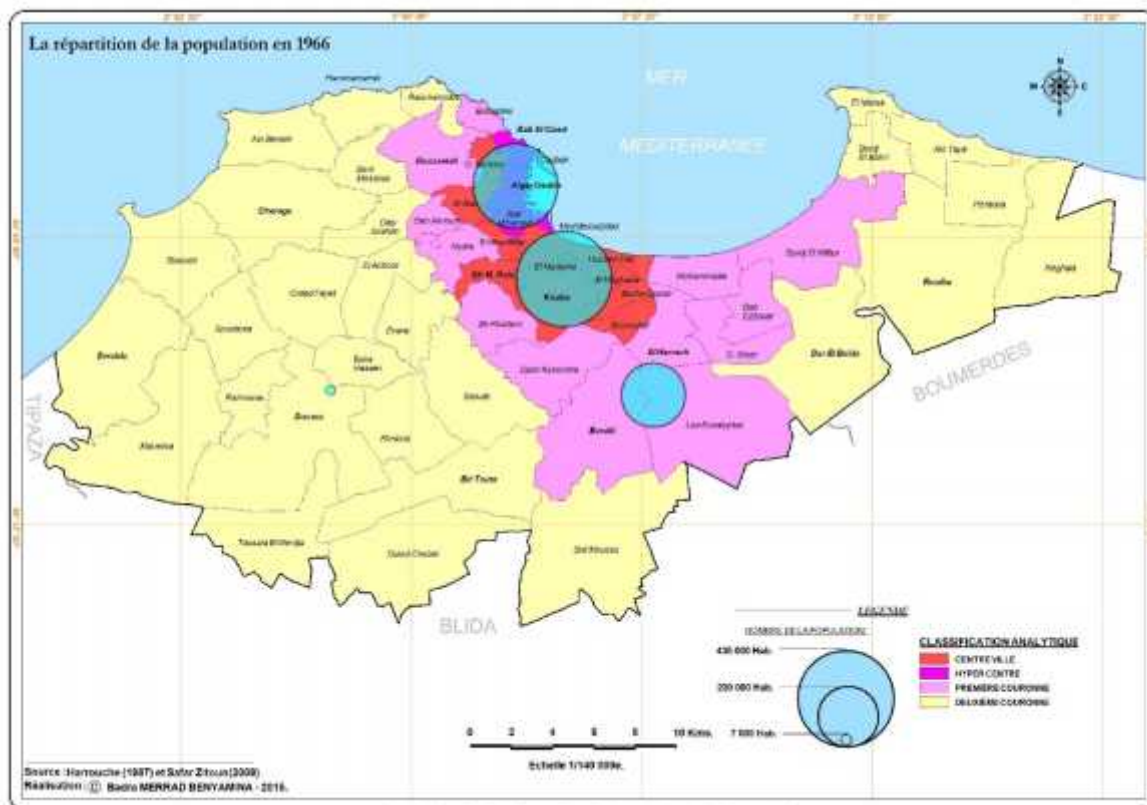
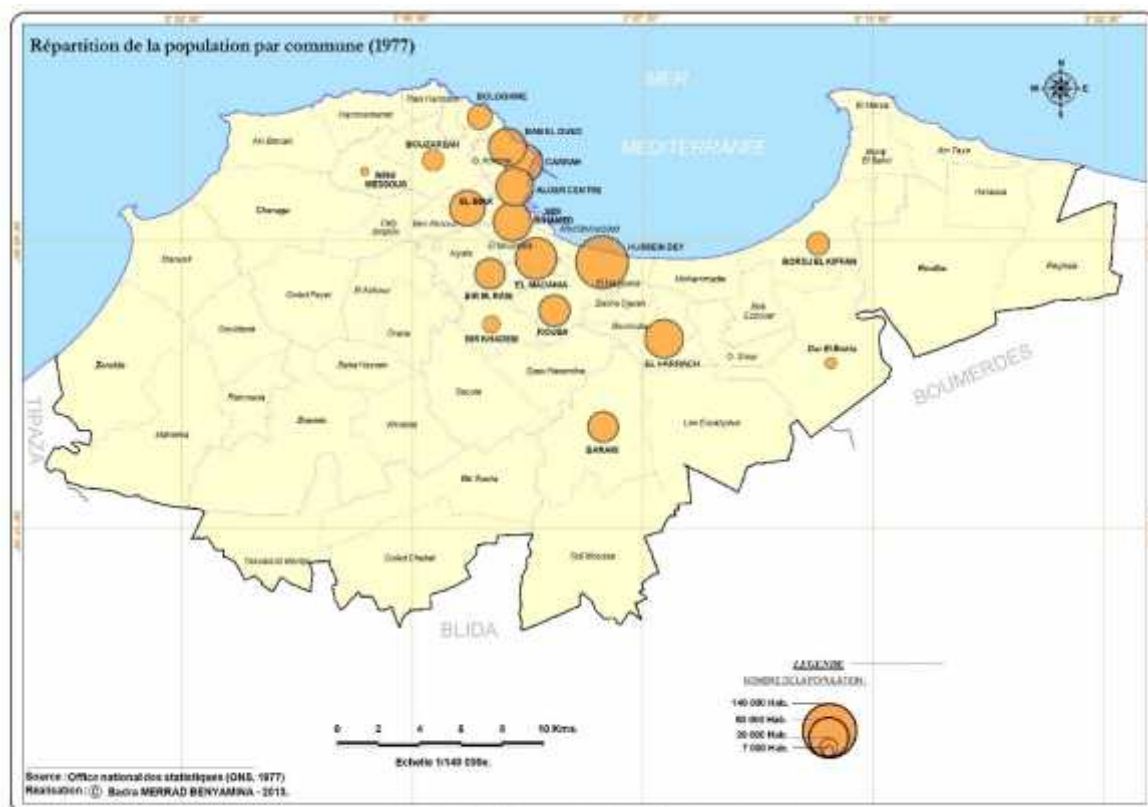


Figure 107 La répartition de la population dans la ville d'Alger en 1977



Le premier découpage administratif en 1936 fut suivi par le premier recensement en 1966. La ville d'Alger comprenait 14 agglomérations chefs-lieux, dix appartenaient au Grand Alger et quatre autres arrondissements formaient la périphérie algéroise. Trois couronnes structuraient l'agglomération (Belhai-Benazzouz 2005, p.41) :

- **La première couronne** abritait une population de 421 595 habitants soit une part de 44,32% du total de la wilaya, dont la densité urbaine élevée, représentait plus de 500 ha/km², elle regroupait l'ancien Alger constitué de cinq arrondissements²³⁷. *La Casbah* abritait seulement 10% de la population de la capitale (Sahli 1993, p.57).
- **La deuxième couronne** correspondait aux communes de banlieue, abritait la plus grande part de population avec 438 280 habitants soit 50,53% du total de la wilaya. Elle représentait le périmètre des arrondissements périphériques²³⁸. Ce sont ces deux couronnes qui formaient le Grand Alger avec une population de 859 875 habitants soit 94,85% du total de la wilaya.
- **Les communes périphériques** externes représentaient 5,15% du total de la population avec de 51 200 habitants. Ces communes rurales étaient majoritairement éparses avec une densité très faible.

En 1977, la ville d'Alger groupait 19 communes, dont trois du Grand Alger qui avaient connu une croissance remarquable : *El Harrach, Kouba et Bachdjara*. Les cinq communes dites périphériques étaient localisées à l'Est : *Bordj El Kiffan, Dar El Beida, Rouiba, Birkebadem* (voir tableau N°8).

Tableau 8 La répartition et la croissance de la population

Recensement 1966	Zones	Recensement 1977
342 960	Hyper centre	461 646
423 748	Centre-ville	620 041
206 259	Première couronne	361 328
6 949	Deuxième couronne	19 988

Source : Harouche (1987, p.32) et Safar Zitoun (2009, p.37).

²³⁷ *Bab-el-Oued, Casbah, Alger Centre, Sidi-M'hamed, El Madania.*

²³⁸ *Bologhine, El Biar, Kouba, Hussein Dey, El Harrach, Bouzaréab, Bir Mourad Rais.*

Tableau 9 Les taux d'accroissement annuel par subdivision

Zones/ subdivisions		Taux d'accroissement annuel en %	
		1960-1966	1966-1977
Hyper Centre	Ancien Alger	0,75%	2,74
Centre-ville et Première couronne	Grand Alger	Entre 1,56% et 2,31%	3,52
Deuxième couronne	Communes de Banlieue/ Couronne périphérique	ND	10,08
Total wilaya d'Alger	979 916	1 463 003	3,71

Belhai-Benazzouz (2005, p.46) et Safar Zitoun (2009, p.38).

Les nouvelles exigences socio-économiques et la politique d'industrialisation ont eu un impact sur le mode du peuplement. Jusqu'en 1977, la construction de l'habitat fut marquée par un temps mort. Le dépeuplement du rural (Ougouadfel, 2006)²³⁹ avait provoqué une urbanisation anarchique qui s'était versée sur les riches terres agricoles de la plaine de *Mitidja* et du *Sahel* algérois. Les seules opérations notoires furent l'achèvement des cités du Plan de Constantine abandonnées à l'indépendance, dites « les opérations carcasses » (Deluz 2009, p.27). En effet, des extensions anarchiques s'étaient multipliées, avaient occupé les terrains interstitiels et les terrains en proche périphérie (Amireche and Côte 2007, p.77). Ces zones possédaient une bonne accessibilité permettant la mobilité des populations.

Après l'achèvement des premières opérations des logements²⁴⁰, les types grandes cités avaient un taux d'occupation du logement très élevé, le cas des quartiers populaires (exemple les cités les *Annassers* et les *Asphodèles etc...*) et les cités de l'Est. Environ 138 535 familles ont été logées sur l'ensemble de la ville d'Alger. *Dar El Beida* à l'Est à travers la politique des ZHUN, à elle seule, comptait plus de 7 000 habitants. L'emploi de la zone industrielle a permis le surpeuplement de cette zone géographique (voir tableau N°10).

²³⁹ In Ouadah-Rebrab (2002, p.2).

²⁴⁰ Le premier lancement du Plan Expérimental de Transition.

Tableau 10 Le parc logements concernant le Grand Alger

Année	1966	1977
Nombre des logements	184 600	204 200
TOL	6,1	TOL 7,9

Source : Djar (2014, p.53).

L'habitat légal ou semi-légal était une première étape de récupération du patrimoine foncier de la ville, à travers les transferts des biens immobiliers à l'aveugle (Sahli, 1993). Les acteurs de la bourgeoisie algérienne naissante et les détenteurs des hauts postes du pouvoir ont investi les hauteurs d'Alger (*El Biar et Hydra*). Ils ont instauré des mécanismes de reprise des infrastructures commerciales (des grandes installations et des magasins) localisées sur les principales artères commerçantes de la ville (*Didouche Mourad*). Ces locaux ont été proposés à l'achat aux personnes qui les occupaient, d'autant plus que les nouveaux dirigeants de l'Etat algérien, qui avaient repris les fonctions centrales décisionnelles, habitaient ces mêmes lieux centraux. Les collines Ouest de la ville ont aussi connu un mouvement sélectif de la population qui s'est amplifiée par l'installation de certaines catégories de personnes, dans des villas de haut standing. Ces populations aisées et bourgeoises étaient constituées de cadres administratifs et du pouvoir, qui voulaient se distinguer socialement (Seddik 2014, p.224).

L'appropriation de l'espace individuel se faisait souvent par des transactions foncières illicites. Selon Semmoud (2003), un marché immobilier parallèle s'est développé, contournant les lois concernant le permis de construire et de bâtir²⁴¹. Ces nouvelles stratégies ont eu un impact sur la propriété foncière²⁴² et sur la densité des populations. Les communes de plus de 7 000 habitants profitaient du système des coopératives à des prix intéressants, par la politique des lotissements (Oulmane-Bendani 2014, p.213) habités par la bourgeoisie algéroise riche. Ce qui caractérise un nouveau mouvement résidentiel interne (Safar Zitoun 2009, p.36)

Quant aux migrants de l'exode rural, ils étaient entassés dans les quartiers précaires, dénotant les intentions politiques d'une répartition de la population non intégrée au clan du pouvoir (Seddik 2014, p.224).

²⁴¹ Entre 1974 et 1978.

²⁴² La constitution des réserves foncières au profit des communes.

Cette croissance lente des quartiers centraux, à l'inverse celle des zones suburbaines, met en évidence un phénomène de périurbanisation importante. En effet, la population de la ville d'Alger commençait à déborder de son site initial en suivant les voies de communication (Sahli 1993, p.58). La croissance du centre-ville et celle de l'Ouest étaient moins rapides que la partie Est, en raison des investissements industriels et résidentiels. Mais, la production de logements dans la ville d'Alger restait insuffisante, malgré les efforts déployés. La crise de l'habitat et la planification urbaine ne suivaient pas le rythme accéléré de la croissance démographique.

De là, les structures spatiales, sociales et coloniales précédentes ont été renforcées et des déséquilibres sociaux ont produit de nouvelles inégalités. La ségrégation ethnique de l'époque coloniale avait été remplacée par la ségrégation sociale de l'indépendance (N. Semmoud 2003b, p.501), où la densité du sol urbain était le meilleur indicateur de l'inflation démographique postcoloniale (Hamitou-Zaidi 2014, p.185). Semmoud a conclu que le système de reconnaissance différencié et social a influencé le type d'habitat dont la structure urbaine manifestait une réappropriation sociale.

En général, les revenus des habitants de l'Ouest étaient plus élevés que ceux de l'Est. Les arrondissements privilégiés²⁴³ du centre et des hauteurs d'Alger sont caractérisés par des logements bien équipés, de taille au-dessus de la moyenne, avec un taux d'occupation par pièce inférieur à la moyenne de la ville. Les lotissements et les grands ensembles résidentiels sont alors réservés aux groupes sociaux aisés. Cette population est essentiellement composée de patrons, de cadres supérieurs, de professions libérales, d'employés des services gouvernementaux qualifiés et de cadres moyens. Les arrondissements populaires²⁴⁴ et surpeuplés²⁴⁵, quant à eux, avaient un caractère commercial, et révélaient plutôt une situation et des conditions assez moyennes dans le niveau d'équipement et la qualité du cadre bâti. Maintenir la politique des loyers était le seul recours pour régler le problème du logement à cette période. Les HLM et les cités des quartiers populaires étaient réservés aux populations à faibles revenus. La population informelle alimentée par l'exode rural ne cessait de croître, les habitants des bidonvilles sont alors passés de 140 000 personnes en 1960 (Sahli 1993, p.57) à 180 000 en 1966, puis à plus de 260 000 habitants en 1977.

²⁴³ *Sidi M'hamed (Belcourt), El Biar, Kouba et Bir Mourad Reis.*

²⁴⁴ *Bab El Oued, Bologhine et de Bouzaréah.*

²⁴⁵ *Hussein Dey, El Harrach, la Casbah et El Madania.*

- **L'emploi et la population active**

Djilali Sari (1969)²⁴⁶ a expliqué qu'une des conséquences importantes de la colonisation résidait dans la disparité entre la répartition de la population et les emplois. L'exode rural après l'indépendance, a entraîné vers la capitale la masse des populations rurales paupérisées, attirées par les activités traditionnelles et modernes. La population urbaine n'a pas cessé d'augmenter (40%) dont les jeunes arrivés qui avaient juste 20 ans (Djiair 2014, p.54). L'importance de cet accroissement démographique a permis l'entrée des populations en vie active, sans absorber le chômage des jeunes diplômés, officiellement non reconnus et même absents des statistiques. La dissimulation des chômeurs dans l'emploi se traduisait par un gonflement des inactifs.

L'économie administrée-panifiée contrôlait le marché du travail (Talahite 2007, p.7), qui se révélait essentiellement du secteur public et administratif, le secteur privé étant lui, marginal (voir les tableaux N°11, 12 et 13).

Tableau 11 La population active en 1966

Population active			Salariés réguliers		
383 212 (Total de l'Algérie 2 564 663)			121 454		
Taux d'activité	Hommes	Femmes	Salariés de l'industrie	Salariés du commerce	Salariés du service
	43,7%	3,2%	38%	45%	31%
Total	23,5%		26 528	34 219	60 707
			31,4%		

Source CICRED (1974, p.116).

Tableau 12 Les données sur l'emploi à Alger en 1977

Taux d'activité	Taux de chômage	Les actifs de l'agriculture	Les actifs de l'industrie	Les actifs de l'administration	Les actifs des services
21%	11%	6%	28%	46%	25%

Source : Harouche (1987, p.33).

²⁴⁶ In CICRED (1974, p.66) : l'intitulé du livre est : *Les villes précoloniales de l'Algérie occidentale*, Alger SNED, 1969.

Tableau 13 L'emploi dans l'agglomération d'Alger en 1977

	Nombre d'emplois		
Agglomération	360 000		
Wilaya	438 590		
Homme : 89%	Hyper centre	Grand Alger	La périphérie
Femmes : 11%	196 550	169 310	72 730
Secteur secondaire	80 000	100 000	40 000
Secteur tertiaire	140 000	90 000	30 000

Harouche (1987, p.37).

La capitale algéroise était la plus favorisée pour les mobilités professionnelles. Son statut a influencé la répartition de l'emploi. Pendant les premières années de l'indépendance, les actifs représentaient 14% du total national. Le nombre de l'emploi est passé de 300 000 en 1972 à plus que 400 000 en 1977. Le plus grand pôle industriel de l'Algérie a permis de tripler les emplois industriels qui privilégiaient une main d'œuvre masculine. Le secteur industriel occupait à lui seul 64% des emplois. La création du pôle universitaire a aussi nettement participé à l'évolution du nombre d'emplois dans l'agglomération. Les femmes participaient faiblement à l'activité économique, mais ceci n'avait pas empêché de préparer la scolarisation des filles pour le futur. Les femmes au foyer étaient comptées comme inactives, même si elles étudiaient.

Selon Harouche (1987), la politique d'industrialisation a suscité des déséquilibres de la répartition de l'emploi dans la capitale. La densité de l'emploi, à l'intérieur de la wilaya, était hétérogène et dépendait des zones géographiques ainsi que de leurs accessibilités. La réorganisation spatiale de l'emploi présentait un phénomène de centralité (Sahli 1993, p.58), le centre surpeuplé et suréquipé offrait une couverture d'emplois équilibrée, cependant que les zones périphériques présentaient des déséquilibres visibles, une forte densité démographique et une faible densité d'emplois, favorisant ainsi la croissance de l'emploi informel qui se pratiquait surtout dans les zones des bidonvilles.

Par ailleurs, le Grand Alger concentrait 75,5% d'emplois dans son axe économique Est-Ouest, à partir des *Annassers* jusqu'à *El Harrach*, et comptait 18% des actifs. Les emplois industriels répartis dans cette partie de la ville ont triplé, au détriment de l'emploi agricole (exemple : *Dar El Beida* et *Rouiba*). L'hyper centre est caractérisé par une part d'emplois élevée. Les emplois liés à l'administration et aux services sont répartis dans les communes localisées sur les hauteurs d'Alger.

3.4 La population après 80, un peuplement alimenté par la crise et l'ouverture du marché

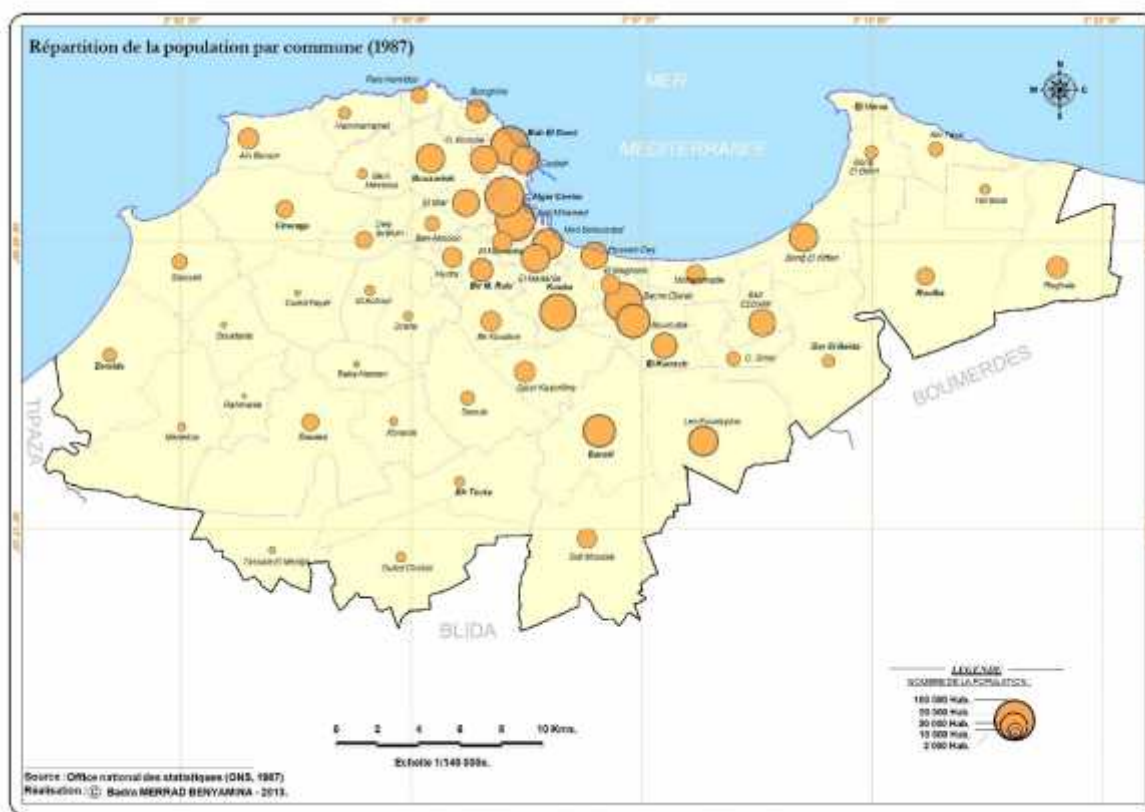
- Les recensements 1987-1998

Economiquement, les années 80 ont été les plus fragiles de l'Algérie. La crise économique, suivie par le terrorisme a imposé à l'Etat de se désengager face aux besoins urgents des populations (logements et emplois), recentrant ainsi ses efforts sur l'aspect sécuritaire. L'ouverture du marché a été une des solutions les plus adaptées, générant un développement considérable des pratiques commerciales informelles. L'abandon de la plupart des programmes d'habitats et d'équipements a affecté la politique urbaine, conduisant par la suite à la libéralisation du foncier.

La capitale algéroise continuait à s'alimenter par un exode rural intense. En 1987, la croissance de la population, non liée à la démographie naturelle, a été supérieure à celle du pays. Le nombre d'habitants a été estimé à plus de 2 000 000, répartis sur une superficie réduite aux tiers²⁴⁷, qui correspondait à 33 agglomérations dont 28 appartenant au Grand Alger. *Bab Ezzouar, Dar El Beida, Bordj El Kiffan, Birkehadem* et de *Beni Messous* étaient les nouvelles communes rattachées à la wilaya d'Alger. Une baisse de la croissance naturelle qui passe du double au simple s'est poursuivie jusqu'à nos jours (voir figure N°108).

²⁴⁷Après la réforme territoriale et la modification des limites administratives de la capitale, l'Algérie avait été redivisée en 48 wilayas et 1 541 communes.

Figure 108 La répartition de la population dans la ville d'Alger en 1987



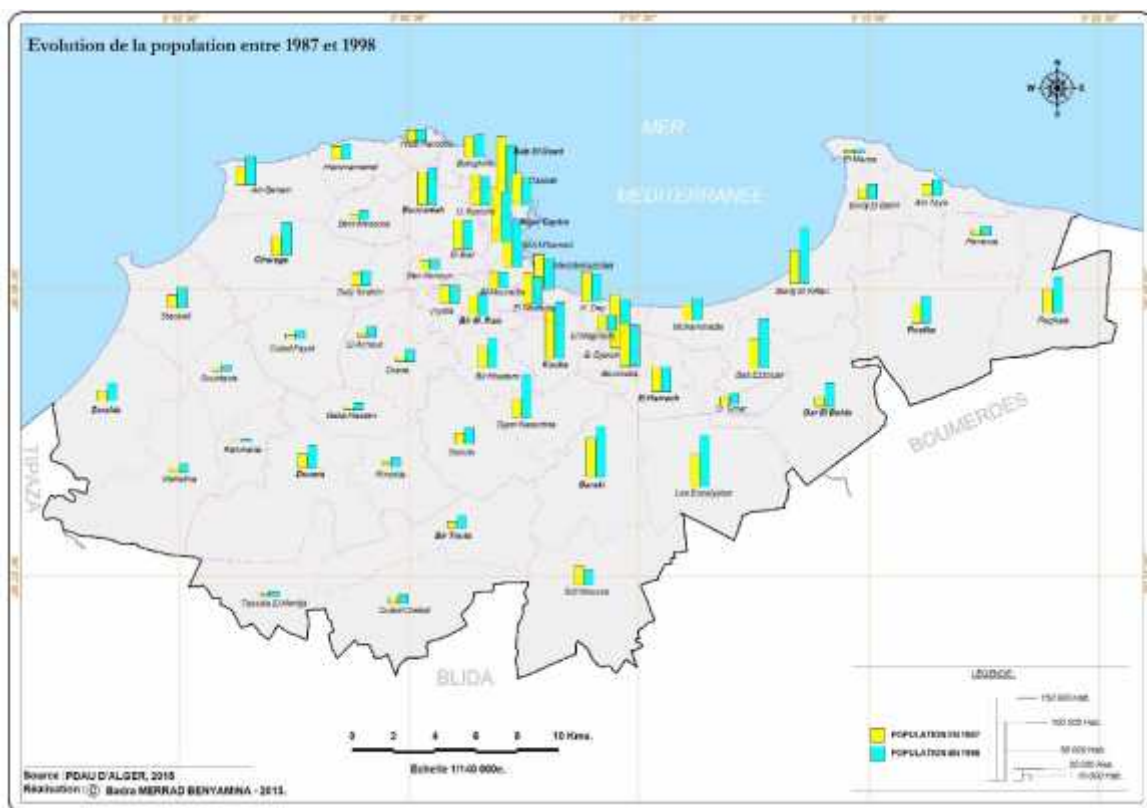
Le recensement de 1998 a révélé de grands bouleversements dans les stratégies démographiques que les outils d'urbanisme n'avaient pas pris en considération. La croissance de la population est due aussi à l'afflux des familles fuyant le terrorisme. La ville d'Alger est passée à plus de 2 500 000 habitants et a connu une croissance élevée de 20,4%, soutenue aussi par la forte croissance naturelle. Cette augmentation est restée faible par rapport à celle de l'Algérie estimée à 29,0%, et la place de la wilaya a baissé par rapport au contexte national entre les deux derniers recensements (1987 et 1998). Le nombre de communes est passé de 33 à 57, et 24 communes des wilayas de *Blida*, *Boumerdès* et *Tipaza* ont été transférées vers la nouvelle entité territoriale : 6 communes de *Boumerdès*, 14 de *Tipaza* et enfin 4 de *Blida* (voir tableau N°14 et figure N°109).

Tableau 14 La population d'Alger par rapport à celle du pays

Recensement	1987	1998
Wilaya d'Alger	2 128 419	2 562 428
Algérie	22 715 633	29 100 867
Pourcentage Wilaya d'Alger/Algérie	9,4	8,6

Source : PDAU, 2015.

Figure 109 La répartition de la population entre 1987-1998



Le fléchissement du taux de croissance après les années 80 sur l'ensemble de la ville d'Alger, a remis en cause le mythe de l'exode rural des années 70 (Safar Zitoun 2009, p.36). L'accélération du nombre de la population urbaine se faisait au détriment de la population rurale Sahli (1993, p.49)(voir tableau N°15).

Tableau 15 L'évolution de la population agglomérée

	RGPH 1966	RGPH1977	RGPH1987	RGPH1998
Population agglomérée	989 526	1 426 141	1 678 615	2 477 485
Nombre d'agglomérations	14	19	35	117

Source : (Bakour and Baouni 2015, p390).

Un solde migratoire négatif a été constaté expliquant que les départs étaient plus importants que les arrivées. Un report vers les communes suburbaines, entraîna la croissance urbaine de l'agglomération d'Alger qui était qualifiée de spatiale plutôt que démographique (Baouni 2001, p.85). Une grande partie de la population commençait à s'installer en périphérie et même en dehors des limites administratives, dans les wilayas limitrophes de *Tipaza* et *Boumerdès*. Cette baisse du taux de croissance de manière significative, durant les années 90 et la continuité des soldes migratoires, ont engendré de nouvelles installations résidentielles dans la périphérie algéroise. En l'espace de onze ans, la population des communes périphériques fut multipliée par deux, voire par trois, et le taux d'accroissement démographique relatif à chaque commune était élevé, comparé à la moyenne nationale (il était de 2,28 % pendant la décennie 1987-1998). A titre d'exemple, les taux de croissance enregistrés : *aux Eucalyptus* 4,37 %, à *Dar El Beida* 8,82 %, *Rais Hamidou* 0,2 %, à *Draria* 10,63 % (voir tableau N°16).

Tableau 16 La croissance de la population par zone entre 1987 et 1998

Zones	Population		Taux d'accroissement annuel en %	
	1987	1998	1977-1987	1987-1998
Hyper centre	373 579	324 794	-2,09	-1,26
Centre-ville	663 064	565 074	0,67	-0,28
Première couronne	568 447	804 427	4,64	3,21
Deuxième couronne	523 329	966 136	38,61	3,82
Total wilaya d'Alger	2 128 419	2 562 428	3,82	1,7

Source : Office national des statistiques 2002²⁴⁸.

²⁴⁸ Collections statistiques N° 104/2002, Série C : statistiques régionales et cartographiques, Evolution des agglomérations 1987-1998, Belhai-Benazzouz (2005, p.46) et Safar -Zitoun (2009, p.38).

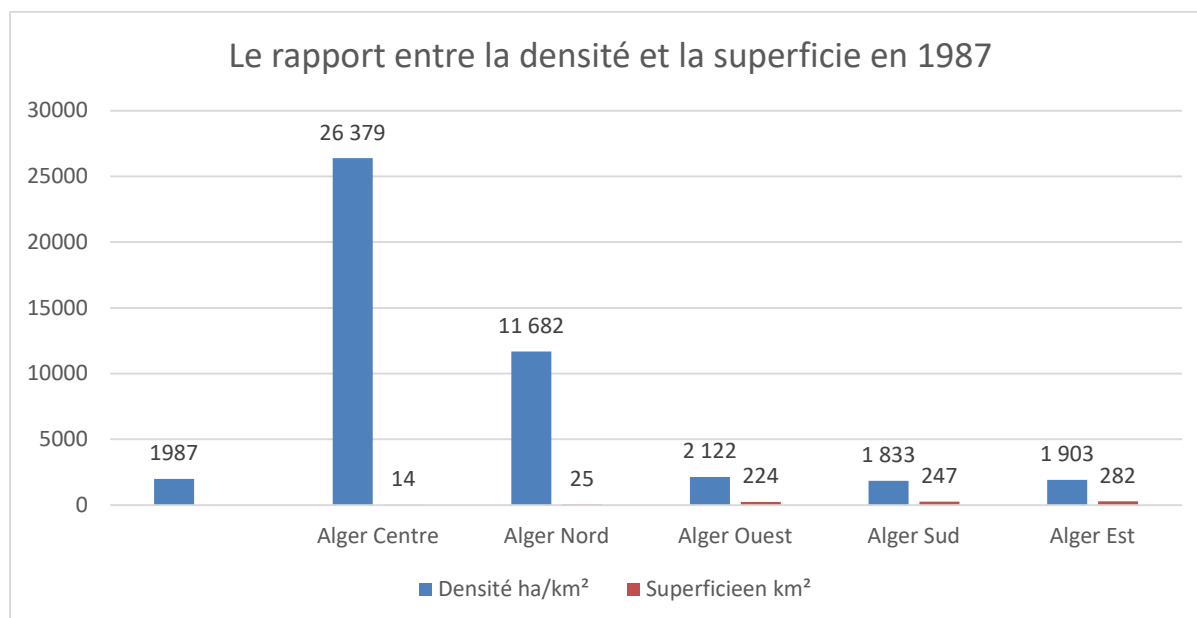
En outre, la population qui augmentait inégalement sur l'ensemble de l'agglomération n'était pas liée à la densité. Cette situation a traduit des compositions socio-spatiales contrastées entre le centre et la périphérie que Prenant (1997) confirme, avec un renversement de tendance qui se maintient par l'extension de l'urbanisation dans les communes périphériques, accentuant l'étalement urbain et le nouveau processus de métropolisation (voir tableau N° 17 et graphique N°2).

Tableau 17 La densité et le taux d'accroissement par zone géographique

Zones	Le nombre de la population		La densité ha/km ²		Le taux d'accroissement en %	
	1987	1998	1987	1998	1987	1998
Hyper Centre	373 579	324 794	60 985	46 495	-2,09	-1,26
Centre-ville	663 064	565 074	17 002	18 928	-0,32	0,30
Première Couronne	568 447	804 427	4 657	8 571	4,64	3,21
Deuxième couronne	523 329	966 136	1 162	1 723	40,56	3,37
Total Alger	2128419	2 562 428	2 882	3 326	3,94	1,70

Source : RGPH 1998²⁴⁹.

Graphique 2 La répartition de la densité selon la superficie des zones



²⁴⁹Une combinaison des données de Safar Zitoun (2009, p.38) et Berchache (2011, p.198).

En général, la densité a connu un accroissement entre les deux derniers recensements, et des tendances inversées sont observées sur le mouvement de la population. Passant de 500 hab/km² en 1966 à 2 800 hab/km² en 1987, et à plus de 3 000 hab/km² en 1998. Dans les communes de l'hyper centre et le centre-ville, la densité est restée importante, tout en diminuant au profit des communes périphériques. La première couronne, elle, a connu un doublement de la densité. En revanche, le nombre d'habitants a baissé, alors que celui de la périphérie a doublé.

Bakour (2014, p.161) a expliqué que cette densité hétérogène décroît en fonction de l'éloignement du centre. Malgré la baisse du nombre d'habitants dans les communes centrales, après le transfert de la population (la *Casbah* qui est passée de 116 398 ha en 1977 à 60 657 ha en 1987 et à 36 826 en 1998 et *d'El Hamma-Annassers, Bab El Oued et Sidi M'hamed*) dans le cadre de la politique du relogement, ces communes connaissent une forte densité liée à celle de l'habitat. Aussi, la partie Est est plus dense que celle de l'Ouest, étant caractérisée par l'implantation de différentes cités collectives (les logements sociaux) (voir tableau N°18).

Tableau 18 La croissance de la population entre l'Est et l'Ouest

Communes		1987	1998
Communes Est	Bab Ezzouar	55 211	92 157
	Bordj El Kiffan	61 035	103 690
	Dar El Beida	17 766	44 753
	Reghaia	45 226	66 215
	Baraki	72 333	95 247
	Djasr Kasentina	35 174	82 729
	Les Eucalyptus	61 746	96 310
Communes Ouest	Baba Hassen	5 885	13 827
	Ain Benian	35 752	52 343
	Chéraga	36 619	60 374
	Dely Ibrahim	22 731	30 576
	Douéra	27 179	41 804
	Ouled Fayet	8 201	15 209
	Souidania	7 672	11 620

Source : RGPH, 1998.

La multiplication des agglomérations²⁵⁰ en zones périphériques a confirmé la tendance du desserrement de la population centrale. De nouvelles circonscriptions complètement urbanisées à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération témoignent le début de la périurbanisation de la ville (Belhai-Benazzouz 2005, p.46), laissant apparaître des relations entre un centre attractif et des périphéries fonctionnellement indépendantes (Bakour 2014, p.167). Ce nouveau mode de peuplement montre qu'il existe des zones géographiques plus attractives que d'autres, l'Est et l'Ouest (Belhai-Benazzouz 2005, p.58)²⁵¹.

Toutefois, ce déclin de la population du centre d'Alger et celle de la baie, a été favorisé par le remplacement de la fonction résidentielle par une fonction économique associée au secteur tertiaire (Amireche, 2002). Ce territoire connaît une reconversion vers le tertiaire, liée à la proximité du port, aux organismes gouvernementaux, aux institutions internationales et aux sièges des principales entreprises privées (Hadjiedj, 2003, Boumedine, 2002 et la JICA, 2006).

En effet, l'évolution du parc du logement dans la ville d'Alger après les années 80, a modifié la répartition de la population dans l'agglomération d'Alger. Les couronnes périphériques desservies par de nouvelles voies de contournement, (l'autoroute *Ben Aknoun- Dar El Beida* et l'autoroute de l'Est) ont offert une grande disponibilité foncière pour l'implantation résidentielle. Aussi, la pénurie de terrains à bâtir pour des logements publics, l'augmentation des loyers et l'impossibilité de construire dans les quartiers du centre ont eu un impact sur la répartition inégale du parc logements (Seddik 2014, p.225) (voir tableau N°19).

Tableau 19 La croissance du parc logements entre 1987 et 1998

Zones	Parc logements			Taux de croissance %	
	1987	1995	1998	1987-1995	1995-1998
Hyper centre	58 836	65 632	61 920	0,78	-0,38
Centre-ville	81 292	75 684	98 885	-0,89	9,32
Première couronne	76 936	94 151	138 706	2,56	13,79
Deuxième couronne	75 995	27 942	149 465	-11,76	74,89
Total wilaya d'Alger	293 059	260 409	448 976	-1,47	19,91

Source : (Berchache 2011, p.100).

²⁵⁰ Les nouveaux découpages administratifs ont fusionné les agglomérations chefs-lieux (ACL) et secondaires (AS) en multipliant ces dernières, les agglomérations secondaires sont passées de 17 en 1977 à 46 en 1987 puis à 59 en 1998.

²⁵¹ L'auteur a scindé l'espace de la ville en cinq zones géographiques : Alger Nord (six communes), Alger Ouest (20 communes), Alger Sud (11 communes), Alger Est (15 communes).

Le parc logements a connu une croissance entre l'année 1995 et 1998, malgré les limites financières liées à l'économie du sol (Deluz 2009, p.89). Le nombre des logements est passé de 293 059 en 1987 à près de 400 000 en 1998. Les déséquilibres et les écarts entre l'offre et la demande ont confirmé une situation de crise de l'habitat à Alger, surtout durant les années 80. Le déficit fut estimé à plus de deux millions d'unités à cause de la forte demande et des retards accumulés dans le domaine de la construction (Baouni 2001, p.103).

Au centre historique et sur les hauteurs d'Alger (*Alger-Centre, Sidi M'hamed, la Casbah, Bab El Oued et El Madania*), les logements anciens sont majoritairement collectifs, accompagnés d'un niveau d'équipements le plus élevé de la ville. La vétusté de ce parc dans quelques quartiers populaires a entraîné le dépeuplement de cet espace et son occupation par une population moins jeune que celle de la périphérie (Souiah, 2001)²⁵². Le recasement des populations a été fait non pas uniquement dans les communes périphériques mais aussi dans les autres wilayas limitrophes.

La première et la deuxième couronne sont bien distinctes par rapport aux autres zones de la ville. Elles ont reçu un nombre important d'habitats individuels et collectifs, expliquant la croissance du parc logements. L'Est et le Sud-Est de la ville sont caractérisés par ces cités dortoirs (ZHUN, les cités d'urgence, les HLM, les nouveaux logements sociaux publics). L'impératif de la politique des années 80 était de loger un maximum de population²⁵³ pour accueillir les travailleurs de la zone industrielle de l'Est, en imposant un modèle d'architecture en voie d'abandon dans les pays développés, et qui correspondait à une même conception industrielle de leur bâti (Bourdin 1996, p.39).

Ce type d'urbanisation qui s'accompagnait d'un déficit en commerces, équipements et services, forçait les habitants à effectuer des déplacements pour satisfaire leurs besoins. Cet urbanisme de périphérie est attribué à une clientèle de masse, de classe moyenne et basse, (N. Semmoud 2003b, p.500) résultant des problématiques d'enclavement, d'éloignement physique par rapport à la centralité existante, de diversification typologique. En revanche, une autre population généralement plus modeste et plus jeune, s'est installée suivant l'axe Nord-Sud (N. Semmoud 2003b, p.515). Cette ancienne route départementale CW14 (d'*Hussein Dey* jusqu'à *Barakî*) attirait des ouvriers, des employés, des petits commerçants, avec un fort taux de chômage, affichant des contrastes de composition socio-spatiale (Baouni 2001, p.87). Plus on s'éloigne vers la direction du Sud, plus le niveau d'équipement baisse et la qualité du bâti s'améliore.

²⁵² In Baouni (2001, p.87).

²⁵³ Le Tol avait dépassé 7 durant les années 80.

Cependant, à l'Ouest et au Sud-Ouest, prédominait le type individuel. Les riches et les hommes du pouvoir²⁵⁴, propriétaires des logements du centre-ville, les revendaient²⁵⁵ par la suite pour s'installer dans des villas situées sur les collines du *Sabel*. D'autres catégories de couches supérieures (des cadres, des industriels et des professions libérales) caractérisaient la structure sociale de ces communes qui avaient à l'origine une population rurale (N. Semmoud 2003b, p.515). Les communes privilégiées sont *Chéraga*, *Draria*, *El Achbour*, *Dely Ibrahim* et *Staouéli*. Ces dernières sont l'exemple le plus spectaculaire de la dilapidation des terres agricoles (Baouni 2001, p.85). Ouadah-Rebrab (2002, p.3) a affirmé que l'apparition de ces lotissements d'habitats individuels cachait un itinéraire en décadence du taux de croissance démographique.

L'accessibilité par la rocade Sud comme voie de contournement a favorisé une certaine typologie d'implantations résidentielles dans les communes sahéliennes. L'autoroute de *Ben Aknoun-Dar El Beida* a déversé la population vers ses versants Nord et Sud (Safar Zitoun 2009, p.44). Cette nouvelle périphérie, qualifiée de haut standing, est structurée par une forte mobilité individuelle.

Par ailleurs, un autre modèle d'implantations résidentielles, qualifié d'une explosion d'habitats individuels par SafarZitoun and Talamali (2009, p.17) a marqué l'Est de la ville. La potentialité foncière et les facilités d'acquisition des lots de terrains le long de la RN^o05 ont favorisé une nouvelle densification spatiale. Ce sont de nouvelles zones commerciales informelles, marquées par un alignement de maisons individuelles à caractère mi- légal et évolutif, habitées par deux à trois couples de la même famille. Les rez-de-chaussée intègrent les emplois quotidiens, commerces ou services. Ce déverrouillage du marché foncier a permis l'amélioration de ces surfaces bâties, en passant de 53,54 m² en 1987 à 64,73m² par personne en 1998. Par la suite, la légalisation des constructions illicites fut la solution la plus adaptée, générant une périurbanisation de l'agglomération algéroise, souvent en marge de la loi.

Le remplissage démographique le plus spectaculaire par cette forme urbaine illégale se trouve à *Bab Ez-Zouar*, *Dar El Beida* et *Gué de Constantine*. Les zones commerciales d'*El Hamiz* (à *Dar El Beida*) passant de 14 052 hab en 1987 à 44 753 en 1998, et d'*Essemar* (à *Gué de Constantine*) passant de 35 174 hab en 1987 à 128 462 en 1998, ont connu une multiplication de leurs populations.

Ces habitants viennent en grande partie des classes moyennes. Madoui (2011, p.47) a précisé qu'il existait aussi une autre catégorie, de niveau supérieur, qui avait poursuivi des études à l'étranger (France) et qui occupait cette partie de la ville. Les types d'habitats affichaient des signes visibles de distinction sociale et d'identité culturelle (N. Semmoud 2009, p.71) . Les catégories assez riches

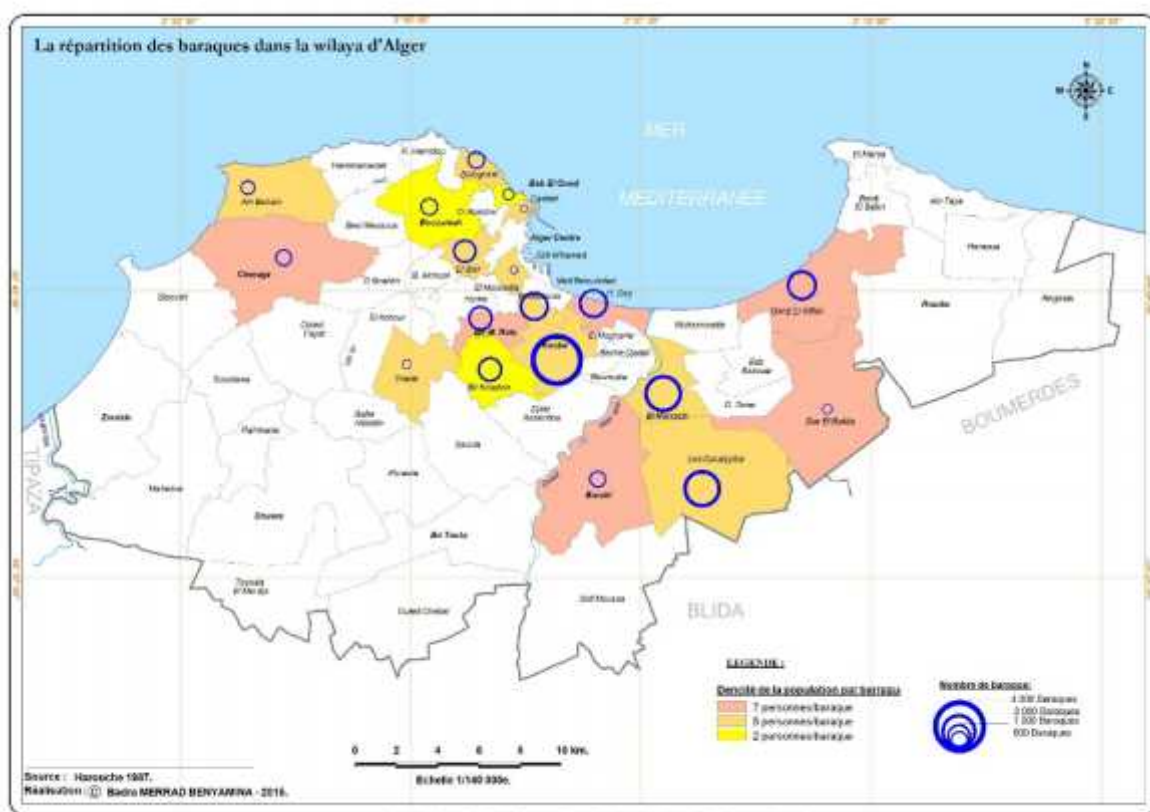
²⁵⁴ L'Etat accordait à titre symbolique les appartements aux hauts placés.

²⁵⁵ Selon Seddik (2014, p.225), ces riches revendaient leurs logements 16 à 20 fois plus que le prix d'achat.

se distinguaient par le nombre de magasins aux rez-de-chaussée, les décorations, les surfaces, hauteurs et même par le nombre de voitures stationnées (entre la voiture individuelle et les fourgons de livraison).

Entre les deux recensements (1987-1998), la part de la population informelle est importante dans la ville d'Alger. Elle occupe les espaces stratégiques dans les bidonvilles suivant les axes prolongeant naturellement le centre, afin de jouir des équipements et de la centralité (voir figure N°110).

Figure 110 La répartition de la population et l'habitat précaire



10% de la population²⁵⁶ totale du Grand Alger²⁵⁷ vivait dans les bidonvilles. En 1981, il existait 270 sites²⁵⁸ de bidonvilles qui comptaient 20 000 baraques où logeaient entre 180 000 et 263 000 habitants. Ces bidonvilles étaient répartis dans les communes de *la Casbah*, *Hussein Dey*, *Belouizded (l'A'guiba)*, *Baraki*, *El Harrach*. D'autres sont apparus un peu plus tard, après la grande opération d'élimination des bidonvilles à Alger, comme ceux de *Bachdjarab (Oued Ouchayah)* et *Gué de*

²⁵⁶D'après (N. Semmoud 2003b, p.506), une enquête avait été menée par les services de la DUCH (Direction de l'Urbanisme, de la Construction et de l'Habitat).

²⁵⁷ Selon M. Lalonde in Chabou-Othmani (2014, p.80).

²⁵⁸ In Chabou-Othmani(2014, p.80), information donnée par le sociologue Safar Zitoun.

Constantine, El Madania (Diar Eshams). Benatia (1982)²⁵⁹ a évoqué un retour aux anciennes structures sociales et spatiales dans l'organisation de ces bidonvilles dès les premiers temps d'installation. L'exemple exceptionnel était celui de *Diar Eshams (à El Madania)* qui a été aménagé comme une vraie cité résidentielle.

Les habitants de ces communes étaient des employés et des ouvriers ((N. Semmoud 2009, p.60), tandis que les jeunes trouvaient des débouchés professionnels par l'activité commerciale intégrée à leurs habitats. Les femmes pratiquaient des activités artisanales (couture, broderie, tricot), qu'elles commercialisaient uniquement au sein de la grande famille. Le système de sociabilité dans ces quartiers précaires était fondé par la communauté, les réseaux et les structures associatives commerciales. La proximité résidentielle facilitait leur solidarité et palliait les déficits de soutien de l'Etat (Semmoud, 2003). La ségrégation a résulté des mouvements associatifs dont l'objectif était de valoriser le cadre de vie (N. Semmoud 2009, p.66).

En 1983, la grande opération de déportation des familles vivant dans des bidonvilles vers leurs lieux d'origine, a introduit un autre repeuplement informel à l'intérieur de la wilaya. Le transfert de cette population a été compliqué, car la majorité travaillait dans le commerce et les industries (Bouisri and Lamaze 1971, p.28). Les bidonvilles épargnés étaient ceux qui abritaient une population originaire d'Alger (N. Semmoud 2003b, p.506). Pour Chabou-Othmani (2008, p.73), les populations des bidonvilles qui n'avaient pas d'emploi stable ont été relogées dans leurs communes d'origine, celles qui avaient un emploi, l'ont été dans les cités construites en périphérie.

Les mesures d'exil n'ayant pas été accompagnées d'une politique de création d'emplois dans les villes et villages de l'intérieur, impliquèrent un retour massif des populations reconduites dans leurs anciennes communes, et de nouveaux bidonvilles se créent alors dans les quartiers populaires centraux. L'origine géographique a guidé l'installation des habitants dans les bidonvilles. L'Est d'Alger a été concerné par les éléments allogènes (populations venant des autres wilayas), l'Ouest et le Sud groupaient les natifs de la ville (Safar Zitoun 2009, p.37).

Une enquête²⁶⁰ sur les plus grands bidonvilles d'Alger (*El Kettar, El Nador, El Biar, Garidi, Gorias*) a estimé que 78,6% de cette population informelle provenaient des quartiers centraux de la

²⁵⁹ In Chabou-Othmani(2014, p.80).

²⁶⁰Enquête réalisée par l'Institut de Géographie d'Alger en 1981.

capitale, fuyant la situation de surpeuplement du centre²⁶¹. Par la suite²⁶², l'ancien habitat informel fut régularisé (à *Hussein Dey, Baraki, les Eucalyptus El Harrach*).

Belguidoum and Mouaziz (2010, p.105) ont affirmé que le mouvement de cette population informelle est la seconde vague d'urbanisation de peuplement, grâce aux taux importants d'emplois et de scolarisation. Les populations occupant ces quartiers n'étaient pas les ruraux fuyant la campagne, il s'agissait plutôt d'une deuxième génération de périurbains, constituée par les captifs de la première vague de l'exode rural.

Par ailleurs, Safar-Zitoun and Talamali (2009, p.19) ont expliqué qu'un mouvement de population, à l'échelle de l'aire métropolitaine algéroise (*wilayas d'Alger, Blida, Tipaza et Boumerdes*) s'est produit, engendrant une multiplication des agglomérations urbaines dans l'arrière-pays algérois. Le redéploiement hors wilaya d'Alger d'une grande partie de la population algéroise était motivé par la mobilité professionnelle. Ouadah-Rebrab (2002, p.3) a montré que les flux résidentiels externes correspondaient aux échanges avec les autres wilayas du pays, une géographie des flux (entrées et sorties) s'est dessinée. Un apport important des populations originaires de *Blida, Bouira et Médéa* a été remarqué, ainsi que sur les autres zones rurales qui avaient été particulièrement touchées par le terrorisme. Ceux qui avaient quitté la ville d'Alger s'installèrent alors dans les trois grandes wilayas limitrophes : *Boumerdès, Blida et Tizi Ouzou*.

- L'emploi et la population active

L'ouverture du marché et les ajustements structurels ont renforcé l'attraction économique de la capitale. Le début du recours à l'importation (les biens de consommation) durant les années 90 a relativement influencé le nombre de la population active. L'insertion intensive des hommes et des femmes dans le monde du travail a permis l'augmentation du taux d'activité, mais l'ère de la pénurie a continué à engendrer de l'emploi informel. Une génération algérienne des « cabas » a répondu durant de longues années à une demande émergente des marchés de consommation, à travers le *Trabendo* (Choplin and Pliez 2018, p.36).

Le manque de données sur l'emploi dans l'agglomération d'Alger constitue une des problématiques primordiales. Seules les sources du BETUR (1987, 1998), l'étude de la

²⁶¹ Selon N. Semmoud (2003b, p.506), seulement 5,4 % des actifs étaient au chômage, la marginalisation des habitants des bidonvilles évoquée par la propagande officielle avait été remise en cause.

²⁶²Le dispositif avait été matérialisé par la loi d'Août 1985 qu'avaient fixé les règles d'occupation au sol et le permis de construire.

Réhabilitation des Transports Collectifs dans six villes algériennes financées par la Banque Mondiale et enfin le RGPH de 1998 ont été utilisés (voir tableau N°20).

Tableau 20 Les caractéristiques de la population d'Alger

Caractéristiques	1987	1998
Population active	592 368	780 079
Population occupée	494 823	510 815
Chômeurs	97 545	269 264
Population prise en charge	1 535 641	1 764 212
Population totale	2 128 419	2 562 428

Source : RGPH, 1998 et Baouni (2001, p.114).

Alger drainait une grande part de la population grâce à sa forte concentration d'activités économiques. L'implantation des activités industrielles a remplacé l'activité agricole à fort rendement, accentuant l'attrait de la capitale dans le domaine industriel et tertiaire. Ceci a fait accroître la population active, mais, la population prise en charge reste importante. Les déséquilibres fonctionnels liés à la croissance urbaine accélérée, ont généré de grands besoins aux populations affectées par l'équilibre entre l'offre et la demande en matière d'emplois.

Une grande concentration d'emplois caractérise l'espace urbain d'Alger. La polarisation du centre a influencé la répartition de l'emploi. L'espace central reste un foyer émetteur d'emplois qui structure l'ensemble de la ville (voir tableau N°21).

Tableau 21 la répartition de l'emploi entre 1987 et 1998

Zones	Emploi		Taux de croissance %	
	1987	1998	1987-1998	
Hyper centre	95 511	213 086	7,57	-0,38
Centre-ville	158 004	205 863	2,43	9,32
Première couronne	127 971	177 566	3,02	13,79
Deuxième couronne	21 202	162 267	/	74,89
Total	402 688	758 782		19,91

Source : (Berchache 2011, p.103).

Les fonctions tertiaires, de commandement et d'administration sont concentrées dans l'hyper centre qui représente un pôle important d'emplois, de 24% dans l'hyper centre et 39% dans le centre-ville par rapport au reste de la wilaya. Le secteur administratif dominait par rapport aux autres secteurs. La première couronne qui regroupait les communes du Grand Alger a une vocation industrielle : il s'agit de la zone industrielle *d'El Harrach* et *Rouiba*, la zone d'activité de *Dar El Beida* et l'axe économique *Hamma- Hussein Dey*. Ce pôle industriel concentrait 31% d'emplois.

La vocation agricole de la périphérie (les communes de banlieue) enregistre une faible concentration d'emplois de 5,3 %. En effet, ce sont les nouvelles agglomérations (ACL et AS) apparues dans les zones péricentrales qui ont conduit à une dynamique fonctionnelle suivant les axes du centre-ville (Bakour 2014, p.160). Ces nouvelles polarités sont moins denses, mais importantes en termes de création de nouveaux emplois (activités commerciales). Talahite (2007, p.11) a noté que les hommes étaient largement qualifiés dans l'industrie, alors que l'emploi féminin était plutôt concentré dans les services non marchands (enseignement, santé, administration). L'industrie du textile était la seule branche où l'emploi féminin ouvrier était présent, avec des écarts de salaire très significatifs, comparés aux hommes.

En 1998, malgré la croissance de la population, les actifs représentaient un taux moins important et le taux de chômage est passé de 11% en 1987 à 34,52 en 1998. Les secteurs de l'administration, des services et du commerce constituaient les éléments attractifs du volume global d'emplois dans la ville d'Alger. Le déséquilibre entre les secteurs secondaires et tertiaires est confirmé (voir tableau N°22).

Tablea22 La répartition des emplois par secteur

Secteur d'activité	Nombre	Pourcentage
Agriculture	19 202	3,65%
Administration	192 943	36,76%
Industrie Hors hydrocarbure	52 992	10,09%
Hydrocarbures	12 361	2,35%
BTP	29 632	5,64%
Commerce	65 920	12,55%

Transports	30 139	5,74%
Non Déclarés	5 058	0,96%
Autres services	116 605	22,21%
Total	524 852	100%

Source : RGPH, 1998.

Malgré la délocalisation de certains sièges de ministères vers les communes des hauteurs, (ministère des finances à *Ben Aknoun* et Sonatrach à *Hydra*), les activités et l'emploi sont restés concentrés. Le taux est passé de 24% d'emplois 1987 à 28 % en 1998 alors que le nombre d'emplois passe de 253 515 en 1987 à 418 949 en 1998. La même tendance a été relevée dans les communes périphériques, le nombre était passé de 149 173 en 1987 à 339 833 en 1998.

Dans les communes périphériques (les localités des deux couronnes), le taux a été estimé à 44% d'emplois. La concentration d'emplois est liée à la localisation du pôle industriel et des grandes zones commerciales informelles de gros (*Hamiz et Semar*). Chabou-Othmani (2008, p.77) a affirmé une augmentation rapide de liquidités issues de ce commerce, qui est devenue par la suite, une ressource capitale pour la promotion immobilière. N. Semmoud (2009, p.69) a écrit que ces nouvelles polarités ont accroché les territoires marginalisés à l'économie de l'agglomération.

Le tissu informel a créé de l'emploi et a permis aux ménages de sortir de la précarité. Le commerce a connu un grand essor et une signification religieuse importante pendant les années 90. Cette activité commerciale occupait les rez-de-chaussée et tous les vides urbains de la ville (espaces publics, rues)²⁶³. Ces commerçants, issus pour leur grande majorité des classes moyennes, s'intéressaient aux opportunités économiques que leur offrait le marché algérien (Madoui 2011, p.47).

La transition existe entre une économie fortement administrée et le marché économique, qui ont été suivis par des évolutions sociales et culturelles imposant un mode de peuplement distinctif (Djerroud 2009, p.140). La distinction géographique entre le centre, la baie et la périphérie a réparti les espaces à spécialisation fonctionnelle (anciens quartiers populaires commerciaux, les zones de gros informel, zones centrales administratives, zones industrielles et zones résidentielles) qui dépendent des normes d'accessibilité et de la distance spatiale du centre.

²⁶³ L'installation des baraques en bois ou zinc, des tentes, des abris de roseau.

3.5 Un peuplement alimenté par les dynamiques commerciales

- Recensement 1998-2008

Aujourd'hui, l'Etat tente de maîtriser la répartition de la population à travers la nouvelle politique urbaine. L'image de la capitale se maintient par la reprise des grands projets et l'économie foncière. Les projets stratégiques de ville-territoire ou ville en réseaux (Deluz 2009, p.32) s'inscrivent dans de nouvelles évolutions démographiques et des recompositions sociales. Les quatre quinquennats programmés (2010-2031) ont fixé des objectifs pour régler les problèmes du logement, d'équipements, du transport et d'emploi. Mais, les retards cumulés ralentissent les projets prévus et les modes de peuplement informel et planifié continuent à provoquer des inégalités de concentration entre les zones géographiques.

Les années 2000 ont été marquées par la crise du logement due aux inondations de *Bab El Oued* (2001), du séisme de *Boumerdes* (2003) et la multiplication des bidonvilles. Différents programmes de logements sociaux ont été faits, et les choix des sites d'implantation obéissent aux conditions de disponibilité foncière et à la priorité donnée aux projets stratégiques. Les grands équipements urbains sont localisés dans des zones géographiques préférentielles, réorientant la répartition de la population dans l'agglomération d'Alger.

Par ailleurs, les modifications de la structure administrative après le passage du Gouvernorat du Grand Alger au statut de Wilaya,²⁶⁴ ont permis à Alger de passer au rang de métropole urbaine²⁶⁵. 45 communes sont caractérisées par un tissu urbain continu (Bakour 2016, p.122) dont le taux d'urbanisation a été estimé à 94,30%. Les statistiques de 1998, 2004 et 2008 ont confirmé que la croissance absolue de la démographie de la capitale est supérieure à toutes les autres wilayas (voir tableau N°23).

²⁶⁴ Regroupant 13 circonscriptions administratives (daïras) et 57 communes.

²⁶⁵ Selon la classification de l'ONS, en 1998, Alger était classée au rang urbain supérieur.

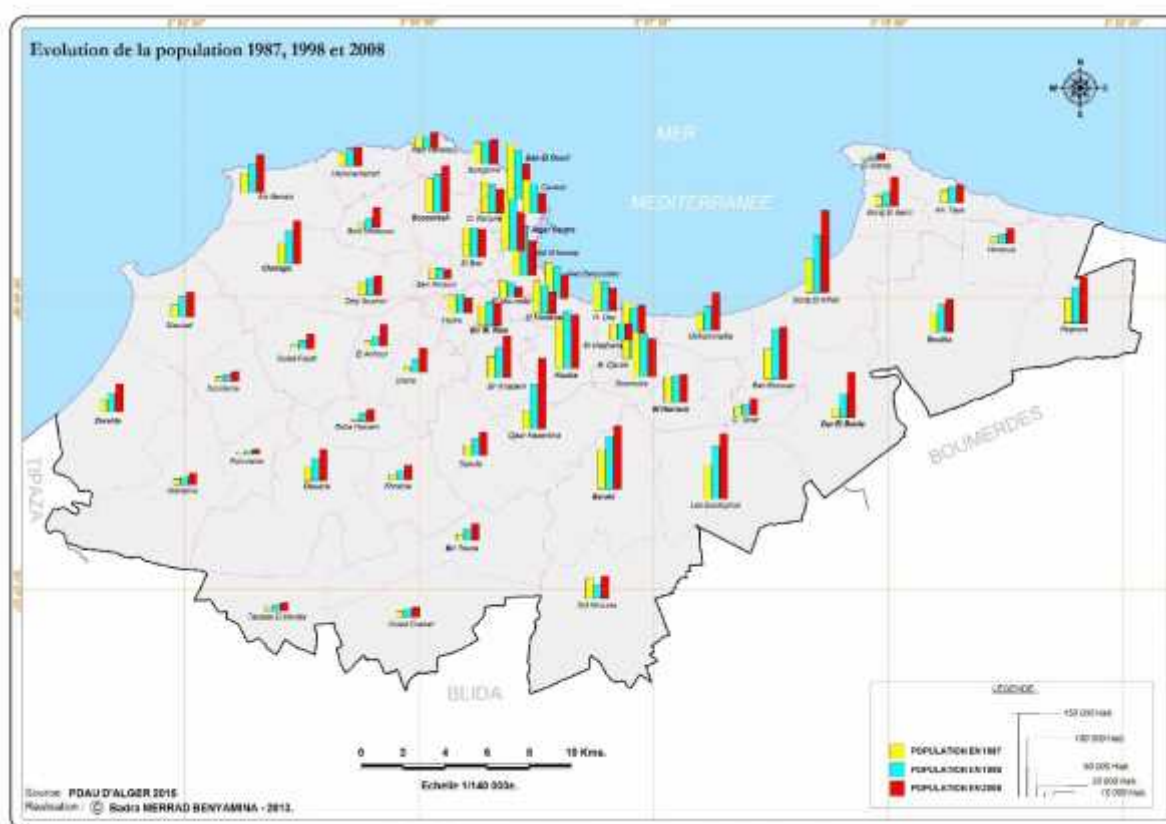
Tableau 23 La population d'Alger par rapport à celle du pays

	1998	2004 ²⁶⁶	2008
Wilaya d'Alger	2 562 428	2 815 257	2 987 160
Algérie	29 100 867	33 400 000	34 229 693
Pourcentage Wilaya d'Alger /Algérie	8,6	8,4	8,6

Source : PDAU, 2015.

Alger est passée de 2 562 428 habitants en 1998 à 2 987 160 en 2008. Sa part de population par rapport au niveau national est de 8,6 %. Cette population est répartie sur un territoire de 810 km² de superficie. Entre 1998 et 2008, la croissance relative de la population est de 15,0%, inférieure au 17,6% observé sur le territoire national. Toutefois, 385 018 habitants supplémentaires sont additionnés à la démographie d'Alger en l'espace de 10ans.

Figure 111 L'évolution de la population entre 1998 à 2008



²⁶⁶ D'après une étude du plan de transport et de circulation de l'agglomération d'Alger : Dessau-Soprin-STM/Talhs, 2004.

La caractéristique principale de la population algéroise a révélé une non-homogénéité continue de sa répartition sur l'ensemble de l'agglomération. L'évolution du mode de peuplement est significative et une différence de répartition apparaît entre les quatre (4) secteurs urbains ((voir tableau N°24).

Tableau 24 la répartition de la population par zone entre 1998, 2004 et 2008

Les zones	La population			Croissance annuelle		
	1998	2004	2008	(98-04)	(04-08)	(98-08)
Hyper Centre	324 795	301 772	235 047	-1,22%	-6,06%	-3,2
Ville Centre	642 572	621 159	572 179	-0,56%	-2,03%	-1,2
Petite Couronne	804 428	940 933	1 034 490	2,65%	2,40%	2,4
Grande Couronne	790 638	951 393	1 105 730	3,13%	3,83%	3,65
Total	2 562 433	2 815 257	2 987 160	1,58%	1,15%	1,3

Entre 1998 et 2008, la wilaya d'Alger montre la tendance au peuplement de l'Est et de l'Ouest et le dépeuplement du centre. Les communes de la couronne périphérique Est et Sud se sont remplies à un rythme plus accéléré que celles de l'Ouest. Le dépeuplement des communes centrales s'est accéléré au profit de la croissance des activités tertiaires, le relogement des populations des bidonvilles et de l'habitat précaire en périphérie, et la croissance de l'habitat individuel.

En général, un ralentissement de la croissance de la population algéroise a été constaté et qui a continué jusqu'en 2008. Les soldes migratoires et la croissance spatiale maintiennent le mode de peuplement. Prenant (2002) ²⁶⁷a expliqué que le recul démographique du centre est lié à une réduction de la natalité dans les quartiers les moins entassés (voir les figure N°112).

²⁶⁷ In PDAU (2015, p.192).

Figure 112 Evolution de la population par zone entre 2004 et 2008

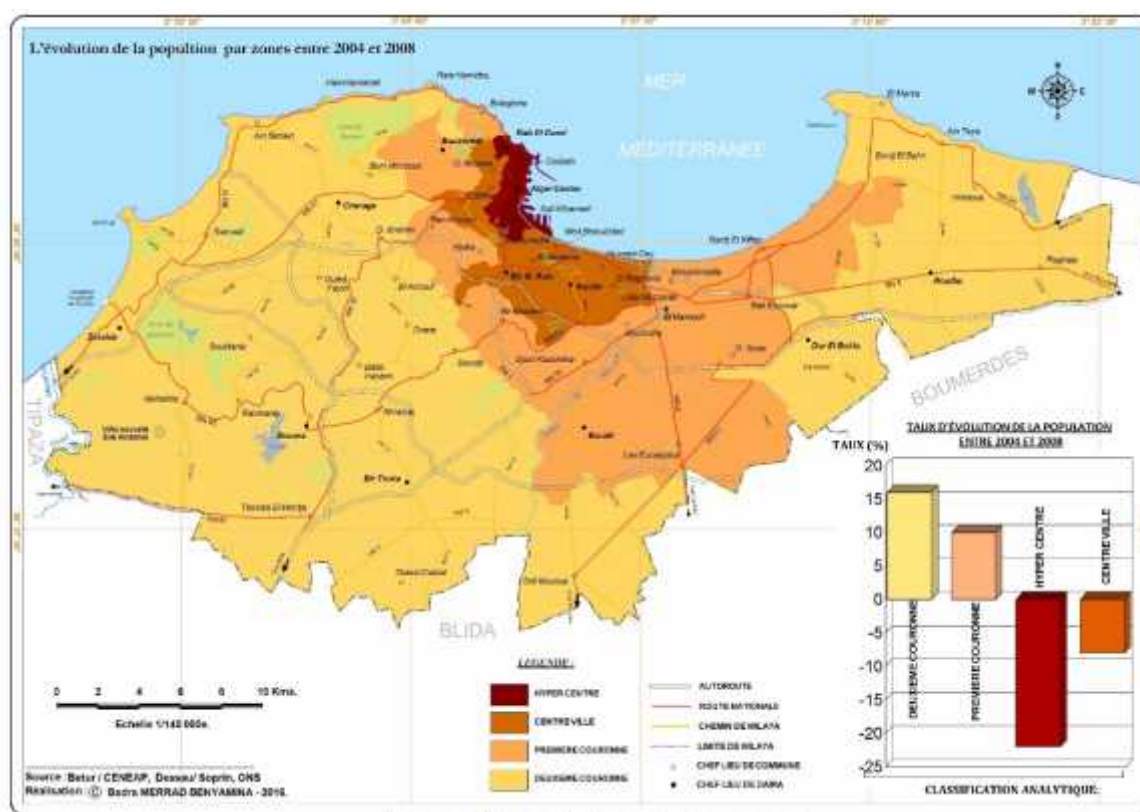


Tableau 25 Indicateurs d'urbanisation et classification des communes d'Alger

Code géo	Nom commune	Taux d'urbanisation		Taux d'accroissement annuel moyen entre 1998 et 2008			Classification
		1998	2008	Pop. Rurale	Pop. Urbaine	Pop. totale	
1601	ALGER CENTRE	100	100		-2,44	-2,44	T.U ²⁶⁸
1602	SIDI M'HAMED	100	100		-2,87	-2,87	T.U
1603	EL MADANIA	100	100		-2,44	-2,44	T.U
1604	HAMMA	100	100		-2,96	-2,96	T.U
1605	BAB EL OUED	100	100		-3,02	-3,02	T.U
1606	BOLOGHINE	100	100		0,13	0,13	T.U
1607	CASBAH	100	100		-3,16	-3,16	T.U
1608	OUED KORICHE	100	100		-1,46	-1,46	T.U
1609	BIR MOURAD RAIS	100	100		0,48	0,48	T.U
1610	EL BIAR	100	100		-1,06	-1,06	T.U
1611	BOUZAREAH	100	100		1,97	1,97	T.U
1612	BIR KHADEM	100	100		3,56	3,56	T.U
1613	EL HARRACH	100	100		0,15	0,15	T.U
1614	BARAKI	94,12	99,04	-15,06	2,58	2,05	P.U
1615	OUED SMAR	100	100		4,19	4,19	T.U
1616	BOUROUBA	100	100		-0,79	-0,79	T.U
1617	HUSSEIN DEY	100	100		-2,05	-2,05	T.U
1618	KOUBA	100	100		-0,05	-0,05	T.U
1619	BACH DJERRAH	100	100		0,36	0,36	T.U

²⁶⁸ Totalement urbanisé.

1620	DAR EL BEIDA	90,64	91,67	4,82	6,19	6,07	P.U ²⁶⁹
1621	BEB EZZOUAR	100	100		0,48	0,48	T.U
1622	BEN AKNOUN	100	100		-0,30	-0,3	T.U
1623	DELY BRAHIM	98,71	100	-100,00	1,45	1,31	T.U
1624	HAMMAMET	100	100		2,04	2,04	T.U
1625	RAIS HAMIDOU	100	100		2,87	2,87	T.U
1626	DJISR KSENTINA	98,46	98,78	2,49	4,99	4,95	P.U
1627	EL MOURADIA	100	100		-2,57	-2,57	T.U
1628	HYDRA	100	100		-1,39	-1,39	T.U
1629	MOHAMMADIA	100	100		4,10	4,1	T.U
1630	BORDJ EL KIFFAN	100	100		3,95	3,95	T.U
1631	EL MAGHARIA	100	100		0,33	0,33	T.U
1632	BENI MESSOUS	92,21	90,88	9,38	7,50	7,65	P.U

Source : (ONS, 2011).

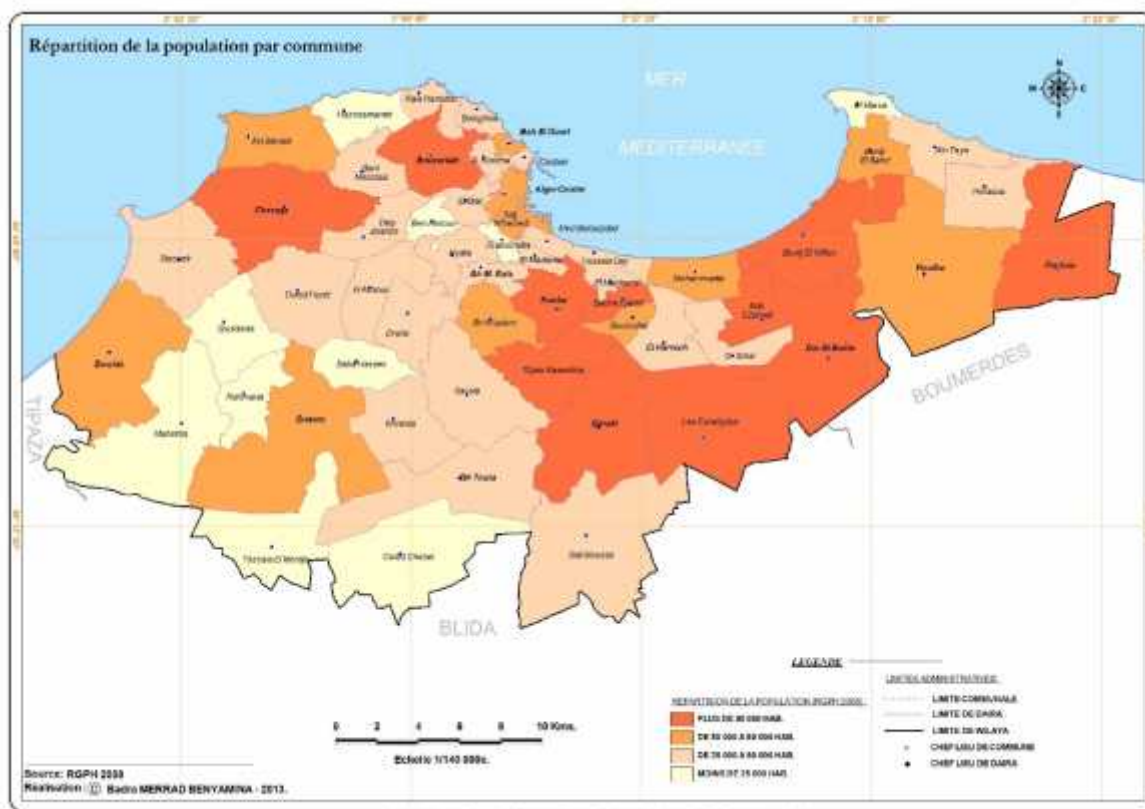
3.6 La distribution planifiée de la population

La population algéroise se caractérise par une première dynamique interne au centre historique de la ville. Les communes de la baie d'Alger de *Bab El Oued* à *Hussein Dey* ont perdu leur population au profit des communes périphériques. La population des communes de l'hyper centre et centre-ville a diminué encore en 2008 passant de plus de 950 000 habitants en 1998 à 800 000 en 2008, tandis que dans les deux couronnes périphériques, le nombre est passé de 1 500 000 en 1998 à plus de 1 800 000 en 2008. Le secteur tertiaire qui remplace la fonction résidentielle, la forte implantation industrielle (le port), la concentration des organismes du pouvoir, la présence des sièges des entreprises privées principales occupant une grande partie du sol, la libéralisation des assiettes foncières au profit des grands équipements et les normes du sol urbain (la non disponibilité foncière au centre au profit des terres agricoles sur la *Mitidja* orientale et occidentale) sont les causes soutenant cette tendance de peuplement. Souiah (2002) a confirmé aussi que les migrations internes vers les périphéries durant les années 2000 ont été facilitées par les nouvelles lois d'acquisition de voitures particulières (les prêts bancaires).

Par ailleurs, le développement d'une infrastructure routière de niveau de service élevé de la 1^{ère} et 2^{ème} rocade d'Alger, voie express...) a stimulé d'avantage la localisation des ménages en banlieue résidentielle, en offrant une meilleure accessibilité. De nouvelles centralités secondaires et polyfonctionnelles fixent une population plus dispersée et plus importante à l'Est qu'à l'Ouest (voir figure N°113).

²⁶⁹ Prédominance urbaine (PU) : si la part de la population vivant dans les zones urbaines est supérieure à 75%.

Figure 113 La répartition de la population par commune en 2008



La rocade Sud *Ben Aknoun - Dar El Beida* et toutes ses nouvelles sorties ont permis sa liaison au centre, ce qui facilite l'installation résidentielle sur ses versants. SafarZitoun and Talamali (2009, p.17) ont affirmé que cette autoroute a renforcé l'urbanisation durant les années 2000, elle est passée de 229,12 km² de superficie urbanisée à 313 km² en 2008, le versant Sud étant plus densifié que le versant Nord. Les communes sahéliennes de l'Ouest et du Sud-Ouest : *Chéraga, Draria et Baba Hassen* sont l'exemple de cette croissance spatiale par l'urbanisation des îlots. Cette forte progression annuelle (3,99%) des superficies urbanisées est supérieure au taux de croissance démographique (1,5 %).

En effet, la population a doublé dans les daïras de *Draria* (203,8%) *Zeralda* (117,8) et *Birtouta* : (112,5%), le programme des logements publics (de 1998) longeant les artères nationales (RN°36) a densifié le réseau urbain dans la circonscription de *Draria*, auparavant commune rurale. L'implantation des lotissements individuels a aussi transformé la structure de la population.

Les circonscriptions administratives (daïras) de l'Est : *Dar El Beida* (365,0%, commune de *Bordj El Kiffan*) et *Bir Mourad Rais* (commune de *Gué de Constantine*) ont enregistré la plus forte augmentation en nombre d'habitants grâce au développement des zones résidentielles et

commerciales informelles, l'implantation des anciennes cités sociales, à la présence des grands équipements tel que l'aéroport international et le pôle d'affaires de *Bab Ezzouar*. Les nouveaux sites de logements publics ont été implantés majoritairement dans les couronnes périphériques, entre les deux roades Sud. Ceci a permis une nouvelle densification de cette partie de la ville.

Selon Boumedine (2002), ce relogement des habitants du précaire et des bidonvilles a joué un rôle dans la modification des systèmes urbains, grâce à leurs positions dans l'espace régional, comme les localités de *Bab Ezzouar et Sidi Moussa*, proches du tissu urbain saturé (*El Harrach et Eucalyptus*). Elles ont été intégrées naturellement au tissu de l'agglomération principale, et sont devenues des cités dortoirs en bénéficiant de l'arrivée des populations des agglomérations voisines et de nouveaux migrants. Kateb (2003, p.326) a aussi confirmé cette relation étroite entre la vocation donnée à une agglomération et le rythme de l'évolution de la population. Les agglomérations littorales anciennes (ex : *Tamenfoust*) ont été mises à l'écart de la politique de développement des investissements touristiques, par rapport aux communes localisées à l'Ouest d'Alger, ce qui a influencé le mouvement de la population.

Sur les 13 circonscriptions de la wilaya, celle de l'entrée de l'Est d'Alger est la plus peuplée, suivie par les agglomérations localisées à la porte du Sud, puis les communes de la banlieue rurale (voir tableau N°26).

Tableau 26 Les circonscriptions les plus peuplées de l'agglomération d'Alger

Dar El Beida	Bir Mourad Rais	Baraki	Birtouta
Ain Taya Bab Ezzouar Bordj El Bahri Bordj El Kiffan Dar El Beida	Birkhadem Bir Mourad Rais Gué de Constantine Hydra Saoula	Baraki Eucalyptus Sidi Moussa	Ouled Chebel Tessala El Merdja
488 929	329 163	273 262	66 428

Source, RGPH, 2008.

La répartition de la densité de la population montre des écarts considérables entre les communes de la baie, du centre, de l'Est et de l'Ouest (voir tableau N°27 et figure N°114).

Les données des recensements (2004 et 2008) ont enregistré un accroissement général de la densité de population, passant de 2 892 hab/km² en 1987 à 3 825 hab/km² en 2008. La densité moyenne est de 35 habitants/ha et dépasse largement les 600 habitants/ha au centre. Certaines communes ont connu une régression de densité, et d'autres, une augmentation. La valeur moyenne de la densité pour la wilaya est de 3 646 hab/km².

La côte de la ville d'Alger continue à être la plus dense par rapport au reste. La croissance en nombre d'habitants s'effectue désormais à l'extérieur des zones de l'Hyper Centre et la ville-centre. Les premières communes qui à partir du centre longent la baie Est, (*Hamma – Annasser, El Magharia, Bachdjarah et Bourouba*) ont gardé leur tendance de peuplement en termes de densité. La plus forte densité enregistrée a une moyenne de 40 000 habitants au km², les communes de l'hyper centre passent de 6 085 hab/km² en 1987 à 33 695 hab/km² en 2008, Bab *El Oued* (52 913,6 hab/ km²) *la Casbah* (36 825,8 hab /km²).

A l'Est, les communes occupent 17 % de la superficie totale et la densité moyenne est de 11 400 habitants au km² (Dessau–Soprin/STM/THALES E&C 2004), 11 780,12 hab/km² à Bab *Ezzouar*, 9 518 hab/km² à *Gué de Constantine* et 5 198,79 hab/km² à *El Harrach*, entre 6 800 à 12 500 hab/km² dans les communes qui longent la baie Est (*Mohammadia Bordj, El Kiffan Bordj et El Babri*). L'habitat social des années 80 et les nouveaux programmes ont densifié d'avantage ces zones.

Sur la bande côtière Ouest, *Aïn Benian, Hammamet* sont les plus denses, entre 4 700 hab/km² et 6 800 hab/km², et moins à *Staouéli et Zeralda*, entre 2 500 hab/km² et 4 700 hab/km², le mouvement de densification commence à s'opérer dans ces deux localités. A l'inverse, dans la deuxième couronne périphérique, à *Mabelma* au Sud-Ouest la densité est plus faible avec 613,1 hab/km² contre une valeur moyenne 3 646,9 hab/km² pour la Wilaya.

Cette différence significative dans la répartition de densité est fortement liée au type d'habitat, le collectif et l'individuel, légal et illégal. L'urbanisation de l'agglomération, ces dernières années, déborde dans le non-respect des règles d'urbanisme (POS), malgré les différents programmes de logements publics injectés par l'Etat.

Le changement de la densité de la population est lié à l'évolution sociale. La possession des résidences secondaires se fait après le départ d'une partie des habitants plus jeunes du centre vers la périphérie. Les logements du centre, moins peuplés, restent occupés par les couches supérieures plus âgées. La dégradation du parc logements au centre historique, implique des actions de réhabilitation qui forcent plusieurs familles à déménager vers la périphérie résidentielle.

Les logements deviennent des logements vacants, des résidences secondaires et à usage professionnel, 12 624 logements ont été vidés entre 1998 et 2008 (SafarZitoun and Talamali 2009, p.39).

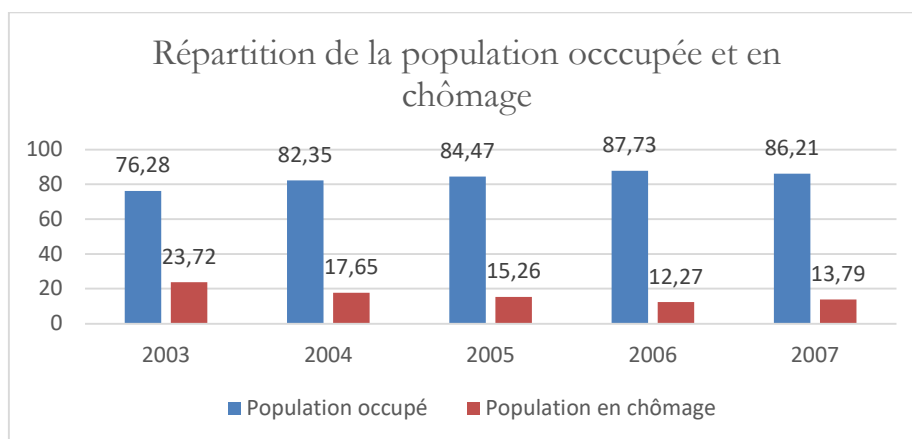
Quant aux communes populaires et commerciales, elles sont caractérisées par un surpeuplement. Hadjiedj (2003), SafarZitoun and Talamali (2009, p.21) ont expliqué la relation entre le poids social et le mode des nouvelles ceintures urbaines formées. La ceinture des communes ouvrières et populaires du Sud : *Baraki, Les Eucalyptus Bachdjara, El Magharia et Bourouba* est caractérisée par un développement important des bidonvilles et de l'habitat illicite de type immeuble-habitation qui permet la cohabitation familiale (TOL arrive jusqu'à 7,9). Cette population provoque l'émergence de problèmes sociaux (pauvreté, chômage et exclusion sociale). Ces nouvelles zones urbanisées se localisent généralement en retrait par rapport aux grandes voies de circulation, obligeant la population à utiliser la voiture particulière. Les défaillances des transports en commun publics ont renforcé la ségrégation socio-spatiale.

Les communes sahéliennes de l'Ouest (*Douera, Birkhadem, Draria, El Achour, Ouled Fayet et Baba Hassen*) se caractérisent par la prédominance de l'habitat individuel de type villas haut standing, occupées par une clientèle plus sélective et favorisée (les hommes du réseau politico-administratif (Semmoud, 2011). Cette partie de la ville a été renforcée par le redéploiement de l'habitat collectif durant les années 2000. D'après Safar Zitoun (2009, p.49), les nouveaux sites des cités AADL localisés dans les communes de *Draria, Ouled Fayet, El Achour* et *Douera*, ont permis l'installation d'une population de couche moyenne (professions libérales et intermédiaires) provenant des quartiers centraux (55% des bénéficiaires habitaient l'hyper centre et centre-ville d'Alger). La volonté étatique de déplacer ces couches sociales implique une nouvelle clientèle de la périphérie, redéployée par des logiques de déportation et de déracinement. En effet, les constructions territoriales des périphéries ont reporté plus loin la structure socio-spatiale de la ville d'Alger, les périphéries aisées du Sud-Ouest ont émergé par le prolongement des quartiers aisés de la ville et, les périphéries modestes de l'Est se sont développées à partir des quartiers populaires (Ouadah-Rebrab 2002, p.15).

- L'emploi et la population active

Les recensements de 2008 ne fournissent pas de données sur l'emploi, ce qui nous amène à utiliser les différentes études antérieures²⁷⁰ à 2008. La population active reste importante en Algérie, elle s'est accélérée entre 2003 et 2005 en augmentant de 8%. L'augmentation de l'emploi a été suivie par une diminution du chômage (voir le graphe N°3).

Graphique 3 La population active et la population en chômage en Algérie



Source : ONS, n°23²⁷¹.

Alger, métropole nationale, par ses fonctions administratives et économiques, joue un rôle sur la concentration des emplois. Bien que l'ouverture du marché et le système de privatisation ait eu des effets sur l'offre et la demande d'emplois, sur la distribution des richesses et sur le niveau de vie, les chiffres témoignent une tendance de décroissance dans les taux d'activité²⁷² entre 2004 et 2008 (voir tableau N°28).

Tableau 28 Le taux d'activité de la ville d'Alger en 2004 et 2008

2004		2008	
Hommes	Femmes	Hommes	Femmes

²⁷⁰ Les données du BETUR de 1998 et 2004.

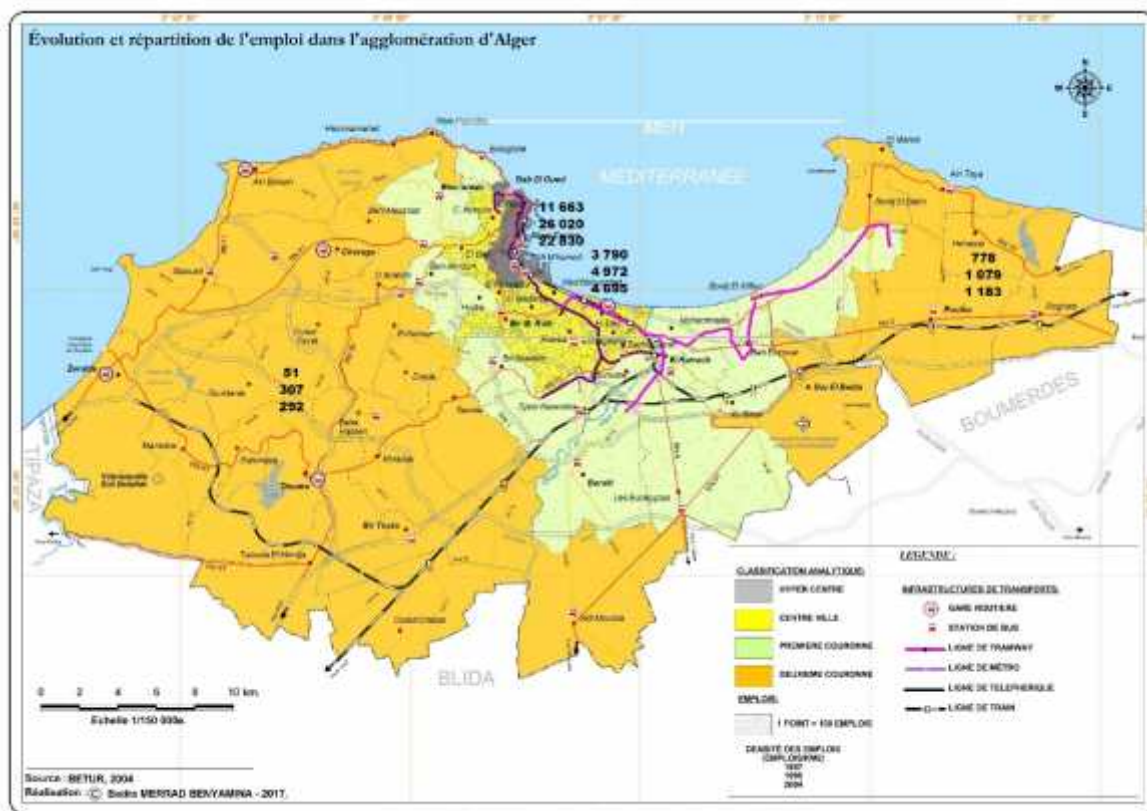
²⁷¹ In PDAU, 2015.

²⁷² Selon le PDAU, 2015 : le taux d'activité = (employés + chômeurs) / personnes actives.

85,45%	31,73%	73,0%	22,9%
Taux d'activité total : 58,60%		Taux d'activité total : 47,9%	

Le taux d'activité des hommes reste toujours plus élevé à celui des femmes, la participation masculine est considérable et supérieure à la moyenne nationale qui est de 69,90%. La distribution spatiale des emplois a accompagné le mouvement d'urbanisation, les conditions et les formes fragmentées de l'urbanisation ont généré de principaux gisements d'emplois dans la wilaya d'Alger (Safar-Zitoun and Talamali 2009, p.17). En 2004, la population active s'élevait à plus d'un million de personnes. La distribution de cette population active s'apparentait à celle de la population. En fonction des critères de la densité d'actifs au km² différents groupes se distinguent (BETUR, 2004) (voir figure N°115).

Figure 115 Evolution et répartition de l'emploi dans l'agglomération d'Alger

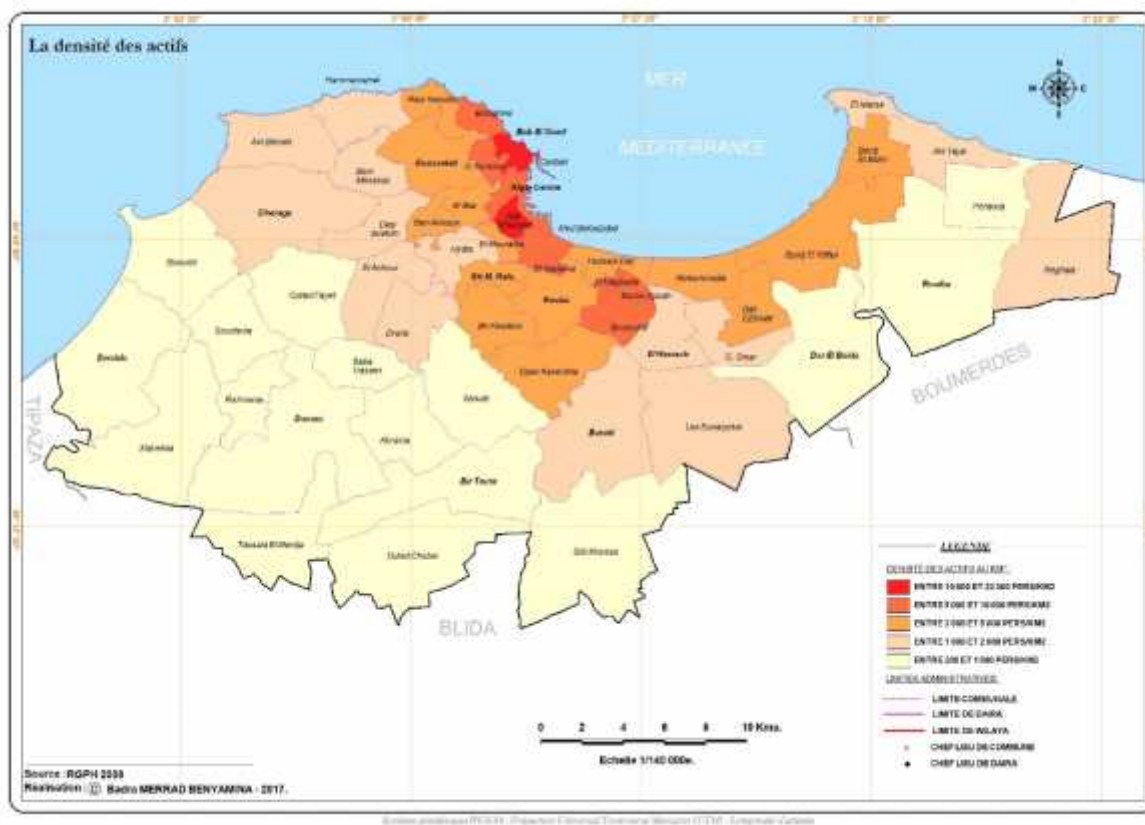


- Les communes du centre : *Bab El Oued, Casbah, Sidi M'hamed* et *Bachdjarah* ont un nombre d'actifs au km² dépassant 10 000. La population active dans cette zone est de 11 % soit environ 114 000 personnes.
- Les communes de *Belouizdad, Hamma – Annasser, Alger-centre, Bourouba, El Madania* et *Oued Koriche* de densité 7 000 actifs au km² comptent une main d'œuvre de près de 128 000 personnes.
- Les communes de *Bologhine, El Magharia, El Mouradia* et *El Biar* de densité 5 000 personnes au km² ont plus de 60 000 personnes actives.
- Le reste des communes se trouve dans un seuil inférieur à 5 000 actifs par km².

En 2008, il a été recensé dans le RGPH un nombre de 1 067 935 actifs, dont 811 741 hommes et 256 193 femmes sur l'ensemble de l'agglomération d'Alger. Ce chiffre a baissé par rapport à 2004 (1 632 584 actifs). Le ralentissement du taux d'accroissement urbain, le vieillissement de la population, l'activité féminine et l'impact du chômage sont aussi des raisons qui influencent le taux et la densité d'activité.

La répartition de la densité de la population active reste hétérogène selon les communes. Les actifs peuvent occuper des emplois dans leurs communes de résidence ou bien exercer dans d'autres communes de l'agglomération (voir figure N°116).

Figure 116 La répartition de la densité des actifs par commune



La zone qui regroupe 16 communes allant de l'Ouest de *BabElOued* jusqu'à l'Est à *El Harrach-Rouiba* a enregistré une densité d'emplois entre 2 000 et 30 000 emplois au km², ce qui représente 483 000 emplois et 64% des emplois de la wilaya. Les communes longeant la baie ressortent avec un taux d'emploi moyen par habitant de 68 % (il dépasse celui de la wilaya de 26 %). Leur vocation est orientée vers l'activité tertiaire. Le nombre d'emplois est de 289 000 ce qui correspond à 38 % des emplois de la wilaya.

- La zone hyperdense de *Bab El Oued, Casbah, Sidi M'hamed* a enregistré 19 000 actifs au km². Ces localités regroupent des emplois de type tertiaire supérieur ou tertiaire commercial. L'emploi tertiaire a dépassé 17 000 au km² à *Alger-centre* qui propose plus d'emplois qu'il ne dispose d'actifs dans sa population (2,78 emplois par actif). En revanche la commune *Bachdjarah* a affiché une décroissance de sa densité en actifs, passant de 10 000 actifs/km² en 2004 à 9 759 actifs /km² en 2008.
- Les communes péri-centrales (Est et les hauteurs) *Bologhine, Oued Koriche, Alger-centre, Belouizdad / Hamma – Annasser, Bourouba, El Magharia, El Madania* et *Bachdjarah* présentent une densité d'actifs entre 5 000 à 10 000 actifs au km². Les travaux de Safar Zitoun

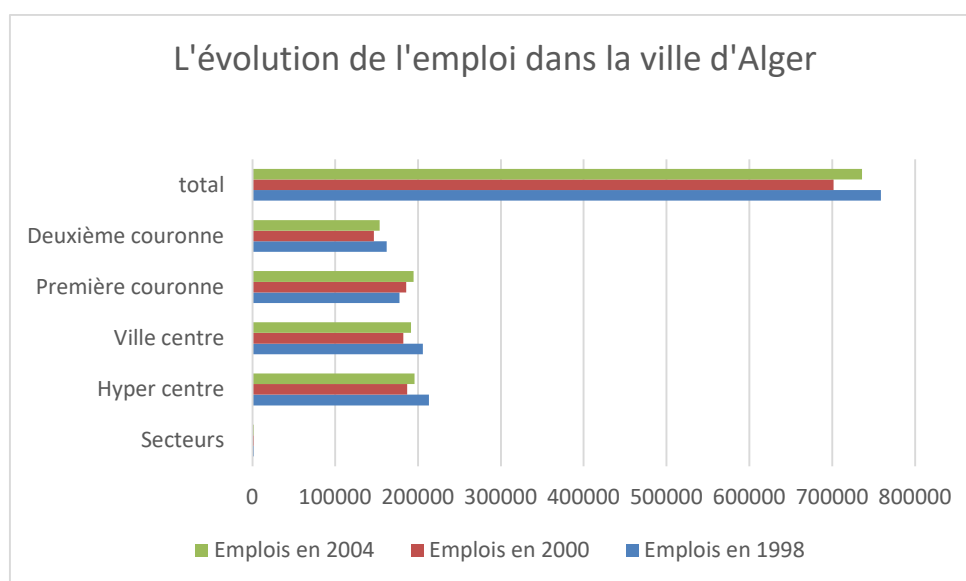
(2009, p.40)et SafarZitoun and Talamali (2009, p.27) ont expliqué la relation entre la composante sociale de ces zones géographiques et l'emploi. Un solde négatif dans les communes populaires et ouvrières a été remarqué à la fin des années 90 en matière d'emploi, les résidents de l'habitat collectif, colonial et dégradé ont été concernés par le processus de désindustrialisation qu'a connu la ville, notamment dans le secteur public.

- Les communes de l'Ouest : *Bouzaréab, El Mouradia, El Biar, Bir Mourad Rais, Ben Akenoun* et celles au Sud : *Kouba, Birkhadem et Gué de Constantine*, à l'Est *Hussein Dey, Bordj El Babri, Bordj El Kiffan, Mohammadia et Bab Ezzouar* affichent un nombre d'actifs entre 2 000 à 5000 personnes au km².
- Le pôle, en dehors de la zone urbaine, continue à inclure les communes de l'Est : *Oued Smar, El Harrach et Mohammadia* qui comptent plus de 188 000 emplois. Le ratio emploi / km² dépasse le seuil de 2 000. La commune *d'Oued Smar* constitue une zone de concentration d'emplois secondaires avec son offre excédentaire d'emplois. Elle compte 3,42 emplois secondaires par résident. Les quatre zones industrielles (1 378 hab) et les 26 zones d'activités (257,29 hab) d'Alger sont les principales zones d'attraction d'emplois sur l'ensemble du territoire algérois.
- Le reste de la wilaya représente un nombre d'actifs inférieur à 1 000 par km².

La concentration globale de l'activité continue sur la bande côtière du centre vers l'Est, ce qui permet de la définir comme une zone d'emplois polarisée. Cet espace restreint de 47 km² a offert 56 % d'emploi et a concentré 33 % de la population de la Wilaya. La densité de la population ne correspond pas toujours à la densité d'emplois.

On constate une perte de plus de 50 000 emplois sur l'ensemble du territoire algérois à 750 000 en 1998 à 701 738 en 2004. En 1998, l'emploi se répartissait en 250 000 emplois dans le secondaire et 500 000 dans le tertiaire. Entre 2002 et 2004, le taux de croissance de l'emploi est de 5 %, tandis que le taux d'emploi est de 29,4 % de la population résidente (voir graphique N°4).

Graphique 4 L'évolution de l'emploi dans la ville d'Alger



Le mouvement de la population vers la périphérie s'est accompagné d'un nouveau mouvement des emplois. Le nombre des emplois s'est redéployé vers les couronnes : 26,63% pour l'hyper centre, 26,02% pour la ville centre, 35,1% pour la première couronne et 37,51% pour la deuxième couronne.

Le nombre d'emplois a diminué dans les localités de l'hyper-centre et ville-centre. Il a régressé passant de 418 949 en 1998 à 387 512 emplois en 2004. Cependant, dans les communes périphériques, il est passé de 339 833 en 1998 à 348 566 en 2004. La première couronne a connu une augmentation d'emplois avec sa commune *Oued Smar* et *Mohammadia*, alors que la deuxième abrite plus d'habitats que d'emplois.

Le tableau ci-dessous indique la polarisation de l'emploi dans l'hyper centre. Le taux est passé de 3,83% en 1998 à +1,20% en 2004, donc un emploi pour quatre (4) habitants et 1,33 personne active par emploi, essentiellement localisées sur la bande côtière.

Tableau 29 Le taux de croissance de l'emploi entre 1998 et 2004

Secteurs	1987-1998	2000-1998	2000-2004
Hyper centre	7,57%	-6,33%	1,19%
Ville centre	2,43%	-5,88%	1,23%
Première couronne	3,02%	2,26%	1,19%

Deuxième couronne	-	-4,90%	1,19%
Total	5,93%	-3,93%	1,20%

Source : (BETUR, 2004) et (Berchache 2011, p.103).

Tableau 30 Les secteurs d'emplois

Communes	Emplois 2004	Emplois/population active
<i>Oued Smar</i>	39 737	4,57
<i>Alger centre</i>	99 800	2,78
<i>Hussein Dey</i>	40 556	2,14
<i>Casbah</i>	29 310	1,70
<i>El Harrach</i>	26 639	1,66
<i>Sidi Moussa</i>	12 865	1,66
<i>Mohammadia</i>	28 940	1,64
<i>Rouiba</i>	29 554	1,59
<i>Sidi M'hamed</i>	47 876	1,50
<i>Belouizdad / Hamma Annasser</i>	28 547	1,31
<i>El Mouradia</i>	13 663	1,82
<i>Bir Mourad Rais</i>	17 313	1,11

Source : (BETUR, 2004).

Aujourd'hui, il y a une polarisation sectorielle d'emplois, qui forme les zones géographiques périurbaines. Le maillage administratif métropolitain concentre et disperse à la fois de nouveaux pôles d'emplois. Le processus de la métropolisation de la ville d'Alger se construit par une tertiarisation de ses activités économiques. Selon Bakour and Baouni (2015, p.399), l'activité industrielle dans les anciens faubourgs ruraux est remplacée progressivement par des activités commerciales et services. L'amélioration des infrastructures routières conduit à de nouvelles orientations économiques. Le développement du secteur privé en termes d'emplois est important, il a été estimé un taux d'emploi supérieur à 60% ce qui semble révéler une tendance de croissance (PDAU, 2015).

Tableau 31 Répartition des activités économiques par couronne

Zones	Construction (BTP)	Commerce	Industrie	Services
Hyper centre	1%	58%	7%	35%
Ville centre	1%	54%	8%	37%
1er couronne	1%	57%	8%	34%
2e couronne	1%	56%	12%	32%
Total	1%	56%	9%	33%

Source : ONS, 2012²⁷³.

Il est difficile de prévoir l'effet de la libéralisation de l'économie sur l'évolution de l'emploi du secteur privé. A l'échelle de la wilaya, le taux de l'activité commerciale est de 56%, celui du service de 33%, suivi par l'industrie avec un taux de 9 %, et 1% pour le secteur des travaux public (BTP).

La spéculation du marché foncier et immobilier dans la périphérie a favorisé de nouveaux pôles d'emplois liée aux commerces. Les grandes zones commerciales de *Dar El Beida (Hamiz)*, *Gué de Constantine (Semmar)*, et les zones de commerce de *Chéraga*, *Draria* et *Ouled Fayet* sont créatrices d'emplois. A titre d'exemple, le quartier du *Val d'Hydra* (à *Hydra*) a vu, entre 2005 et 2008, la création de 600 emplois dans les secteurs du commerce et des services (Benali-Nouani, 2008)²⁷⁴.

L'emploi informel regroupe en plus des 28 % évalués dans le secteur de la construction et de l'habitat, des milliers d'autres emplois familiaux et de proximité, non enregistrés. La croissance de ces activités diversifiées ou spécialisées passera par un profil formel.

Les estimations sur l'emploi informel indiquent un renversement de la courbe de croissance des emplois en faveur de la deuxième couronne, en 2010. Les installations résidentielles dans l'agglomération d'Alger posent le problème de leurs associations obligatoires à l'emploi. Le centre de gravité de l'activité économique s'éloigne du centre de gravité démographique.

²⁷³In Bakour and Baouni (2015, p.399).

²⁷⁴ In SafarZitoun and Talamali (2009, p.28).

Tableau 32 Estimation de l'évolution de l'emploi dans l'agglomération d'Alger

Zones	2004	2007	2010
Hyper centre	196 038	199 305	203 506
Centre-ville	196 038	198 016	203 769
Première Couronne	194 690	200 691	208 383
Deuxième couronne	151 361	168 565	191 666
Total wilaya	739 471	770 920	811 942

Source : SafarZitoun and Talamali (2009, p.29).

La spécialisation de l'économie a conduit à une séparation en place, des pôles d'emplois et des pôles résidentiels. De là, des mouvements pendulaires sont créés qui ne facilitent pas les échanges. Alger évolue par l'extension des zones résidentielles et des zones d'activités commerciales, sans synergie entre les différentes fonctions urbaines (Abderrahim, 2007, p.2).

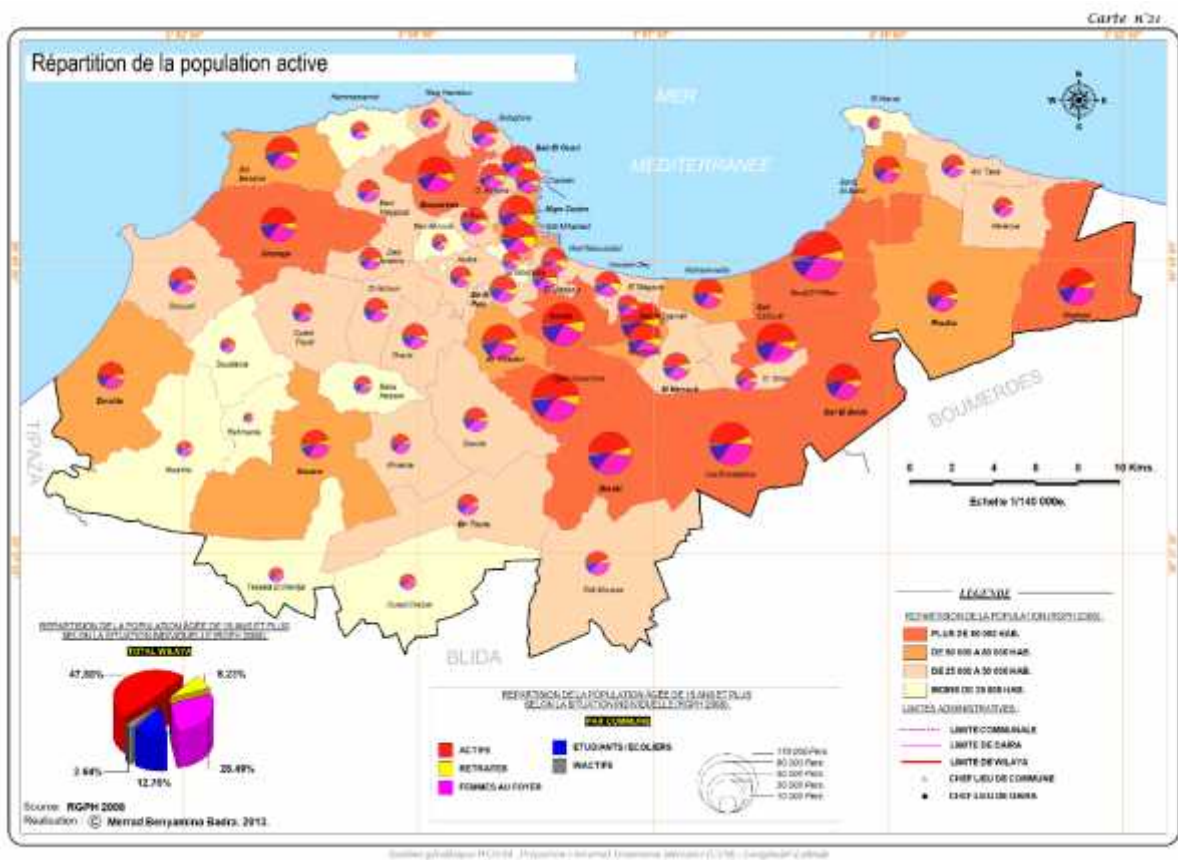
La ville d'Alger compte 23 % des effectifs totaux de l'administration. Le taux d'activité est lié à la forte présence des organismes publics. Les indicateurs des tableaux ci-après montrent le contraste dans la répartition des emplois et la vocation tertiaire ou secondaire entre les communes. Le centre et l'Est sont des communes réceptrices d'actifs, malgré le mouvement de délocalisation de certains sièges des ministères et d'administrations centrales.

Tableau 33 La distribution d'emplois

Communes principales	Emplois/ Population 2004	Emplois/km²	Emplois/ Actifs	Emplois /tertiaires/ km²	Emplois /secondaires/ km²
<i>Alger centre</i>	1,11	26 900	2,78	22 500	6 700
<i>Bab El Oued</i>	0,22	16 100	0,56	10 200	7 200
<i>Casbah</i>	0,65	26 000	1,70	23 600	4 700
<i>Sidi M'hamed</i>	0,58	22 100	1,50	17 000	7 100
<i>Belouizdad</i>	0,52	13 300	1,31	9 300	5 100
<i>Hussein Dey</i>	0,87	9 600	2,14	7 300	3 400
<i>Oued Smar</i>	1,50	4 800	4,57	700	3 400
Total Wilaya	0,26	1 000	0,75	700	300

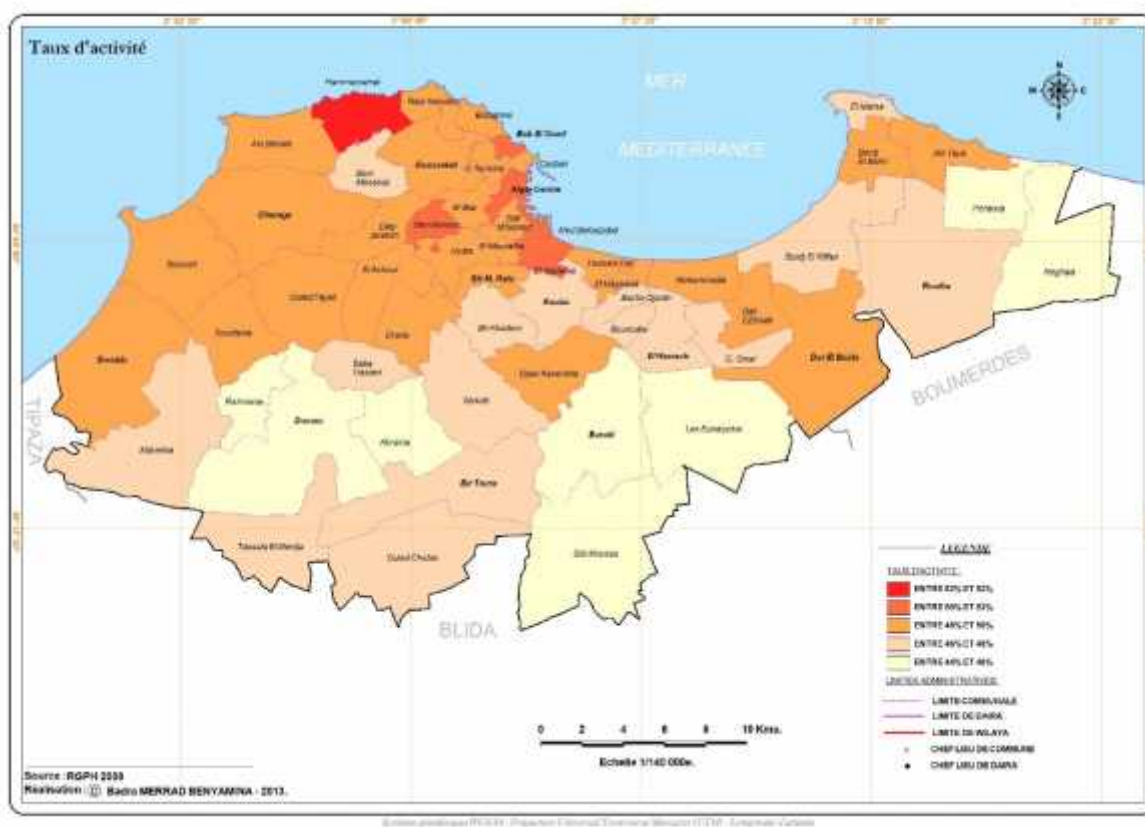
Source : (BETUR, 2004) et (Safar Zitoun 2009, p.41).

Figure 117 La relation entre la population résidente et la population active



La moitié du volume total d'activités est concentrée dans les localités du centre, suivies des communes péri-centrales qui se prolongent vers l'Est. La densité importante des actifs entraîne une forte densité de la population, cas de l'hyper centre, du centre-ville et de l'Est. Cette tendance s'est renforcée depuis les dernières statistiques de 1998 et 2004. La répartition du nombre des actifs est plus importante dans les communes qui ont connu une croissance urbaine accélérée. Les communes de plus de 80 000 habitants ont concentré un nombre entre 30 000 et 50 000 actifs (*Bordj El Kiffan, Gué de Constantine...*), tandis que les communes de moins de 25 000 habitants ont un nombre d'actifs entre 2 000 et 4 000 actifs (*Rahmania, El Marsa...*). Les programmes de l'habitat public, le développement des lotissements individuels mixtes (commerce et habitat) et la croissance des mouvements internes ont influencé le nombre des actifs. Ceci attribue aux communes émergentes, en nombre de populations, une structure démographique dynamique.

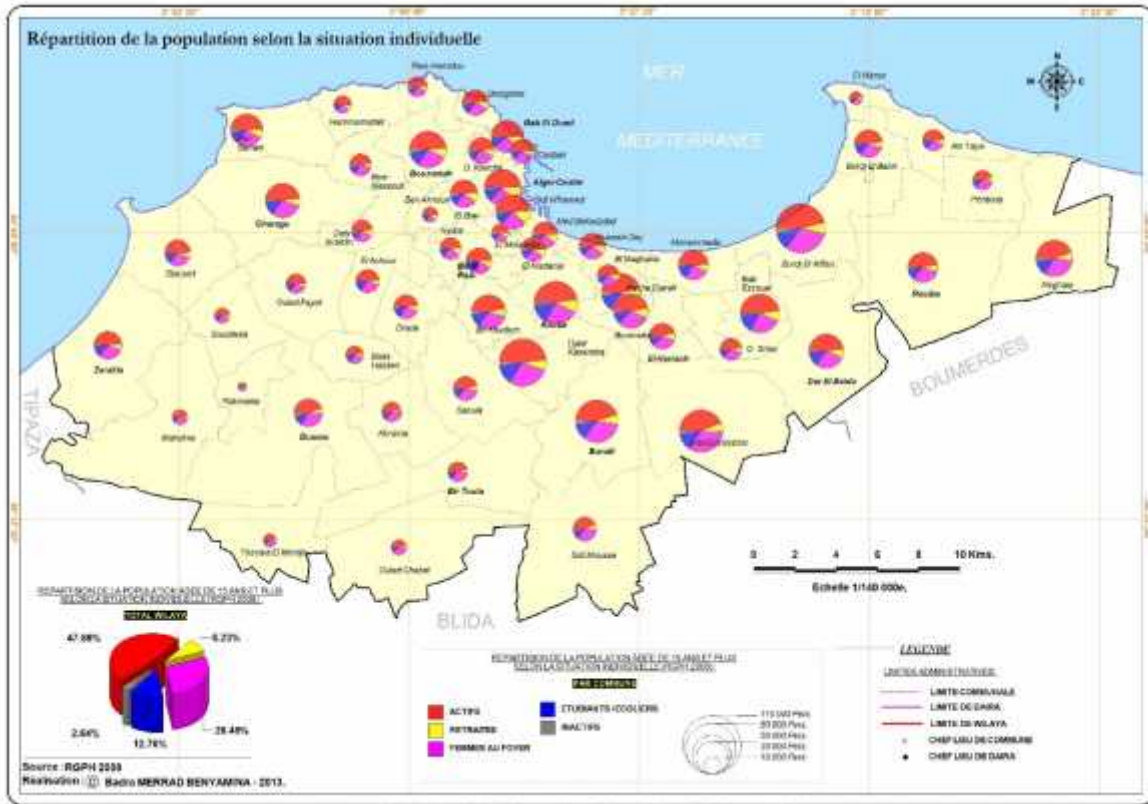
Figure 118 La répartition du taux d'activité par commune



Le taux d'activité est important dans les localités suivantes : *Hammamet* (52,6%), *Ben Aknoun* ((51,6%), *El Madania* (50, 4%), contrairement aux localités *Sidi Moussa* (44,0%) et *Eucalyptus* (44,2%), de taux d'activité moins élevé.

Le taux des femmes actives a évolué grâce aux efforts étatiques mis sur le système éducatif après les années 80 (la scolarisation massive des filles). Les indicateurs sur le travail féminin de la capitale restent faiblement connus et la présence féminine sur le marché du travail est un facteur important pour le développement économique. Malgré la modernisation de l'économie et la société algérienne, la répartition de l'emploi selon le sexe et la qualification se fait inégalement entre les hommes et les femmes (Talahite 2007, p.12).

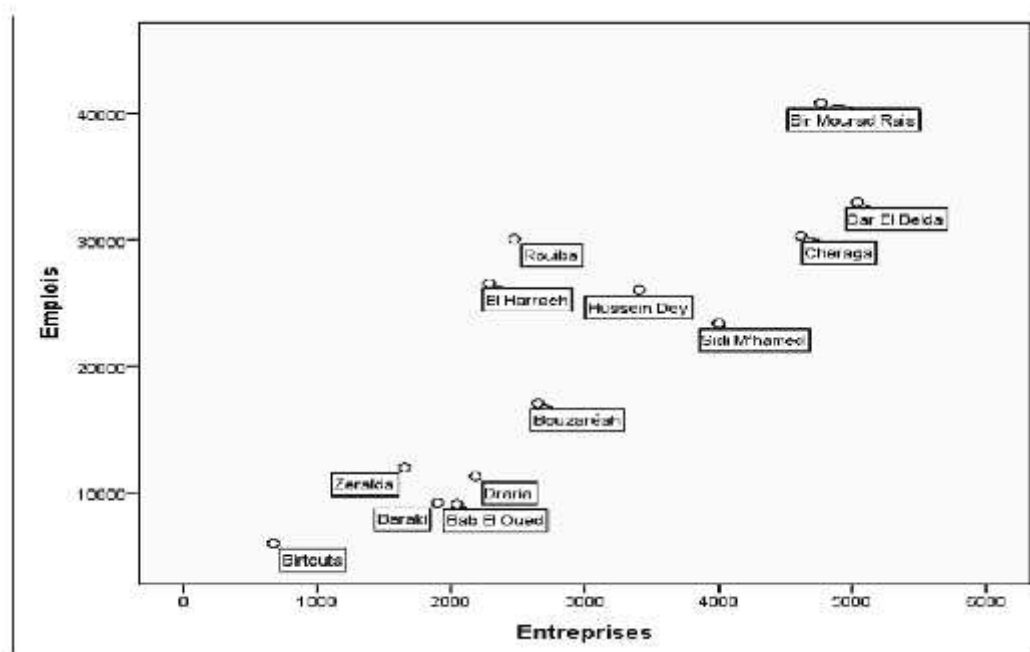
Figure 119 La répartition de la population selon la situation individuelle par commune



Les femmes au foyer occupent quand même une part importante dans la wilaya. Elles occupent un taux de 28,49%, c'est-à-dire sur un total de 2 230 423 qui constitue la population de 15 ans et plus, il a été estimé 1 067 935 actifs dont 635 388 femmes au foyer. Le poids de la religion et les traditions socio-culturelles ont peut-être influencé l'emploi féminin. Ce taux peut omettre le nombre des femmes diplômées et inactives qui sont au chômage (Talahite 2007, p.11). La croissance du sous-emploi féminin peut être compensée par le travail informel ou le travail à domicile (la couture, la pâtisserie, l'enseignement à domicile, les travaux artistiques...).

Selon le travail de recherche de Idres (2018), la baisse de l'emploi entre 1998 et 2008 est expliquée par le glissement d'une partie des emplois vers la banlieue Est en raison de la disponibilité foncière et la migration intense de la population. La faible corrélation entre l'entreprise et le nombre d'emplois est expliquée par la tertiarisation accélérée de certains daïras comme *Bir Mourad Rais* et *Dar El Beida*, modifiant ainsi l'évolution du volume global des emplois sur l'ensemble de l'agglomération d'Alger, surtout dans les circonscriptions citées précédemment. Il a été enregistré 100 000 emplois en 2014, dans les zones englobant les zones industrielles, plus de 26 000 emplois pour *El Harrach* et plus de 60 000 à *Rouiba* (voir figure N°120).

Figure 120 La densité d'emplois/entreprises à Alger en 2014



Source : (Idres 2018, p.191).

- La structure d'âge de la population d'Alger

Le recul du taux de croissance, la réduction de la natalité, le retard de l'âge du mariage, l'amélioration du niveau d'instruction des filles et la taille moyenne plus faible de la famille sont les tendances démographiques qui ont caractérisé la population algéroise pendant les trois dernières décennies. Mais la structure de la population reste jeune, et ce, depuis 1998. Le profil sociodémographique d'une commune par sa constitution d'une population active et jeune, est un gisement démographique local, qui peut dynamiser le processus de métropolisation de la ville (E Berezowska-Azzag et al. 2015, p.166). La population jeune de la ville d'Alger est un indicateur positif pour la base socio-économique et démographique.

Tableau 34 la population d'Alger selon les classes d'âge

	Total %	Masculin%	Feminin%
00-14	28,51%	28,84%	28,19%
15-64	66,77%	66,51%	67,03%
+65	4,72%	4,66%	4,78%
Total	100	100	100

Source : (PDAU, 2015).

Le recensement de 2008 indique que le taux entre 15 et 64 ans est estimé à 66%. La structure d'âge est composée par : les plus jeunes (28,4%), les jeunes (64,9%) et un pourcentage de (6,9%) pour les personnes âgées. En 2004, le taux des plus jeunes était 22 %, âgés de moins de 15 ans, et seulement 9 % pour les plus de 60 ans (BETUR, 2004).

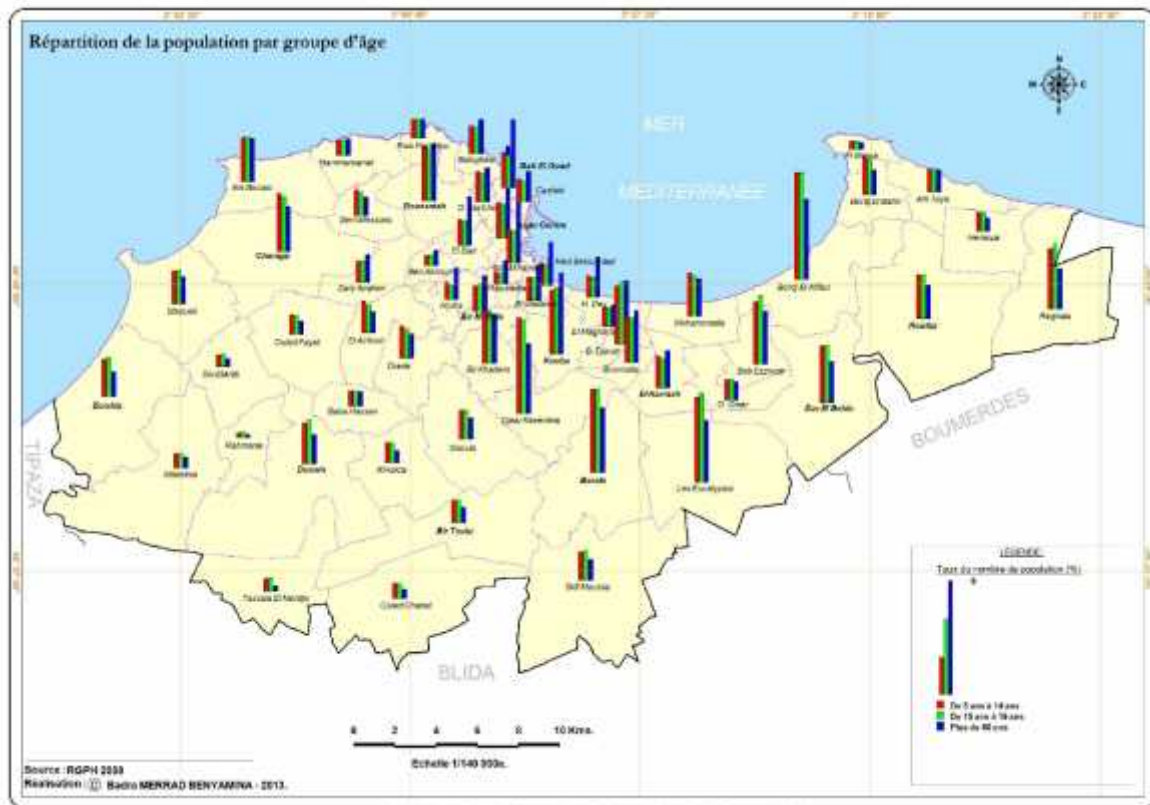
Tableau 35 les chiffres clés du profil d'âge en 2008

Profil d'âge	Moins de 20 ans	20-39	40-64	Plus de 65
Taux et nombre de population	34% (1 006 489)	36% (1 069 282)	24% (712 604)	6% (191 778)

(E Berezowska-Azzag et al. 2015, P.123).

La répartition de la population jeune sur le territoire d'Alger est différenciée entre les zones urbaines. La lecture des cartes ci-dessous peut nous indiquer que l'évolution de la structure par classe d'âge présente un rajeunissement de la population dans les communes de la périphérie, et un vieillissement dans les communes du centre. Des contrastes s'affichent également entre les communes du littoral Est-Ouest, le *Sabel* et la *Mitidja*. Selon Souiah (2002). Les migrations internes produites dans la ville d'Alger lors de la période inter-recensement 1987-1998 sont une conséquence de la structure jeune de la démographie. La baisse de la population dans les communes du centre et la croissance dans les communes périphériques se sont manifestées par une mobilité résidentielle de la population jeune (voir figure N° 121).

Figure 121 La structure de la population par groupe d'âge



Une lecture plus détaillée montre une différence entre les zones urbaines à plus forte densité et la structure d'âge de la population. Les communes de l'Est et du Sud ont les plus jeunes populations de la wilaya : *Bordj El Kiffan, Gué de Constantine, Baraki, Les Eucalyptus, Kouba, Bab Ezzouar, Bachdjarah, Reghaia, Bouzaréah et Chéraga*. Le nombre de personnes entre 15 et 60 ans est compris entre 50 000 et 100 000 avec un taux variant entre 2% à 5%. Contrairement aux communes de l'hyper centre, elles présentent les valeurs les plus faibles en jeunes. La tendance remarquée en 1998 de cette structure d'âge est maintenue, en particulier à *Alger-Centre, Sidi M'hamed, Casbah Bab El Oued*. Le centre historique et ses environs sont caractérisés par un vieillissement de leur structure démographique et un meilleur niveau et qualité de vie. Le reste des communes constitue un territoire intermédiaire par sa structure en population jeune (voir figure N°122).

Figure 122 La répartition de la population de plus de 60 ans

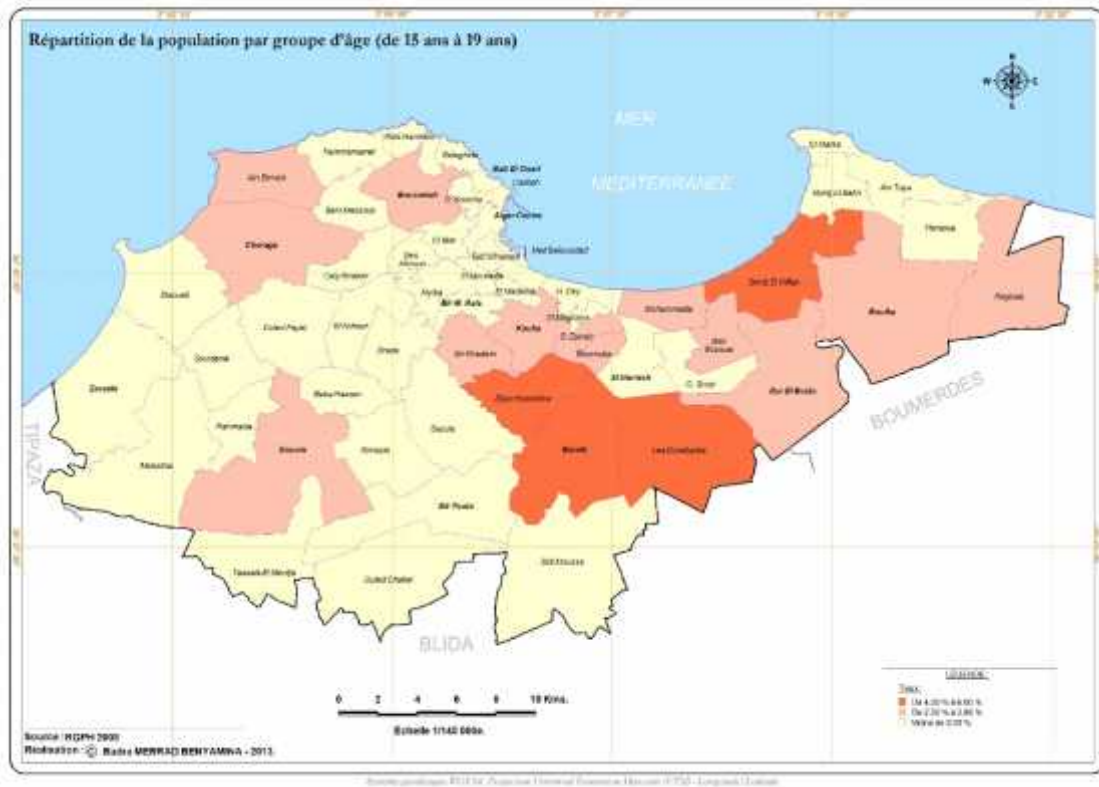


Les communes avec une structure démographique plus jeune correspondent à celles qui ont les familles les plus nombreuses, notamment dans le Sud de la wilaya. Elles ont une forte taille moyenne des ménages entre 5 et 5,9 comme les communes ouvrières et populaires d'Eucalyptus et *Baraki*, mais, elles n'ont pas affiché une croissance significative de leur population entre les recensements 1998 et 2008 (voir figures N° 123 et 124).

Figure 123 La répartition de la population très jeune entre 5 et 14 ans



Figure 124 La répartition de la population entre 15- 19 ans



- Le niveau d'instruction

L'accès à l'éducation a été l'une des grandes priorités du pays. La scolarisation est obligatoire mais renforce les inégalités entre les sexes. L'accès à l'enseignement fondamental est obligatoire pour les enfants de 6 à 15 ans, diminuant les niveaux d'analphabétisme par des programmes appropriés, notamment pour la population féminine (PDAU, 2015)²⁷⁵.

La capitale Algéroise concentre un grand nombre d'établissements scolaires (primaires et secondaires), des établissements et des centres universitaires, des centres de formation...etc. En 1998, le niveau d'enseignement supérieur est le plus élevé du pays et le taux de scolarisation de la wilaya a atteint les 90,7%, supérieur à la moyenne nationale (80,7%).

Tableau 36 La structure de la population selon le niveau d'instruction

Sans instruction	Alphabétisé	Primaire	Moyen	Secondaire	Supérieur	Nd
12,9	0,1	23,2	29,8	20,3	11,9	1,8

Source : (RGPH, 2008).

Tableau 37 La population scolarisée et taux de scolarisation

Taux de scolarisation	Scolarisés	Population 6-15ans
93,3%	435 613	468 492

Source : (RGPH, 2008).

Tableau 38 Taux d'Analphabétisme et taux d'Alphabétisation de la population

Population	Taux d'Analphabétisme	Taux d'Alphabétisation
10 ans et plus	11,6%	87,7%
15 ans et plus	12,7%	86,6%

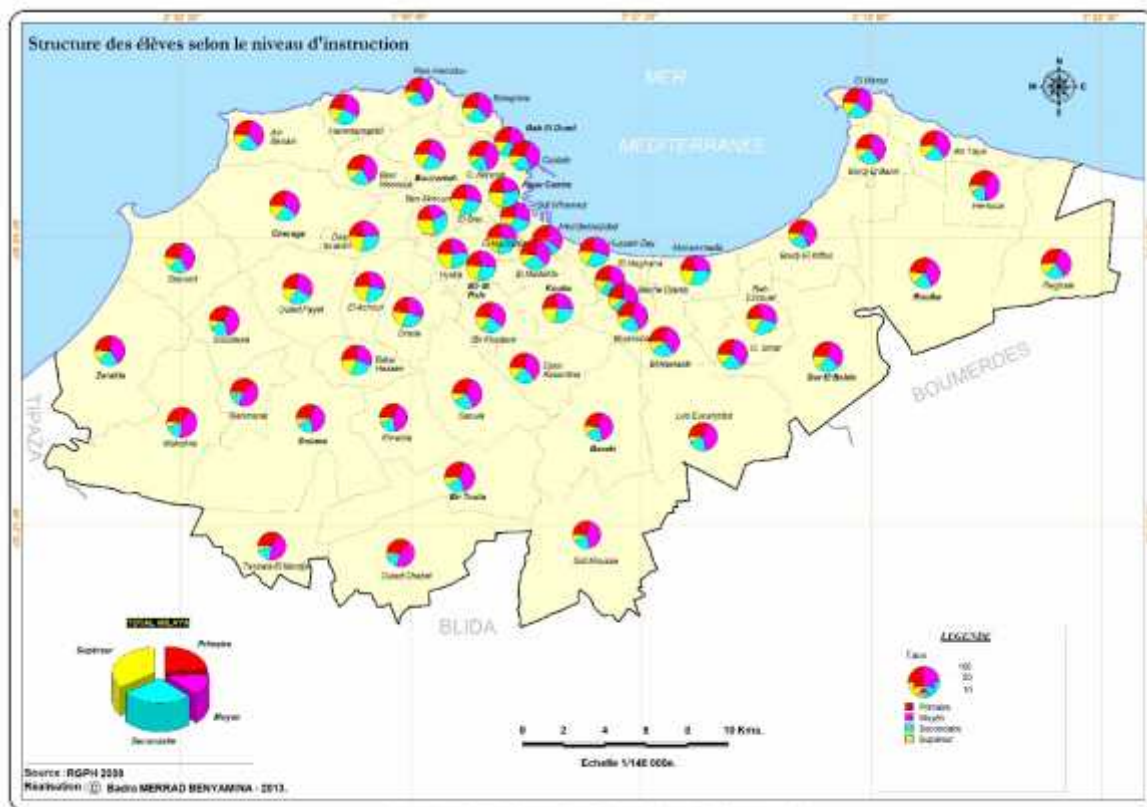
Source : (RGPH, 2008).

²⁷⁵Selon le Ministère de la Santé et de la Population (2001) en présentant la politique nationale de population à l'horizon 2010.

Le taux de scolarisation de la population (6 ans et plus) a baissé par rapport à celui de 1998 (90,7%) mais reste toutefois élevé 85,3%, et la part de la population sans instruction est de 12,9%. Les hommes représentent un taux élevé (89,1%) par rapport à celui des femmes (81,6%). La population ayant un niveau universitaire constitue un gisement favorable à l'emploi. Toutefois, le niveau de scolarisation élevé ne garantit pas l'accès à l'emploi.

La carte ci-dessous nous donne des indicateurs sur la répartition par commune de la population jeune scolarisée dans les différents niveaux. La population scolarisée selon les trois premiers niveaux d'instruction est homogène entre les communes, en revanche le niveau d'instruction supérieur reste inégal sur l'ensemble du territoire d'Alger.

Figure 125 Le niveau d'instruction de la population dans la wilaya d'Alger



Le niveau d'instruction supérieur est élevé (entre 16% et 25%) dans les communes suivantes : *Alger centre, Ben Aknoun, El Biar, El Mouradia, Dely Ibrahim, Draria, El Achour, Kouba, Mohammadia* et *Bab Ezzouar*. Le taux moins élevé (3% et 8%) dans les communes : *Rahmania, Mahelma, Eucalyptus, Souidania, Ouled Chebel, Haraoua, Tessala El Merdja*. Il semble qu'il existe une relation entre la localisation des établissements universitaires et la part de population estudiantine. Les hauteurs de

l'Ouest et le centre concentrent une grande part du niveau d'instruction le plus élevé. La classe socio-spatiale héritée influence la répartition de cette catégorie.

La répartition entre structure d'âge et mode d'habitat influe aussi sur la ségrégation sociale. Les jeunes de situation modeste habitent la frange de la *Mitidja*, dans la périphérie de la première et deuxième couronne. Les difficultés sont liées à la distance par rapport à la centralité urbaine, la qualité du cadre (bidonvilles et habitats précaires), la sécurité, au confort, au manque des équipements culturels et des infrastructures. Cependant, la population moins jeune et riche occupe des centres bien équipés avec une grande qualité urbaine.

3.7 La distribution spontanée de la population

Les populations qui n'ont pas accès aux logements publics ont construit leurs logements familiaux sous deux formes principales :

- 1) L'habitat illicite et précaire (les bidonvilles).
- 2) L'habitat individuel mixte.

Les bidonvilles répondent aux besoins des groupes de population ayant moins de ressources économiques et matérielles (PDAU, 2015). Ils jouent un rôle de relais pour les nouveaux arrivés vers la capitale, et fixent momentanément une population urbaine potentiellement mobile et active (Safar-Zitoun 2007)²⁷⁶.

L'évolution des bidonvilles dans la ville d'Alger entre 1998 et 2008 a été accompagnée par celle de la population informelle estimée à 244 852 habitants. Cette population est répartie entre bidonvilles, caves, terrasses et *Haouchs*²⁷⁷.

Dans les communes du Sud de l'agglomération, *Gué de Constantine*, *Baraki*, *Eucalyptus*, sont concentrées les plus grandes zones de bidonvilles suivies de *Bordj El Kiffan*, *Rouiba*, *Reghaia*, *Chéraga*, *Oued Smar*, *Ain Benian*. Ces communes sont caractérisées par une taille élevée des ménages (de 6 à 7). *La Casbah*, les communes sahéliennes *Dely Ibrahim*, *Douera*, *Ouled Fayet*, *Draria* ainsi que les communes rurales, *Mabelma Birtouta*, *Sidi Moussa* et *Tessala Merdja* se distinguent par

²⁷⁶ In N. Semmoud (2009, p.67).

²⁷⁷Signifie en arabe une cour mais aussi une maison traditionnelle en milieu rural.

l'installation des populations dans de petits centres de bidonvilles, des caves, des terrasses et des maisons traditionnelles précaires.

Entre 1998 et 2008, le développement des bidonvilles s'est glissé des espaces immédiats de l'aire métropolitaine centrale vers une nouvelle ceinture périphérique, suivant les axes partant du centre-ville vers le Sud de l'agglomération.

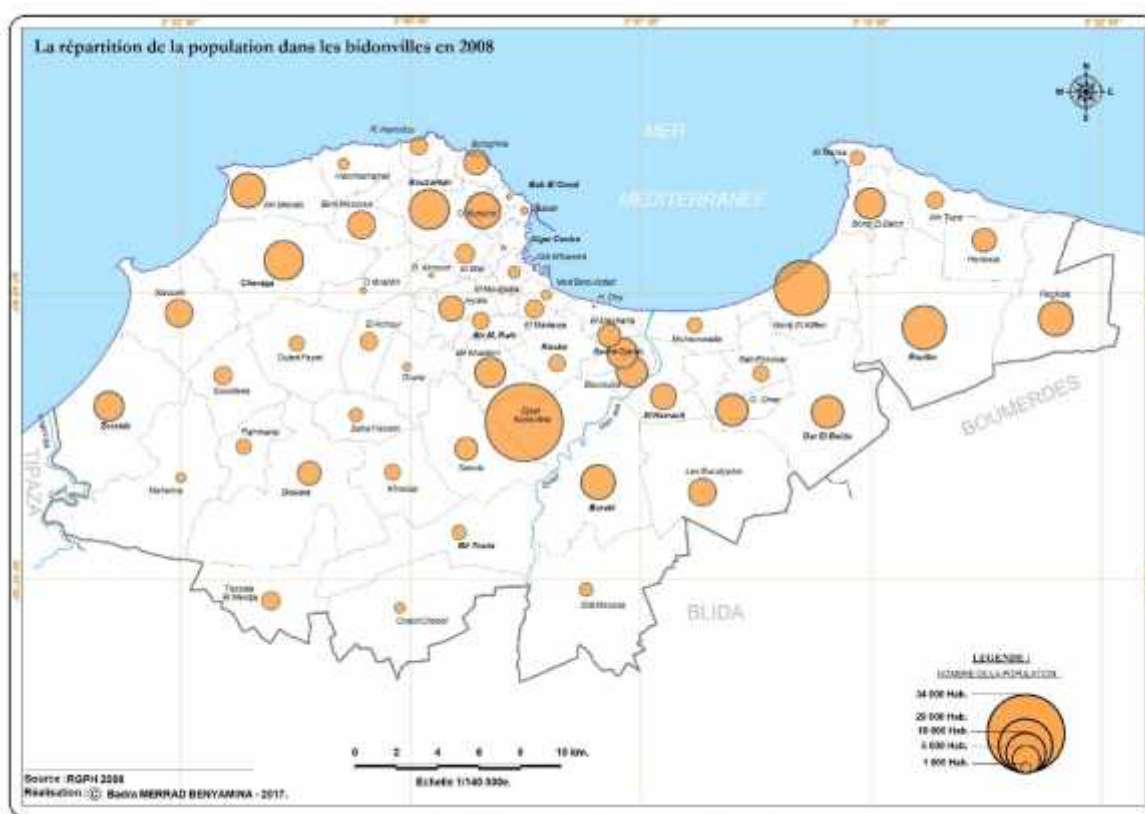
Les données du tableau suivant indiquent le nombre des plus grands bidonvilles de la ville d'Alger, tandis que les communes, *Hussein Dey* et *Ben Aknoun* en ont compté moins (entre 5 et 37) avec une population de moins de 180 habitants. Les zones dédiées aux fonctions du pouvoir n'ont pas empêché l'installation des bidonvilles, l'exemple de *Hydra* et *Ben Aknoun*. Au contraire, le commerce informel le plus luxueux s'est localisé dans ces communes (cas du centre commercial informel de *Ben Aknoun*). *Val d'Hydra* a été investi par une bonne partie de population informelle travaillant dans ce centre commercial. En revanche, aucun bidonville n'a été recensé dans la commune *El Mouradia* (voir figure N° 126 et tableau N°39).

Tableau 39 La population des plus grands bidonvilles d'Alger

Communes	Nombre des bidonvilles	Population
<i>Gué de Constantine</i>	6 406	33 951
<i>Bordj El Kiffan</i>	3 383	18 268
<i>Rouiba</i>	2 295	11 934
<i>Bouzaréah</i>	2 002	10 210
<i>Chéraga</i>	1 901	9 885
<i>Oued Koriche</i>	1 575	7 875
<i>Reghaïa</i>	1 446	7 808
<i>Baraki</i>	1 351	7 565
<i>Ain Benian</i>	1 479	7 542
<i>Dar El Beïda</i>	6 853	7 226
<i>Bachdjaraïh</i>	1 086	5 973
<i>Eucalyptus</i>	914	5 118
<i>Hydra</i>	947	4 450

Source : RGPH 2008 et PDAU 2015.

Figure 126 La répartition de la population dans les bidonvilles



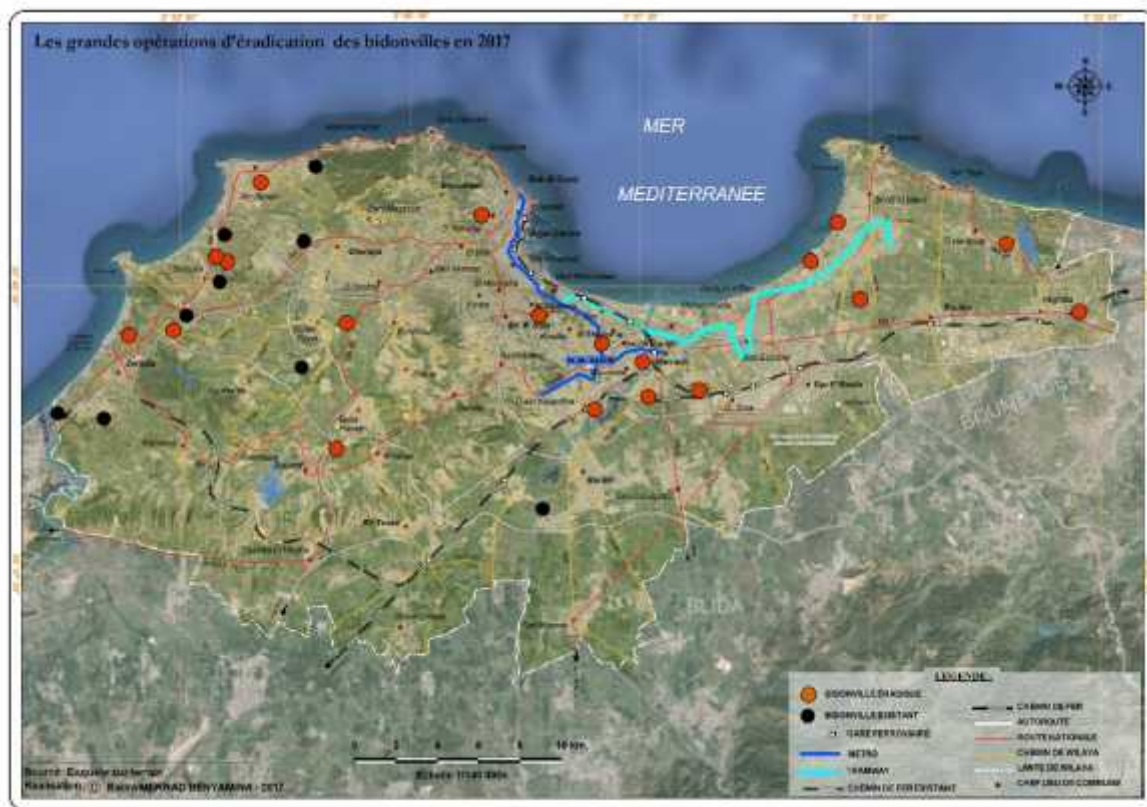
Les zones avec une forte présence de bidonvilles et de logements précaires sont caractérisées par un plus faible pourcentage de logements à usage professionnel, de résidences secondaires et d'immeubles (PDAU, 2015). D'après Safar-Zitoun (2007), les bidonvilles de 2008 se distinguent de ceux d'avant 1998, car les plus anciens connaissent un processus de réhabilitation. La particularité de la ségrégation socio-spatiale dans les bidonvilles s'exprime dans les revendications des ménages et la négociation avec les pouvoirs publics. Des formes de compromis et d'arrangements laissent place à la pratique du détournement et du clientisme. La population agit par des mouvements sociaux en bloquant les axes urbains. Elle réclame l'assainissement, l'alimentation en eau potable...etc. Les chefs de famille d'un certain niveau arrivent à contribuer à des aménagements de voirie, construction d'une mosquée de voisinage, groupe électrogène, citernes... Il s'agit de revaloriser l'image du quartier, et la reconnaissance sociale passe par le mode d'inscription spatiale.

Le programme portant sur la réalisation de plus de 80 000 logements de type socio-locatif collectif, vise à améliorer les conditions de vie des familles recensées en 2007, vivant dans des logements indignes et insalubres.

Environ 40 000 familles ont été relogées depuis 2014. Vingt-deux (22) opérations de relogement furent effectuées jusqu'à présent. Le dernier bilan de 2016 (la 20-ème opération) a permis de reloger 29 567 familles et la dernière opération de 2018, 4 000 familles. Plus de 39 000 familles devront bénéficier des nouveaux logements.

Par manque de données récentes sur la localisation des bidonvilles, on a essayé par une enquête terrain, de localiser les opérations d'éradication des grands bidonvilles dans l'agglomération d'Alger sur la carte suivante.

Figure 127 Les grandes opérations d'éradication des bidonvilles en 2017



Le transfert de cette catégorie de population s'est effectué dans des sites d'implantation différents. Les logements sociaux (LSP, AADL) sont répartis selon la disponibilité foncière. Les bénéficiaires sont déterminés par leurs revenus. L'espace périphérique entre la première et la deuxième couronne fut concerné par cette nouvelle densification.

Les zones résidentielles et commerciales informelles de l'Est sont aussi une autre forme occupée par une population informelle. Le cas des communes de *Dar El Beida et Gué de Constantine* (zones *El Hamiz* et *Essemar*) qui ont doublé leur population en l'espace de 10 ans. L'habitat individuel mixte (commerce et résidence) a permis une densification remarquable le long des artères principales de l'agglomération d'Alger, la RN°05 et la RN°63. Les communes sahéliennes de l'Ouest sont plutôt caractérisées par l'implantation des zones résidentielles de type haut standing (villas) moins denses en termes de population par rapport à l'Est.

Tableau 40 L'évolution des populations dans certaines communes Est/Ouest

Année	Population					
	Communes de l'Est		Communes de l'Ouest			
Communes	Gué de Constantine	Dar El Beida	El Achour	Draria	Baba Hassen	Beni Messous
1998	82 729	44 753	19 524	23 050	13 827	17 490
2008	128 462	82 620	39 100	44 568	22 117	36 335

Source : RGPH, 2008.

La zone Est est habitée par une population de catégorie sociale moyenne et supérieure, pratiquant le commerce informel. Ces ressources informelles en capital social ont permis l'amélioration de la situation sociale et le confort résidentiel, résultant une catégorisation des populations de la partie géographique Est d'Alger. Quant à la zone Ouest, elle est habitée par la couche supérieure (les riches et les hauts cadres de l'Etat. La morphologie du site et la catégorie sociale des populations ont impliqué une utilisation massive de voitures particulières.

3.8 Migrations internes et mobilité résidentielle

Les données sur les migrations entre les communes et le changement du lieu de résidence de la population ne sont pas disponibles dans le recensement de 2008. On doit utiliser différents travaux de recherche pour comprendre les migrations internes. Un solde négatif, signifie qu'elles sont émettrices (plus de sorties que d'entrées), en revanche, un solde positif est révélateur de communes réceptrices.

Le phénomène de migration interne et externe est remarquable sur l'ensemble de l'agglomération d'Alger depuis la décennie 90. La répartition de l'accroissement démographique a révélé la tendance au desserrement des communes centrales et la croissance de communes périphériques. Cette croissance est particulièrement dominée par la fonction résidentielle et la disponibilité du foncier, mais l'étalement urbain et l'émergence progressive des nouveaux pôles d'attraction économique ont aussi alimenté d'autres migrations intercommunales.

Le statut de la capitale, l'afflux sécuritaire lors de la décennie noire et la nouvelle orientation économique, ont accentué les flux en direction de la ville d'Alger. Le tableau ci-dessous, indique les sorties et les entrées à différentes périodes. Les entrées vers la capitale sont plus importantes que les sorties (celles qui ont suivi l'indépendance étaient les plus significatives). La création des sociétés nationales, le besoin de main d'œuvre et les difficultés de vie dans les campagnes étaient les principales causes qui motivaient les départs vers la ville d'Alger.

Tableau 41 Les flux migratoires dans la ville d'Alger

Mouvement	1966	1977	1977	1987	1987	1998
Sorties	187 946	68,53%	21 506	13,13%	148 477	45,37%
Entrées	68 288	31,47%	142 240	86,87%	123 293	54,63%
Total	274 234	100%	163 746	100%	271 770	100%
Solde	+ 101 658	-	-120 734	-	+ 25 184	-

Source : (E Berezowska-Azzag 1999), Baouni (2001, p.94) et Ouadah-Rebrab (2002, p.6).

Graphique 5 Les flux migratoires entre 1977 et 1998

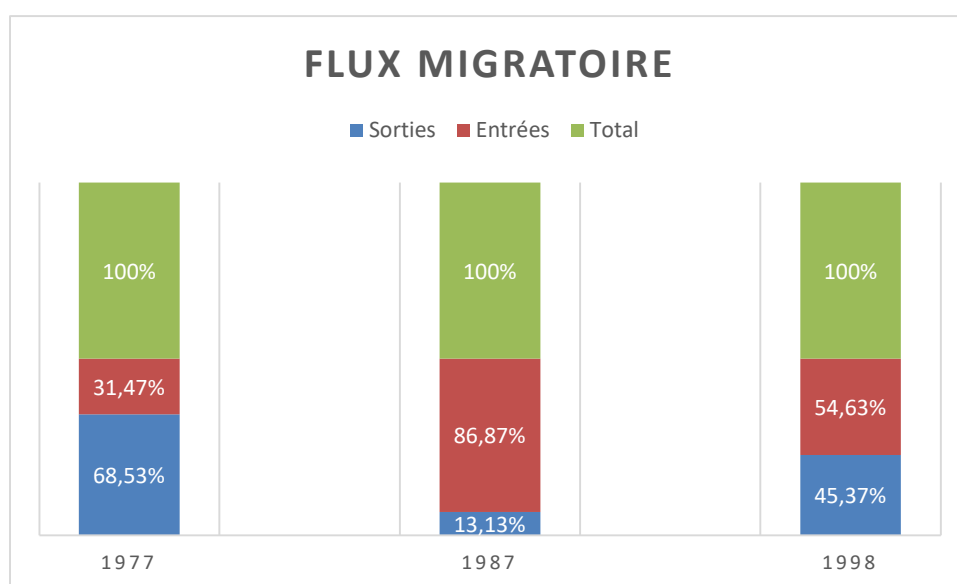
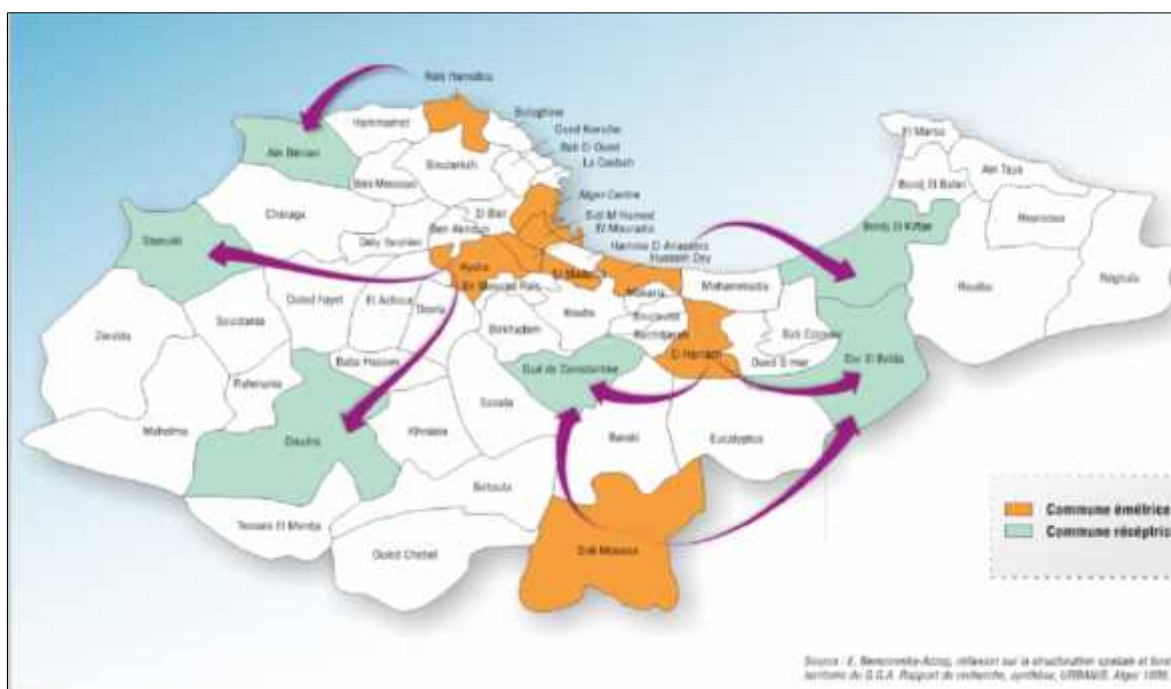


Figure 128 Les mouvements de population dans l'agglomération d'Alger entre 1995-1998



Source : Berezowska-Azzag, E (1999)²⁷⁸.

D'après les mouvements des populations, les communes centrales et celles de la baie émettent la population vers la périphérie Est et Ouest. Les communes centrales ont enregistré un bilan migratoire négatif, tandis que celles de la périphérie proche et lointaine avaient connu des soldes positifs, qui expliquent le mouvement intercommunal.

Selon Berezowska-Azzag (1999), le premier mouvement est repéré entre les communes émettrices du centre d'Alger (*Alger centre, Sidi M'hamed, El Mouradia et El Madania*), et les communes réceptrices de la périphérie Ouest (*Ouled Fayet, Bab Hassen*). Cette direction préférentielle est plus attractive qu'ailleurs, étant liée à la disponibilité des réserves foncières à bon marché. Un deuxième mouvement s'est produit de la commune du centre de la baie (*Hussein Dey*) en direction de la baie Est (*Bordj El Kiffan*), ce qui traduit un nouveau mode d'occupation du sol lié à l'habitat et à l'emploi (services et commerces). L'autoroute de l'Est a influencé ce mouvement de population le long de la baie.

Les périphéries aux nouveaux potentiels économiques et programmes d'habitats sociaux, comme *Dar El Beida* et *Gué de Constantine*, ont reçu des flux provenant des communes d'EL

²⁷⁸ In Ouadah-Rebrab (2002, p.7).

Harrach et *Sidi Moussa*. La pollution de l'environnement de la commune d'El *Harrach* (à cause de l'Oued), semble justifier le nombre des sorties et réorienter le mouvement de migration selon l'axe de la rocade Sud vers *Dar El Beida* et *Gué de Constantine*. Pour *Sidi Moussa*²⁷⁹, le mouvement se fait selon deux axes : RN°63 vers *Dar El Beida* et CW114 vers *Gué de Constantine*.

Par ailleurs, la production du logement AADL a provoqué une intense mobilité résidentielle dans la ville d'Alger. Ouadah-Rebrab (2002, p.15) a expliqué que les 25 400 bénéficiaires provenant des quartiers centraux, de catégorie sociale moyenne, ont été déportés en périphérie Est. 45% de cette population ont eu la possibilité de choisir leur localisation en restant proches du centre (*Concorde et les Bananiers*), tandis que le reste a connu une mobilité résidentielle contrôlée et imposée.

Il existe une interaction étroite entre l'occupation du sol et la mobilité des résidents. Safar Zitoun (2009, p.54) a affirmé que le statut juridique du foncier et les contenus sociaux ont eu un impact direct sur les mobilités résidentielles urbaines : les couches supérieures ont engagé un mouvement de translation vers la périphérie Ouest. La migration des couches sociales prédatrices et affairistes n'a pas été un vecteur dynamique urbain en matière de progrès social. Ce sont plutôt les couches sociales intermédiaires, plus dynamiques qui ont occupé les enclaves périphériques de l'Est (AADL). Le poids social par l'équipement des ménages et leur motorisation soutient la mobilité résidentielle.

Baouni (2001, pp.92-98) a résumé les mouvements interurbains. La mobilité résidentielle dessinait un couloir de flux migratoires entre le Centre-Sud-Ouest, le Centre-ville-Est. Les grands axes routiers structurants, à l'échelle de l'agglomération régionale, ont orienté ces mouvements internes. Le choix de l'implantation de l'habitat individuel a été accentué par la multiplication des infrastructures autoroutières, il est lié aux pratiques résidentielles des familles (Dureau 2002, p.378). Les stratégies d'appropriation et localisation induisent des mobilités résidentielles entre centre et périphérie, et entre les différents segments du parc immobilier, l'équipement des ménages reflète le niveau social des individus (N. Semmoud 2003b, p.500).

²⁷⁹ Cette commune a connu des problèmes sécuritaires.

Tableau 42 Les entrées et les sorties par commune en 1998.

COMMUNE	STABELS	ENTRANTS	SORTANTS	SOLDE
COMMUNES CENTRALES				
Alger-Centre + Sidi M'Hamed	145.847	5.973	76.646	-70.673
Belouizded	39.034	8.467	13.034	-4.567
Bab el Oued	63.102	7.043	20.989	-13.943
El Biar	36.860	5.337	13.265	-7.928
Casbah	35.649	3.661	14.166	-10.505
El Harrach	33.384	3.049	20.535	-17.486
Hussein Dey	37.248	2.918	17.369	-14.451
El Mouradia	21.278	2.118	4.394	-2.276
El Madania	34.855	5.685	8.269	-2.584
Bouzareah	45.164	7.379	8.655	-1.276
COMMUNES PERIPHERIQUES				
Bab Ezzouar	40.051	27.586	5.530	22.056
Gue de Constantine	28.958	26.301	4.347	21.954
Bordj el Kiffan	50.510	19.388	4.917	14.471
Rahmania	15	9.756	257	9.409
Dar el Beida	16.122	19.785	2.278	8.507
Les Eucalyptus	52.608	11.747	3.179	8.568
Dely Ibrahim	14.624	8.327	1.838	6.489
Mohammadia	21.886	8.930	1.500	7.430
Birkhadem	32.941	9.111	3.384	5.727
Cherraga	32.827	8.950	3.298	5.652
Reghaia	36.506	8.021	2.449	5.572
Draria	9.123	6.261	1.061	5.200
El Achour	7.472	5.797	918	4.879
Ain Benian	32.100	6.065	1.704	4.361

Source Souilah, 2002

Source : PDAU, 2015.

Selon le travail de recherche de L. Chabane (2016)²⁸⁰, la dernière décennie a été caractérisée principalement par des déplacements à l'intérieur du périmètre urbain, au gré de l'offre du programme gouvernemental de logements sociaux, souvent dépourvus d'équipements de base et non liés aux infrastructures de transport en commun, car leur localisation est dépendante des grandes infrastructures routières (autoroutes).

L'analyse de ce dernier auteur sur les disparités spatiales a montré un des effets des migrations résidentielles, qu'elles soient intercommunales ou hors agglomération, sur le taux d'accroissement

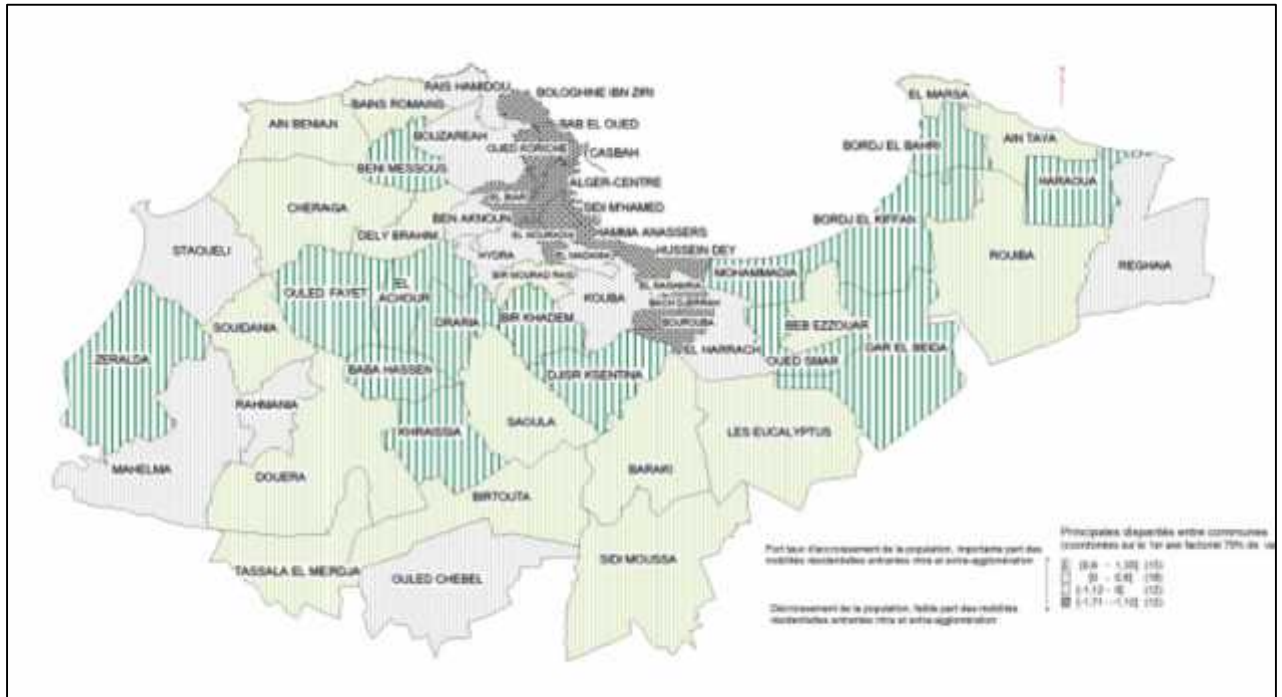
²⁸⁰ CHABANE. L. (2016). *Dynamiques socio-spatiales et typologie des communes de la ville d'Alger suivant les résultats des deux recensements de la population RGPH 1998 et RGPH 2008*. Québec : Observatoire démographique et statistique de l'espace francophone / Université Laval, Québec, 46 p. (collection Rapport de recherche de l'ODSEF).

de la population des différentes communes. Pour les communes ayant une forte croissance de la population, les entrées migratoires intercommunales et venant des autres wilayas sont très élevées, l'exemple des communes situées en proche banlieue Sud-Ouest et qui sont devenues urbaines comme : Ouled Fayet, El Achour et Draria. D'autres communes comme Ain Benian, Rahmania, et Hydra ont enregistré des proportions médianes de migrations intercommunales qui sont associées à la population vivant dans des bidonvilles. Chabane (2016, p.36) a distingué 4 classes de communes (voir figure N°129) :

- Communes à forte croissance démographique, à fort taux d'accroissement de la population (4 % et plus), forte part de populations migrantes venant d'autres communes de la wilaya d'Alger (≥ 12 %) ou d'autres wilayas du pays ($\geq 5,11$ %). Ces communes sont situées en proche banlieue Sud-Ouest et sont urbaines.
- Communes à faible croissance démographique, à faibles taux d'accroissement et d'entrées dans la commune par migrations intra- et extra-agglomération. Ces communes sont situées dans la lointaine banlieue Sud, Ouest et Est de la commune d'Alger-centre.
- Communes en stabilité démographique, avec des valeurs moyennes en matière de taux d'accroissement positif et d'entrées dans la commune par migrations intra- et extra-agglomération.
- Communes en déclin démographique, à fort taux de décroissement de la population et très faible proportion de population arrivant des autres communes de la wilaya d'Alger ou hors wilaya.

Par ailleurs, selon la carte ci-après de Chabane (2016, p.37), les communes de la banlieue Sud comme *Tessala El Merdja*, *Douera*, *Sidi Moussa*, *Baraki*, *Les Eucalyptus*, ont connu une croissance démographique et une part importante de migrations entrantes intra- et extra-agglomération mais avec des ménages le plus faiblement équipés. D'autres communes à fort taux d'accroissement de la population, avec une importante mobilité entrante intra- et extra-agglomération, les ménages sont en revanche les mieux équipés, par exemple *Draria*, *El Achour* et *Mohammadia*.

Figure 129 Disparités spatiales des communes suivant le taux d'accroissement de la population et les migrations résidentielles intra et extra-agglomération



3.9 Migrations externes

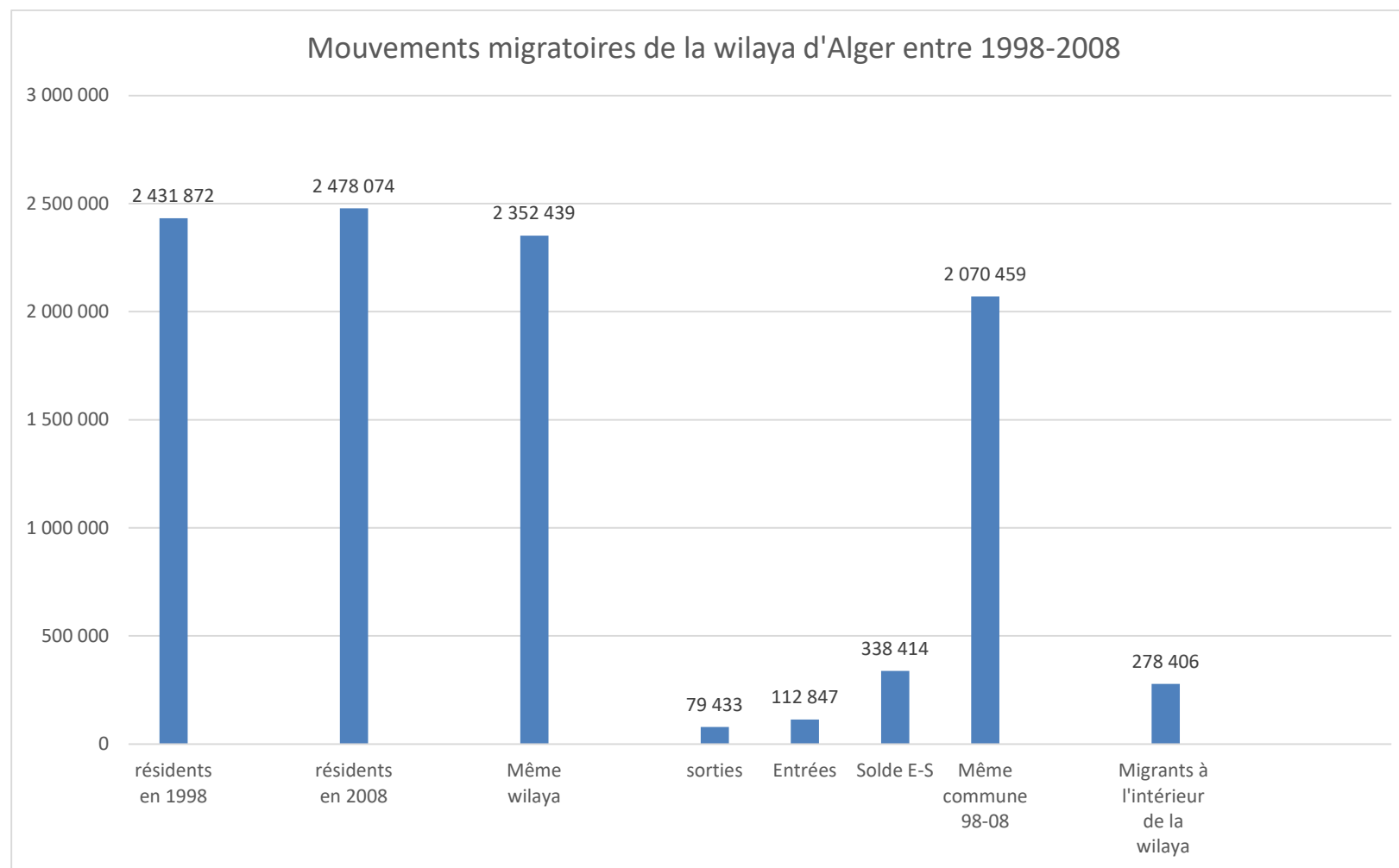
Les données sur les migrants entre la wilaya d'Alger et les wilayas limitrophes *Blida*, *Boumerdes* et *Tipaza* ont été publiées par l'office national des statistiques en 2013. Elles sont issues de l'exploitation exhaustive du RGPH 2008. Les changements de résidence dans l'aire métropolitaine d'Alger nous permettent de comprendre les migrations inter-wilayas.

Le solde migratoire reflète en volume, le niveau d'attractivité ou de répulsion d'une wilaya. Un solde négatif signifie une wilaya répulsive (plus de sorties que d'entrées) et un solde positif est révélateur d'une wilaya attractive. Le peuplement métropolitain est lié à l'économie, l'ouverture du marché, le projet de métropolisation et de littoralisation du Gouvernement du Grand Alger, qui ont modifié la répartition de la population.

Les changements des limites administratives et la disparité spatiale ont absorbé une quantité appréciable des populations voisines en quête de résidence, de travail et de loisirs. La périphérie algéroise semble jouer le rôle de relais métropolitain aux wilayas limitrophes, grâce à ses axes routiers structurants vers l'intérieur du pays.

Miles, (n.d. p.14) a noté qu'Alger a conservé sa force d'attraction en dépit du ralentissement de sa croissance démographique, en exerçant une forte domination sur les wilayas limitrophes : *Boumerdès, Blida et Tipaza*. La dernière réorganisation administrative (le passage de 33 à 57 communes) n'a fait que renforcer encore plus cette domination. Au-delà de ces wilayas, l'influence d'Alger diminue progressivement, tout en restant la plus forte. La multiplication du nombre d'agglomérations urbaines, chefs- lieux et secondaires, a confirmé le redéploiement hors wilaya d'une partie de la population (Safar-Zitoun and Talamali 2009, p.19). Le graphe N° 6 et les cartes N° 131 et N° 132) indiquent l'évolution et les mouvements migratoires entre 1998 et 2008, puis entre 2003 et 2008.

Graphique 6 Les mouvements migratoires



Baouni (2001, p.95) a noté d'après les bilans migratoires effectués en 1998, que les mouvements internes à la wilaya ont dépassé les flux inter-wilayas, les mouvements migratoires à l'intérieur de cette aire métropolitaine s'effectuent comme suit : 90,6 % d'immigrants rentrants à Alger proviennent de *Boumerdès*, et 90,70 % des sortants d'Alger partent vers cette même wilaya. *Blida* constitue à cet égard un exutoire important des populations algéroises : un taux migratoire important, soit 84,70 % des entrants à *Blida* proviennent d'Alger contre 78,30 % des sortants de *Blida* qui prennent la destination d'Alger. Les flux résidentiels externes des populations originaires des autres wilayas, *Bouira* ou *Médéa* par exemple, étaient liés particulièrement aux zones touchées par le terrorisme. Une géographie des flux (entrées et sorties) se dessine intensivement dans la région algéroise durant les années 90.

Figure 130 Les flux résidentiels entre Alger et les autres wilayas entre 1998 et 2008

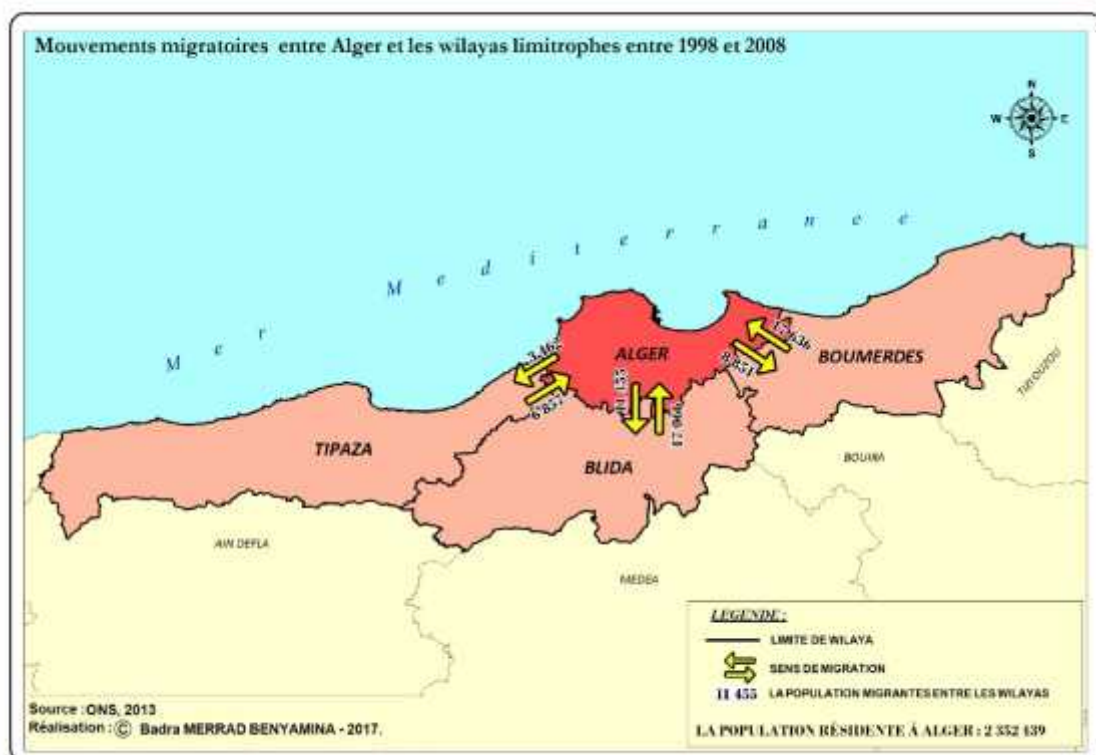
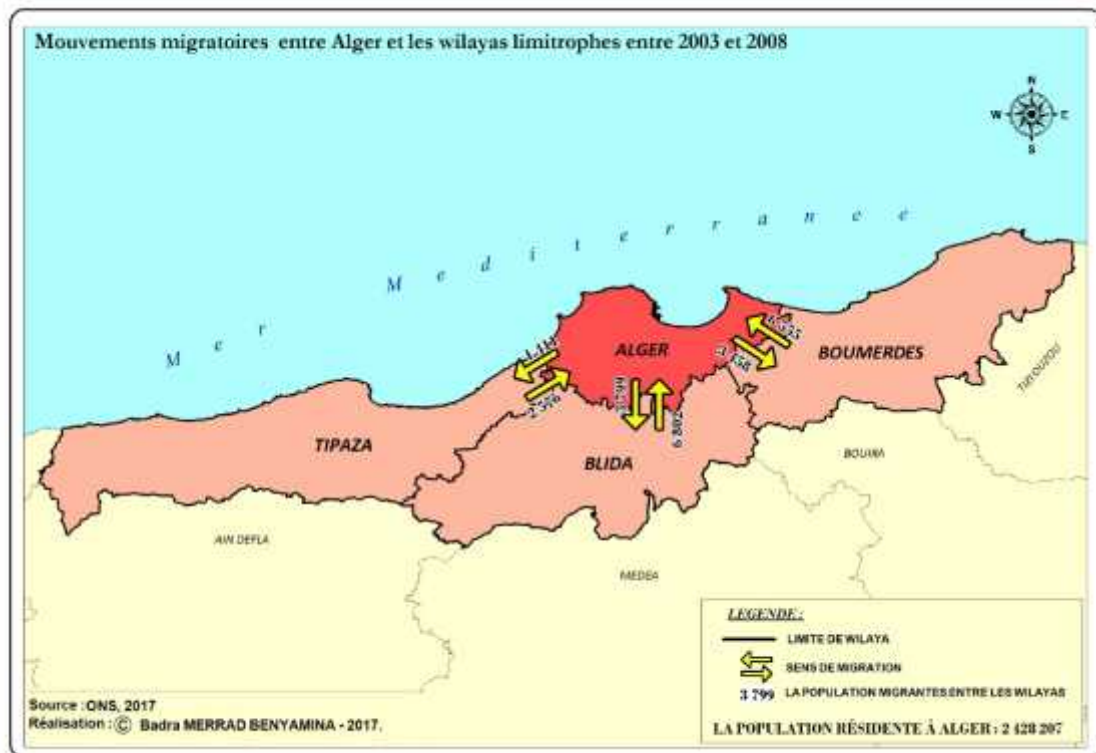


Figure 131 Les flux résidentiels entre Alger et les autres wilayas entre 2003 et 2008



Entre 1998 et 2008, Alger a reçu 41 559 nouveaux migrants provenant des wilayas limitrophes, dont 42,43 % venus de la wilaya de *Boumerdes*, 41,06 % de *Blida* et 16,49% seulement de *Tipaza*. La tendance du mouvement migratoire fut plus accélérée entre 2003-2008 : 42,69 % rentrants à la wilaya d'Alger sont de *Blida* et 41,41% des flux proviennent de *Boumerdes*. La wilaya de *Tipaza* reste faible en matière des flux entrants et sortants. La vocation touristique de cette ville semble émettre les flux résidentiels vers la wilaya d'Alger. Les flux migratoires sortants de la ville d'Alger représentent la moitié des entrants, avec 23 768 départs entre 1998 et 2008.

Les tableaux ci-dessous indiquent les caractéristiques des populations entrantes et sortantes à la wilaya d'Alger (ONS, 2013).

Tableau 43 Caractéristiques de la population immigrante dans la wilaya d'Alger entre 1998 et 2008 : les entrées

	Sexe				Total	
	Masculin		Féminin		effectif	%
	effectif	%	effectif	%		
Groupe d'âges						
10-19 ans	9646	20,3%	9741	14,9%	19387	17,2%
20 -29 ans	10111	21,3%	23752	36,3%	33863	30,0%
30 -39 ans	10925	23,0%	17578	26,9%	28503	25,3%
40-49 ans	8532	18,0%	7857	12,0%	16389	14,5%
50-59 ans	5086	10,7%	3556	5,4%	8641	7,7%
60 ans & +	2798	5,9%	2737	4,2%	5535	4,9%
ND	363	0,8%	166	0,3%	528	0,5%
Niveau d'instruction						
sans instruction	4682	9,9%	9715	14,9%	14397	12,8%
primaire	7524	15,9%	10250	15,7%	17774	15,8%
moyen	13586	28,6%	17258	26,4%	30844	27,3%
secondaire	10789	22,7%	15902	24,3%	26692	23,7%
supérieur	9467	19,9%	11152	17,1%	20619	18,3%
ND	1413	3,0%	1110	1,7%	2523	2,2%
Etat matrimonial						
Célibataire	20716	43,6%	17019	26,0%	37735	33,4%
Marié	26170	55,1%	44912	68,7%	71082	63,0%
Divorcé	174	0,4%	1064	1,6%	1239	1,1%
Veuf	184	0,4%	2373	3,6%	2557	2,3%
ND	217	0,5%	18	0,0%	235	0,2%
Total	47461	100,0%	65386	100,0%	112847	100,0%

Tableau 44 Caractéristiques de la population immigrante dans la wilaya d'Alger entre 1998 et 2008 : les sorties

	Sexe				Total	
	Masculin		Féminin		effectif	%
	effectif	%	effectif	%		
Groupe d'âges						
10-19 ans	5744	16,6%	5816	13,0%	11560	14,6%
20 -29 ans	5534	15,9%	14153	31,6%	19687	24,8%
30 -39 ans	9489	27,3%	14061	31,4%	23551	29,6%
40-49 ans	7247	20,9%	5936	13,3%	13183	16,6%
50-59 ans	3764	10,8%	2552	5,7%	6316	8,0%
60 ans & +	2881	8,3%	2138	4,8%	5019	6,3%
ND	43	0,1%	76	0,2%	118	,1%
Niveau d'instruction						
sans instruction	2853	8,2%	4898	11,0%	7751	9,8%
primaire	5886	17,0%	6239	13,9%	12125	15,3%
moyen	10671	30,8%	13409	30,0%	24081	30,3%
secondaire	9213	26,5%	12609	28,2%	21821	27,5%
supérieur	5804	16,7%	7275	16,3%	13079	16,5%
ND	276	0,8%	300	0,7%	576	0,7%
Etat matrimonial						
Célibataire	12261	35,3%	9746	21,8%	22006	27,7%
Marié	22147	63,8%	32686	73,1%	54832	69,0%
Divorcé	157	0,5%	779	1,7%	936	1,2%
Veuf	134	0,4%	1509	3,4%	1642	2,1%
ND	4	0,0%	12	0,0%	16	0,0%
Total	34703	100,0%	44731	100,0%	79433	100,0%

L'âge et le niveau d'instruction influencent la dynamique économique de l'aire métropolitaine. Le flux migratoire des entrées présente une structure d'âge jeune (entre 19 et 49 ans) avec un taux total de 86%, dont le niveau moyen est le plus significatif. Les flux sortants sont de 83% de jeunes avec le même niveau d'instruction. Ces migrations inter-wilaya ont transformé les caractéristiques de la population algéroise. Alger recevait une population jeune avec une force de travail, tandis que les wilayas répulsives ne gardent que la population âgée. Ceci est lié à l'appauvrissement démographique et spatial des wilayas émettant les flux migratoires résidentiels.

La croissance urbaine et les remplissages démographiques accélérés entre 1998 et 2008 des quartiers périphériques d'Alger expliquent aussi l'intensité des mouvements résidentiels venant des autres wilayas. Les formes d'urbanisation précaires et informelles développées au Sud de la ville, présentent une réponse cohérente à ce mouvement migratoire, les classes moyennes et pauvres étant les plus concernées. Le sous-emploi et la crise du logement dans les villes limitrophes, ont favorisé les migrations en dehors des limites administratives. Le statut de ville littorale, côtière et métropole à la fois favorise ce mouvement migratoire (Miles, n.d., p.9).

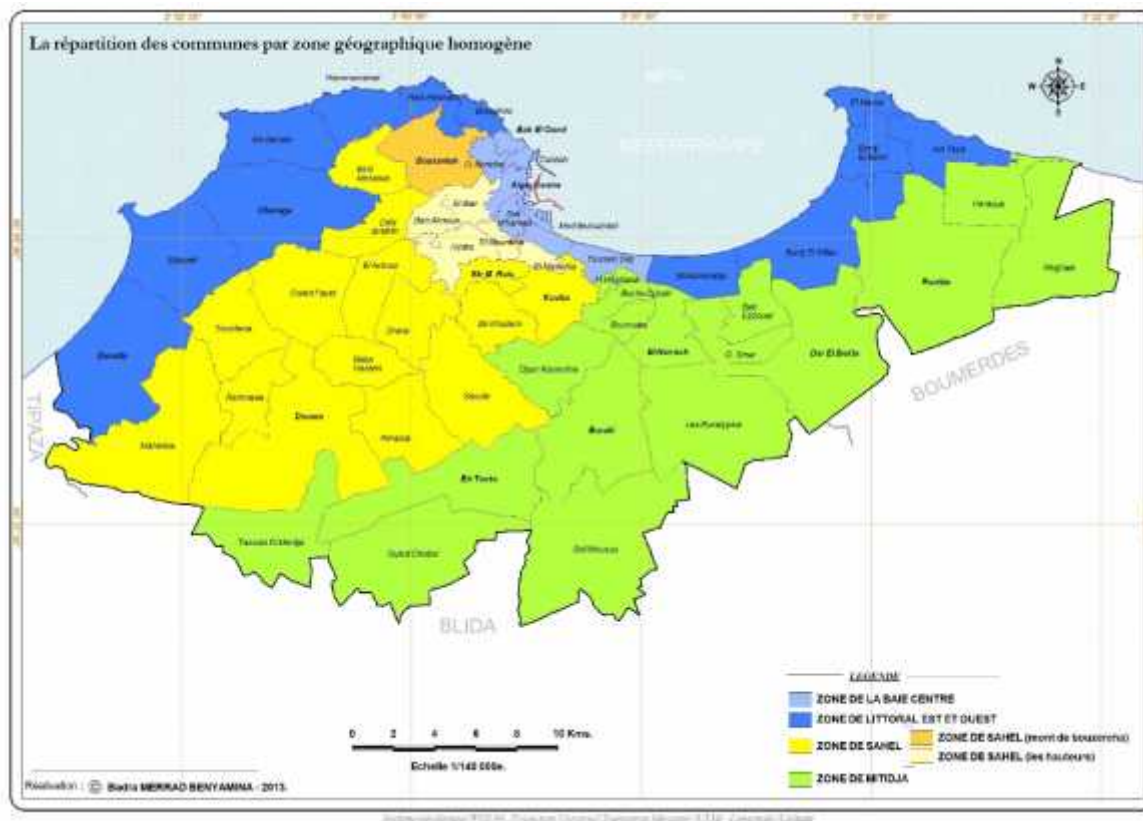
La distribution inégale de la population est liée à la concentration des activités économiques : tertiaire, commerciale et culturelle. La spécialisation fonctionnelle des espaces périphériques dans la ville d'Alger a un effet structurel sur le mode de peuplement et sur les flux migratoires entre les wilayas voisines.

Les wilayas d'Alger, *Blida* et *Boumerdès* présentent un peuplement complémentaire. L'effet d'attraction de la capitale est moins apparent. Le peuplement est structuré par les activités économiques. Les wilayas de *Blida* et de *Boumerdès* se situent dans le prolongement des communes qui ressortent d'un effet géographique spécifique, celui des pôles industriels *d'Harrach*, *Rouiba - Reghaia*, et *Sidi Moussa*, des zones commerciales de gros informelles : *Dar El Beida* et *Gué de Constantine*, de la zone logistique de l'aéroport, de la nouvelle zone logistique de *Birtouta*. Ces fonctions urbaines ont eu un effet sur l'évolution de la population. Les axes routiers en direction de l'Est, l'Ouest et le Sud (*RN°05*, *RN°36*, *CW°14*) et le chemin de fer ont aussi contribué à la structuration du peuplement et à la fixation de la population.

Pour la wilaya de *Tipaza* de type structurel balnéaire, les flux migratoires y sont moins importants, l'absence d'axes routiers qui organise l'activité économique dans cette direction semble avoir un effet sur la distribution et les migrations de la population. L'ordre économique, essentiellement humain a contribué à donner à la ville d'Alger son extension périphérique métropolitaine, et son attraction a déterminé un afflux supplémentaire de populations migrantes.

Ceci a eu une répercussion sur le comportement démographique et social des habitants dans les centres urbains algérois.

Figure 132 Les zones géographiques



Selon les projections démographiques de l'ONS²⁸¹, les estimations de l'évolution de la population sur l'ensemble de l'agglomération d'Alger ont montré une augmentation significative en 2015, soit plus de 200 000 habitants par rapport à 2008. La répartition de la population a une croissance dans les communes périphériques Sud et Est par rapport au centre de la ville, la densité reste élevée dans les communes péri-centrales et celles qui longent la baie (voir figure N°133 et 134).

²⁸¹ In PDAU (2015).

Figure 133 La répartition de la population d'Alger par commune en 2015²⁸²

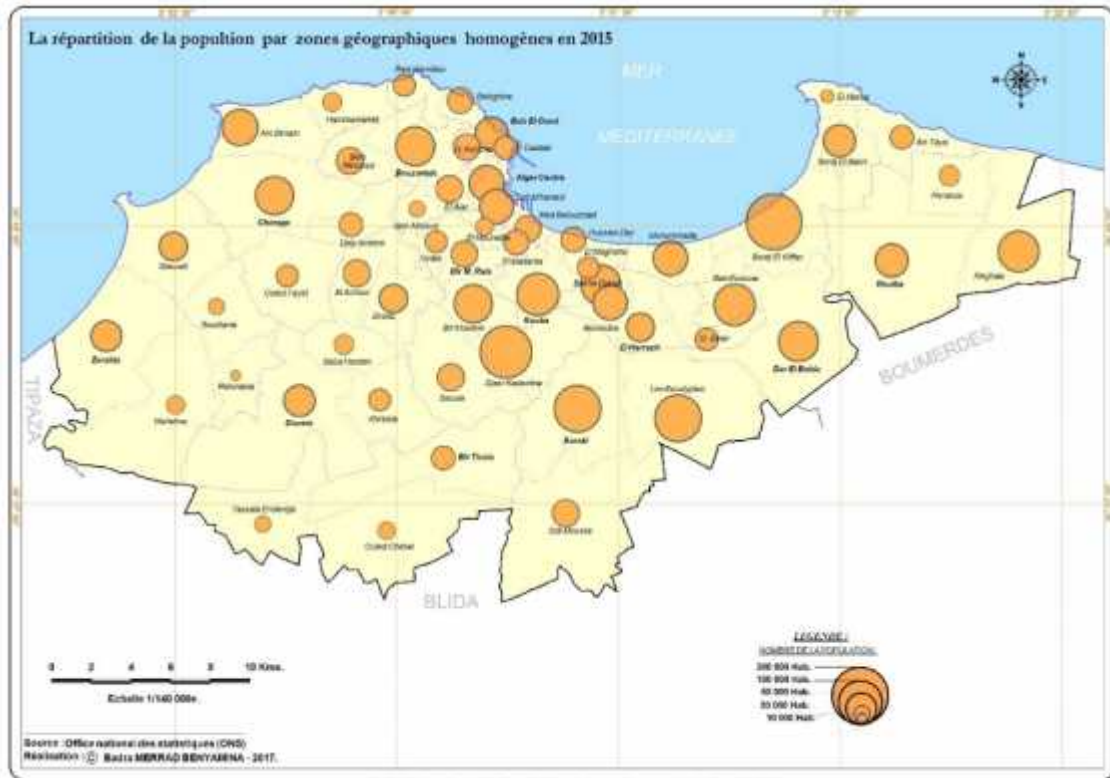
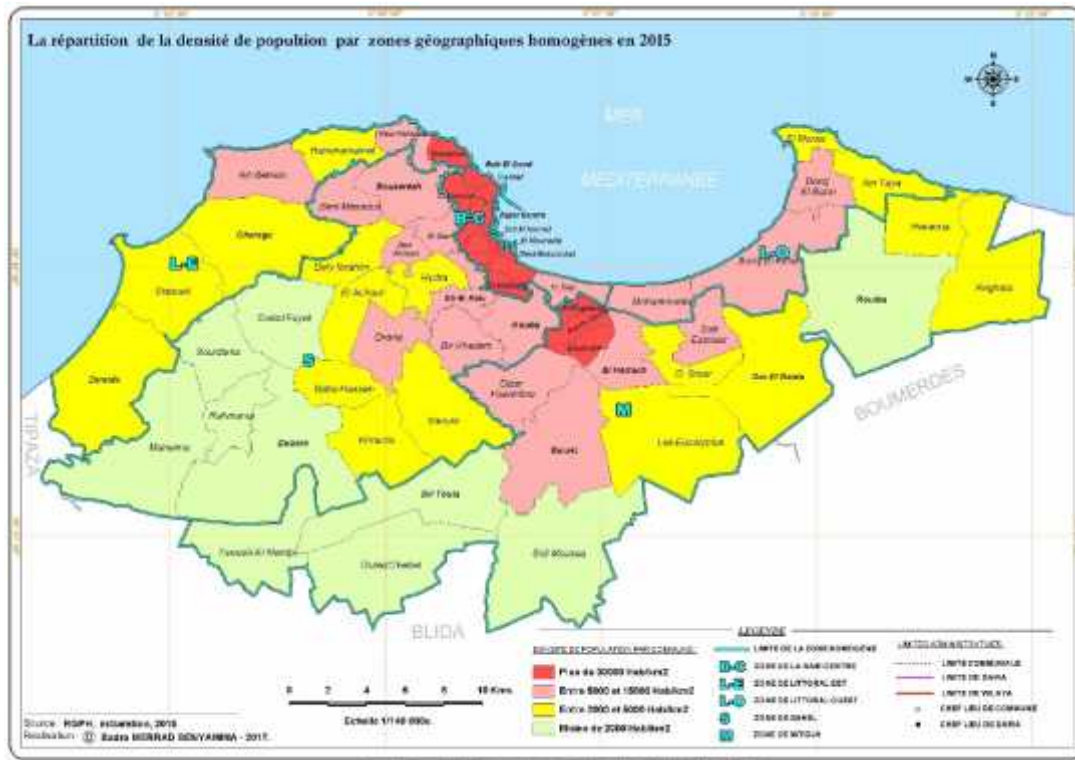


Figure 134 La répartition de la densité de population en 2015



²⁸² Selon les estimations du PDAU 2015.

Conclusion

La ville d'Alger a hérité de la période coloniale son système de distribution de la population. Il s'agit d'une structure fortement orientée vers le littoral, dont la ségrégation socio-spatiale contribue au mode du peuplement.

L'Etat socialiste a renforcé cette tendance avec le principe d'industrialisation des villes côtières, particulièrement et fortement orienté vers la capitale de l'Algérie. En effet, l'exode rural alimenté par cette politique a engendré une croissance de la population urbaine et l'apparition du phénomène des bidonvilles dans l'agglomération algéroise, jusqu'à la période présente. Malgré toutes les opérations d'éradication, la population pauvre continue à s'installer sur les lieux stratégiques de la ville pour profiter de la centralité.

Après la libéralisation du marché foncier et tous les ajustements structurels commerciaux qui ont suivi, une autre catégorie de population a commencé à s'installer illégalement dans les espaces périphériques agricoles. L'habitat et le commerce répartissent la population en fonction du prix du terrain.

Aujourd'hui, la politique étatique d'habitat avec le programme d'un million de logements tente de planifier la répartition de la population dans les communes centrales et dans la zone métropolitaine d'Alger. Les logements sociaux sont distribués en fonction du salaire : les espaces périphériques en deuxième couronne reçoivent une catégorie de population de classe basse. Les espaces centraux sont densifiés par les logements destinés à autre catégorie de population de classe moyenne et aisée. Le prix du foncier oriente donc le mode de peuplement planifié.

L'Etat a essayé depuis quelques années de réaliser un objectif qui est d'avoir une capitale sans bidonville. La plus grande part de la population informelle qui occupait les assiettes stratégiques est déjà relogée. Après l'éradication des bidonvilles, le recours à ce mode d'habitat facile est ainsi choisi pour avoir accès au logement.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La morphologie du site d'Alger a contribué à en faire un port important, négligeant les bases d'une première urbanisation. Ville et port ont évolué de concert mais le relief a contraint l'expansion urbaine en discriminant entre les fonctions défensives, régaliennes d'une part, les fonctions économiques d'autre part. La phase coloniale d'Alger n'a pas dérogé à ce dualisme tout en assurant une expansion vers la Mitidja dont les capacités agricoles ont été valorisées.

Naturellement, c'est dans cette même direction que la croissance urbaine a pu se réaliser au détriment désormais du potentiel agricole mité par une urbanisation anarchique.

Les premières années de l'Algérie indépendante ont vu au contraire des tentatives pour préserver les terres agricoles, conjointement à un effort pour industrialiser le pays. C'était aussi limiter la croissance urbaine et le droit à la ville. Mais l'exode rural a continué à exercer une pression sur les espaces urbains devenus un lieu de conflits et d'appropriation entre les différentes classes sociales.

La libéralisation économique a fait voler en éclat les limites planifiées à l'urbanisation, abandonnant le foncier aux forces du marché et l'occupation spontanée, légale ou non, qui a permis une urbanisation incontrôlée qu'une planification bureaucratique, inconstante et inefficace essayait d'accompagner. La planification des infrastructures routières et de transport a fait fonction de se substituer à une politique globale d'aménagement du territoire, ouvrant de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Occupation de terres agricoles, ségrégation des populations sont deux forces d'un dysfonctionnement urbain dont les signes les plus manifestes s'observent dans la crise généralisée des déplacements, congestions et encombrements, étant le lot quotidien des Algérois.

En dépit des efforts faits au profit de nouvelles infrastructures ou de projets dont la réalisation rencontre de nombreuses difficultés, la croissance urbaine algéroise est profondément marquée par une disjonction entre espaces résidentiels et espaces d'activités dont les logiques de développement sont à la fois autonomes et déterminées par les mêmes que ceux de la morphologie exceptionnelle du site d'Alger.

**PARTIE 2 - L'ORGANISATION ET MUTATION DE
L'ESPACE GEOGRAPHIQUE ALGEROIS**

INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE

La deuxième partie de la thèse s'organise en trois chapitres qui s'interrogent sur la répartition des principales fonctions urbaines dans l'agglomération d'Alger et leurs impacts sur les flux de circulation et de déplacement. Le fonctionnement de la ville d'Alger résulte de l'interaction des activités administrées et informelles.

Les contraintes géographiques (*la Mitidja et le Sabel*) et la morphologie du site ont joué un rôle déterminant dans la distribution des fonctions urbaines. Le relief, très exceptionnel, a contribué à modeler la morphologie urbaine, et a marqué la répartition des populations et leurs activités. L'ancienne configuration des voiries, les transversales qui suivent la baie et les radiales qui partent vers l'intérieur, le contournement du chemin de fer par l'Est, ainsi que les nouveaux modes de transport moderne (tramway, métro et téléphérique) ont conditionné la localisation des principales fonctions urbaines.

Le statut de capitale de la ville d'Alger par son pouvoir politique (le système centralisé) impose la présence des fonctions régaliennes auxquelles s'ajoutent celles liées à un pouvoir économique centralisé. Mais de nouvelles centralités sont apparues modifiant ainsi le rapport entre le centre et les couronnes périphériques qui semblent suivre le nouveau maillage routier et autoroutier, annonçant une nouvelle organisation du réseau métropolitain.

Les évolutions économiques récentes ont favorisé l'émergence des activités informelles. De nouveaux centres sont ainsi apparus, en relation étroite avec les mobilités de la population.

Chapitre 4. La localisation des zones d'activités administrées

Introduction

Les fonctions urbaines administrées sont les activités localisées selon des plans d'urbanisme, et décidées par l'administration centrale. Ces localisations obéissent à des règles d'insertion dans un système qui devrait les organiser en aires et en réseaux. Les plans d'urbanisme successifs sont contraints par la morphologie du site.

Ces plans d'urbanisme ont suivi des logiques changeantes, sans cohérence d'ensemble. Il en a résulté un fractionnement de l'espace algérois, avec des répartitions parfois arbitraires des infrastructures et des équipements, avec des déséquilibres entre l'Est et l'Ouest.

En revanche, les équipements qui assurent les services de proximité comme les établissements d'enseignement scolaire, les centres de santé, les postes, les marchés locaux, les mosquées..., sont implantés et répartis spatialement d'une façon plus ou moins homogène, et cela sur l'ensemble de l'agglomération algéroise.

4.1 La localisation de l'activité industrielle et logistique

4.1.1 Le pôle industriel

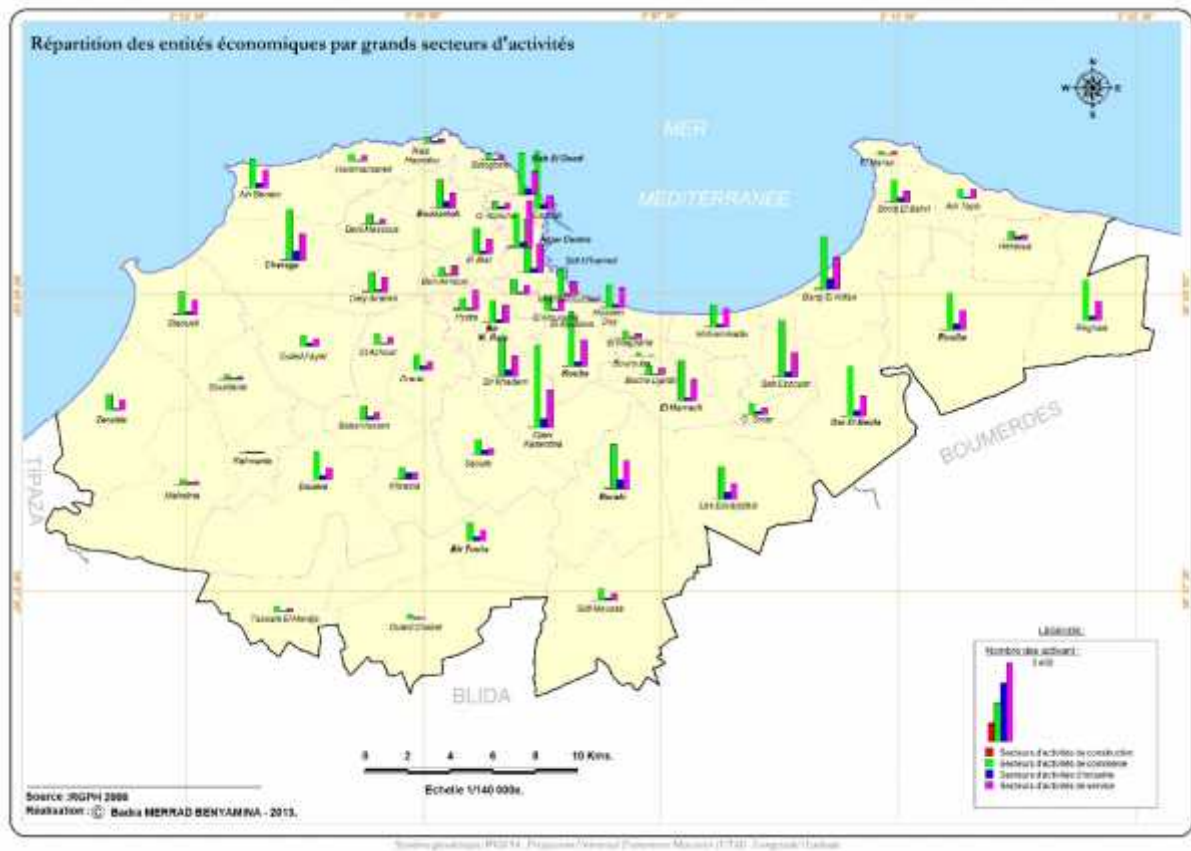
« La ville est définie économiquement par excellence comme un lieu de concentration des hommes, des capitaux et de l'intelligence : sa gestion doit être conforme à la logique de rentabilité ayant pour finalité la promotion des habitants et la concrétisation de leur faculté morale, gage d'un réel développement » (Hedjiedj, 2003, p.21).

La période postindépendance en Algérie a été caractérisée par une économie planifiée visant un développement autocentré et auto-entretenu (Bouder 2003, p.259). Un gros effort d'industrialisation a été accompagné d'un projet d'aménagement du territoire dont le but était de modifier les disparités régionales, d'intégrer le secteur agricole, et d'améliorer l'emploi (Mutin 1980, p.4). L'industrialisation était l'objectif du modèle économique (de 1962 à 1980) conduisant à des implantations géographiques de grande taille.

Toutefois, la politique industrielle centralisée a suivi pour partie les structures du réseau urbain et les formes héritées d'urbanisation. Alger, la plus grande ville, aura aussi la plus grande part des projets d'implantations industrielles.

En général, la répartition des entités économiques : industrie, construction, commerces et services, sur l'agglomération d'Alger, montre la prédominance du secteur commercial. Les communes de la première couronne se démarquent par leur dynamique industrielle (voir figure N° 135).

Figure 135 La répartition des grands secteurs d'activités



Les zones industrielles et d'activités (SDZIA) constituent les indicateurs les plus importants pour déterminer le profil économique des communes, ceci relève du Schéma Directeur du Secteur Industriel (SDZIA). Ils déterminent les vecteurs de dynamisation économique de la ville. Trois types d'implantation industrielle sont distingués :

- 1) **L'implantation en zone industrielle.**
- 2) **L'implantation dans un tissu urbain.**
- 3) **L'installation isolée, en zone agricole périphérique dans la *Mitidja*.**

La répartition de ces activités spécifiques est inégalement faite sur l'agglomération d'Alger. La spécialisation de la localisation du pôle industriel est liée à l'axe économique Est (voir figures N°136 et 137).

Figure 136 La localisation des grands pôles industriels



La *Mitidja* orientale concentre l'essentiel des plus grands sites industriels suivant l'axe économique RN°05 en direction de l'Est. La disponibilité des terrains plats, la desserte par les premiers axes routiers et la présence du chemin de fer ont favorisé ce choix de localisation. La partie Ouest de la ville ne dispose d'aucune zone industrielle à cause du relief contraignant, à l'exception de quelques zones d'activité sur les collines du *Sabel* de *Chéraga*, *Staouéli* et *Zeralda*. D'autres implantations industrielles, un peu plus ponctuelles, sont disséminées au Sud de la ville.

Tableau 45 Les grands pôles industriels

Zones industrielles	Superficie en ha	Nombre de salariés	Densité sal/ha	Branches d'activité industrielle dominante
Rouiba-Réghaia	855	38 392	47	ISMME
Oued Smar	366	25 000	106	ISMME, plastique et papier
Gué de Constantine	138	8 256	60	ISMME
El Harrach	104	9 384	120	Bois, papier, liège, matériaux de construction, ISMME

Source : (Bouder 2003).

Figure 137 La répartition des activités liées à l'industrie

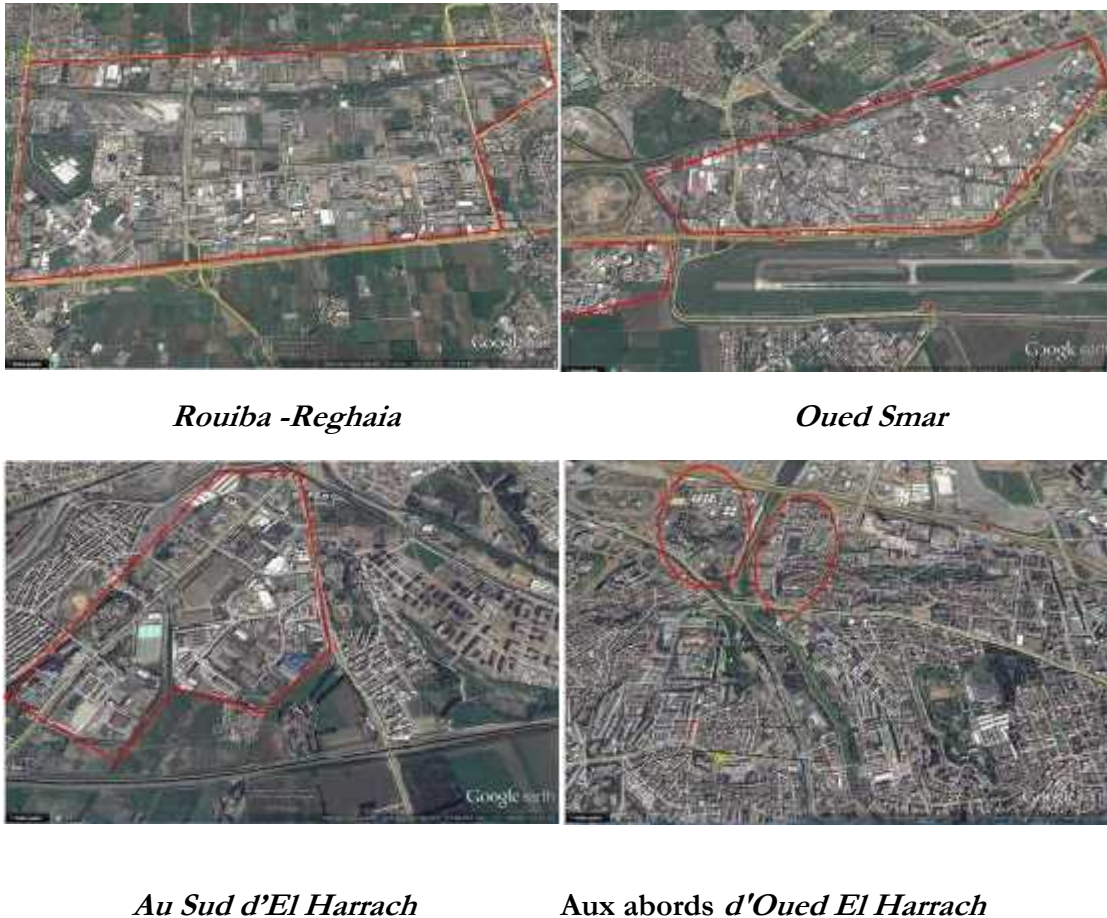


Les communes de *Rouiba-Reghaia*, *El Harrach* et *Oued Smar* présentent les meilleures conditions de localisation²⁸³ des activités industrielles (E Berezowska-Azzag et al. 2015, p.148). La zone *Rouiba - Reghaia* est la plus importante installation industrielle à l'échelle nationale. Son espace industriel est quasiment saturé (Bouder 2003, p.260) avec un taux d'occupation de 90%. Les deux

²⁸³ Voir les résultats de ce travail de recherche montrant le score de l'indicateur de condition de localisation de ces communes dont le niveau ACI (Active City Index) est élevé, entre 4,47-6,26.

communes présentent des caractéristiques favorables pour le développement de l'activité industrielle. La plus grande partie d'implantation des usines se trouve dans le territoire de *Rouiba*, composée de 90% de cette activité en employant 25% de la population active de la commune²⁸⁴. Les branches d'activité industrielle installées sont liées aux Industries Sidérurgiques, Métallurgiques, Electriques et Matériaux de Construction.

Figure 138 L'implantation du pôle industriel



D'après les travaux de recherche de Boudier (2003, p.269), dans la ville d'Alger, la route reste dominante pour le fonctionnement de l'activité industrielle. La localisation du pôle industriel est soumise au transport par route et n'a pas beaucoup de choix ni dans l'itinéraire ni dans le mode, néanmoins sa modernisation ces dernières années, a apporté la vitesse, la sécurité et les fortes capacités de charge.

Le nouveau système économique a ainsi favorisé la multiplication d'autres unités industrielles ((Lekehal 2003, p.80). Le cas de l'installation des concessionnaires de voitures de marque

²⁸⁴ Selon le SDAAM d'Alger.

chinoise. Ces établissements s'implantent localement dans les zones rurales périphériques à *Baraki*, *Birtouta* et *Bab Ali* longeant le CW114, chemin départemental qui se relie à la deuxième nouvelle rocade. A *Sidi Moussa*²⁸⁵, *Oulad Chebel*, *Birtouta*, *Souidania*²⁸⁶ et *Tassala El Merdja* des installations de type isolé commencent à émerger dans cet espace périphérique.

Figure 139 La localisation des nouvelles industries à *Birtouta*



D'autres entreprises industrielles²⁸⁷ se trouvent dans le tissu urbain, fortement liées au port et à l'arrière port (Bouder 2003, pp.262–263). Elles sont localisées dans la zone hyper centrale de la ville d'Alger, à *El Hamma*. Leurs superficies dépassent les 100 ha.

Figure 140 Une entreprise industrielle localisée près du port



Belouizdad (Belcourt) longeant l'axe *Hassiba Ben Bouali*.

²⁸⁵ De nouvelles installations s'implantent sur cette zone comme la succursale de l'entreprise nationale des véhicules industriels *SNVI*.

²⁸⁶ Elle occupe 31,84 ha de l'implantation industrielle.

²⁸⁷ Ces industries sont spécialisées dans l'industrie agroalimentaire comme l'entreprise *Hamoud Boualam* : une marque algérienne fondée en 1887 à Alger par une entreprise familiale (*Youssef Hammoud*).

4.1.1.1 Les équipements tertiaires et l'activité des services

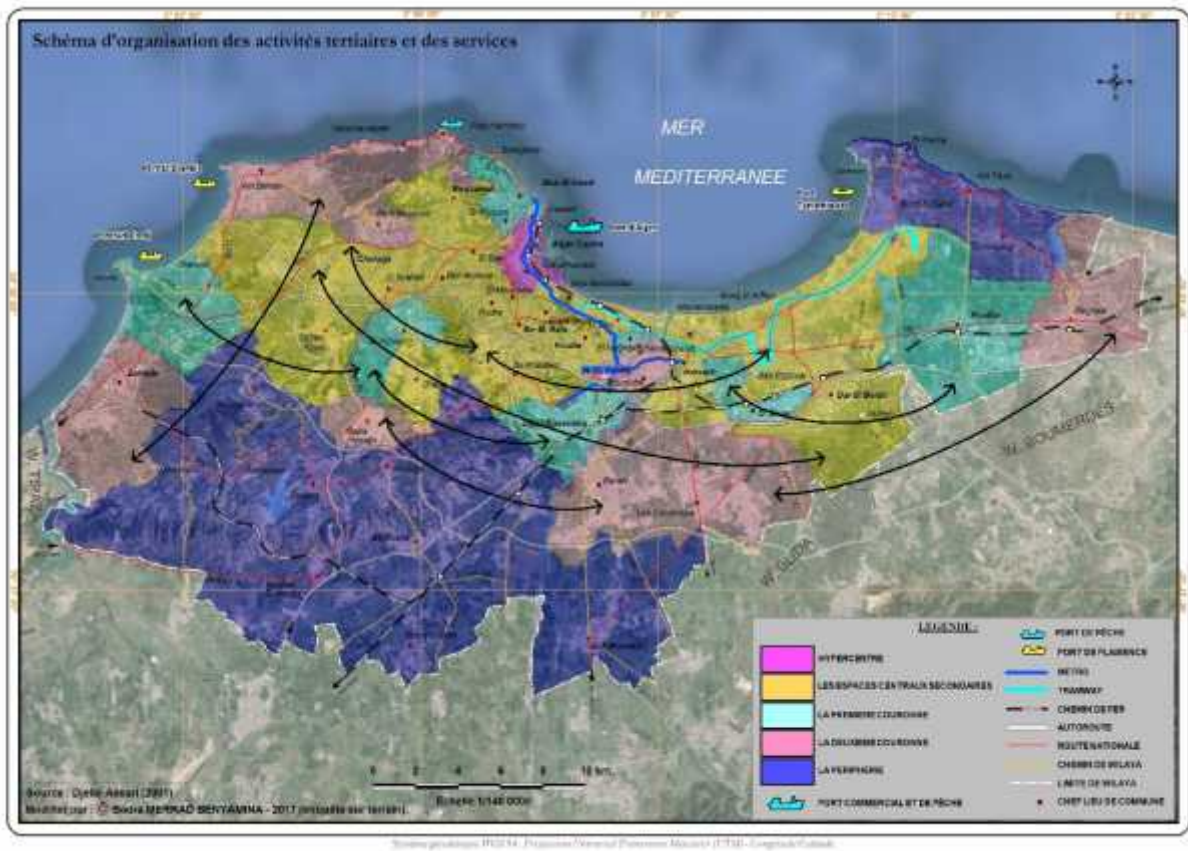
L'évolution de la localisation des services et la tertiarisation de l'espace algérois ont connu un rythme différent selon les périodes économiques. La plupart de ces équipements sont de création récente entre 1980 et 1995 (Djelal-Assari 2001, p.643). Aujourd'hui, avec l'ouverture du marché, une modification dans le mouvement de localisation de ce type d'activité est remarquée, elle n'est pas toujours liée à l'ancien hyper centre ni à la distance au centre de la ville d'Alger. Le ralentissement du processus de tertiarisation est fortement lié aux contraintes topographiques et par conséquent à l'accessibilité, aux conditions socio-économiques défavorables et à la fonction administrative lorsqu'elle est récente (Djelal-Assari 2001, p.678).

L'émergence des nouvelles centralités avec l'urbanisation accélérée des espaces périphériques de l'agglomération algéroise, renvoie à une nouvelle logique de localisation des services et des équipements tertiaires (voir figures N° 141 et 142).

Figure 141 La localisation des activités de services



Figure 142 Schéma d'organisation des équipements tertiaires de service



Selon le travail de recherche de Djelal-Assari (2001), un certain ordre organise l'implantation des équipements tertiaires suivant différentes directions :

- A partir de **l'hyper centre** à *Sidi M'hamed, Alger centre*, un schéma concentrique qui regroupe 74 % des équipements de commandement, 69 % des équipements des services aux entreprises et 59% des équipements des services aux particuliers.
- **Les espaces centraux secondaires** sont caractérisés par une spécialisation du tertiaire supérieur à rayonnement national qui se superpose aux grands quartiers commerciaux de la ville d'Alger. Ils s'organisent en deux directions : la première vers l'Est en longeant l'autoroute du littoral (*Kouba, Hussein Dey, El Harrach Hamma-Annassers, Mohammadia, Bordj El Kiffan, Bab Ezzouar, Dar El Beida*), la courte distance au centre a favorisé le mouvement de tertiarisation des activités. La deuxième direction vers l'Ouest sur les hauteurs (*Hydra et El Biar*), localités rattachées aux espaces centraux par leurs abords immédiats qui forment une extension naturelle de l'hyper-centre. Puis sur le *Sabel*, des péricentres et des anciens

villages coloniaux connaissent un processus de tertiarisation rapide de haut niveau (*Dely Ibrahim, Chéraga, Ouled Fayet, Draria, Ben Aknoun, Bir Mourad Rais et Birkhadem, Madania, Mouradia, Bouzaréah*).

- **La première couronne** est composée de sous-ensembles, dont l'organisation des équipements tertiaires est caractérisée par des lieux ponctuels : 2% du tertiaire supérieur de commandement, 5% des services des entreprises et 10% des services aux personnes (*Rouiba, Staouéli, Oued Smar, Maqqaria et Djasr Kasentina*). La tertiarisation de ces endroits commence à partir de la fonction balnéaire/touristique et industrielle. Les espaces très denses dégradés localisés sur le littoral Ouest (*Bab El Oued, Casbah, Oued Koriche, Bologhine*) connaissent un tertiaire soucieux de l'image de marque du quartier (Djelal-Assari 2001, p.676).
- **La deuxième couronne** est un espace périurbain en voie de développement vers le tertiaire par sa relation fonctionnelle avec la première couronne (*Ain Benian, Zeralda, Réghaia, Beni Messous, Baraki, les Eucalyptus, Bachdjarah, Bourouba, Bab Hassen, Rais Hamidou, Hammamat*).
- **La périphérie** est un espace suburbain à profil industriel et agricole (*Douera, Saoula, Birtouta Ouled Chebel, Tessala Merdja, Sidi Mousa, Ain Taya, Heraoua, Marsa, Bordj El Babri, Marsa, Bordj El Babri, Rahmania, Maalma, Sonidania*).
- Ces communes commencent lentement à se tertiariser avec l'implantation de commerces et de petites industries.

4.1.2 L'activité artisanale

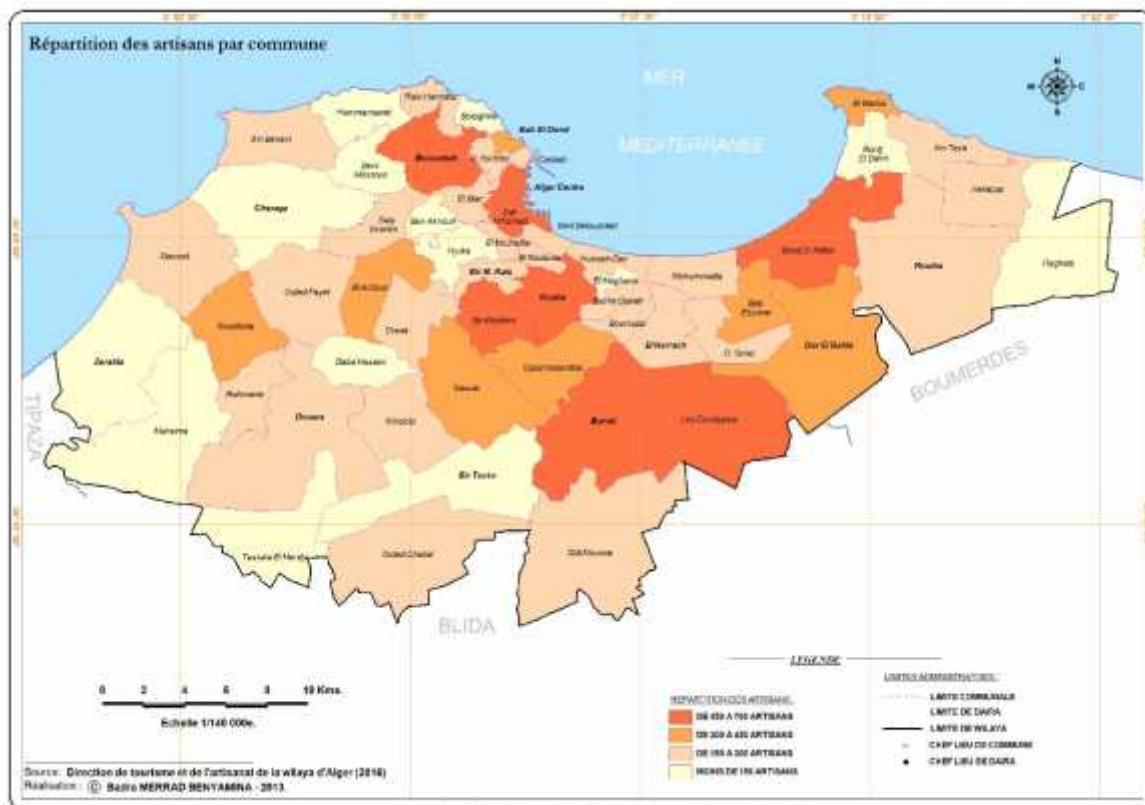
Le manque de statistiques sur le nombre d'entreprises ou coopératives artisanales est constaté dans l'agglomération d'Alger. Les groupements d'artisans ne s'inscrivent pas au registre des entreprises artisanales, et se contentent seulement de la carte d'artisan. Selon la direction du tourisme, la ville d'Alger a compté 14 500 artisans inscrits en 2008. Il a été recensé 18 000 artisans informels (qui travaillent au noir) en 1995.

Tableau 46 La répartition des artisans par métier

Domaine d'activité	Nombre d'artisans Inscrits	Nombre d'emplois Créés
Industrie traditionnelle et artisanale	3 121	11 547
Industrie pour la production des biens	2 507	6 267
Industrie artisanale pour production des services	8 885	16 881
Total	14 513	34 695

Source : la direction du Tourisme.

En 2015, un nombre important d'artisans a été radié : 10 900 artisans et 23 840 emplois ont été perdus. Ceci est dû à la non-disponibilité et au coût des locaux, au système fiscal, au coût et à la rareté de la matière première, au manque d'expérience de certains jeunes artisans dans le domaine de la gestion, production et commercialisation. Les responsables ont déclaré que ce secteur est négligé par l'Etat, l'activité artisanale a changé d'attribution d'un secteur à un autre pendant plusieurs années.

Figure 143 La répartition du nombre des artisans inscrits par commune

La répartition du nombre d'artisans montre une concentration entre les communes centrales et celles du Sud-Est :

- Au Nord-Est (comme à *Bordj El Kiffan et Ain Taya*), la localisation des entreprises artisanales est liée d'une part, à l'axe littoral touristique afin de produire de l'artisanat d'art traditionnel, et d'autre part, à l'émergence des nouveaux quartiers résidentiels pour la production d'artisanat des services (garagiste, électricien...)
- Au Nord-Ouest dans les communes de l'hyper centre (la *Casbah, Sidi M'hamed* et Alger centre), la localisation des lieux de production des biens artisanaux est liée à la vieille ville et son attraction touristique.
- Au Sud et au Sud-Est (comme au *Eucalyptus et Baraki*), la présence des entreprises artisanales est liée au caractère très populaire de ces communes. L'artisanat de production de services (réparateurs des paraboles, menuisiers...) est une solution au chômage. Dans les centralités commerciales et résidentielles de *Dar El Beida* (à *El Hamiz*) ainsi que dans les quartiers résidentiels de l'Ouest, le développement de l'artisanat est lié à la production de biens.

La *Casbah* d'Alger est un quartier historique qui a existé grâce à la spécialisation des différents métiers artisanaux le long de ses ruelles. Le tissu traditionnel permet l'installation de l'activité artisanale grâce à la performance de son profil économique (E Berezowska-Azzag et al. 2015, p.67), mais aujourd'hui, l'état de dégradation de son cadre bâti a fait disparaître plusieurs entreprises familiales artisanales, à l'exception de quelques travailleurs de cuivre, cordonniers, qui travaillent dans des conditions défavorables²⁸⁸ (voir figure N°144).

²⁸⁸ Les artisans exercent dans des locaux de surface très petite. Les responsables ont déclaré que ce secteur a été négligé par l'Etat.

Figure 144 L'implantation de l'artisanat traditionnel dans *la Casbah*



Source : Google Earth, 2016

La rue de *Sidi Ramadhan* au Nord de la *Casbah* (indiquée en flèche bleue) est connue par ses métiers hérités, comme le travail du cuivre, du bois, du cuir et de tapisserie. Des boutiques commerciales spécialisées dans la vente des objets d'art traditionnel se trouvent aussi à *Didouche Mourad* (centre-ville), à la place de la Grande Poste et au monument *Makham El Chahid* (à *Mouradia*). Quelques commerces sont aussi des entreprises de production de biens artisanaux. L'entreprise artisanale familiale *Boumebdi*²⁸⁹ (installée à *Kouba*) est une des plus connue de la ville d'Alger (et même de l'Algérie), elle connaît un grand succès par la production de céramique dont les modèles s'inspirent des maisons à coupole, des patios à *Zellidjs*²⁹⁰, la *Khamsa*²⁹¹, les *Tadjines*, les jarres...

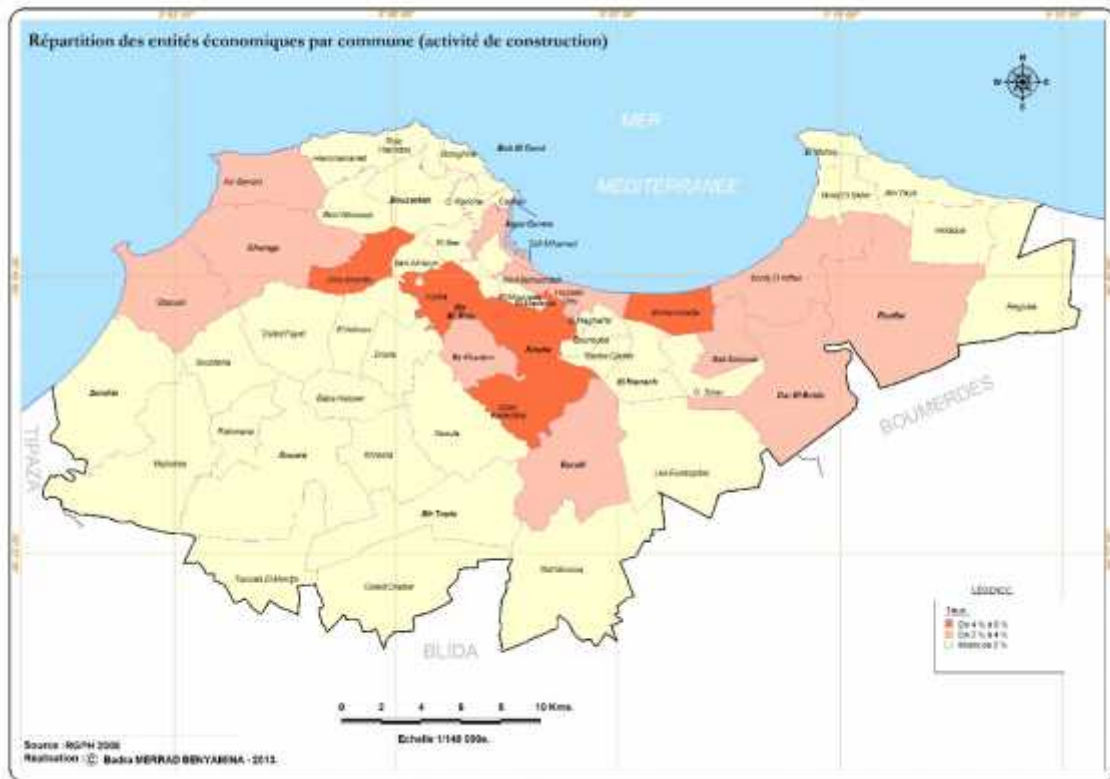
La répartition des activités de construction est aussi un indicateur qui nous renseigne sur la localisation des métiers liés à la construction. Les communes de la première couronne concentrent le plus grand nombre de ce type d'activité (voir figure N°145).

²⁸⁹ Elle fut créée par l'architecte Pouillon (Deluz 2001, p.207) en 1966, un savoir-faire a été transmis de père en fils et inspiré des carreaux de céramique du modèle de l'époque turque.

²⁹⁰ La faïence.

²⁹¹ La main de *Fatma* qui semble écartier le mauvais œil.

Figure 145 La répartition des entités économiques par activité de construction



Les communes de l'Est et du Sud (*Gué de Constantine, Dar El Beida*) ont connu un développement remarquable de l'activité commerciale et résidentielle à la fois, ceci a été un élément d'attraction pour l'installation des métiers liés à la construction (des commerces de plomberie, menuiserie, électricité). Les communes de l'Ouest, sur le *Sabel* (l'exemple de *Dely Ibrahim*) ont favorisé l'installation des commerces et des métiers liés à la fabrication du marbre²⁹², faïence...cette partie de la ville est caractérisée par la construction d'habitats résidentiels de haut standing.

4.1.3 L'activité logistique

4.7.1.1 Le port comme infrastructure logistique

²⁹² On peut remarquer l'alignement des fabricants de marbre, granit, verre... le long de la route nationale RN36 (sur 3km) de *Ouled Fayet* qui relie *Dely Ibrahim* à *Bab Hassen*.

« Les sites de baie en faucille constituent de bons abris naturels et ont permis un développement portuaire conséquent malgré les contraintes naturelles »²⁹³M. Côte.

Le port a un rôle déterminant dans l'organisation de l'espace géographique. C'est un *nœud* de circulation à l'interface des réseaux maritimes et terrestres (M. Brocard, 1994)²⁹⁴, où se développent des activités spécifiques pour le chargement et le déchargement des marchandises (R. Brunet, 2001)²⁹⁵, et a constitué la base du processus d'industrialisation du pays.

Le port d'Alger est le principal port polyfonctionnel et commercial d'Algérie (Mohamed-Cherif, Ducruet, and others 2011, p.85). Il se situe au Nord-Ouest de la baie, dans la partie hyper centre de la ville, et s'étend sur une surface globale de 126 hectares²⁹⁶ (voir figure N°146).

Figure 146 La délimitation du port d'Alger



²⁹³In Mohamed-Cherif, Ducruet, and others (2011, p.88).

²⁹⁴In Ducruet (2008).

²⁹⁵In Ducruet (2008).

²⁹⁶Selon Epal : l'Entreprise Portuaire d'Alger, 2013.

Le port se distingue par sa forme d'occupation spatiale qui longe l'avenue *ALN*²⁹⁷ sur une distance de 5km jusqu'à *El Hamma*. Cette forme linéaire est liée à son extension vers l'Est. Le port s'organise en trois (3) zones : Nord, Centre et Sud dont les sorties sont reliées directement aux axes principaux de la ville : le *RN°01*, *RN°11* et la *RN°05*. La voie du front de mer *RN°11* (l'avenue *ALN* appelée aussi la rocade Nord) est la principale route urbaine de circulation de la ville d'Alger. Sur cette voie se mêlent tous les flux urbains liés à la gare centrale (la gare de *l'Agha*) et au port.

Figure 147 Vue sur le port d'Alger



Source : PDAU (2015)

L'activité portuaire est l'un des piliers de l'activité économique. 95% des échanges commerciaux avec l'extérieur se réalisent par voie maritime (PDAU 2015). La particularité physique²⁹⁸ du port d'Alger est sa classification comme port spécialisé dans le transport des conteneurs (Mohamed-Cherif, Ducruet, and others 2011, p.91). Il abrite 37 quais, neuf (09) portes d'accès, un terminal à conteneurs d'une capacité d'un million de boîtes,

Les trois autres ports de la ville sont²⁹⁹ : (voir figure N°148)

- Port de pêche *d'El Djamila* : d'une capacité de 132 unités.
- Port de *Rais Hamidou* : d'une capacité de 07unités (petites embarcations de pêche).
- Port *d'El Marsa* : d'une capacité de 34 unités (petits métiers).

²⁹⁷ Avenue de l'indépendance nationale.

²⁹⁸Ce qui rend difficile l'implantation de terminaux spécialisés ex : véhicules, rouliers.

²⁹⁹La wilaya d'Alger, ANIREF 2011.

Figure 148 La localisation des trois autres ports d'Alger



Le port de *Rais Hamidou*

Le port *d'El Djamila*



Le port *d'El Marsa*



Malgré l'accessibilité internationale du port d'Alger et sa liaison de fret avec presque toutes les destinations du monde, le flux est relativement peu important par rapport aux besoins, comparativement aux autres ports internationaux. Il traite un volume de 800 000 conteneurs par an³⁰⁰ avec un transit quotidien de plus de 1 500 camions de gros tonnage³⁰¹, alors que Marseille a enregistré plus d'un million de conteneurs, 3 millions pour Tanger et Tunis et 50 millions de tonnes pour Gênes (voir les tableaux ci-dessous).

Tableau 47 L'attente moyenne des navires en rade

Année	2007	2008	2013	2014
La durée moyenne d'attente en rade/jour	3,53	3,70	2,32	0,98

Source³⁰² : Entreprise port d'Alger, 2014.

Tableau 48 Evolution du trafic du port d'Alger

Année	1999	2004	2005	2006	2007	2008	2015
Trafic en millions de tonnes	5,98	10,11	10,04	10,12	11,24	12,33	18

Source : Entreprise port d'Alger, 2014.

Tableau 49 Trafic des marchandises dans le port d'Alger en 2003

	Import	Export	Total	RANK IMP	RANK EXP	RANK Total	IMP %	EXP %	Total %
Alger	7.782.623	1.533.397	9.316.020	1	4	4	33.6%	1.7%	8.1%

Source : Annuaire statistique de l'Algérie, n°23³⁰³

Néanmoins, le port d'Alger est un goulet d'étranglement confronté à la localisation étroite de ses terminaux en plein site urbain central. Ceci a empêché son évolution spatiale depuis l'indépendance, et toute possibilité d'extension de ses terminaux est restée soumise à un

³⁰⁰ Grâce à son exploitation par l'entreprise internationale Dubai Port World créée en novembre 2008, en investissant 700 millions de dollars "La mission de la nouvelle entreprise portuaire créée, qui associe l'Epal et Dubai Port World à 50/50% sera de renforcer les capacités de stockage de conteneurs et de gestion du port, afin d'en faire une plateforme non seulement de débarquement, mais aussi de transit à l'échelle de la Méditerranée centrale. Le personnel employé par l'Epal en 2008 s'élevait à 3 023 personnes (contre 3 184 en 2007), en raison principalement du départ à la retraite de plusieurs agents permanents de toutes les catégories professionnelles confondues"(SafarZitoun and Talamali 2009, p.24).

³⁰¹La Wilaya d'Alger 2006.

³⁰²In Echos du port d'Alger, mensuel d'information du port d'Alger, N°99/Juillet2014.

³⁰³ IN PDAU, 2015.

enclavement urbain, qui lui aussi est influencé par la taille démographique de la ville³⁰⁴. Afin de résoudre les problèmes urbains vitaux (circulation et stationnement des automobiles au centre), le port d'Alger a subi des amputations qui lui ont coûté la moitié de sa surface d'activité. Il s'est développé selon une logique d'extraversion des flux (Mohamed-Cherif, Ducruet, and others 2011, pp.85-89).

Le problème de limitation des capacités de stockage³⁰⁵, l'engorgement de la voie rapide desservant le port, suscitent des files interminables de camions venant récupérer les conteneurs³⁰⁶, limités aux seules voies terrestres. En raison de la faiblesse des connections maritimes, terrestres et ferroviaires du port d'Alger (Ducruet, 2005 et Ducruet 2008b), une délocalisation et une modernisation ont été prévues, mais elles ont malheureusement connu un retard considérable. En effet, les seules solutions qui facilitèrent le fonctionnement du port furent l'aménagement des infrastructures (les autoroutes), des nouveaux espaces de stockage et des ports secs ainsi que le déplacement des gares³⁰⁷. Cette dissociation spatiale et fonctionnelle des espaces du port (Ducruet 2008a) participe au dysfonctionnement urbain de la métropole.

Aujourd'hui, l'importance du port d'Alger qui dépasse le cadre métropolitain, lui confère un potentiel structurant pour la centralité du processus de métropolisation (Azzouz 2000, p.82). Il est l'un des piliers les plus influents du SNAT³⁰⁸ et un outil d'aménagement du territoire. La saturation de ses capacités économiques (les coûts de fret et de dépotage sont très élevés) et la pollution de la baie qui menace la sécurité des habitants d'Alger imposent la modernisation³⁰⁹ et l'extension du port à travers le Plan Stratégique.

En conséquence, la construction d'un nouveau port en eau profonde dans un rayon de 50 Km et la réhabilitation de certains secteurs désaffectés ont été envisagées avec le projet *Cap 2015*³¹⁰. Il

³⁰⁴A ce sujet l'auteur Ducruet analyse cette relation à partir de 3 concepts fondamentaux : centralité, réticularité et nodalité.

³⁰⁵Sur ce sujet, l'importance de l'activité import/export du groupe privé *Cevital* participe en grande part malheureusement à la saturation du port d'Alger.

³⁰⁶La wilaya d'Alger a mis en place une réglementation spécifique pour organiser le trafic de transport des conteneurs entrant et sortant du port (le déplacement se fait à partir de 20h) afin de désengorger l'accès à la capitale.

³⁰⁷Le cas du transfert de la gare du tri de marchandises à *Dar El Beida*.

³⁰⁸Il affirme que 95% des échanges commerciaux avec l'extérieur se réalisent par voie maritime.

³⁰⁹Il s'agit de la construction d'un parc pour le trafic roulant en R+4, aménagement d'une deuxième gare maritime, réalisation d'un deuxième terminal à conteneurs, réalisation d'un deuxième silo à céréales, l'équipement du premier terminal à conteneurs en portique, l'acquisition d'engins navals de servitude, acquisition d'un bâtiment d'exploitation équipé d'un info centre et d'un système de télésurveillance couvrant l'ensemble du domaine portuaire (Abdoun 2010, p.137).

³¹⁰Ce port en eau profonde est un « pôle industriel » dont le coût global est de 30 milliards de dollars. Il est doté d'une position stratégique près des universités de *Boumerdes*, de l'aéroport d'Alger, de l'autoroute Est-Ouest et de la

L'aménagement des ports secs dans cette partie de la ville est lié à la présence des axes routiers, autoroutiers et la ligne du chemin de fer (Raimbault, Douet, and Frémont 2013, p.32). Ce choix de localisation constitue un maillon indispensable du transport routier de marchandises et ils ne peuvent être aménagés que dans une zone d'activité économique. En 2015 et dans le cadre du nouveau Plan Logistique, deux (2) nouveaux ports secs³¹¹ d'une capacité de 100 000 conteneurs ont été inaugurés à *Rouiba (à Haouch El Bey)*, reliés au port humide par la voie ferrée pour désengorger la capitale et réduire le temps et le coût. L'ouverture en 2005 du champ de la privatisation des activités portuaires a favorisé l'investissement dans le secteur portuaire par la logique de l'aménagement des ports secs.

Les ports secs sont des espaces-option du contrôle extra-portuaire qui règlent les problèmes d'encombrement et libèrent les espaces occupés dans le port. L'obstacle gênant du port d'Alger est sa spécialisation dans les marchandises conteneurisées, les bateaux qui les transportent sont nombreux (20 à 30) à attendre en rade (Mohamed-Cherif, Ducruet, and others 2011, p.92). Le transfert et le contrôle de ce type de marchandises vers les ports secs de l'Est sont donc une option pour désengorger le port et également le centre d'Alger.

Aujourd'hui, cet emplacement peut participer au processus d'urbanisation et du développement de l'espace régional dans l'agglomération algéroise (Raimbault, Douet, and Frémont 2013, p.36, Ducruet 2008b). Les processus d'implantation des ports secs se situent à la croisée des logiques de réseaux et de territoires métropolitains (Raimbault, Douet, and Frémont 2013, p.33).

4.7.1.3 Le port et le transport des passagers

« Aux Algérois et aux touristes de la baie d'Alger » Amar Gboul¹²

Pour désengorger la ville d'Alger et son centre de la circulation automobile et pour transférer le trafic des voyageurs par route vers celui maritime, une ligne de transport maritime quotidienne appelée « Bateaux-Taxi » fut inaugurée en 2014. Cette première initiative en Algérie est assurée par une quinzaine de navettes³¹³.

³¹¹ Ils appartiennent à la Société nationale de transport routier (SNTR, qui se charge de sa gestion en collaboration avec les services des douanes) et à la compagnie maritime française CMA CGM.

³¹² Ministre des transports en 2014.

³¹³ Le prix entre les deux ports est fixé à 50 dinars, l'équivalent de 0.30€. Deux (2) vaisseaux appelés : Ischiamar I et Ischiamar II ont été mis en service de 330 et 340 passagers, le port va acquérir 4 à 5 navires plus grands.

- Vers l'Ouest : cette ligne relie le port d'*El-Djamila* (commune d'*Aïn-Bénian*) à la Pêcheurie (Alger-Centre) en longeant les communes de : *Hammamet*, *Raïs Hamidou*, (*Pointe-Pescade*), *Bologhine*, (*Saint-Eugène*), *Bab El Oued* et *la Casbah*. elle desservira dans le futur *Sidi-Fredj* (commune de *Staouéli*) et la ville de *Tiġasa*.
- Vers l'Est : à partir du centre de la ville vers *Belouizdad*, *Hussein Dey* (pour desservir la promenade *Sablette*), *Bordj El Kiffan* et le village côtier du cap *Tamentfoust* (commune d'*El Marsa*), qui possède un port de pêche artisanal et de plaisance, et qui bénéficiera d'un projet de modernisation. Cette ligne arrivera jusqu'à la ville de *Boumerdès*.

Aujourd'hui, le premier bateau³¹⁴ consacré à ce voyage a une capacité de 344 places assises et le taux de remplissage³¹⁵ de ces Bateaux -Taxi est de 70%.

L'attention particulière accordée à l'accessibilité de la ville par la reconquête du port comme un élément clé de l'organisation de l'espace algérois, est l'objectif de cette ligne maritime urbaine. Le port d'Alger peut avoir un rôle dans les mutations de l'espace urbain de l'agglomération (Ducruet 2008b). La reconversion et le réaménagement du port sont les projets structurants du premier pilier du Plan Stratégique (2015-2019), les travaux des terrasses du port constituent une première opération de requalification de cet espace central. Le déplacement de nombreuses activités polluantes en dehors du périmètre urbain et le renforcement du potentiel touristique³¹⁶ de la ville d'Alger à travers son port sont les opérations essentielles qui donneront une nouvelle image à tout le front de mer.

Pour les destinations vers les villes côtières, Le premier navire a été lancé en 2015 à *Béjaia*, cette desserte quotidienne est baptisée "*Seraïdi*" avec une capacité de 206 passagers³¹⁷. Cette ligne permettra de faire le trajet en quatre heures³¹⁸. Pour desservir les villes de l'Ouest : *Oran*, *Mostaganem* et *Arzew* une ligne assurée par le navire "*Badji Mokhtar 2*", la ville d'Annaba à l'Est sera aussi desservie. Pour les destinations internationales, le transport maritime des voyageurs est assuré par l'entreprise publique Algérie Ferries. Cette dernière qui est la marque de l'ENTMV a pris le statut d'Entreprise Publique Économique en 1990. A la suite du boom migratoire des

³¹⁴ Il a été affrété par l'ENTMV auprès d'une compagnie maritime italienne.

³¹⁵ Dans Echos du port d'Alger, selon le président- directeur général de l'ENTMV (Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs).

³¹⁶ Les statistiques du tourisme indiquent que près de 40% des touristes entrent au pays par le port.

³¹⁷ Le prix du ticket à bord du "*Seraïdi*" varie entre 500 Da et 1200 Da selon le type d'abonnement (par personne, famille, groupe et personne à mobilité réduite).

³¹⁸ Avec une vitesse de croisière de 60 km/h.

années 2000, ses capacités se sont révélées insuffisantes et les autorités publiques ont dû ouvrir leur port à des concurrents³¹⁹. Le port d'Alger détient 50% du trafic des transports des passagers(PDAU 2015).

4.7.1.4 L'aéroport

L'aéroport d'Alger *Houari Boumediene* dont l'appellation ancienne était *Alger-Maison Blanche* fut créé en 1924. Aujourd'hui, c'est le premier aéroport algérien, civil et international qui dessert plusieurs wilayas du pays.

Sa capacité actuelle qui reste limitée, est d'environ 12 millions de passagers par an pour un flux³²⁰ de 5,2 Millions en 2014. Il a été enregistré une progression de flux annuelle de 10% avec le retour des compagnies étrangères, après une absence due à la situation sécuritaire des années 90.

L'aéroport³²¹ est composé d'un terminal pour les vols internationaux, inauguré le 5 juillet 2006, d'un terminal pour les vols domestiques, et d'un troisième pour les vols charters, utilisé notamment pour les pèlerinages. Des navettes gratuites assurent la liaison entre les inter-aérogares. Trois parkings d'une capacité de 3 200 places sont aménagés, un quatrième terminal³²² d'une superficie de 73 hectares et d'une capacité de 10 millions de passagers annuels est en construction avec une nouvelle tour de contrôle. Il est géré depuis novembre 2006 par la Société de gestion des services et infrastructures aéroportuaires (SGSIA), filiale de l'EGSA Alger, en partenariat avec Aéroports de Paris (ADP)³²³.

L'aéroport d'Alger se situe au Sud-Est de l'agglomération dans la commune de *Dar El Beida*, à 18 km du centre (voir figure N°150).

³¹⁹La flotte de la compagnie Algérie Ferries compte trois ferries récents : El Djazair II, Tariq Ibn Ziyad, Tassili II et le Kriti II, et les ports desservis par la compagnie sont : Alger, Oran, Béjaïa, Skikda, Annaba en Algérie, Marseille ; Toulon en France, Alicante en Espagne et Gênes en Italie.

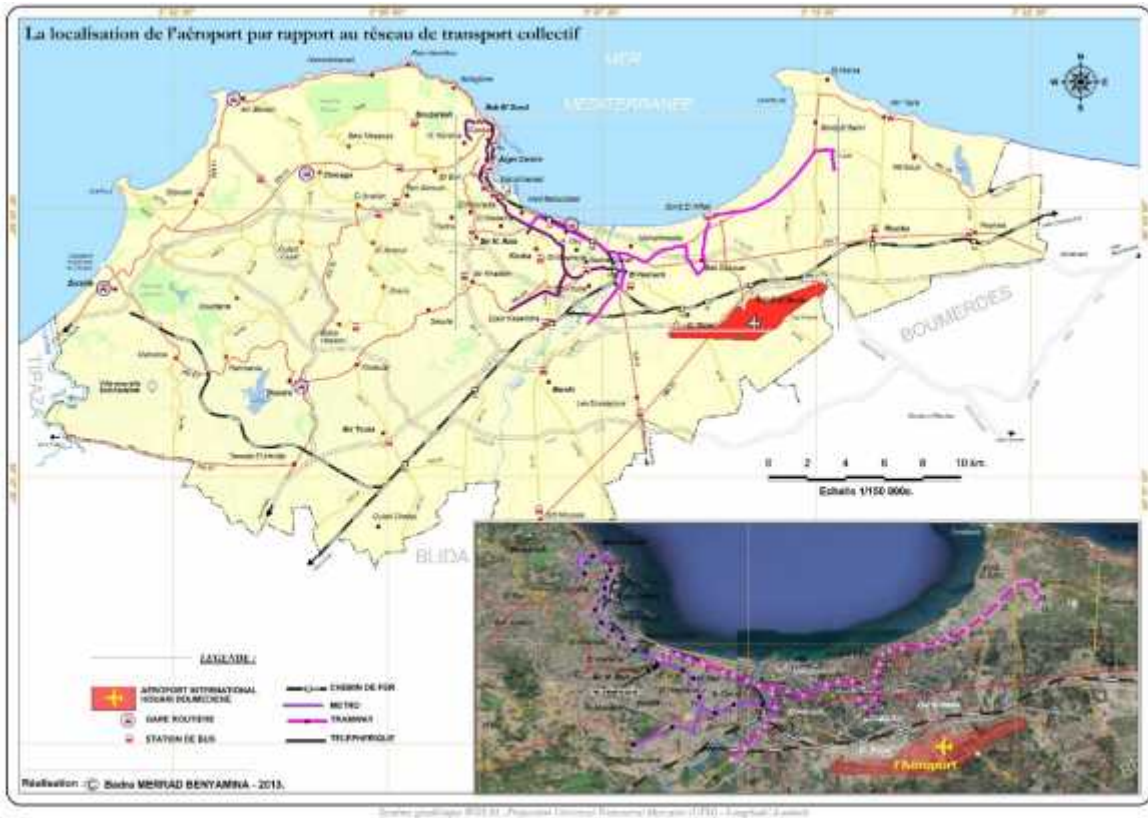
³²⁰En 2009, il a enregistré un flux de 4,5 millions des passagers par an.

³²¹L'aéroport dispose de deux pistes d'une longueur de 3 500 m chacune ; la première en béton bitumineux, la deuxième en asphalte.

³²²Il sera capable d'accueillir les avions de type Airbus A380.

³²³Wikipédia.

Figure 150 La localisation de l'aéroport d'Alger



Il bénéficie d'une bonne accessibilité routière, mais pose le problème de sa mauvaise intégration au réseau du transport collectif. Sa situation dans la partie Est de la ville a été rendue possible grâce à la disponibilité foncière au sein d'une plaine accessible par route. Les routes nationales et les voies express sont le seul moyen pour desservir cet équipement (voir figure N°151).

Figure 151 La localisation de l'aéroport par rapport au réseau de transport collectif



Source : (Boukechiche, 2013).

Les travaux effectués par Boukechiche (2013) ont mis en évidence l'accessibilité de l'aéroport d'Alger par voiture particulière³²⁴ en empruntant les deux rocades Sud et Nord. Malgré la présence des lignes de bus qui les relient aux communes limitrophes (*Rouiba, Bordj El Kiffan, Bab Ezzouar et Oued Smar*), l'aéroport n'est desservi que par une navette³²⁵ de l'ETUSA³²⁶ à partir du centre-ville d'Alger.

Quant au transport ferroviaire, la ligne passe à proximité de l'aéroport en desservant trois stations (*Oued Smar, Bab Ezzouar et Dar Beida*), sans le desservir, alors qu'elle se trouve à quelques kilomètres³²⁷. Le tramway qui arrive jusqu'à *Bab Ezzouar* ne le dessert pas aussi, alors que la plus proche station (l'université) n'est qu'à 3 km.

Dans le cadre du Plan Stratégique, une extension de la ligne du métro d'Alger à partir d'*El Harrach (B1)* reliera l'aéroport à la partie Est de la ville (à l'horizon 2020). Le creusement du tunnel de 1,4km de la ligne ferroviaire sous la rocade Sud et l'extension de l'aéroport international dénommé l'aérogare Ouest sont en cours de réalisation, le projet étant prévu pour la fin 2021.

4.2 Activité permanente

4.2.1 L'activité touristique

"L'Algérie est en passe de devenir l'une des destinations touristiques phare dans un futur proche " (EUROMONITOR, 2007).

En Algérie, l'activité touristique³²⁸ constitue un intérêt très faible comparée à celle de la Tunisie ou celle du Maroc. C'est une des conséquences géopolitiques (Giblin 2007, p.6). Dans les années 1970, les gouvernements algériens se sont longtemps opposés au développement du tourisme, jugeant cette activité plutôt dégradante pour un grand pays comme le leur : « *les Algériens parlaient*

³²⁴ Entre 90 et 95% des voyageurs et des visiteurs.

³²⁵ Appartenant à des opérateurs privés assurant la liaison de l'aéroport avec la commune d'Alger Centre (Hôtel *Safir*).

³²⁶ Elle passe toutes les 30 minutes, à la station d'arrêt *5 juillet* à *Bab Ezzouar*.

³²⁷ Entre l'aéroport et la station de train de *Dar El Beida*, il y a seulement 1,3 km.

³²⁸ D'après la *Loi Relative Au Développement Durable Du Tourisme*. 2003, l'activité touristique constitue toute prestation de commercialisation de voyages ou d'utilisation d'infrastructures touristiques qui sont fournies à titre onéreux avec ou sans hébergement.

de la Tunisie comme d'une nation de garçons de café » (Giblin 2007, p.7). Ce secteur a été fragilisé par la suite, durant la décennie du terrorisme.

Avec l'ouverture du marché et dans le cadre du *Plan Destination Algérie*³²⁹, plusieurs projets à l'image internationale ont été réalisés, comme le nouvel aéroport international et son extension qui est en cours de finalisation. Des changements liés à la fréquentation des touristes sont remarqués (Giblin 2007, p.9) par une mobilité des immigrés et des touristes étrangers qui s'intéressent de plus en plus à la côte algéroise grâce aux nouvelles infrastructures touristiques³³⁰ et aux investissements des différents groupes internationaux³³¹. Cette nouvelle dynamique gouvernementale cherche à attirer, satisfaire et fidéliser le touriste (Damon and Paquet 2014, p.67). Le temps des loisirs et de la mobilité, deux composantes de l'activité touristique, commencent à avoir une place importante dans le comportement des Algérois (Giblin 2007, p.11).

Alger n'est pas une destination touristique, mis à part dans certaines mesures le tourisme d'affaires. Malgré la richesse de la ville d'Alger en termes d'édifices qui ont un intérêt historique, légendaire et culturel comme *la Casbah*, les édifices de la ville coloniale, la Basilique Notre Dame d'Afrique qui surplombe la corniche algéroise à *Bouloughine (Saint Eugène)*..., le tourisme urbain n'a pas un caractère attractif et n'est pas investi d'un intérêt particulier pour les Autorités. Le plus important pôle touristique attractif à l'échelle nationale, localisé dans la partie Ouest de l'agglomération, a été construit avant les années 80 par l'architecte Fernand Pouillon. La ville de *Tiǧaza* a été une direction préférentielle de l'activité touristique balnéaire et culturelle (voir figure N°152).

³²⁹ Avec le schéma d'aménagement touristique SDAT (2025), 13 projets touristiques en 2005 avec une capacité de plus que 4 000 lits et plus de 1500 emplois prévus. Par l'intermédiaire de l'institution et de la bonne gestion du pôle touristique d'Excellence (POT) de la région Nord-centre (POT.NC) et de la promotion de la construction de Villages Touristiques d'Excellence (VTE).

³²⁹ Un groupe des Emirats Arabes Unis qui a un projet de 90 millions USD pour le littoral d'Alger.

³³⁰ Il a été compté 190 agences de tourisme et de voyages ouverts en 2005, et 39 hôtels ont été classés en 2007.

³³¹ Les groupes : *Westin, Accor, Marriott, Eddar Sidar, Al Harned*.

Figure 152 La Localisation du pôle touristique



Le tourisme balnéaire qui a investi le littoral Ouest est nettement important en termes de fréquentation par rapport à l'Est de l'agglomération algéroise. La route du front de mer qui ceinture l'agglomération et longe le littoral (RN11) mène aux :

- Complexe touristique de *Sidi Fredj* qui se trouve dans la commune de *Staouéli* et attire un grand nombre de touristes grâce à son port de pêche et de plaisance, des plages de sable, des hôtels et une forêt de 400 ha appelée la forêt de *Sidi Fredj*. Le centre de cette commune est connu par ses restaurants spécialisés³³² fréquentés pendant toute l'année, elle est dotée d'une gare routière qui achemine vers toutes les directions Est et Ouest de la wilaya d'Alger.
- Complexe touristique de *Zeralda*³³³ appelé le *Mazafra*³³⁴ avec sa plage de sable (sur 5km), ses hôtels classés : *Safir (Mazafra)*, *Sable d'Or* et le complexe aquatique *Terra Parc*. Le centre urbain de la commune se trouve à 1,5 km de la mer avec une vue exceptionnelle sur les

³³² Spécialité grillades et glaces : le chewa de *Staouéli* est un des repas préférés des touristes émigrés algérois.

³³³ La commune de *Zeralda* Est et Ouest fait partie des huit ZET de la côte Ouest.

³³⁴ Rappel Oued *Mazafra* est un des éléments environnementaux qui peut participer à l'enrichissement de l'activité touristique de cette commune.

Monts *Chenoua* et *Sidi Fredj*, également la réserve de chasse³³⁵ constituent un attrait pour beaucoup de touristes.

L'état très dégradé du bâti du complexe *Mazafran* et le manque des activités d'animation en milieu marin sont remarquables³³⁶ dans ces complexes balnéaires.

Figure 153 La plage du complexe touristique le *Mazafran*



Photographie : © auteur, 2015.

Aussi, ces dernières années à *Ain Benian*, le port *El Djamila* est devenu une nouvelle zone attractive grâce à son port de pêche et de plaisance *le port de la Madrague*, ses restaurants spécialisés³³⁷, la plage artificielle³³⁸, ses deux grandes esplanades et une jetée de 450m avec un linéaire de quai de 200m. Cependant, le grand parking qui sépare la mer et les restaurants pose un véritable problème d'aménagement et de fonctionnement de cette station balnéaire. Selon les propriétaires des restaurants et les touristes qui viennent s'attabler sur les terrasses, ce parking est un obstacle qui empêche de profiter de la vue sur mer. L'ouverture de la ligne du transport urbain maritime (Bateaux-Taxi), qui relie le port à la pêcherie d'Alger centre a attiré de nouveaux flux de touristes. Dans cette même commune, fut inaugurée une école Supérieure hôtelière de Restauration et de Management (ESHRA).

Par ailleurs, d'autres zones touristiques situées sur le littoral Ouest dans la commune de *Staouéli* appartenant au domaine de l'Etat, sont interdites au public et très sécurisées comme :

³³⁵ Un patrimoine forestier est estimé à 1 245ha.

³³⁶ Selon la *Loi Relative Au Développement Durable Du Tourisme* (2003).

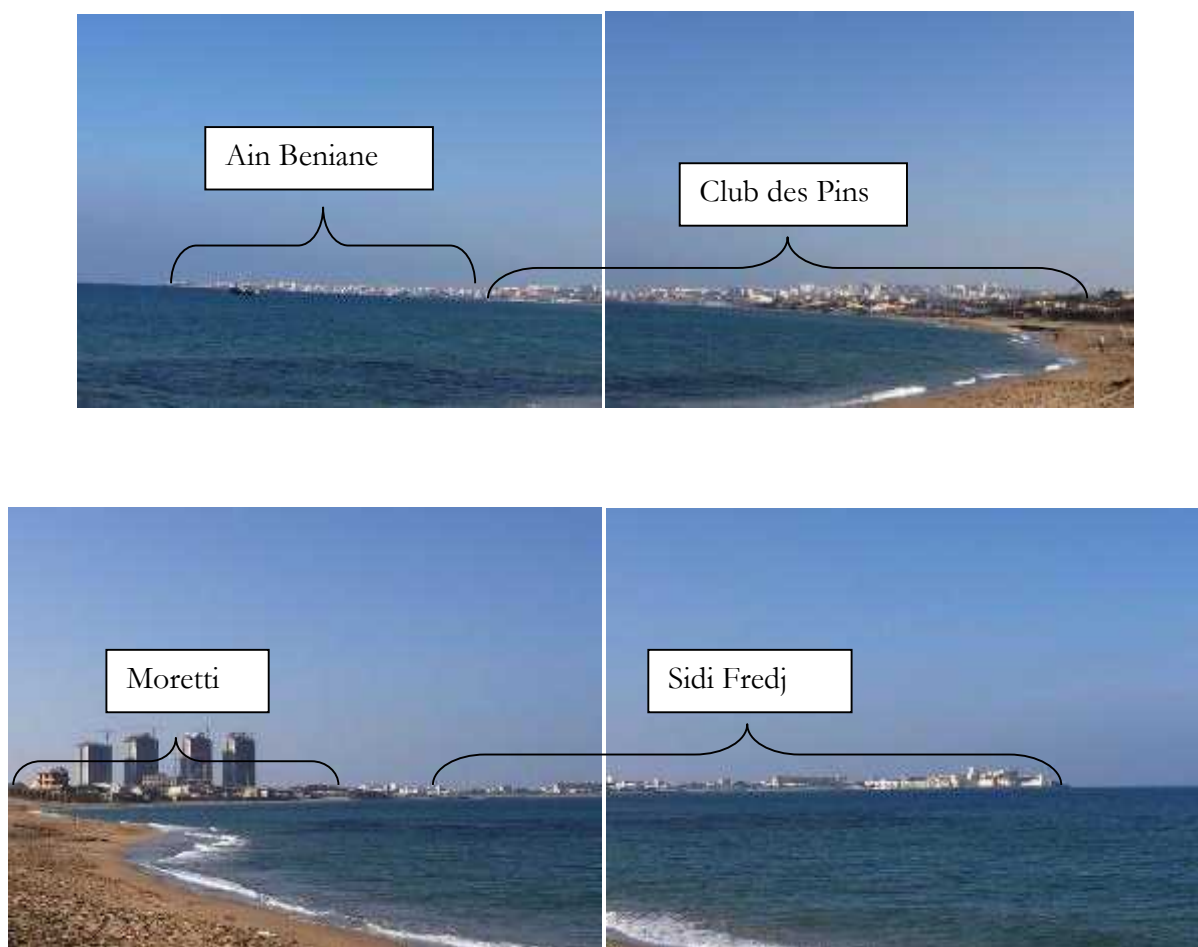
³³⁶ Viande : brochettes, Méchoui.

³³⁷ Spécialité poissons rapportés par les pêcheurs dont les embarcations sont amarrées au port.

³³⁸ En mi-gravier mi-béton.

- *Le Club des Pins* avec sa plage, son palais des congrès et sa zone résidentielle (des bungalows) destinés aux cadres de l'Etat (ministres, députés...). Une nouvelle extension du Club des Pins a été réalisée proche du nouveau palais des Congrès, ce centre de séminaires de haute gamme est une forme du tourisme d'affaires que l'Etat envisage de promouvoir.
- Le complexe *Moretti* possède en plus de sa plage et ses villas d'été un club de tennis.
- *Hôtel Sheraton* de renommée internationale destiné à une certaine clientèle (les Algérois aisés ainsi que les expatriés qui sont de plus en plus nombreux à Alger).

Figure 154 Les complexes touristiques de l'Ouest



Photographie : © auteur, 2015.

Dans la partie orientale de la baie, les zones balnéaires sont essentiellement fréquentées par leurs habitants et leurs familles venant de l'extérieur du pays :

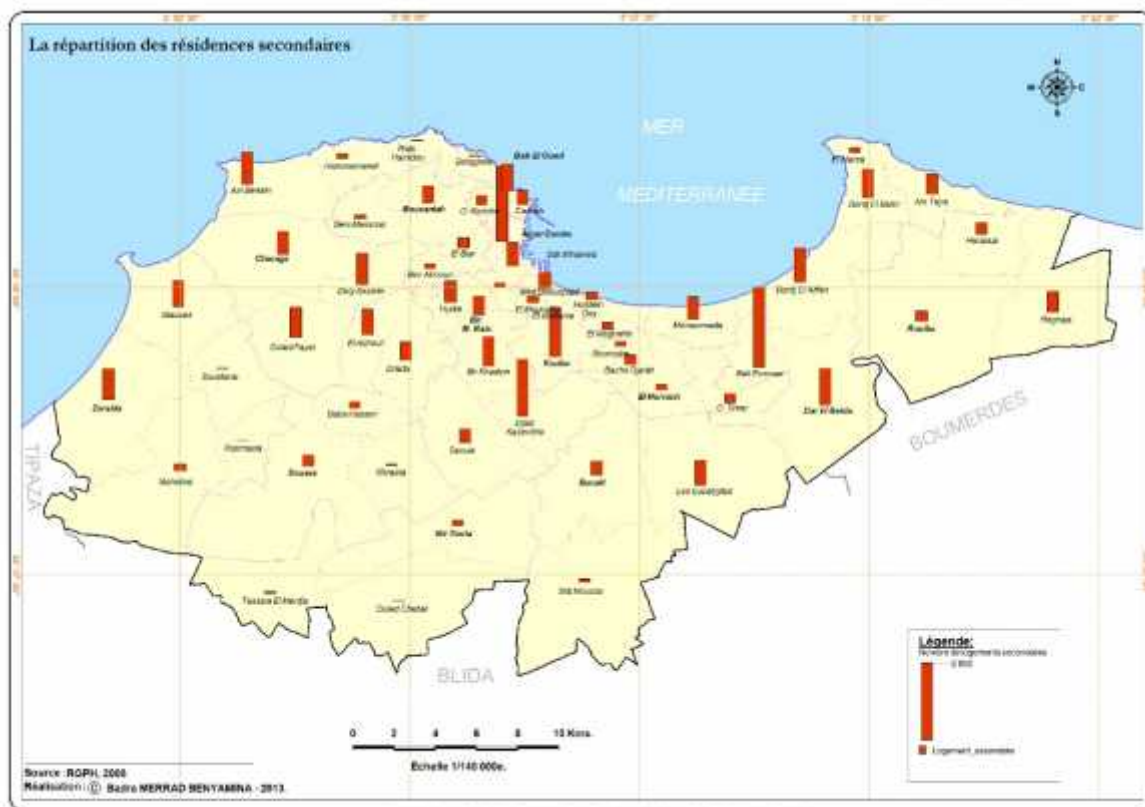
- *AinTaya*³³⁹ se trouve à 30km du centre et longe le littoral sur une distance de 8 km. Elle constitue une côte maritime à caractéristiques spécifiques : un littoral formé de falaises escarpées, de sources d'eau et de belles plages de sable fin appréciées par les Algérois tels que : *Ain Taya plage, Colonel Surconf, Decca plage, Zerzouria, Tamaris, Suffren, Debra* ainsi que le parc de fontaine fraîche et des forêts de détente et de loisirs (*forêt Boukhsoul*).
- *El Marsa* (anciennement *Jean Bart*) à l'extrême Est de la baie, est connue par sa pointe *Cap Matifou*. La zone dispose de quelques hôtels : *Rais et l'Amiral*, cinq (5) plages, des sentiers du jardin *Tamentfoust* avec son ancien fort, des vestiges romains et des ruines de thermes, une école des forces navales *Tamentfoust* EFN, un club nautique, un port de pêche et de plaisance (ex Pérouse), un abri de pêche *El Marsa*. La difficulté d'accessibilité a fait d'*El Marsa* une zone enclavée.
- *Bordj El Babri* est une commune littorale à vocation agricole et touristique, elle possède quelques plages de qualité moyenne : *Coco plage, la Frégate, Alger plage, les Ondines Sud et les Ondines Nord*. Seulement trois sont autorisées à la baignade. La présence des forêts *Alger plage, Bendjadja et Faizi*, constituent un attrait pour la population locale.
- *Bordj El Kiffan (Fort de l'Ean)* est une station balnéaire réputée par ses plages, son casino et ses hôtels. Un parc aquatique le *Kiffan club* a été réalisé (des piscines, restaurants, jeux aquatiques...) et un Karting. Cette commune fut récemment desservie par la nouvelle ligne du tramway et l'axe de contournement RN°24, la reliant directement à l'aéroport par la RN05. Le Projet Stratégique envisage d'en faire la fenêtre de la mer à travers la promenade de la baie, et permettre la valorisation du littoral.
- Le palais des expositions Pins Maritimes ou la Foire d'Alger (SAFEX) est un équipement dédié au tourisme d'affaires. Il est situé au Nord de la commune de *Mohammadia* occupant une surface de 60 ha. La Foire d'Alger bénéficie d'une position stratégique par rapport aux axes routiers structurants de l'agglomération algéroise et est aussi desservie par la nouvelle ligne du Tramway.

³³⁹ Selon E Berezowska-Azzag et al. (2015, p.96), elle est dotée d'une zone d'expansion touristique (ZET) qui représente 30% de sa superficie, elle fait partie de quatre (4) ZET (*Ain Chorb, Ain Taya, El Marsa et Bordj El Babri*) de la côte Est. Le plan stratégique à travers l'agri-parc de *Reghaia* envisage de renforcer l'attractivité de cette station balnéaire et de développer un bassin écologique récréatif.

A *Bab Ezouar*, le tourisme d'affaires commence à émerger grâce au nouveau pôle d'affaires qui regroupe des hôtels, sièges des multinationales, restaurants, un centre commercial et de loisirs. Le choix de cette localisation bénéficie de la proximité de l'aéroport international situé à *Dar El Beida*, la foire d'Alger et la zone industrielle de *Rouiba-Réghaia*, *Oued Smar*. Par ailleurs, le Plan Blanc (Plan Stratégique) a promu le tourisme urbain par l'illumination de la façade maritime de la baie Ouest qui regroupe les sièges régaliens. Un axe culturel qui doit enrichir l'image touristique urbaine de la capitale a été mis en évidence.

La répartition des résidences secondaires est un indice indiquant une importante activité touristique, concentrée dans les communes du centre et de l'Ouest de l'agglomération d'Alger (voir figure N°155).

Figure 155 La répartition des résidences secondaires



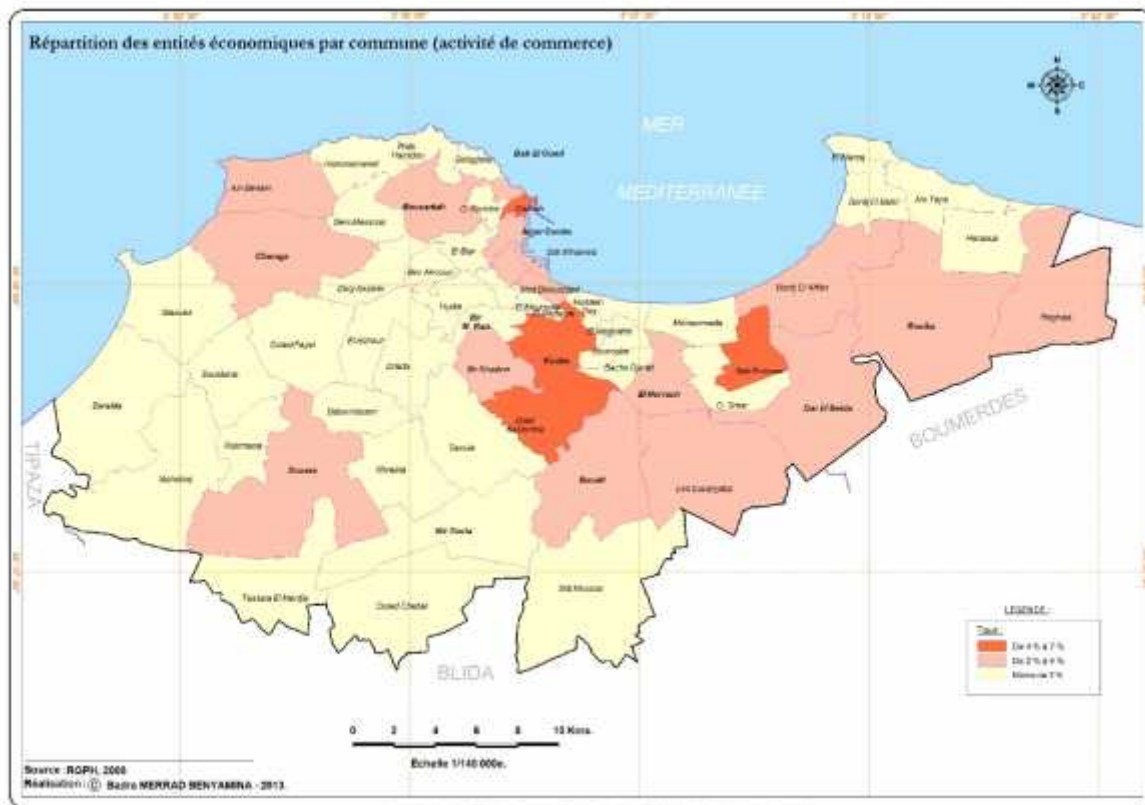
La présence du plus grand nombre de résidences secondaires à Alger centre (2 663 logements secondaires), *Kouba* (1 743) et *Birkhadem* (1 035) est liée au départ de leurs propriétaires à la périphérie résidentielle, gardant leur logement initial au centre pour une reconversion tertiaire. En revanche, la présence de ce type de résidences dans les communes qui longent la mer à

l'Ouest, *Zeralda* (1 054), *Ain Benian* (1 148), à l'Est *Bordj El Kiffan* (1 219) et *Bordj El Babri* (981) peut s'expliquer par la présence de l'activité balnéaire.

4.2.2 Les centres d'affaires et les activités commerciales

La fonction de la capitale a polarisé naturellement les commerces et les services (Hammache 2000, p.71). La répartition des pôles commerciaux a été établie par l'articulation fonctionnelle entre le centre-ville, le port et l'axe économique Est-Ouest. Cette organisation n'est nullement fondée sur les seuls critères de distance et d'accessibilité (Taieb 1971, p.41) (voir figure N°156).

Figure 156 La répartition des activités de commerce



En plus des anciens pôles commerciaux : *El Harrach*, *Hussein Dey*, *Bab El Oued Casbah*, *Bologhine*, *Sidi M'hamed*, *Alger centre*, ces dernières communes sont marquées par la localisation du commerce de niveau supérieur avec une prédominance de commerces quotidiens alimentaires surtout, qui ne peut satisfaire à ce jour que les quartiers de proximité.

Les nouveaux grands pôles commerciaux se superposent aujourd'hui aux nouveaux noyaux de services et se localisent à : *Bab Ezzouar, Bordj El Kiffan, Ain Benian, Bir Khadem, Kouba, Baraki, Eucalyptus, Chéraga, Dar El Beida, Gué de Constantine*. Les communes de l'Est et du Sud-Est sont caractérisées par le développement des zones commerciales informelles de gros et de détail à l'échelle nationale. L'émergence de ces pôles commerciaux a été la conséquence de l'éclatement de la centralité, et de la bipolarité développée vers l'Est de l'agglomération d'Alger (Taieb 1971, p.43).

Quant au commerce de proximité, il reste le plus dominant en fréquentations réalisées jusqu'à présent par rapport aux grandes surfaces. L'accès aux commerces de quartier comme les marchés locaux formels ou informels (*les souks*), les magasins « du coin ³⁴⁰ » (alimentation générale, fruits et légumes, bouchers et boulangers) constitue un choix lié aux prix et aux habitudes quotidiennes. La faible distance est certes un avantage, mais n'exclut pas d'autres déplacements vers les marchés informels, plus éloignés et plus attractifs par leur prix. En même temps, un grand nombre de superettes ont vu le jour. Certaines sont même devenues une chaîne³⁴¹. Cependant, pour les achats occasionnels (shopping, esthétiques...), ce sont les avenues commerciales du centre-ville qui sont les plus prisées, les riverains comme le reste la population combinent généralement leurs promenades aux achats, surtout autour de la *Grande Poste*. Dans la mentalité des Algérois, elle est encore le centre d'Alger (Deluz 2001, p.12).

Une autre forme de commerce a émergé dans les villes algériennes après les années 2000. Il s'agit d'une nouvelle expérience liée à la conception des centres commerciaux et de loisirs. Elle correspond à de nouveaux comportements des consommateurs qui combinent le commerce, les loisirs et les services. La capitale concentre un pôle commercial dans sa partie Est, la dynamique suburbaine des centralités périphériques ayant favorisé l'émergence des centres commerciaux. L'Ouest ne dispose que d'un seul projet de ce type et qui n'a jamais fonctionné (voir figure N°157).

³⁴⁰ Le magasin du *Houma* (du quartier) est une notion ancrée dans le mental des Algériens ; la fidélité, la relation de sympathie et de confiance qui se nouent par les achats quotidiens est un élément déterminant dans le choix du commerçant. D'ailleurs, il semble qu'un grand nombre de bouchers préfèrent le nom *El Rahama* dans leurs enseignes qui veut dire miséricorde en arabe : les vendeurs accordent des facilités de paiement (crédit) à leurs clients les plus fidèles. Ce comportement est aussi présent pour les autres types de commerce

³⁴¹ Le cas de la supérette *El khbar*.

Figure 157 La localisation du pôle commercial et des centres d'affaires



- Le centre commercial et de loisirs de *Bab Ezzouar*³⁴² : l'attractivité de cet équipement est liée en premier lieu aux loisirs, l'accès aux commerces de l'hypermarché UNO et aux différents magasins (habillement, articles de maison ...). La fréquentation de loisir représente 51% et celle des achats est de 37% (Hamidi 2013, p.37). La période des promotions ou soldes attire un grand nombre d'acheteurs. La sécurité, l'accueil, la convivialité, la propreté et la disponibilité du stationnement (800 places) favorisent ce choix de fréquentation. Le centre commercial se localise dans une commune émettrice et réceptrice de déplacements. C'est la porte d'entrée Est de la capitale, ceinturée par un réseau d'infrastructures routières important notamment les routes nationales (RN05, RN24 et l'autoroute de l'Est). L'implantation de la plus grande université, de l'aéroport, des cités universitaires (*El Alia, CUB1, CUB2 et CUB3*), des grands ensembles (lotissements *Boushaki, Douzi*, cités 498, 1 080 et 1 200 logements, Cité *Soummam* et *Ismail Yafsa*), des zones industrielles (*Oued Smar et El Harrach*), la foire d'Alger, hôtels (Hilton et Mercures) représentent des facteurs attractifs pour cet équipement.

³⁴² Le projet a été investi par le groupe VALARTIS, un des principaux actionnaires de la Société des Centres Commerciaux d'Algérie Spa.

Ce choix d'implantation du pôle commercial est en plus fortement lié au plus important pôle d'affaires multifonctionnel de la capitale, localisé aussi dans cette partie de la ville à *Bab Ezzeouar*, à la foire d'Alger et à l'aéroport. Les transports collectifs notamment le tramway, bien qu'ils ne desservent pas directement le centre (la station se trouve à 2,2km), sont disponibles dans la zone. La voiture reste le moyen le plus utilisé pour y accéder (50% des modes de transport utilisés), la ligne de chemin de fer le contourne sans le desservir directement. Il a été constaté un développement du commerce aux alentours de ce centre commercial et du centre d'affaires de *Bab Ezzeouar*.

- Le centre commercial *Ardis* est un autre centre commercial et de loisirs³⁴³ localisé dans la commune de *Mohammadia* en longeant la baie. Grâce à sa desserte par la route du littoral qui le relie facilement aux communes centrales (à 10km de *Bab El Oued*), à sa position stratégique bénéficiant de la vue sur mer et sur la ville d'Alger, à l'offre des loisirs plus importante par rapport au centre de *Bab Ezzeouar* (on y trouve le parc aquatique, la promenade *Sablette* en plein air), une surface plus importante de son *Hypermarché*³⁴⁴, 5 000 places de stationnement en plein air, cet équipement est devenu le centre attractif de la baie³⁴⁵.
- *City Center*³⁴⁶ est le premier centre d'affaires réalisé dans le cadre du projet *Alger Médina* durant les années 2000. Il longe la baie Est dans le Nord de la commune de *Mohammadia* et se trouve à proximité du centre commercial *Ardis*, de la foire d'Alger et de l'école supérieure des affaires (ESA). Le projet de la baie d'Alger avec sa grande mosquée contribue au renforcement d'attractivité de ce pôle d'affaires.
- Le Mall *City Center* est un nouveau centre commercial qui a ouvert ses portes en 2017 au Sud de *Mohammadia*, proche de celui de *Bab Ezzeouar* (à 3km). Son attractivité est aussi liée à sa localisation dans un périmètre structuré par les grands équipements et cités collectives d'Alger (*AADL des Bananiers*, lotissements *Douzi* et *Zerbouni Mokhtar*). Le super marché *Carrefour* constitue un des espaces qui attire la population.

³⁴³ Appartenant à la société mère Arcofina dont le fondateur est l'homme d'affaires A. Rahim, le même a été ouvert à l'Ouest dans la ville d'Oran.

³⁴⁴ *Ardis* est la plus grande surface en Algérie

³⁴⁵ L'installation du cirque Ammar dans cet espace renforce sa fréquentation le soir pendant le mois sacré du ramadhan.

³⁴⁶ Tours d'affaires, hôtel (Hilton), centre de conférences...

- L'hypermarché *UNO*³⁴⁷ situé à Kouba dans un des quartiers Sud des plus denses d'Alger (la cité Garidi 1) est desservi par la rocade Sud. Le métro dessert plutôt *Hai El Badr* qui se trouve à 3km de cet équipement.
- Le centre commercial *ElKods*³⁴⁸, à l'Ouest dans la commune de *Cheraga* occupe une surface de 160 000m² sur 18 étages intégrant des bureaux, des boutiques, des appartements de luxe au dernier étage, et un parking. Depuis son ouverture, *El Kods* fut un projet qui n'a pas fonctionné. Il est pratiquement laissé à l'abandon et ses espaces sont inoccupés depuis plusieurs années. En plus de ses défauts architecturaux, il pose un problème de sécurité et de gestion des espaces³⁴⁹. La maquette initiale représente le centre comme un projet urbain, un symbole et un repère incontournable pour l'agglomération d'Alger et pour tout le pays, par sa conception moderne, originale et historique. Aujourd'hui, l'emplacement de l'équipement pose de grandes difficultés à l'échelle urbaine car il est difficilement accessible par les routes départementales. Le centre commercial est caractérisé par une volumétrie monumentale enserrée dans un quartier de lotissements résidentiels.

Ainsi, le fonctionnement des centres commerciaux d'Alger est fondé sur l'alliance commerce et loisirs qui sont aussi associés dans leurs implantations avec les plus grands centres d'affaires de la capitale. Ces nouveaux pôles organisés autour des loisirs sont considérés comme des nouvelles centralités qui ont été produites après une dynamique suburbaine (Broomberg 2011, p.54). Leur localisation est justifiée tout d'abord par la disponibilité du foncier, la facilité d'accessibilité et la présence des plus grands équipements de la capitale. La partie Est de l'agglomération est ceinturée par les plus importants axes routiers et autoroutiers, et malgré l'insertion des nouveaux modes de transport en site propre, leur desserte reste encore timide par rapport à la demande de la population en matière de déplacement. Ces communes continuent à se densifier avec des logiques urbanistiques et commerciales contradictoires (Desse 2002, p.17).

4.2.3 L'activité de détente et de loisirs

³⁴⁷ Groupe CEVITAL dont le fondateur Rebrab est un des plus grands hommes d'affaires en Algérie.

³⁴⁸ Réalisé par la Société Internationale saoudienne Eddar (SIDAR) et a été réceptionné officiellement en 2006 ; le centre souffre de l'option vente à des copropriétaires et il est face à des problèmes de trésorerie. Il aurait souhaité plutôt louer les locaux commerciaux. Le nom de ce centre rappelle celui de la mosquée *El Kods* en *Palestine* en raison de sa coupole dorée.

³⁴⁹ A cause de la procédure de vente des magasins.

« *La tradition de fuir l'ennui, d'où naît le loisir... jusqu'au XIXe siècle, l'enfant avait encore droit à l'ennui* » (Corbin 2000, p.165-167).

Historiquement, les loisirs dans la société algéroise (algérienne) dépendent de comportements culturels (Bickel, d'Épinay, and Vollenwyder 2005, p.140) liés à des pratiques traditionnelles tels :

- Les loisirs populaires et solitaires comme : la pétanque, jeux d'échecs, dominos, mots-croisés, mots cachés, rébus, très prisés par les retraités qui s'installent dans les lieux publics des vieux quartiers d'Alger.
- Les loisirs de la sociabilité qui concernent la visite des proches, très pratiqués dans la société musulmane, surtout pendant les fêtes religieuses (Ramadhan, l'Aïd...).
- Les loisirs religieux concernant les visites des lieux saints³⁵⁰ (*les Marabouts*).
- Les loisirs quotidiens liés à la fréquentation des cafés de quartier par la population masculine³⁵¹.
- Les loisirs événementiels comme la fréquentation *des Khaimas*³⁵², *cirques*³⁵³...pendant les soirées du mois de Ramadhan.
- La promenade à pied (en dehors des courses) au centre-ville d'Alger.
- La fréquentation des marchés informels (les souks).

Aujourd'hui, il existe d'autres nouvelles formes de loisirs et de détente apparues avec l'amélioration de la situation économique³⁵⁴. Une nouvelle culture de divertissement (Blanc 2001, p.21) combine le commerce et les loisirs dans le même espace (Bas 2000, p.150), cette activité adaptée à la consommation (Bickel, d'Épinay, and Vollenwyder 2005, p.160) caractérise le nouvel espace urbain de la ville moderne.

Les loisirs dans l'agglomération d'Alger sont organisés sous forme de centres commerciaux et de parcs de loisirs et d'attraction. Les équipements sont répartis principalement entre les communes centrales et celles de l'Est de la ville (voir figue N°158).

³⁵⁰ Le Mardi est la journée privilégiée de la visite du *Marabout* d'Alger appelé " *Sidi Abderrahmane*". On remarque surtout des personnes âgées qui y passent la journée (entre prières et discussions).

³⁵¹ D'ailleurs les jeux de cartes sont très populaires dans les cafés algériens.

³⁵² Des tentes aménagées comme espaces pour les fêtes animées : café, Chicha, musique, spectacle...

³⁵³ Sous sa forme de chapiteau mobile.

³⁵⁴ Les sites proposant des programmes de sortie sont de plus en plus nombreux, le plus connu est *Kharja.com* (qui veut dire *Sortie.com*).

Figure 158 Localisation des activités de détente et de loisirs



Les loisirs localisés dans les communes centrales sont très attractifs par leurs aspects symboliques. Les équipements du centre-ville restent des lieux de détente privilégiés dans l'esprit des algérois, malgré la congestion de ces espaces On trouve :

- Le *Jardin d'Essai* situé au Nord-Ouest de la ville dans le quartier *El Hamma*. Ce jardin botanique s'étend en amphithéâtre de la rue *Mohamed Belonizdad* au Nord à la rue *Hassiba Ben Bonali* au Sud, sur une superficie de 58 hectares (38 hectares de jardin et 20 hectares d'arborétum). A son extrémité Nord, on trouve le jardin zoologique qui rassemble des spécimens de la faune d'Afrique du Nord et quelques animaux sauvages. Le Jardin d'Essai est considéré comme l'un des plus importants au monde. En 2011³⁵⁵, le Jardin d'Essai a accueilli près de 1,5 million de visiteurs.

Historiquement la zone *El Hamma* a toujours été bien desservie par les premières routes nationales, grâce à la localisation de la gare au centre-ville. Aujourd'hui, *El Hamma* attire

³⁵⁵Selon la presse : *le Quotidien d'Oran* du 11 février 2012.

encore un flux important de population. Elle est concernée par l'arrivée de la première ligne du métro, sa liaison au tramway et au téléphérique, en attendant prochainement les extensions des autres lignes et le rabattement vers les lignes de Bus, qui relieront ce pôle aux communes périphériques. *Le Jardin d'Essai* fait partie du Plan Vert du Plan Stratégique, il est desservi par la station du métro qui porte son nom.

- Les piscines *El Kittani* avec terrasses et aires de jeux, situées à *Bab El Oued* sont devenues les nouveaux lieux attractifs pour les habitants des quartiers centraux pendant l'été.
- Le complexe de *Riadh El Feth* « *Maqam El Chahid* » localisé à *El Madania* abrite le centre du pouvoir (la présidence de la République). Ce complexe se trouve dans la continuité Est de l'hyper centre, accessible par la route du littoral et relié au *Jardin d'Essai* par le téléphérique. Il regroupe des activités de loisirs comme : cinémas, musée de l'armée, magasins, restaurants. Au début, ce complexe était fréquenté par une clientèle aisée qui venait profiter des boutiques de luxe et de la sécurité du lieu³⁵⁶. La plupart des magasins sont fermés depuis longtemps à cause de la mauvaise gestion du centre et le développement d'autres centralités de loisirs. La situation géographique de ce complexe, à proximité des logements sociaux dégradés de *Diar El Mahçoul* a dévalorisé l'image de ce grand signal d'Alger sur la baie (Mezoued and Declève 2010, p.15).

En effet, le Plan Lumière de la ville et illumination du mémorial³⁵⁷, avec la réhabilitation des salles de cinéma et la promenade de la baie avec une vue sur cet équipement, devraient permettre un renouvellement de l'attractivité de ce complexe.

A L'Est de l'agglomération, les loisirs dans les centres commerciaux sont la forme la plus dominante. Les trois grands centres commerciaux et de loisirs qui ont été réalisés sont : *Bab Ezzouar*, *Ardis* et *City Center* à *El Mohammadia*.

- Le centre commercial et de loisirs de *Bab Ezzouar* est localisés au centre du pôle d'affaires mixtes. Ce nouveau poumon économique (E Berezowska-Azzag et al. 2015, p.36) se trouve à environ 5 minutes de l'aéroport et à 20 minutes du centre d'Alger. Ce centre est implanté dans un secteur dédié aux équipements tertiaires (des nouveaux sièges de sociétés³⁵⁸) de

³⁵⁶La présence militaire sur le site.

³⁵⁷ A l'occasion de la fête de l'indépendance.

³⁵⁸Algérie Poste - Mobilis - Cosider - BNP - Air Algérie - Aigle Azur - Natixis CPA - KPMG - Trust Bank – Sonatrach.

haute gamme, des hôtels³⁵⁹ et des résidences. Le centre de loisirs est à l'image des Malls internationaux et constitue un équipement attractif par ses boutiques de luxe, ses restaurants, cinémas, bowling, espaces de jeux pour les enfants, parking, un hypermarché... Les femmes au foyer, les retraités, les chômeurs et les étudiants de l'université profitent de ce centre comme un lieu de détente et de loisirs. La sécurité est un aspect déterminant dans la fréquentation des loisirs à Alger. La première enquête³⁶⁰ effectuée sur "la localisation des fonctions urbaines et pratiques de la mobilité à Alger" (enquête CMEP, 2013), a révélé que le centre commercial de *Bab Ezzouar* est essentiellement fréquenté pour les loisirs et la détente 13,2 % et beaucoup moins pour les achats 10,5 %.

La deuxième enquête³⁶¹ effectuée sur "l'impact du réseau de transport sur l'accessibilité, cas du centre commercial de *Bab Ezzouar*" (Hamidi 2013, p.37) a révélé que ce centre commercial occasionne 51% de fréquentations pour les loisirs (visite du centre sans achat) et seulement 37% pour les achats de particuliers, 11% de professionnels et 1% pour les services.

La situation de ce centre est favorisée par la disponibilité du foncier et l'accessibilité par les axes structurants de l'agglomération. La centralité de *Bab Ezzouar* est la porte d'entrée vers l'Est de la ville par la RN05, RN25 et le chemin de fer au Sud. Le tracé du tramway passe un peu loin de ce nouveau pôle d'affaires, bien que cette zone soit en pleine expansion spatiale.

- En plus du Mall City center (cité plus haut) desservi par le Tramway et également accessible par les routes de l'Est.

Les centres commerciaux de *Bab Ezzouar* et le Mall City center ont accompagné l'émergence de la nouvelle centralité tertiaire de *Bab Ezzouar*. Ils deviennent des activités centrales qui structurent l'espace urbain. Ce secteur de localisation à l'échelle du projet urbain (Gurroudj 2013, pp.67-76) est lié physiquement à la proximité de grands équipements, à l'aire géographique et à la topographie (voir figure N°159).

³⁵⁹Mercurie et Ibis.

³⁶⁰ Enquête sur " la localisation des principales fonctions urbaines et les pratique de la mobilité à Alger" (2014) effectuée dans le cadre du projet CMEP.

³⁶¹ Enquête effectuée sous notre direction (Badra Merrad) dans un Co-encadrement de Master.

Figure 159 L'implantation des deux centres commerciaux et de loisirs



Source : <http://www.dztransport-gis.net/geoportail>

En haut, le City Center, en bas le centre commercial *Bab Ez Zouar* dans le pôle d'affaires.

- *Ardis* : est un centre commercial³⁶² créé en 2012 à *Mohammadia*. On y trouve un hypermarché, des boutiques, des restaurants, un parc aquatique, un parking de 5000 places en plein air. C'est à proximité de cet espace que le cirque d'Alger³⁶³ s'installe chaque année pendant un mois. L'enquête effectuée (enquête CMEP, 2013) a révélé que le centre commercial "*Ardis*" est fréquenté essentiellement pour les loisirs et la détente 13,2 % et beaucoup moins pour les achats 10,5 %. Le centre est localisé dans un espace stratégique par rapport aux nouveaux projets de la baie. Il est desservi directement par l'autoroute du littoral et la ligne du Tramway.

Dans la commune de *Mohammadia*, le premier hypermarché réalisé fut *Carrefour*. Le projet a fermé quelques mois après son inauguration et le manque d'environnement de loisir semble être la cause de cet échec.

- L'Hippodrome de *Caroubier* situé dans la commune d'*Hussein Dey*, comporte des sports spectaculaires comme les courses et l'équitation³⁶⁴. Les opérations de reconversion du front de mer au niveau d'*Hussein Dey* ont permis l'attractivité pour ces loisirs, de plus, sa desserte

³⁶² Une chaîne algérienne d'hypermarchés appartenant au groupe Arcofina.

³⁶³ Cirque *Ammar*.

³⁶⁴ Cette activité de loisirs est liée à la pratique traditionnelle de *la Fantasia* de l'Algérie admirée par la population algérienne.

par l'autoroute de l'Est, la nouvelle ligne du tramway et du chemin de fer lui attribuent une localisation privilégiée.

- Le Parc de *Sablette* ou la promenade *Sablette* dans la commune de *Mohammadia* longe le littoral sur une distance de plus de 4km. Une partie de cette promenade est ouverte et elle est devenue la nouvelle destination de loisirs pour les habitants d'Alger. Des piscines à ciel ouvert, des espaces de jeux, des gargotes³⁶⁵ ...sont aménagés le long de cette allée.
- *Kiffan Club* est un complexe privé aquatique localisé dans la commune de *Bordj El Kiffan*, dans la zone de desserte du tramway. Il comporte des piscines, des jeux aquatiques..., fréquentés pendant la période estivale.
- La Foire d'Alger SAFEX est aussi un équipement de loisirs événementiels qui attire une grande part de la population.

Figure 160 La localisation des loisirs sur la baie



Source : <http://www.dztransport-gis.net/geoportail>

(1) l'Hippodrome, (2) le centre commercial Ardis, (3) la promenade Sablette.

A l'Ouest de l'agglomération on trouve surtout les loisirs liés aux parcs paysagers (voir figure N°161).

³⁶⁵ Des jeunes vendeurs à la sauvette ont investi le parking d'entrée (vente de boissons, sandwichs, jouets...) et certains utilisent même des groupes électrogènes personnels pour faire fonctionner leurs appareils et vendre leurs produits.

Figure 161 La localisation des parcs de loisirs à l'Ouest



Source : <http://www.dztransport-gis.net/geoportail>

(1) Forêt de *Bainem*, (2) Parc *Downia*, (3) *Bouchaoui*, (4) forêt de *Zeralda*.

- Le parc zoologique situé au Sud-Ouest de la ville (dans le quartier de *Saïd Hamdine*) est scindé en deux parties, la première intégrée à la commune de *Ben Aknoun* et l'autre à *Hydra*. Il comprend une zone de bois qualifiée comme patrimoine naturel et paysager, un parc d'attraction et un zoo. Sa superficie de 304,50 ha est réservée aux attractions et aires de détente, 40 ha aux animaux, 200 ha de forêts, deux (2) hôtels : le *Mouflon d'or* et la résidence *le Moncada*. Avec l'urbanisation accélérée du *Sahel*, ce parc se trouve en pleine centralité urbaine et dans un carrefour d'échanges de la ville en longeant la rocade Sud.
 - La forêt de *Bouchaoui* dans la commune de *Cheraga* couvre 5 ha de superficie. C'est un espace réactif et attractif³⁶⁶ de l'agglomération d'Alger par ses activités sportives et ludiques et par son aspect sécuritaire³⁶⁷. La densité de verdure, les plates-formes de sport sur 12km (pour le footing et vélo), les aires de jeux pour enfants, restaurants...assurent l'attractivité à cette forêt qui est accessible par des axes structurants de la ville : la rocade sud et la RN°41. Elle est classée aire forestière protégée et patrimoine national, mais la présence des bidonvilles à seulement quelques centaines de mètres de l'entrée de cette forêt, pose des problèmes considérables d'insalubrité à ce paysage naturel.
- La forêt de *Bainem* à *Ain Benian* (430 ha) accessible par la route du littoral, et celle de *Zeralda* (1 200ha) par la nouvelle rocade de *Douaouda* sont aussi des espaces de loisirs fréquentés par les algérois et les habitants des wilayas limitrophes (*Blida et Tipaza*).

³⁶⁶Selon la presse, elle attire chaque vendredi 1000 personnes.

³⁶⁷ La présence des zones militaires autour et l'intérieur de cette forêt.

- Le Parc *Donnia* localisé dans la commune *d'Ouled Fayet* occupe une surface de 163ha. L'autoroute de *BenAknoun* le divise en deux versants Nord/Sud. Ce parc considéré comme le poumon de la ville Ouest longe la rocade Sud sur 3km et offre une variété d'activités de détente : piste de footing et de vélo, aire de jeux, restaurations...

A cause de la topographie du site, les loisirs de la partie Ouest restent difficilement accessibles par les transports en commun. La morphologie du site a permis d'aménager des espaces de détente et de loisirs liés aux parcs naturels dont les localisations permettent uniquement une desserte par les nouvelles liaisons autoroutières. Le réaménagement de la décharge *d'Oued Smar* en parc urbain, *d'Oued El Harrach*, *d'Oued El Hamiz*, prévus par le Plan Stratégique et le Plan Vert offriront de nouvelles macrostructures écologiques à l'Est de la capitale.

La spécialisation de la localisation des activités de loisirs dans l'agglomération d'Alger est liée à la disponibilité du foncier et à la localisation résidentielle. Les nouvelles centralités de l'Est sont les plus peuplées, et le besoin de loisirs y est remarquable. La conception des centres commerciaux répond à ces besoins en structurant ces centralités.

4.2.4 L'activité religieuse

Une mosquée est un lieu de culte où se rassemblent les musulmans pour les prières communes. C'est aussi un lieu social et éducatif qui peut être accompagné d'une madrassa, d'une bibliothèque, d'un centre de formation ou d'une université. Elle sert aussi de lieu de rencontres et d'échanges sociaux.

La fréquentation de la plus proche mosquée est une pratique quotidienne des habitants, soit pour les prières de tous les jours (cinq par jours), du vendredi (la *djoumoua*)³⁶⁸ ou bien occasionnellement pour les prières des fêtes religieuses (le *Ramadban* et les *deux Aïds*). La répartition des petites mosquées obéit aux normes de proximité géographique. Elles sont localisées dans tous les quartiers³⁶⁹ et doivent être accessibles à pied³⁷⁰. Les nouvelles cités collectives intègrent aujourd'hui une petite mosquée dans l'aménagement³⁷¹.

³⁶⁸ Prière commune qui se fait à midi.

³⁶⁹ Dans les nouvelles cités AADL livrées il y a quelques années à la périphérie, les habitants se plaignaient du manque de cet équipement et ils ont contribué à la construction d'une mosquée en matériaux durables ou non (chapiteau en toile).

Il existe dans l'agglomération d'Alger des mosquées à grande valeur historique et symbolique. Elles sont surtout fréquentées pendant les fêtes religieuses. La mosquée choisie par le président de la république à chaque fête fait l'objet d'une fréquentation importante de la population. Le choix du lieu de prière peut être aussi déterminé plus occasionnellement.

Les plus importantes mosquées sont localisées dans les communes centrales d'Alger, entre *Bab el Oued et la Casbah* (voir figure N°162).

Figure 162 La localisation des plus importantes mosquées à Alger



- *Djamaa El Kebir*³⁷² (bâtie en 1097), située à la Casbah (*Daira de Bab El Oued*), classée comme patrimoine mondial.
- *Djamaa Ketchaoua* (bâtie en 1436) dans la basse *Casbah* est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle attire de nombreux fidèles après sa restauration³⁷³ et réouverture en 2018.

³⁷⁰ C'est une croyance de la religion musulmane ; le mérite de marcher vers une mosquée pour une prière en commun équivaut à la soumission totale à Dieu et permet d'obtenir pour chaque pas une récompense divine (*Adjre* en arabe), celui qui a marché la plus grande distance obtient donc la plus grande récompense.

³⁷¹ Même les promotions immobilières privées les plus modernes prévoient une salle de prière dans leurs projets.

³⁷² La grande mosquée.

- *Djamaa Ejdid* appelée aussi la mosquée de la pêche, située à la place *des Martyres*.
- Mosquée de la place centrale *Kennedy* à *El Biar*.
- Mosquée *EL Arkam*, à *Chevalley* dans un carrefour important qui joint *Bouzaréab*, *Bab El Oued (Frais Vallon) Dely Ibrahim*, *El Biar* et *Ben Aknoun*.

Le projet structurant de la Grande mosquée d'Alger appelée aussi *Djamaa El-Djazair* est parmi les grands projets annoncés par le président de la république et son ministre des affaires religieuses : « [...] elle veut représenter le symbole qui distingue le peuple algérien des autres nations [...] »³⁷⁴. Ce projet³⁷⁵ dont les travaux ont été lancés en 2009 est prévu être livré fin 2018 (voir figure N°163).

Figure 163 La localisation de la grande mosquée d'Alger



Source : <http://www.dztransport-gis.net/geoportail>

Elle se trouve dans la commune littorale de *Mohammadia*³⁷⁶ sur la baie d'Alger. Cette grande mosquée occupant 20ha sera la troisième après celle de *la Mecque* et *Médine*. Elle devrait accueillir 120 000 fidèles. Ce projet est doté d'un minaret de 270m de haut, une salle de prière, maison du Coran, une bibliothèque, un amphithéâtre, un institut islamique, des salles de séminaires, un musée, un espace d'accueil, des jardins et un parking. Sa façade maritime offre une vitrine culturelle pour l'image internationale de la métropole.

³⁷³ Fermée depuis 2008 et les travaux de restauration ont débuté en 2013 par l'Agence de coopération internationale turque (TIKA).

³⁷⁴ Ce sont les déclarations du ministre *Ghoulamalh.B* en 2008 In Attar (2009, p.192).

³⁷⁵ Le projet d'un milliard d'euros a été confié à un bureau d'étude allemand pour l'aspect architectural et à la société canadienne ingénierie et construction Dessau-Soprinen 2007.

³⁷⁶ D'après Attar (2009, p.192), des débats ont été suscités à cause de l'emplacement de cet édifice religieux et sacré à côté de l'Oued pollué d'*El Harrach*.

La mosquée est desservie par la route du littoral, la gare ferroviaire de *Caroubier*, le métro à partir du centre *d'El Harrach* et le tramway qui passe à quelques centaines de mètres de l'équipement. Elle se trouve dans la séquence des stations du tramway *Bellevue* et *Bekri Bougerra*. Cette grande mosquée fait partie du « *collier de perles* » du projet de la baie. Mais, son emplacement sur cet axe semble étouffer cette partie de la ville. On s'interroge aujourd'hui, sur l'accessibilité des 120 000 fidèles par les transports en commun.

4.3 Activité temporaire et événementielle

4.3.1 L'activité sportive

« *Les activités sportives se posent en exemple idéal typique de la démocratisation des loisirs* » (Bickel, d'Épinay, and Vollenwyder 2005, p.151).

Aujourd'hui, en Algérie, la pratique sportive s'impose comme l'un des loisirs recherchés par la population (Manirakiza 2010, p.3). Les activités sportives ont un caractère multidimensionnel (représenté par une activité scolaire, ludique ou associative), et également un caractère plus professionnel (de la formation sportive jusqu'aux sports de haut niveau et de compétition)³⁷⁷.

Dans la ville d'Alger, les équipements sportifs sont diversifiés. Ces équipements sont répartis de manière hétérogène en fonction des différents types d'équipements (PDAU 2015). Les équipements sportifs de proximité sont nombreux avec un réseau de 429 équipements sportifs à l'échelle de l'agglomération (voir le tableau N°50).

Tableau 50 L'offre existante des équipements sportifs dans la wilaya d'Alger

Equipements sportifs									
Aire de jeux	Stade	Terrain spécialisé	Maison de jeunes	Salle omnisports	Terrain	Salle sportive	Court de tennis	Piscine	Total
112	88	42	38	38	31	18	18	11	396

Source : (PDAU 2015).

³⁷⁷ D'après le PDAU (2015).

La structuration de l'agglomération d'Alger par ce type de réseau d'équipements sportifs de proximité est inégale, les communes centrales en concentrent le plus grand nombre, alors que d'autres, plus peuplées sont peu équipées comme *Bordj el Kiffan* et *Gué de Constantine*. Les communes du Sud-Ouest comme *Zeralda*, *Sonidania*, et *Draria* montrent une forte carence de certains types d'équipements sportifs.

A l'échelle régionale et nationale, on trouve dans la wilaya d'Alger quelques grands pôles sportifs répartis inégalement entre l'Est, l'Ouest et le Sud. La réalisation de ces équipements remonte à la période des années 80 et aucune infrastructure nouvelle n'a été construite, malgré l'extension spatiale et la croissance démographique de la jeune population (voir figure N°164).

Figure 164 La localisation du pôle sportif



A l'Ouest de l'agglomération :

- Le Complexe Sportif *Mohamed Boudiaf* surnommé le « complexe 5 Juillet » est situé dans la commune de *Dely-Brahim* et occupe une surface de 4 ha. Il intègre le Stade Olympique (football et athlétisme), le stade annexe d'athlétisme, la piscine olympique (en plein air), la

Coupole qui est une salle multisports (6 000 places), un parcours de cross-country, un golf de 18 trous ainsi que plusieurs courts de tennis.

Il a accueilli les jeux méditerranéens, les jeux panafricains, la coupe d'Afrique des Nations de Football. En 2015, des travaux de rénovation ont été entrepris après l'effondrement des gradins. Sa capacité est de 110 000 spectateurs.

La desserte du complexe du "5 juillet" se fait essentiellement par la rocade Sud (l'autoroute de *BenAknoun*) et la radiale 5 juillet. Ces voies rapides qui ceignent l'équipement sont insuffisantes pour gérer les flux lorsqu'il s'agit d'un événement sportif, car c'est un équipement à l'échelle nationale, qui attire des populations extérieures à la zone d'implantation et tente de satisfaire leurs besoins (Aubert, Lepicier, and Dissart 2011, p.537).

Le nouveau maillage autoroutier et le futur réseau du tramway programmé faciliteront la desserte de ce complexe sportif.

Figure 165 La localisation du complexe sportif par rapport aux lignes de bus



Source : www.dztransport-gis.net

A l'Est de la ville, la typologie des équipements sportifs intègre à la fois les loisirs et la santé (Vigneau 2008, p.16) :

- Le Centre Hippique international situé dans la commune de *Bordj El Babri*. Il est desservi par la RN°24 et la plus proche station du tramway est à moins de 400m.
- L'Hippodrome de *Caroubier* situé à *Hussein Dey*³⁷⁸.

Au centre d'Alger :

- La salle omnisports de *Harcha Hacane* située dans la commune d'hyper-centre à *Sidi M'hamed* (quartier du *Champ-de-Manœuvres*). Cet équipement intègre les sports modernes organisés à partir d'institutions qui ont défini les règles et les lieux de pratique (Augustin 2011, p.363). La capacité de l'arène est de 8000 spectateurs. Elle accueille des manifestations sportives en intérieur comme : le handball, le basket-ball, le volley-ball. Elle a également accueilli de nombreuses compétitions internationales. Vue sa localisation, elle profite pleinement du passage de la ligne du métro du centre.

En raison du manque d'infrastructures sportives dans la ville d'Alger, le Plan Stratégique a proposé d'autres projets structurants de grande envergure. Un palais des sports à *Mohammadia* et deux stades sont en cours de réalisation à *Baraki* (l'Est de la ville) et à *Douira* (à l'Ouest). Ce dernier n'est pas loin de la nouvelle ville de *Sidi Abdellah* et de son université. En effet, il peut constituer un terrain de coopération entre celle-ci et le reste de l'agglomération d'Alger (Merlin 1996, p.67).

Les deux roades Sud desserviront ces nouveaux stades, celui de *Baraki* bénéficiera aussi du passage de la ligne du chemin de fer et de la future extension du métro. En revanche, celui de *Douira* restera accessible par route. La nouvelle ligne ferroviaire qui relie *Birtouta* à *Zeralda* ne desservira pas cet équipement.

D'autres salles omnisports, disséminées à travers le territoire algérois, permettront enfin d'équiper la ville de ce type de lieux de loisirs prisés par toutes les catégories d'âge.

³⁷⁸ Voir la description de l'activité de détente et de loisirs.

4.3.2 L'activité culturelle

« *La culture est mobilisée pour accompagner un certain nombre de mutations territoriales* »
(Sibertin-Blanc 2008, p.6).

Après l'indépendance, la culture n'était pas un secteur de premier plan dans l'action publique. L'État avait orienté ses efforts surtout sur l'industrie cinématographique (Deluz, 2001). Elle s'est développée après une certaine reconnaissance symbolique (Sibertin-Blanc 2008, p.6). La période de l'instabilité sécuritaire a perturbé le développement sur le plan social, et contribué à négliger les investissements en matière de culture. La conscience de l'importance des équipements culturels pour l'aménagement du territoire est relativement récente dans le pays. Elle commence à être perçue comme une activité économique (Scott, 1999)³⁷⁹ après la libéralisation du marché.

La ville d'Alger ne dispose pas assez d'équipements culturels locaux qui permettraient d'assurer à la population les services éducatifs et culturels. Les équipements existants sont en mauvais état et nécessitent des travaux de rénovation et de réhabilitation³⁸⁰. Mis à part les rares bibliothèques³⁸¹ fréquentées essentiellement par les étudiants, ou d'autres lieux avec une attractivité touristique comme certains édifices patrimoniaux ou encore les stations balnéaires anciennes, les autres équipements ont une implantation ancienne comme les centres de culture, les salles de cinéma, les théâtres, les musées... Ils sont plus rares et plus centraux et continuent à attirer les résidents des communes périphériques. Cette implantation spatiale ne répond pas à une demande qui doit être le plus proche possible des citoyens (PDAU 2015).

Il existe huit (8) types d'équipements culturels dans l'agglomération d'Alger (voir le tableau ci-dessous).

³⁷⁹ In Vivant (2008, p.50).

³⁸⁰ Ils sont fermés et ont été transformés en salles des fêtes, en bibliothèques ou en salles de conférences.

³⁸¹ L'objectif de l'administration publique algérienne est d'atteindre un chiffre minimum de 5 000 habitants par bibliothèque (PDAU 2015) ce qui n'est malheureusement pas le cas.

Tableau 51 L'offre existante des équipements culturels à Alger

Musée	Salle de cinéma	Bibliothèque	Médiathèque	Salle de lecture	Centre culturel	Conservatoire	Théâtre	Total
8	40	40	11	2	43	2	5	151

Source: (PDAU 2015).

Le pôle culturel et les équipements de référence ne sont pas nombreux dans la ville d'Alger. Ils sont dotés d'une polarisation et d'un effet attractif à l'échelle nationale, ce qui fait d'eux les symboles de la culture algérienne (PDAU 2015). La localisation de ces équipements culturels est marquée par une centralité héritée (voir figure N°166).

Figure 166 La localisation des équipements culturels



Les communes *Alger Centre*, *Belouizdad*, *Casbah*, *El Madania* regroupent presque tous les équipements culturels. Leur modèle de localisation indique une concentration dans la ville centre et autour de la baie d'Alger. Les plus importants équipements sont :

- Le Théâtre National d'Alger.
- Le Théâtre des verdure.
- La salle de cinéma *El Mouggar*³⁸².
- La salle Ibn Khaldoun³⁸³.
- La bibliothèque nationale d'Algérie *El Hamma*.
- La bibliothèque nationale BNA.
- Le Palais de la Culture.
- Le Conservatoire National de la Musique.
- Le Centre Culturel Français.
- L'Opéra d'Alger.

Le réseau muséologique est composé de musées de grande importance à l'échelle régionale, nationale et Maghrébine, plusieurs sont dédiés à la culture islamique :

- Le Bastion 23 ou Centre des Arts et de la Culture du *Palais des Raïs*.
- Le Musée National du *Bardo*.
- Le Musée National des Antiquités et de l'Art musulman.
- Le Musée National des Beaux-Arts,
- Le Musée d'Art Moderne et Contemporain.
- Le Musée de l'Armée.

La Grande Poste d'Alger, la Mosquée *Ketchaoua*³⁸⁴ et le Mémorial *Makam El Shabid* sont des équipements qui constituent aussi une référence culturelle pour la population et un repère symbolique pour la ville d'Alger. L'Institut Français d'Alger (l'ancien Centre Culturel Français) attire à son tour un nombre important d'Algériens (les étudiants) et des autres wilayas. La station de Métro-Musée à la place des *Martyrs* (commune de *la Casbah*) inaugurée en 2018 est un nouveau lieu de transit culturel dédié aux voyageurs. La découverte des vestiges archéologiques en dessous

³⁸² Les salles *Med Zinet* et *Cosmos Alpha* (1 000 places) situées à *El Madania* ont été rénovées ces dernières années.

³⁸³ Localisée à Alger centre, a fait l'objet d'une modernisation en 2005 et a ouvert ses portes en 2012.

³⁸⁴ Après sa restauration, elle est devenue la nouvelle cible culturelle des algérois.

de cette place historique a permis d'aménager le premier musée à ciel ouvert en plein centre. La station se trouve dans l'axe de continuité de la mosquée *Ketchaoua*.

Figure 167 La localisation de la mosquée *Ketchaoua* et la station Musée



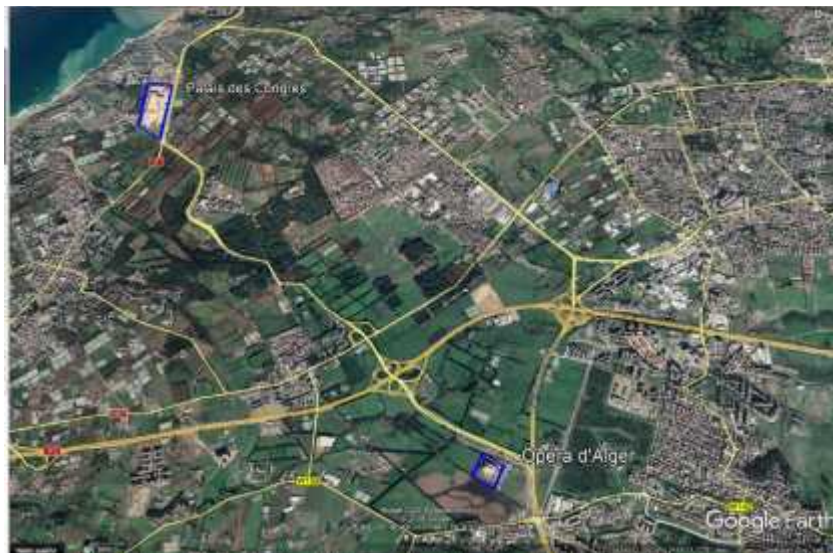
Le Palais des Congrès ou le Centre International des Conférences (CIC) d'Alger, localisé à l'Ouest dans la commune de *Staouéli (Club des Pins)* a été inauguré en 2016³⁸⁵. Il est implanté sur une assiette de 27 hectares, et il comprend un auditorium (de 6 000 places), la plus grande salle en Afrique appelé *Icosium*, le bureau du président de la République, des salons d'honneur, une salle de réunion, une bibliothèque, des salles multimédia et de lecture, des studios de télévision et radio, une salle de prière, un parking pour 2 100 places dont 1 450 places souterraines. Ce centre se trouve dans la prolongation des ceintures principales de l'Ouest (RN°11 et RN°41) et est desservi par le nouvel échangeur qui relie *Staouéli (Club Des Pins)* à *Chéraga (Bouchaoui)*.

D'autres projets de prestige ont été réalisés comme l'Opéra d'Alger situé à *Ouled Fayet*, projet qui contribue à l'affirmation de la métropole algéroise et ambitionne d'acquérir une centralité et visibilité sur le plan international. L'édifice de 35 000 m² et de 1400 places se trouve dans l'axe de desserte du Palais des Congrès, entre la route de *Bouchaoui* et la nouvelle pénétrante de *Chéraga*. Ce

³⁸⁵ Il a été réalisé par une l'entreprise chinoise CSCEC Algeria et un bureau d'étude italien.

nouveau pôle culturel par excellence, inauguré³⁸⁶ en 2016 permettra aux jeunes talents algériens à émerger³⁸⁷

Figure 168 La localisation du Palais des Congrès International et l'Opéra d'Alger



Le Centre des Congrès



L'Opéra d'Alger

La bibliothèque arabo-latino-américaine est une autre nouvelle infrastructure culturelle en cours de réalisation. Elle s'inscrit dans le cadre de la coopération et de l'échange culturel entre les pays d'Amérique du Sud et les pays arabes. Un terrain a été dégagé à *Zéralda* pour sa réalisation par l'architecte brésilien de renommée internationale *Oscar Niemeyer*.

4.4 Le pôle de commandement et les activités administratives

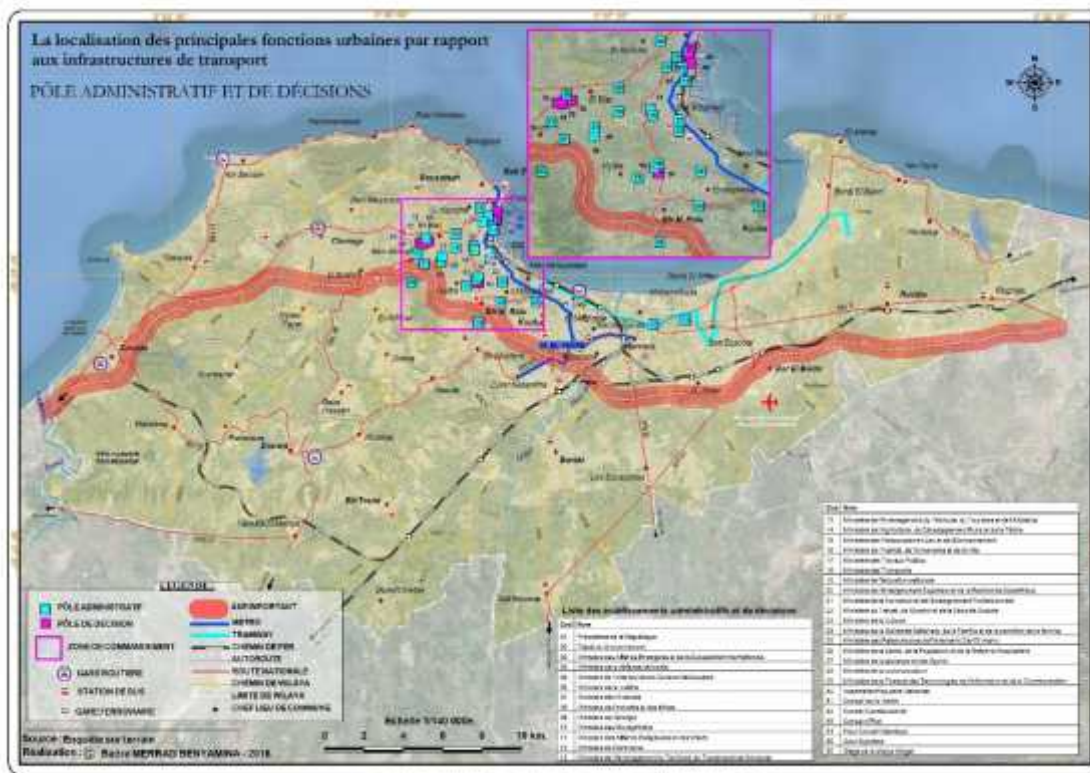
³⁸⁶ Il a été financé par la Chine comme cadeau de remerciement après avoir décroché le marché de construction de deux tronçons d'autoroute.

³⁸⁷ Une affirmation de *M. Saoudi*, le directeur de l'Opéra d'Alger dans un article publié dans la revue *France musique* le 26 juillet, 2016.

Alger, est une capitale administrative et politique, un lieu de pouvoir qui rassemble les activités de décision, ce qui lui a permis de tenir un rang particulier dans la hiérarchie urbaine, puisqu'elle devient la principale ville sur le plan décisionnel. Elle regroupe les fonctions importantes, à l'échelle régionale et nationale comme les sièges du gouvernement, les ministères, les ambassades... Ce sont des lieux du pouvoir caractérisant une capitale qui doit gérer et administrer.

Le pôle de commandement est situé dans les communes : *Alger Centre, Hydra, Ben Aknoun, El Biar, El Mouradia*. Cette localisation trouve son explication dans la logique historique héritée, la zone centrale et la partie haute du côté Ouest de la ville qui concentrent tous les lieux du pouvoir d'Alger. Malgré la difficulté d'accessibilité à cette zone, à cause de la topographie du site, ces équipements épousent les détours et les sinuosités du relief pour avoir une unité fonctionnelle (voir figure N°169).

Figure 169 La localisation du pôle de commandement



Les communes de l'hyper centre concentrent 74 % des équipements de commandement (Djélal 2001, p.678) et restent l'anneau de la concentration géographique du pouvoir. Cette situation sur

la partie haute de la ville permet une occupation stratégique sécurisée. Le contrôle de l'espace a conditionné la localisation centrale des différents équipements politiques, les rendant ainsi facilement accessibles aux hommes du pouvoir et inaccessibles à la population. L'installation en hauteur assure un contrôle sur les espaces dominés en contre-bas.

Sur le plan institutionnel, les équipements administratifs et collectifs répondant aux besoins de la population sont répartis dans la wilaya d'Alger comme suit :

- A l'échelle nationale, les services spécifiques assurés par des unités gouvernementales à rayon d'influence nationale qui sont les ministères, dont l'implantation correspond à une vision du maillage territorial et du service rendu (Orfeuill 2000, p.54). Ils sont répartis entre les communes d'Alger *Centre, Hydra, Ben Akenoun, El Biar et El Mouradia*.
- A l'échelle régionale, les services rendus par les administrations publiques comme le siège de la wilaya, les sièges sociaux...sont situés le long de la baie Ouest (localité d'Alger centre).
- A l'échelle locale, les équipements assurant les services administrés comme les sièges des Daïras³⁸⁸ et les sièges des communes obéissent au modèle de proximité locale : 13 sièges de Daïra sont répartis entre les circonscriptions administratives et 57 sièges communaux. Des annexes communales furent également créées selon les besoins de la commune.

Le palais de la présidence, la résidence officielle du chef d'Etat est située sur les hauteurs d'Alger à *El Mouradia*. Une résidence secondaire de permanence se trouve au Sud-Ouest dans la commune de *Zeralda*. Les sièges du Gouvernement, du Conseil de la Nation, l'Assemblée Populaire Nationale..., sont alignés sur le front de mer de la baie Ouest, le long du boulevard *Zirout Youcef (Che Guevara)*, entre le Square Sofia et celui de Port *Saïd*, la limite Est de la commune de la *Casbah*, tandis que les sièges de la Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN), des Forces Navales, le Trésor Public, la Chambre Algérienne du Commerce longent les limites Nord de la *Casbah* (voir figure N°170).

³⁸⁸L'équivalent de département en France.

Figure 170 La localisation des sièges administratifs sur la baie



Photographie : © auteur, 2016.

La délocalisation de certains ministères dans le cadre du plan GPU, comme celui des Affaires Etrangères à *Al Mouradia* (plateau *des Annassers*) et de l'Energie à Val d'*Hydra* n'ont pas contribué à la déconcentration des communes centrales du poids fonctionnel de leur pôle de décision.

Bien que la rocade Sud ait permis plus au moins le désengorgement du pôle administratif, Alger centre et ses abords immédiats vers les hauteurs continuent à générer d'importants flux de déplacements quotidiens liés à cette fonction. En effet, plusieurs nouveaux équipements de commandement sont en cours de réalisation à *Sidi M'hamed*, comme le nouveau siège de la wilaya d'Alger, à l'exception des sièges du SENAT et l'Assemblée Populaire qui seront localisés à *El Hamma*, un point de repère pour le début de la baie Est.

4.5 La localisation du pôle sanitaire

Le réseau des équipements collectifs de santé dans la ville d'Alger est constitué d'environ 321 Equipements, structurés en accord avec le plan du système de santé algérien (PDAU 2015). Leurs localisations spatiales sont une question fondamentale car ils doivent être accessibles au plus grand nombre. Il s'agit d'assurer les soins en tout temps et à n'importe quel citoyen qui en éprouve le besoin (Foggin 1982, p.75).

Mais après la restructuration de 2008, les centres de santé ont été remplacés par les équipements publics de santé de proximité. Les équipements les mieux préparés et les mieux équipés ont été désormais dénommés polycliniques, tandis que les autres plus exigus, sont classés en salles de soins (PDAU 2015)³⁸⁹. On trouve aussi :

- Les Polycliniques : équipements de dimensions essentielles de l'hôpital (Foucault 1988, p.40) qui proposent différents soins et services de santé primaires. Il existe 74 polycliniques, certaines sont d'une importance remarquable. Elles se localisent dans les centralités secondaires de plus de 70 000 habitants, comme les communes de *Gué Constantine*, *Eucalyptus* ou *Bordj el Kiffan*. Toutefois, la commune de *Baraki*, considérée comme centralité principale n'en dispose toujours pas (PDAU 2015).

³⁸⁹ Il faut préciser qu'il n'existe pas d'hôpitaux privés, mais on peut trouver diverses cliniques privées.

- Les Salles de Soins : équipements de niveau plus élémentaire dont le critère de localisation nécessite d'assurer la plus grande proximité aux utilisateurs. Chaque salle de soin est affectée à une zone d'influence de 1 km (PDAU 2015). Il existe 149 de ce type d'équipements de santé dans la ville d'Alger, certaines unités administratives en sont dépourvues et la situation la plus critique se trouve dans la commune *Gué de Constantine*.
- Les Hôpitaux sont des unités de santé qui ont une aire d'influence à l'échelle nationale. Ils sont constitués de centres hospitaliers universitaires (CHU), d'établissements publics hospitaliers spécialisés (EPHE) ou non spécialisés. Ils sont structurés selon des niveaux hiérarchiques différents et leur localisation doit être centrale, de manière à assurer la maximisation de l'accès, et, naturellement la rationalité économique (PDAU 2015).

Dans l'agglomération algéroise, le pôle sanitaire s'organise au centre et à l'Est de la ville. Ce sont des grands hôpitaux et des centres hospitaliers universitaires les plus anciens de la ville (voir figure N°171).

Figure 171 La localisation du pôle sanitaire



Dans les communes centrales de l'agglomération, l'emplacement des grands centres hospitaliers a été hérité de la période coloniale et conformément à leur nature :

- Le CHU *Mustapha*, appelé l'hôpital *Mustapha Pacha* situé à l'hyper centre dans la commune de *Sidi M'hamed* (Place 1^{er} Mai) s'étend sur 18ha. Son aire d'influence dépasse largement les limites de la wilaya d'Alger et couvre l'ensemble du territoire national. Malgré sa localisation dans une zone centrale bien desservie par tous les transports en commun (bus, métro, tramway, gare ferroviaire *Agha*), le problème d'accessibilité est constamment ressenti, cet espace étant de plus en plus congestionné.
- Le CHU *Lamine Debaghine* (ex-hôpital *Maillot*) localisé à *Bab El Oued* s'étend sur une surface de 8ha. Il se trouve le long de la route du littoral Ouest RN°11, la station de métro de la place *des Martyres* dessert cet hôpital central.
- Le CHU (*Issad Hassani*) appelé l'hôpital de *Beni Messous*, localisé sur les hauteurs de l'Ouest, se trouve dans le prolongement de l'artère principale du *Sabel*, la RN°41.
- Hôpital *Djillali Belkbenchir* (ex *Birtraria*) sur les hauteurs d'El *Biar* est desservi par la RN°41 qui se trouve en contrebas par rapport à l'hôpital. L'étroitesse de l'espace et la déclivité du site font que cet équipement est enclavé par rapport à son environnement urbain.

A l'Est de la ville, il existe deux autres hôpitaux :

- Le CHU *Nafissa Hamoud* (ex-hôpital *Parnet*) situé au Nord d'Hussein *Dey*, desservi par l'autoroute du Nord et la ligne du tramway.
- Hôpital *Salim Zemirli* localisé en périphérie Sud de la commune d'El *Harrach*, ceinturé par les axes de desserte de la RN°05 et la RN°08.

Au Sud, un autre centre hospitalier de la ville est celui de *Douéra*, cet équipement excentré par rapport aux principaux axes routiers pose des problèmes d'accessibilité. Ce sont les nouvelles liaisons autoroutières périphériques qui assurent sa desserte, la nouvelle ligne ferroviaire qui relie *Birtouta* à *Zeralda* ne dessert pas le Sud de cette localité.

D'autres équipements sanitaires distinctifs comme l'Hôpital Militaire et de Police présentent une localisation clairement centrale, le premier à *Sidi M'hamed* dans l'hypercentre (*chemin des Glycines*), le deuxième se situe relativement proche du premier dans la commune de *Kouba*.

En effet, l'implantation géographique rend l'accessibilité difficile aux pôles sanitaires de l'agglomération algéroise, ce qui est dû manifestement à leur centralité. La saturation du réseau routier, la couverture spatiale des lignes du transport en commun et le manque de stationnement bloquent le fonctionnement de ces activités vitales.

La question du choix d'implantation géographique est un principe d'organisation des services sanitaires, l'effet de la localisation, la distance et l'accessibilité physique, l'accessibilité sur l'offre et la demande de services influencent sur la mesure de santé (Foggin 1982, p.75). L'inaccessibilité ou l'enclavement des hôpitaux génèrent une situation ségrégative de l'accès à la santé en ville, alors que cette institution est importante et essentielle pour la vie urbaine (Foucault 1988, p.32).

4.6 La localisation du pôle universitaire

Le système éducatif algérien a connu après l'indépendance, une expansion et une diversification de l'enseignement³⁹⁰ surtout dans le secteur universitaire. L'université a été marquée par la démocratisation généralisée de l'enseignement supérieur de la période socialiste (Merlin 1996, pp.48-50). Cette organisation assurant une grande fonction sociétale (Bourdin 1996, p.8) est caractérisée par sa gratuité. Le système d'enseignement assure un service public de proximité et repose sur les principes fondamentaux d'équité et d'égalité (PDAU 2015).

La répartition des Ecoles Primaires, des CEM³⁹¹ et des Lycées est organisée par commune et dépend de la proximité géographique. Certains ont un aspect symbolique et sont concentrés dans l'hyper-centre. Les établissements d'enseignement supérieur, eux, sont divisés en quatre types en fonction de leur statut : universités, centres universitaires, instituts nationaux de l'enseignement supérieur (INES) et grandes écoles (PDAU 2015).

Le plus grand pôle universitaire se trouve dans la capitale algéroise. Les grandes universités sont liées au pouvoir et utilisées comme des éléments d'affirmation et d'unification territoriale

³⁹⁰ Le primaire, cycle de l'enseignement moyen (CEM), lycée, enseignement supérieur et formation professionnelle.

³⁹¹ Centre éducatif moyen équivalent au collège.

(Genestier 1996, p.34). L'Est de la ville concentre les plus grands équipements universitaires, les autres sont répartis entre l'hyper-centre et la baie d'Alger. Historiquement, le choix de cette localisation devait avoir un effet structurant et polarisant de la partie Est de l'agglomération, une option choisie grâce aux avantages que présentait le site : planéité du terrain, faibles coûts d'aménagement, et surtout la grande desserte routière et ferroviaire (voir figure N°172).

Figure 172 La localisation du pôle universitaire



Les universités sont réparties essentiellement autour de trois pôles :

1) Pôle de l'Est

- Le Campus Universitaire des Sciences et de la Technique "*Houari Boumediene*" (USTHB) situé dans la commune de *Bab Ezzouar*: C'est un modèle d'université de masse, caractérisé par une concentration d'étudiants et d'universitaires (Bourdin 1996, p.9). Ce campus comprend des facultés, des blocs pédagogiques, et des résidences universitaires

entourant l'enceinte de l'université. Il fut implanté en périphérie urbaine isolée car la construction nécessitait des terrains suffisamment vastes. Mais aujourd'hui, cette localisation hors de la ville a été rattrapée par l'urbanisation accélérée. Cette université isolée qui profitait d'une autonomie spatiale a engendré la croissance d'une centralité périphérique qui se trouve à l'entrée Est de la capitale. La proximité géographique par rapport aux cités résidentielles et à la zone industrielle, la desserte par l'axe le plus structurant de l'agglomération RN°05, la ligne du chemin de fer et le nouveau Tramway ont facilité l'accès à *Bab Ezzouar*, ce qui est le cas des villes nouvelles nées de l'université (Merlin 1996, p.67).

- Le pôle *d'El Harrach*, se situe au centre de cette localité et comporte des Ecoles Nationales Supérieures (EPAU, INA, ESA)³⁹². La commune limitrophe d'*Oued Smar* abrite aussi l'Ecole Supérieure d'Informatique (INI). En plus de la ligne ferroviaire, ces écoles bénéficient de la nouvelle ligne de desserte par les transports collectifs en site propre, le Métro et Tramway.
- La Faculté des Sciences Islamiques de *Kharrouba* située sur la baie Est d'Alger dans la commune *d'El Magharia* longe la route du littoral et bénéficie de la nouvelle desserte de la ligne du Tramway.

2) Pôle d'Alger centre :

- L'Université d'Alger "*Benyoucef Benkbedda*" appelée par les Algérois "*la fac centrale*" est la première université algérienne et la plus ancienne³⁹³ qui a fait la réputation de la ville. Elle se trouve dans la commune d'Alger centre d'où elle bénéficie de la localisation la plus centrale. Elle longe l'axe urbain *Didouche Mourad* (ex-rue *Michelet*) et comprend 10 unités organiques. La centralité, la forme urbaine et architecturale imposante de cette université ont renforcé l'unité et la cohérence de la ville ancienne. L'université a bénéficié de la ville dense et peu étendue et d'un pôle central comprenant de nombreux équipements, des places, la gare, un centre administratif et des rues commerçantes rayonnantes. La desserte par le transport en commun est très satisfaisante, cependant, les possibilités de stationnement y sont très limitées.

3) Pôle de l'Ouest :

³⁹² Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, Institut National d'Agronomie, Ecole Supérieure d'Agronomie.

³⁹³ Elle a été fondée en 1909.

Il regroupe quatre (4) grandes facultés enserrées entre la RN°41 et la rocade Sud, desservies par les axes structurants de l'agglomération : la RN°36, la radiale du 5 juillet et la route du Frais Vallon.

Ces facultés sont :

- L'Université de *Bouzaréah* portant le nom de la commune. Cette Faculté des sciences sociales et humaines, des lettres et des langues, se trouve au Sud de la commune entre les quartiers les plus hauts d'Alger.
- La Faculté de Droit à *Ben Aknoun*, l'Université d'Alger III (à *Dely Ibrahim*) et le nouveau Campus de Médecine³⁹⁴ « *Ziani* » (en haut du site de *Hydra à Châteauneuf*), ainsi que le Lycée International *Alexandre Dumas* situé aussi dans la partie Ouest d'Alger.

Aujourd'hui, d'autres nouvelles universités ont été réalisées dans cette partie de l'agglomération d'Alger, périphérie immédiate des communes centrales ayant reçu des projets structurants, assurant le nouveau modèle de polycentrisme. La rocade Sud de *Ben Aknoun* devient le support organisant ces équipements à l'échelle de la métropole et de ces centralités secondaires urbaines.

Il s'agit de :

- L'Université "*Benyoucef Benkhedda*" appelée aussi "*Université 2*". C'est une Faculté de Droit située dans la commune de *Bir Mourad Rais* (le quartier de *Said Hamdine*).
- Deux autres universités situées à *Ben Aknoun* "*Alger 3*" (au *val d'Hydra*) et le nouveau campus de Médecin cité plus haut.

Selon les documents officiels³⁹⁵, ces établissements universitaires révèlent un phénomène de métropo-littoralisation. L'espace universitaire devient l'élément structurant et s'impose en tant que nouvel atout de développement local au niveau économique, culturel et social (Dhafer 2010, p.73). Ce modèle est né d'une volonté politique forte de décentralisation universitaire (Genestier 1996, p.43), il s'agit donc d'une implantation typiquement urbaine qui vise la restructuration et la modification des nouvelles centralités.

Ces nouveaux pôles universitaires dans des communes réceptrices et émettrices de flux (SafarZitoun and Talamali 2009, p.72) sont conditionnés par la morphologie du site. Une bonne accessibilité et une maximisation de la rentabilité économique sont une exigence et une condition essentielle (PDAU 2015). La capacité effective du réseau routier lorsqu'il s'agit du transport par

³⁹⁴10 000 places pédagogiques.

³⁹⁵ Selon l'étude d'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement de la carte universitaire, horizon 2025, In (PDAU 2015).

bus, nécessitera une connexion avec les futurs modes de transport collectif, à savoir le métro et le tramway qui demeurent les projets d'un futur lointain.

4.7 La localisation résidentielle

La localisation résidentielle concerne la question de la répartition de tous les types de logements dans l'espace urbain. Il s'agit de comprendre l'organisation spatiale des lieux de résidence.

4.7.1 Logement administré

C'est la répartition de l'habitat collectif ou individuel, décidée par l'Etat ou les administrations centrales.

6.3.1.1 Evolution de la population résidente

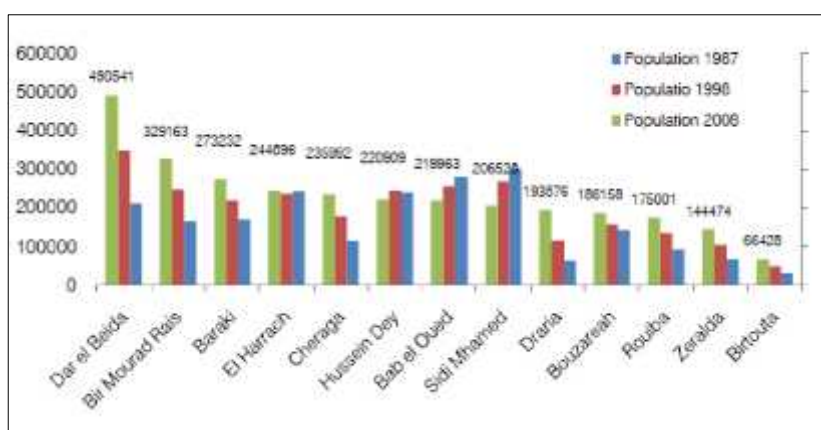
L'évolution de la population de la wilaya d'Alger entre 1987 et 2008 n'a pas été homogène et se caractérise par un changement significatif de la répartition de la population sur l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, la Wilaya compte 571 087 ménages répartis sur 800 km² qui ne sont pas uniformément distribués dans l'espace urbain. En matière de répartition spatiale 90,8 % de la population résident dans les agglomérations chefs-lieux, 7,2 % en agglomérations secondaires et 2,1 % en zone éparse (voir tableau N° 52 et graphique N°7).

Tableau 52 Evolution de la population d'Alger

Année	1987	1998	2008
Population	2 128 419	2 562 428	2 987 160

Source : RGPH (1987, 1998,2008).

Graphique 7 Evolution de la population résidente de la ville d'Alger



Source : PDAU, 2015.

La lecture de la dynamique interne de la population algéroise à travers les trois derniers recensements, montre une croissance significative des communes périphériques au profit des communes centrales, une dédensification des communes centrales en nombres absolu et relatif des habitants, entre les recensements de 1987 et 2008 :

- *Alger-Centre* (-35 245).
- *Bab El Oued* (-38 750).
- *Sidi M'hamed* (-74 270).

Le processus de fuite (PDAU, 2015) est lié à l'augmentation des logements inoccupés³⁹⁶ qui sont passés de 13 % en 1998 à 18% en 2008. La forte tertiarisation du centre et la forte implantation industrielle à proximité du port (Hadjiedj, 2003)³⁹⁷, la localisation du pôle de commandement et des principaux sièges d'entreprises privées (Boumedine, 2002 et la JICA, 2006)³⁹⁸, ainsi que la gare centrale ont également favorisé un mouvement interne, caractérisé par un solde négatif au centre d'Alger, observé déjà en 2003³⁹⁹ par l'Agence URBANIS / Direction du Logement. Les travaux de Souiah (2002) ont confirmé une migration interne du centre vers la périphérie. Prenant (2002) a aussi expliqué que le recul démographique du centre est lié à une réduction de la natalité dans les quartiers les moins entassés.

³⁹⁶ Dans les communes de la Baie d'Alger, entre *Bab El Oued* et *Hussein Dey*, les logements inoccupés ont augmenté de 50,9% durant la dernière période inter-recensement (de 10 862 à 16 381), en particulier dans les communes d'El *Magharria* (186,2%), *Oued Koriche* (164,3%) et *Kouba* (127,3%).

³⁹⁷ In (PDAU (2015, p.135).

³⁹⁸ In PDAU (2015, p135).

³⁹⁹ Dans le cas de l'élaboration du Plan Local de l'Habitat.

Cependant, la population a augmenté à l'Est et au Sud de la baie où les communes les plus peuplées sont :

- *Bordj El Kiffan* (+86 680).
- *Gué de Constantine* (+93 288).
- *Dar El Beida* (+ 64 854).
- *Les Eucalyptus* (+56 308).

Ce solde positif dans les communes périphériques est dû à la disponibilité du foncier pour la construction de logements publics collectifs (Zones d'Habitat Urbain Nouvelles et le pôle universitaire de *Bab Ezzouar*) en banlieue et au développement des zones de lotissements résidentiels. Le cas des pôles importants qui ont été le signal fort de la dynamique interne de la population d'Alger, sont les zones informelles mixtes (habitats/commerces) à *Bab Ezzouar* avec sa zone *El-Hamiz* dans la commune *Gué de Constantine* (la zone *Esmar*).

La population a doublé entre les recensements (1987, 1998, 2008) dans les communes du *Sabel* à l'Ouest et au Sud de la ville d'Alger. :

- *Draria* (+34 327).
- *Zeralda* (+30 499).
- *Birtouta* (+18 193).

La grande disponibilité foncière dans les communes du *Sabel* a facilité l'accès à la possession de terrains pour la construction de maisons individuelles. Le développement des lotissements a été favorisé par la proximité de la desserte par les grands axes autoroutiers surtout la rocade Sud en raison de sa liaison directe avec le centre. En particulier, c'est vers l'axe entre *El Achour* (327,0%), *Draria* (335,2%) et *Bab Hassen* (275,8%) qu'une urbanisation par le lotissement résidentiel fut exceptionnelle, formée d'une nouvelle structure sociale de population, des agriculteurs à l'origine, passant à une population composée principalement par des cadres, des industriels ou de professions libérales (Semmoud, 2001)⁴⁰⁰.

La croissance de l'habitat, spontanée, précaire et illégale (bidonvilles) est due également à la pénurie du logement (AMIRECHE, 2002)⁴⁰¹, l'une des causes remarquables qui a modifié le mode de peuplement provenant des quartiers centraux entre 1998 et 2008. Ce mouvement migratoire des

⁴⁰⁰ In (PDAU 2015).

⁴⁰¹ In PDAU (2015, p.135).

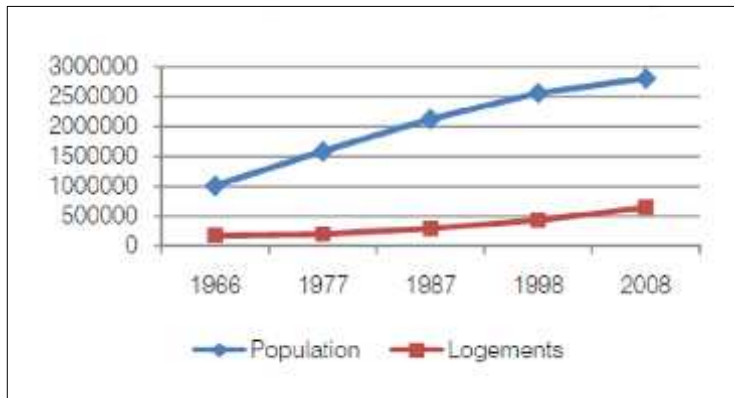
résidents de l'agglomération a provoqué des extensions urbaines et a donné à Alger une forme moderne de grande ville (Hammache, 2003)⁴⁰², qui s'étale vers les communes périphériques, accentuant le phénomène de métropolisation de Prenant (1997).

Cette répartition inégale de la population n'a pas suivi la répartition des logements, la croissance démographique n'a pas été accompagnée par celle du parc de logements administrés. Les opérations urbanistiques ont été souvent entreprises dans des situations d'urgence, par l'Etat ou par des initiatives non contrôlées.

6.3.1.2 Le parc du logement

L'évolution historique du logement est marquée par un déséquilibre entre la croissance de la population et celui de l'habitat. Entre 1966 et 1987, la démographie connaît une augmentation de 56,5% alors que celle des logements est seulement de 12,4% (voir graphique N°8).

Graphique 8 Evolution du nombre d'habitants et logements



Source : PDAU (2015, p.210).

La diminution du surpeuplement des logements fut remarquable entre les trois recensements. La baisse du TOL accompagna l'évolution et l'amélioration du parc logement (voir tableau N°53).

⁴⁰² In (PDAU, 2015).

Tableau 53 L'évolution du taux d'occupation par logement

Année	1987	1998	2008
TOL	8,9	7	5,9

Source : PDAU, 2015.

Mais, cette croissance du parc logement ne reflète pas des caractéristiques qualitatives de l'habitat. Des quartiers inachevés, l'habitat précaire (des bidonvilles), des vieux immeubles menaçant ruine et des nouveaux projets de logements publics non intégrés sont constatés dans l'agglomération d'Alger.

La répartition des logements sur le territoire de la wilaya montre une inégalité de la distribution entre les communes. Certaines montrent une concentration d'habitats par rapport à d'autres, c'est le cas des communes centrales, celles qui longent la baie et celles de l'Est de la ville (voir figure N°173).

Figure 173 La répartition de l'habitat dans l'agglomération algéroise

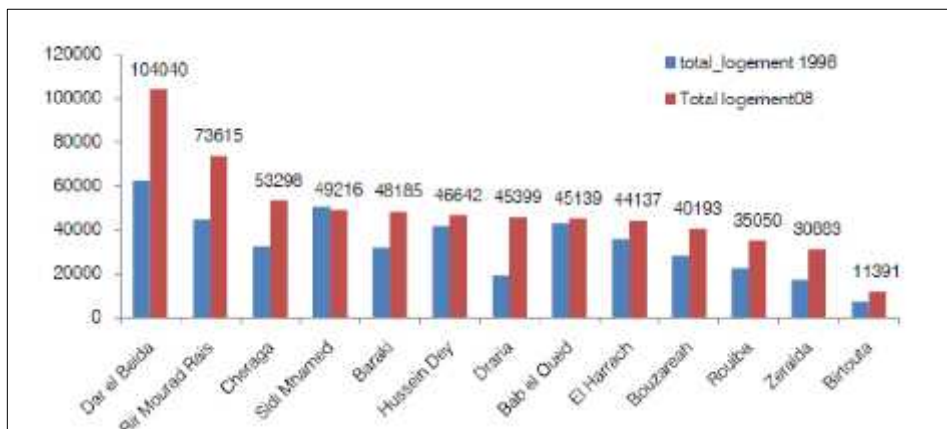
La présence de l'habitat au centre ne correspond pas toujours à la fonction de résidence, le processus de la tertiarisation des espaces pendant la dernière décennie, l'expansion des modes d'habitat (zones d'habitats individuels et précaires), les nouveaux programmes de logements

collectifs ont modifié la répartition des lieux de résidence donnant ainsi un nouveau modèle de localisation du pôle résidentiel dans l'agglomération d'Alger.

6.3.1.3 L'habitat collectif

La répartition des logements dans l'agglomération d'Alger entre les deux derniers recensements montre une augmentation du nombre de logements construits dans les communes de la périphérie par rapport aux communes centrales (voir graphique N°9).

Graphique 9 L'évolution et la répartition du parc logement



Source : PDAU, 2015.

La wilaya d'Alger a enregistré une accélération dans la livraison annuelle des logements :

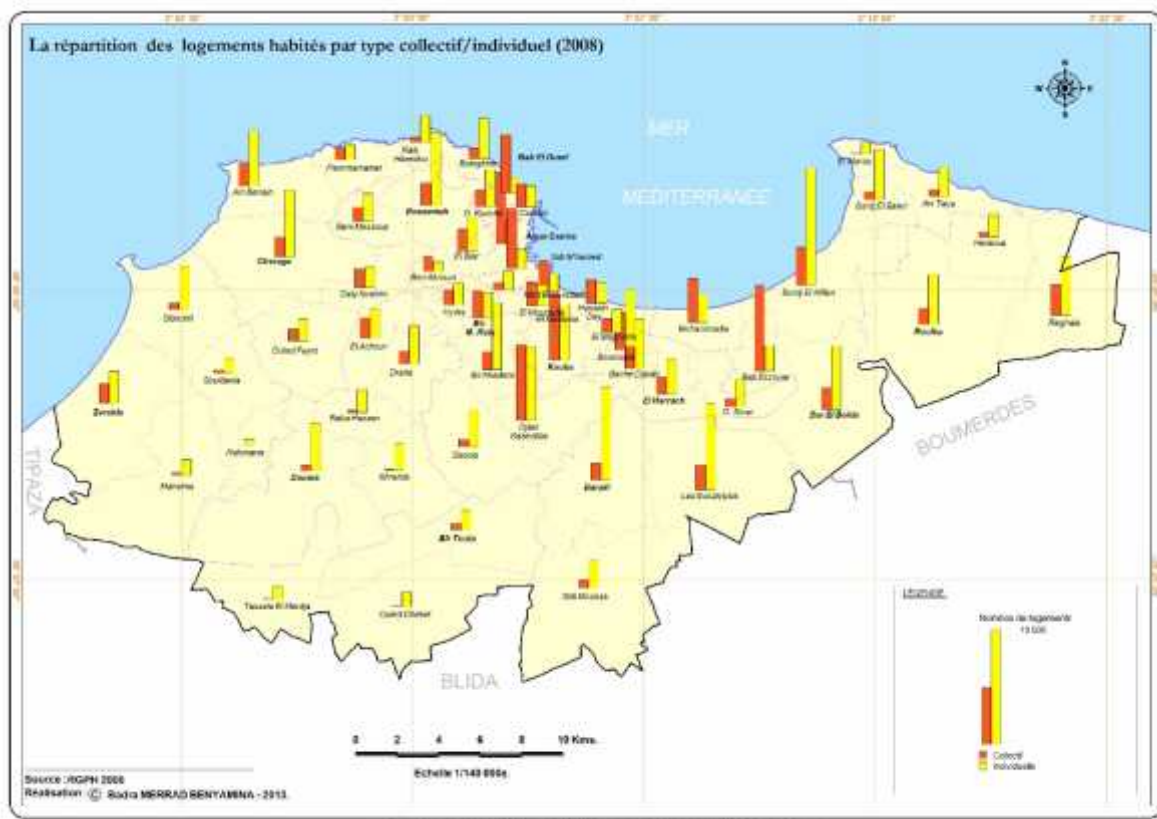
- 3 500 logements durant les années 80.
- 3 000 logements durant les années 90.
- 8 200 logements durant les années 2000.
- 15 300 logements entre 2013-2016.

La circonscription de la périphérie Est (*Dar El Beïda*), celle du *Sabel* à l'Ouest (*Chéraga*) et au Sud (*Bir Mourad Rais*) ont connu une croissance significative, et le nombre de logements a presque doublé. Les communes centrales sont caractérisées par la saturation de leurs espaces urbains, due à la consolidation et l'ancienneté des immeubles (coloniaux) et la non-disponibilité du foncier pour de nouvelles constructions. En revanche, les communes rurales du Sud-Ouest n'ont pas évolué en matière du nombre d'habitats. Le type de construction des logements habités

(immeuble, maison individuelle, maison traditionnelle, habitat précaire), la densité de la population, l'utilisation des logements (habité, résidence secondaire, à usage professionnel, inhabité) et la valeur du TOL sont les facteurs déterminants dans la différenciation de la répartition et évolution du logement dans l'agglomération algéroise.

En général, les deux formes d'habitat, l'individuel et le collectif se développent de manière différente. On remarque une prédominance du premier type qui représente 57,04% par rapport au deuxième avec 36,79%. Il s'agit d'un processus de remplissage résidentiel accéléré que certaines communes ont connu durant la dernière décennie, par rapport à d'autres (voir figure N° 174).

Figure 174 La localisation de l'habitat par type collectif et individuel



En 2008, 189 334 immeubles ont été recensés dans l'ensemble de la wilaya d'Alger. Une première phase dans la répartition du type logement collectif s'observe dans la ville d'Alger. L'habitat collectif le plus dense se trouve dans les quartiers coloniaux localisés au centre d'Alger, dans les cités sociales coloniales (des années 50 et 60) situées sur les hauteurs, dans les cités sociales des années 80 de la périphérie Est et celles construites durant les années 90 implantées dans les

quartiers péricentraux. Une deuxième phase concernant la localisation de l'habitat à Alger est liée à la nouvelle politique de relogement, lancée depuis les années 2000 jusqu'à présent.

Au Nord-Ouest, le plus grand nombre des immeubles coloniaux haussmanniens se trouve principalement entre la commune d'Alger centre (11 315 immeubles) et *Bab El Oued* (9 170 immeubles). La densification par les cités sociales des années 50 est aussi une caractéristique de l'habitat dans l'hyper-centre Ouest, les cas des communes d'*Oued Koriech* et la cité très peuplée de *Climat de France* avec ses 3 500 logements et d'*El Madania* caractérisée par l'implantation des premiers logements sociaux sur les hauteurs d'Alger. Ces cités sont structurées par les artères principales de la *Mitidja* (la RN01, la CW114) et desservies par le téléphérique d'Alger. Ces cités de logements sociaux ont été le moteur de l'expansion de l'urbanisation vers le Sud de la ville.

- *Diar-Es-Saada* et *Diar El Chems* 732 logements.
- *Diar -El-Mahçoul* (quartier grand confort) 55 logements.
- Cité des *Annassers*.

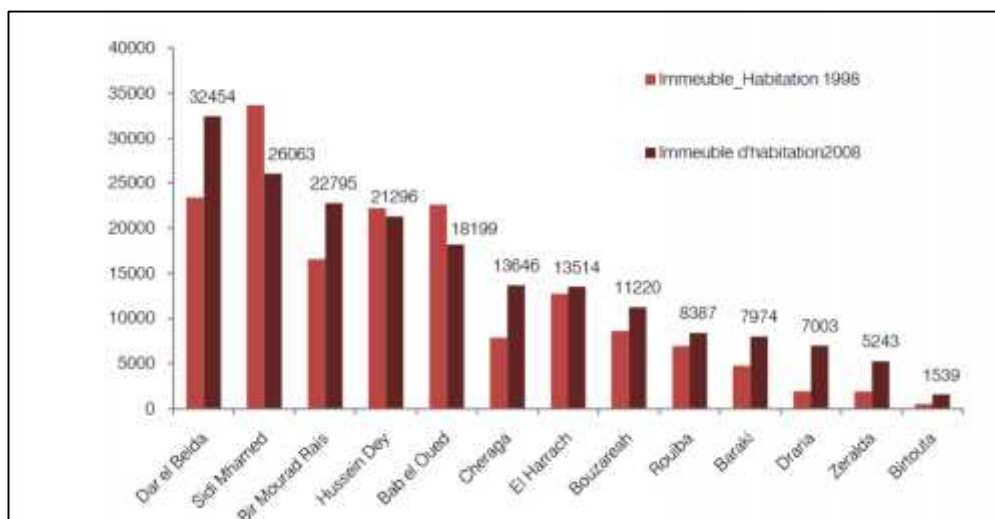
Les communes qui longent la baie de *Belouizdad* (4 854 immeubles) jusqu'à *Hussein Dey* (3 933) sont caractérisées par l'ancien habitat pavillonnaire et les cités sociales. Au Sud, les communes de *Kouba* (10 379 immeubles), *Djasr Kasentina* (11 955) et *Bir Mourad Rais* (4 329) montrent une grande concentration d'habitats collectifs.

La Daïra de l'Est de *Dar El Beida* regroupe les communes les plus peuplées de cette partie de la ville, par l'implantation des ZHUN et des HLM qui représentent 77% de l'habitat collectif à *Bab Ezzeouar* (13 431 de logement), 24,46% à *Dar El Beida* (3 293) et 23,94% à *Oued Smar* (1 357 immeubles) (Tahraoui 2012, p.50), *Mohammadia* (6 956), *Bordj El Kiffan* (5 935) et *Bachdjarih* (5 989).

L'Ouest, sur le *Sabel*, de nouvelles localisations résidentielles collectives ont densifié les communes de *Chéraga* (3 212 immeubles), *Dely Ibrahim* (3 061), *El Achour* (3 292), *Ain Benian* (3 542).

Ces localisations résidentielles sont les conséquences d'un processus d'urbanisation qu'a connu la ville d'Alger entre 1998 et 2008. L'évolution des immeubles collectifs est liée aux opérations de relogement entreprises face au mouvement migratoire intense (voir graphique N°10).

Graphique 10 La répartition et l'évolution des immeubles d'habitation

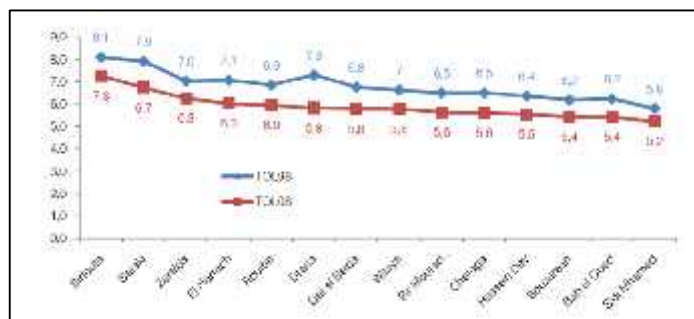


Source : PDAU, 2015.

Selon les travaux de Bennai (2012, p.63), les quartiers péricentraux Est d'Alger : *El Hamma, Belcourt, Ruisseau, Abattoirs, Hussein Dey, El Harrach* ont connu un processus de mutabilité⁴⁰³ à la fin des années 90. Ceci a généré une nouvelle localisation résidentielle le long de la baie et dans les périphéries Est et Ouest. Ces quartiers centraux sont passés d'une tradition industrielle à une fonction résidentielle et tertiaire, à travers des opérations de Restructuration et Rénovation des tissus existants. La délocalisation et le relogement des habitants en périphérie a permis l'émergence de nouveaux pôles résidentiels.

La croissance du parc du logement fut suivie par l'amélioration du TOL, surtout dans les communes centrales qui affichent des ménages de plus petite taille (voir graphique N°11).

Graphique 11 L'évolution du TOL



Source : PDAU, 2015.

⁴⁰³Il a été inscrit dans le cadre de la stratégie de métropolisation de la ville proposé par le GPU (Le Grand Projet Urbain).

En général, la baisse du TOL dans toute la wilaya est un indice de l'effet de la construction de logements. Le vieillissement de la population du centre-ville et le départ vers la périphérie expliquent aussi cette baisse du taux d'occupation des logements. Les communes périphériques/rurales affichent la plus grande taille des ménages.

Les plus fortes densités de population se trouvent dans les communes qui constituent géographiquement le centre d'Alger, où prédominent la construction en hauteur (immeubles) et le logement à usage professionnel (voir tableau N°54). En revanche, les plus faibles densités s'observent dans les communes de la périphérie, en particulier à *Birtouta* avec 865 habitants par km², valeur la plus faible avec un minimum de 150 logements par km². Cette tendance est également observée dans les communes de *Mabelma*, *Ouled Fayet*, *Douera*, *Baba Hassen*, *Draria*, *Kbraicia*, et malgré l'implantation des nouveaux projets de logements publics, l'habitat individuel prédomine.

Les circonscriptions centrales de *Sidi M'hamed*, *Bab El Oued* regroupent les communes les plus peuplées : *Bab El Oued*, la *Casbah*, *Alger Centre*, *El Madania*, *Bologhine*, *Oued Koriche* et *Belouizdad*, accompagnées d'une forte densité de logements : *Sidi M'hamed*, *Casbah*, *Bab El Oued* et *Alger centre*.

Tableau 54 La densité de population et de logement dans les communes du centre

Communes	Densité de population : hab/km ²	Densité de logement : logement/ km ²	Le pourcentage d'immeuble %
Bab El Oued	52 913,6	11 140	79,64
Casbah	36 825,8	8 878	53,01
Sidi M'hamed	30 851,46	4 873	76,04
Alger Centre	20 416,46	7 031	74,60
Oued Koriche	20 991,97	4 194	31,89
Bologhine	6 235,33	3 041	20,13
El Mouradia	1 406,57	2 480	28,76

Source : PDAU, 2015.

Tableau 55 La densité de population et de logement dans les communes Sud et Est

Communes	Densité de population : hab/km ²	Densité de logement : logement/ km ²	Le pourcentage d'immeuble %
Bab Ezzouar	11 780,12	2 728,17	77,00
Mohammadia	7 817,89	1 778,13	60,37
Hussein Dey	9 690,10	919,05	55,00
El Harrach	5 198,79	1 006,91	32,78
Bir Mourad Rais	11 059,66	2 482,44	52,12
Kouba	10 470,79	2 308,20	54,09
Bachdjarah	27 971,01	4 955,15	38,39
El Magharia	19 657,92	3 949,38	36,64
Bourouba	2 1076,70	3 554,12	31,11

Source : PDAU, 2015.

La densification de ce parc du logement date de l'époque coloniale. La saturation des espaces centraux ne permet plus de nouveaux projets d'habitat et souffre de la détérioration du cadre bâti.

Des zones d'expansion urbaine sont observées dans la circonscription la plus peuplée de la wilaya d'Alger, *Dar El Beida* (presque 500 000 habitants) qui concentre 17,1 % du nombre de logements collectifs par rapport au total de la wilaya (voir tableau N°55). La croissance de la population s'accompagne d'une croissance du parc logements, combinée entre maisons individuelles de type familial, bidonvilles, anciens et nouveaux logements collectifs. C'est le cas de la commune de *Dar El Beida* (avec sa zone mixte informelle *El Hamiz*), les cités sociales des années 80 à *Bab Ezzouar* et les nouveaux programmes de logements publics (AADL) à *Bordj El Kiffan* et *Mohammadia*. La densité de population (5 326hab/ km²) et de construction (1 130 logements/ km²) restent beaucoup plus faibles dans ces communes périphériques de l'Est et celles qui longent la baie, par rapport aux communes centrales.

La Daïra qui longe la baie Est *Hussein Dey* affiche une importante densité de constructions (entre 1 000 et 4 800 logements/km²) et de population (12 341 hab/km²). L'occupation d'espace par les immeubles représente plus de 50% de la construction. Le type collectif pavillonnaire est la forme

dominante dans les communes anciennes d'Alger. *El Harrach*, commune populaire dense (10 120 hab/km²) a connu une densification par l'habitat collectif social (HLM et AADL).

Bir Mourad Rais est aussi la circonscription la plus peuplée (presque 400 000 habitants) après celle de *Dar El Beida* et représente 12,1% de logements collectifs par rapport au total de la wilaya d'Alger (voir tableau N°56). La construction d'immeubles a bénéficié de la politique de création de logements publics durant la dernière décennie.

La croissance de la population dans certaines communes du *Sabel* : *El Achour*, *Bab Hassen*, *Draria*, *Ouled Fayet*, *Kbraicia* n'a pas été accompagnée par une forte densité de population (entre 1 500 hab/km² et 2 500 hab/km²), l'émergence en grande partie des lotissements individuels a dépassé l'occupation par les logements collectifs.

A l'extrême Sud et au Sud-Ouest, dans les circonscriptions de *Birtouta* ou *Zeralda*, la densité de construction ne dépasse pas 300 logements/km². Bien que l'habitat individuel prédomine dans ces communes, une évolution sensible des immeubles d'habitation s'est manifestée entre 1998 et 2008, grâce à la mise en œuvre des programmes d'habitats dans cette périphérie.

Tableau 56 Nombre de logements par circonscription administrative (Daïra)

Commune	Total des logements recensés				Variation En %
	1998		2008		
	Nombre	%	Nombre	%	
Baraki	31 756	7,3	50 300	7,7	58,4
BabElOued	42 869	9,8	47 792	7,3	11,5
Birtouta	7 199	1,7	12 505	1,9	73,7
Bir Mourad Rais	44 505	10,2	78 754	12,1	77,0
Bouzaréah	28 092	6,4	40 130	6,2	42,9
Cheraga	32 305	7,4	55 487	8,5	71,8
Dar El Beida	62 275	14,3	111 228	17,1	78,6
Draria	19 026	4,4	44 667	6,9	134,8
El Harrach	35 784	8,2	46 621	7,2	30,3
Hussein Dey	41 846	9,6	44 598	6,2	6,6

Rouiba	22 382	5,1	40 590	6,2	81,4
Sidi M'hamed	50 467	11,6	47 770	7,3	-5,3
Zeralda	17 099	3,9	31 052	4,8	81,6
Total	435 605	100	651 494	100	49,6

Source: (PDAU 2015)

Le phénomène de tertiarisation de la zone centrale proche du port et le long de la baie a permis la concentration des logements à usage professionnel dans cette partie de la ville. Le centre d'Alger constitue l'espace attractif pour les activités économiques et de services, la localisation du pôle administratif y favorise l'installation du tertiaire (voir graphique N°12 et figure N°175).

Graphique 12 La répartition du statut de l'occupation des logements

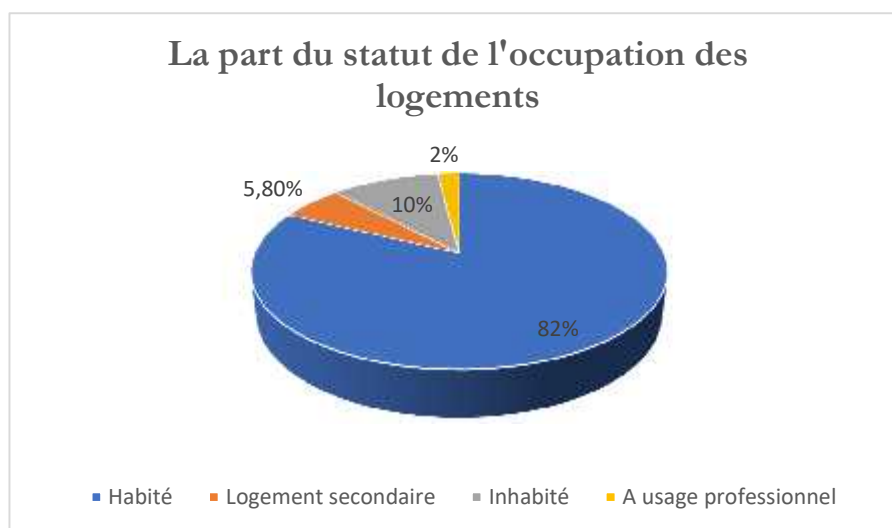
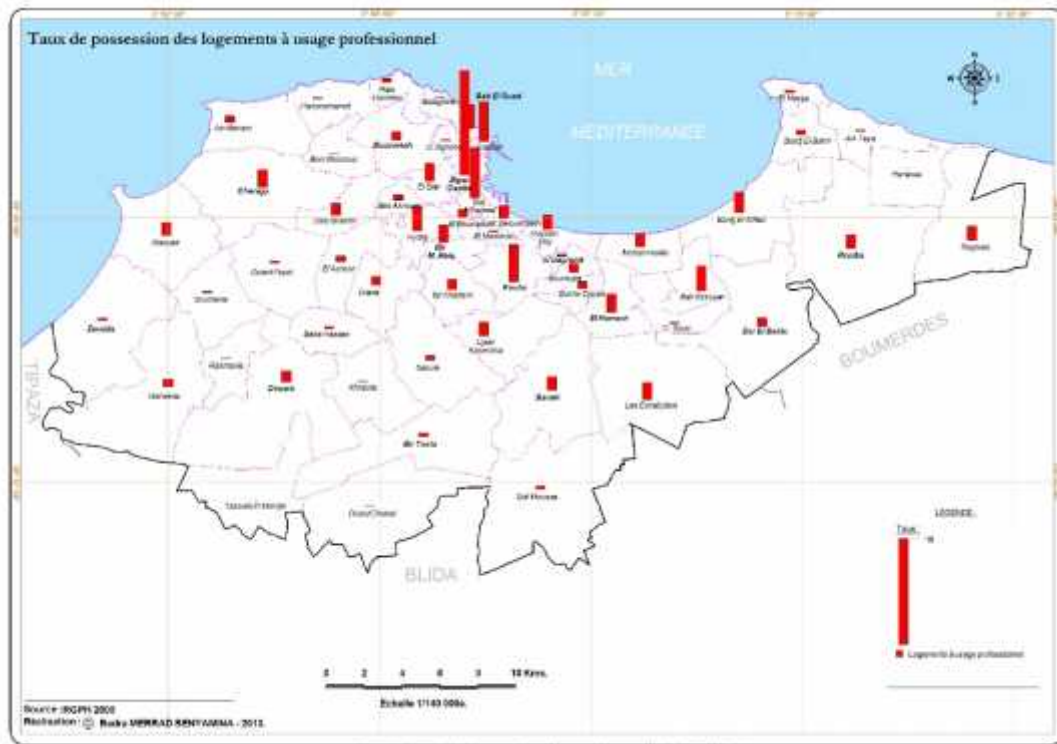


Figure 175 La répartition des logements à usage professionnel



Les communes qui comptent le plus de logements professionnels sont Alger *centre* (1981 logements) et *Sidi M'hamed* (952). L'ouverture de marché et la privatisation ont permis la reconversion tertiaire progressive des logements. La proximité géographique de l'espace central et des communes péri-centrales a favorisé la tertiarisation des communes qui s'étalent vers les hauteurs : *Hydra* (484) *Chéraga* (326), *Dely Ibrahim* (288) et *Kouba* (700). Celles de l'Est connaissent aujourd'hui un rythme accéléré de tertiarisation, le cas de la centralité émergente de *Bab El Bhar* (469) envisagée comme le futur pôle tertiaire de la capitale. Les agglomérations qui longent la baie *Mohammadia* (250) et *Bordj El Kiffan* (389) se tertiarisent après les opérations de restructuration de la zone *El Hamma-Annessers* au début des années 2000 et la localisation proche de la SAFEX. La proximité géographique de la zone industrielle *Rouiba-Reghaia* a permis la facilité d'installation des logements à usage professionnel dans ces deux communes.

6.3.1.4 La localisation des nouvelles opérations du relogement

Les besoins en logements dans la capitale algéroise sont liés à la croissance démographique, au surpeuplement des habitations, à la population habitant les bidonvilles et les bâtiments dégradés, aux sinistrés des inondations de *Bab El Oued* et du séisme de *Boumerdes*. En effet, depuis 1999, grâce à la réorganisation économique et la stabilisation des prix du pétrole, l'Etat s'engage dans une priorité d'intervention à la construction d'un million de logements pour apporter un nouveau souffle à la provision d'habitats.

En plus de la réhabilitation de plus de 26 000 logements, des nouveaux logements ont été mis en œuvre dans la capitale, mais à des rythmes très irréguliers. Les crises pétrolières qui ont perturbé les finances publiques, les changements législatifs et l'association étroite entre les intentions publiques et les besoins privés ont été les causes du retard accumulé. Il a été quand même décidé de construire 4 000 logements par an entre 1999 et 2007.

Les trois (3) programmes de logements définis avant 1999 ont été maintenus au début des années 2000. Ils dépendent de la classe sociale du bénéficiaire :

- Le logement social locatif.
- Le logement aidé /évolutif.
- Le logement promotionnel.

25% de logements collectifs en plus par rapport à 1998 ont été construits. Entre 2001 et 2003 et en l'espace de trois (3) ans, 50 000 logements, tous programmes confondus, sont mis sur le marché. Une partie de la population touchée par les catastrophes naturelles fut relogée dans ces nouvelles cités (voir tableau N°57).

Tableau 57 La livraison de logements (tous programmes confondus)

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Logements livrés	3 000	15 596	21 204	10 150	0	3 000	0	746

Source : Direction du Logements, 2009.

Les communes de la première couronne ont été concernées par cette nouvelle localisation résidentielle de logements collectifs (voir figure N°176).

Figure 176 La localisation des premières opérations du relogement



Les communes du versant Sud de la rocade de *Ben Aknoun-Dar El Beida* et celles qui longent le littoral ont été densifiées : *Mohammadia, Bab Ezzouar, Eucalyptus, Gué de Constantine, Bouzaréah, Bir Mourad Rais, El Achour, Ouled Fayet, Souidania et Draria*. Bien que les circonscriptions de l'Ouest *Chéraga, Draria et Zeralda* aient connu une forte augmentation en triplant le nombre des constructions des logements collectifs en l'espace de 10 ans (1998/2008), l'Est de l'agglomération d'Alger fut le plus concerné par l'implantation de ce type d'habitat.

A titre d'exemple, un total de 11 743 de logements type AADL a été livré. Les communes de l'Est ont reçu plus de la moitié de ces logements (les cités : *Bab Ezzouar 1 et 2, les Bananiers, Boumaati, AADL de Gué de Constantine, AADL d'Eucalyptus*).

Dans le cadre du défi relevé par l'Etat : « *Alger première capitale africaine sans bidonville* », une enquête de recensement sur les bidonvilles a été effectuée en 2007, afin de reloger prioritairement leurs occupants. L'enquête a concerné les bidonvilles construits avant cette date. Cependant ceux qui logeaient ce type d'habitat construit après 2007 ne bénéficieraient pas d'un logement, mais plutôt du retour à leurs localités d'origine.

Les formules⁴⁰⁴ précédentes ont changé de nombreuses fois de statut ainsi que le nombre de logements proposés. Entre 2013 et 2017, on passe de 217 443 logements à 266 313 proposés et répartis sur différents segments. Les logements de type location-vente et le social-locatif sont les plus dominants, ils représentent 53% de la totalité du programme inscrit. Le but engagé par la nouvelle politique sociale de l'Etat est de répondre aux besoins d'une grande partie de la population de classe moyenne et démunie (voir les tableaux N°58 et N°59).

Tableau 58 Programme des logements pour la wilaya d'Alger (2016)

Type	LPL	LPA	LV	LPP
Alger	40 218	20 000	90 000	45 000

Source : Ministère de l'habitat et de d'urbanisme, et de la ville. (2016).

Tableau 59 Programme des logements pour la wilaya d'Alger (2017)

Type	Publics locatifs	Participatifs	APC/CNEP	Promotionnels publics	Location-vente	Promotionnels	Autres social
Alger	34 351	23 614	2 713	23 604	172 727	9 009	295

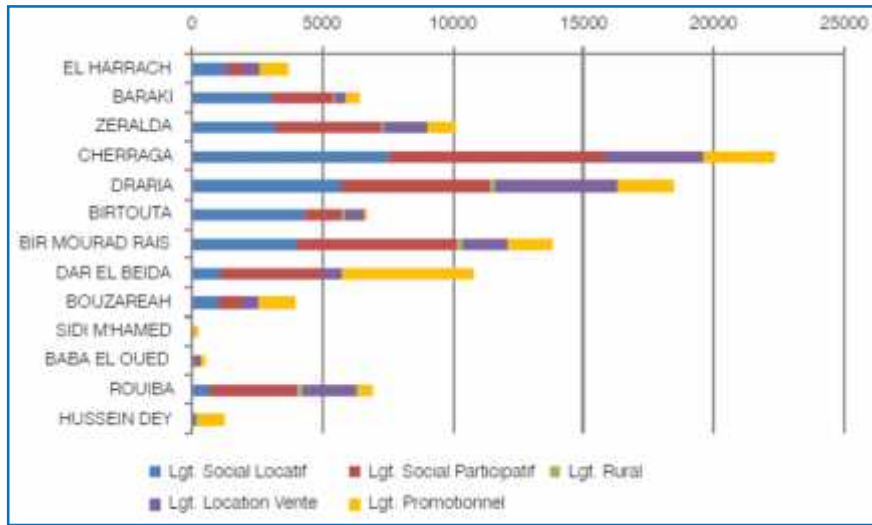
Source : Ministère de l'habitat et de d'urbanisme, et de la ville. (2017).

La répartition et la localisation géographique de ces cités de logements publics dans l'agglomération d'Alger obéissent en premier lieu à la disponibilité du foncier⁴⁰⁵, et plusieurs hectares non urbanisables ont fait l'objet du choix de la localisation. Le libre foncier sur la *Mitidja* périphérique et les assiettes centrales récupérées après l'évacuation des constructions préfabriquées ont été destinés à ces nouvelles cités collectives. L'accessibilité et la vocation de la commune, envisagées par le Plan Stratégique sont aussi des paramètres déterminants dans le choix d'implantation (voir graphique N°13). La nouvelle stratégie du plan de développement de l'habitat dans la wilaya d'Alger a envisagé de densifier en priorité les communes du *Sabel* à l'Ouest : *Chéraga et Draria*, suivies de *Bir Mourad Rais* au Sud.

⁴⁰⁴ On note que le nombre des inscriptions aux programmes, à tous segments confondus, depuis l'an 2000 était de presque 400 000 demandeurs de logements.

⁴⁰⁵ En 2004, selon le ministère de l'aménagement du territoire, 3 102 ha comme secteur urbanisable ont été définis au niveau de la wilaya d'Alger.

Graphique 13 La répartition des programmes de logements par Daïra en 2009

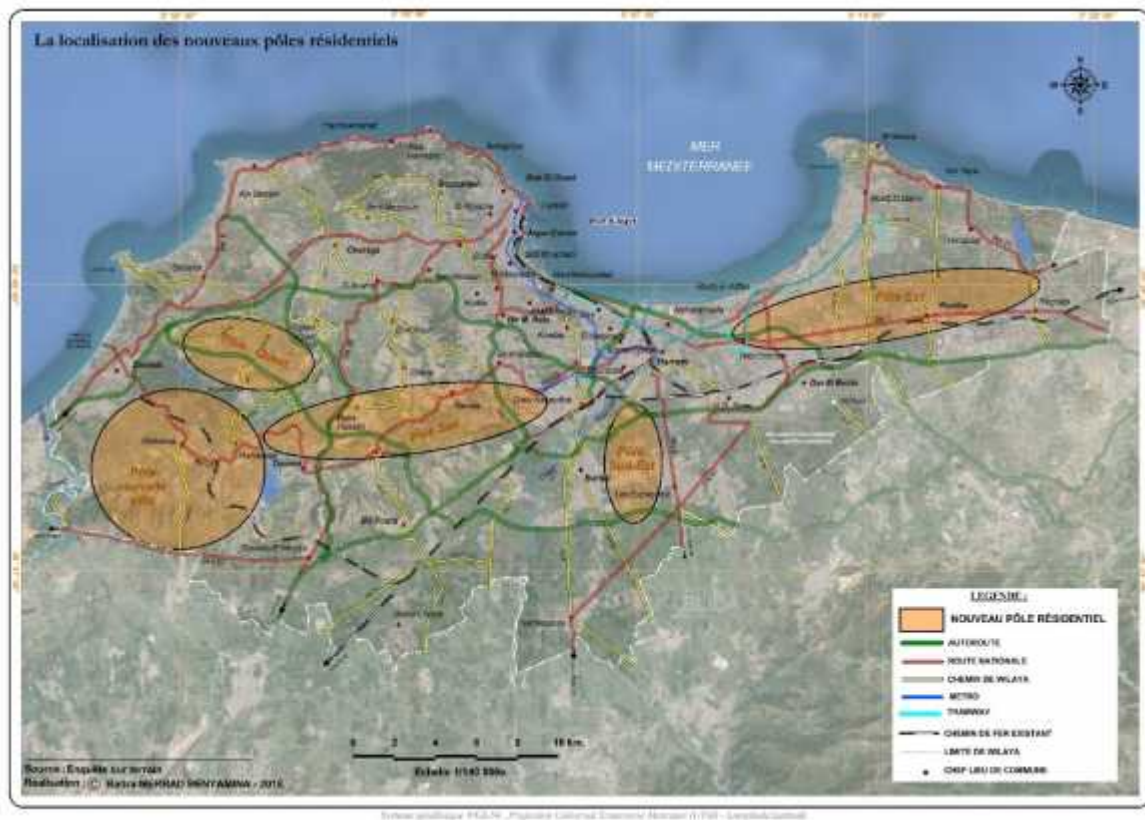


(PDAU 2015).

Quatre pôles résidentiels ont été définis dans l'agglomération algéroise, couvrant une superficie qui dépasse les 3 600 ha, répartis sur six (6) circonscriptions administratives, 15 communes et 22 sites (voir figure N°177).

- **Pôle Ouest** : 300 ha se localisent dans les communes *Ouled Fayet, Souidania, Zeralda*.
- **Pôle Sud** : 200 ha répartis sur *Gué de Constantine, Khraïcia, Bab Hassen et Douéra*.
- **Pôle Sud-Est** : 114 ha à *Baraki et Eucalyptus*.
- **Pôle Est** : moins de 50ha situés à *Bordj El Kiffan, El Harrach, Bab Ezzouar, Reghaïa, Rouïba*.
- **Pôle de la nouvelle ville de Sidi Abdellah** : occupe 3 000 ha.

Figure 177 La localisation des nouveaux pôles résidentiels



Après 24 opérations de relogement effectuées, 90 000 logements furent mis sur le marché. Les cités qui ont été livrées sont localisées dans les communes périphériques (voir figure N° 178 et tableau N°60).

Figure 178 L'implantation des logements (livrés et en cours de réalisation)

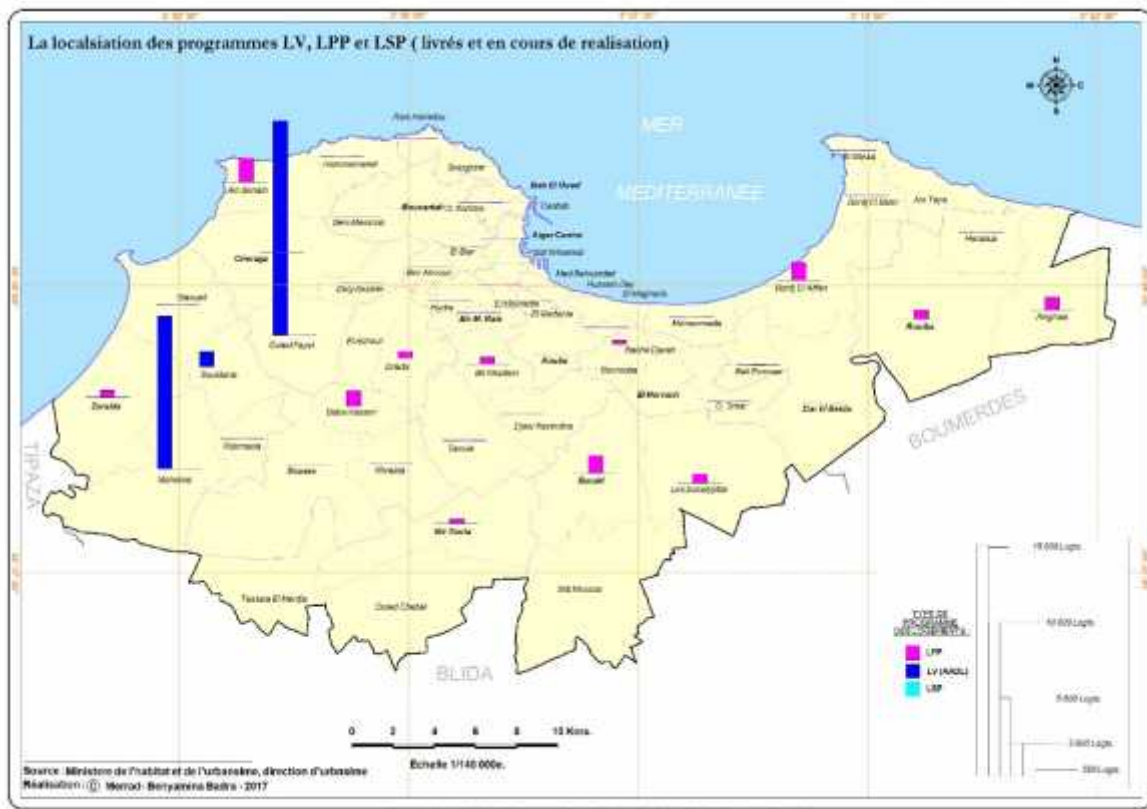


Tableau 60 L'implantation des programmes du logement

Commune	LV	LPP	Surface	Site
<i>Mahelma</i>	10 000	25 000	3 000	Ville nouvelle de Sidi Abdellah
<i>Ouled Fayet</i>	15 000		10	Semrouni
			28	Plateau Est
			50	Plateau Sud
			24	Plateau Ouest
<i>Souidania</i>			8	DAS Roukhi
<i>Reghaia</i>		800	6	Site Bouraada
<i>Bordj El Kiffan</i>			200	Abella 2
			150	Ali Amran
			800	
<i>Ain Benian</i>			850	Djenan Nouar Louz
			700	Ain Benian 1 et 2
<i>Eucalyptus</i>			650	Chikh El Haddad
<i>Birkhadem</i>			500	Ouled Meghnouch
<i>Birtouta</i>			360	Nouvelle zone d'habitat
<i>Rouiba</i>			600	Daz Medaghri
<i>Draria</i>			450	Draria 1 et 2
<i>Bab Hassen</i>			500	Bab Hassen
			500	2eme rocade/pôle

				Sud
<i>Bachdjarah</i>		300	1.5	Michellin
<i>Baraki</i>		1 200	9	Site Haouch Mihoub
<i>Zeralda</i>		450	3	Centre des affaires
<i>Bab Ezzouar</i>		100	0.81	Rabia Tahar

Source : Direction de l'urbanisme, 2017.

Les pôles Ouest et Sud-Est, regroupant les communes sahéniennes et celles de la *Mitidja* Sud ceinturées par les deux rocadés (Sud et N° 02), sont les plus concernés par cette nouvelle densification résidentielle en logements collectifs. *Rouiba, Reghaia, Bordj El Kiffan* est un nouvel axe pour le pôle Est qui s'établit par l'emplacement des cités résidentielles, dont une grande partie se localise après récupération du foncier occupé par les bidonvilles.

La nouvelle ville de *Sidi Abdellab* implantée sur un site vierge agricole de *Mahelma* constitue le nouveau dortoir de l'agglomération d'Alger avec 30 000 logements. Plus de 16 000 ont été livrés jusqu'à présent. La grande disponibilité d'espace et leurs positionnements stratégiques, à proximité des axes autoroutiers permettant ainsi une liaison facile au centre et à la rocade Sud, ont justifié ce choix de localisation. Aujourd'hui, ce pôle résidentiel a été réalisé en dépit d'infrastructures inexistantes. Le tronçon du réseau ferroviaire *Zeralda-Birtouta*, mis en service cette année, et les nouvelles rocadés autoroutières ne constituent pas une stratégie complémentaire dans l'aménagement d'une nouvelle ville.

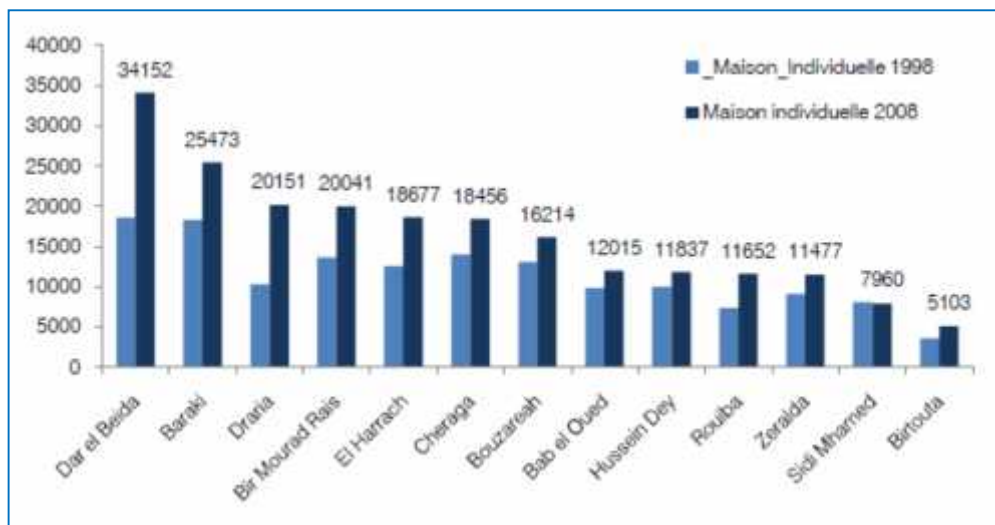
6.3.1.5 L'habitat individuel

Le parc de logements individuels de la ville d'Alger est constitué de maisons traditionnelles ou pavillonnaires et de nouvelles zones résidentielles. Le premier est un modèle spatial hérité de la colonisation, et a occupé majoritairement le centre d'Alger et les hauteurs. L'habitat individuel récent est caractérisé par une occupation en grande zone résidentielle, à travers un découpage parcellaire sous forme de lotissements. Le morcellement des terrains est le résultat de la politique urbaine des années 80 issue de la libération du foncier par les communes.

La population d'Alger a commencé à construire légalement ou illégalement des maisons individuelles sur les abords des communes péricentrales, puis au fur et à mesure le phénomène s'est déployé sur l'ensemble de la périphérie algéroise. Ce type de logements a été adopté par une nouvelle population n'ayant pas accès aux logements des programmes publics, et son développement s'est fait de deux manières principales : la maison familiale rentable et la villa de haut standing.

En effet, entre 1998 et 2008, la construction de la maison individuelle a augmenté de presque 50% (voir graphique N°14). Des quartiers inachevés s'établissent par une auto-construction sans équipement ni infrastructure, ce qui mène l'Etat à imposer entre 2005-2007 une loi sur l'achèvement des constructions individuelles. Un système d'aide à l'auto-construction a été mis en place, et représente 13,67% du total des logements livrés au niveau national (PDAU, 2015).

Graphique 14 Evolution de la construction de la maison individuelle par Daïra



Source: (PDAU 2015)

Ce sont les couronnes périphériques de la *Mitidja* qui ont connu un processus de remplissage résidentiel. Selon Benazzouz-Belhai and Djelal (2018), elles correspondent à la Zone d'Expansion Urbaine de la wilaya d'Alger (ZEUA) qui s'étale sur une superficie de 733,68 km² représentant 90,67 % de la surface totale de la wilaya d'Alger, elle est constituée de 39 communes structurées en deux (2) couronnes dont la première regroupe 18 communes périphériques classées urbaines et intégrées aux limites de l'agglomération d'Alger, et la deuxième, composée de 21 communes périurbaines⁴⁰⁶.

Ces localités périphériques, disposant d'un réservoir foncier encore vierge, malgré une explosion des prix des terrains à bâtir⁴⁰⁷ sont appelées à répondre aux besoins d'extension de la ville d'Alger (Benazzouz-Belhai 2012, p.19). 10 000 ha des terres de la *Mitidja et du Sabel*, qui étaient agricoles,

⁴⁰⁶ ONS dans le document Armature Urbaine (2010) définit le périurbain : communes périphériques où l'urbain et le rural s'interpénètrent et il correspond à l'ensemble des communes classées à prédominance urbaine, mixte et/ ou à prédominance rurale.

⁴⁰⁷ Leur mise en vente se fait en deuxième, troisième, voire quatrième « main » sur le marché parallèle.

sont devenus des surfaces bâties après 1985. Leurs nouveaux habitants sont en quête d'une offre foncière permettant une meilleure qualité de vie et des espaces plus vastes.

Les circonscriptions de l'Est comme *Dar El Beida* et à l'Ouest comme *Draria* sont l'exemple le plus marquant par la croissance du modèle d'habitat, l'individuel légal et illégal (voir figure N°179).

Figure 179 La répartition des logements par type



Une lecture plus fine de la répartition des logements par type : maison individuelle, maison traditionnelle, immeuble, habitat précaire et autre ordinaire montre que 41,43% de maisons individuelles sont réparties entre les communes de la première couronne et que 6,17% de maisons traditionnelles sont réparties entre les communes du centre (*Cashab*) et les villages ruraux (les anciens bourgs coloniaux).

Les communes de l'Est de l'agglomération sont caractérisées par une prédominance de maisons individuelles mixtes (habitat avec commerce informel installé au rez-de-chaussée). Ces centralités résidentielles ont émergé par la superposition avec un pôle commercial informel de gros. Une emprise foncière au sol très élevée a été observée par ce type d'habitat individuel illégal

(Benyoucef 2003, p.97) passant de 500 logements/Km² à plus de 1 000 logements/Km². Ces maisons individuelles constituent un bien familial partagé, et, pour la plupart sont non conformes aux règles d'urbanisme.

- La commune de *Bab Ezzouar* est caractérisée par 14,95%⁴⁰⁸ d'habitats individuels et traditionnels avec un nombre de 2 000 maisons.
- La commune de *Dar El Beida* est connue par son quartier *El Hamiz* où domine l'individuel (63,06%) combiné au commerce. 8 000 maisons ont été construites entre 1998 et 2008.
- La commune de *Oued Smar* a enregistré 48,81% d'habitats individuels avec plus de 2500 maisons.
- La commune de *Gué de Constantine* a compté plus de 3 500 maisons, la zone résidentielle et commerciale *Essemar* concentre la majorité d'habitats individuels.

Les communes sahéliennes de l'Ouest de l'agglomération sont caractérisées par l'émergence des zones résidentielles différentes de celles de l'Est. Le type d'habitat individuel représente un certain standing moyen et élevé.

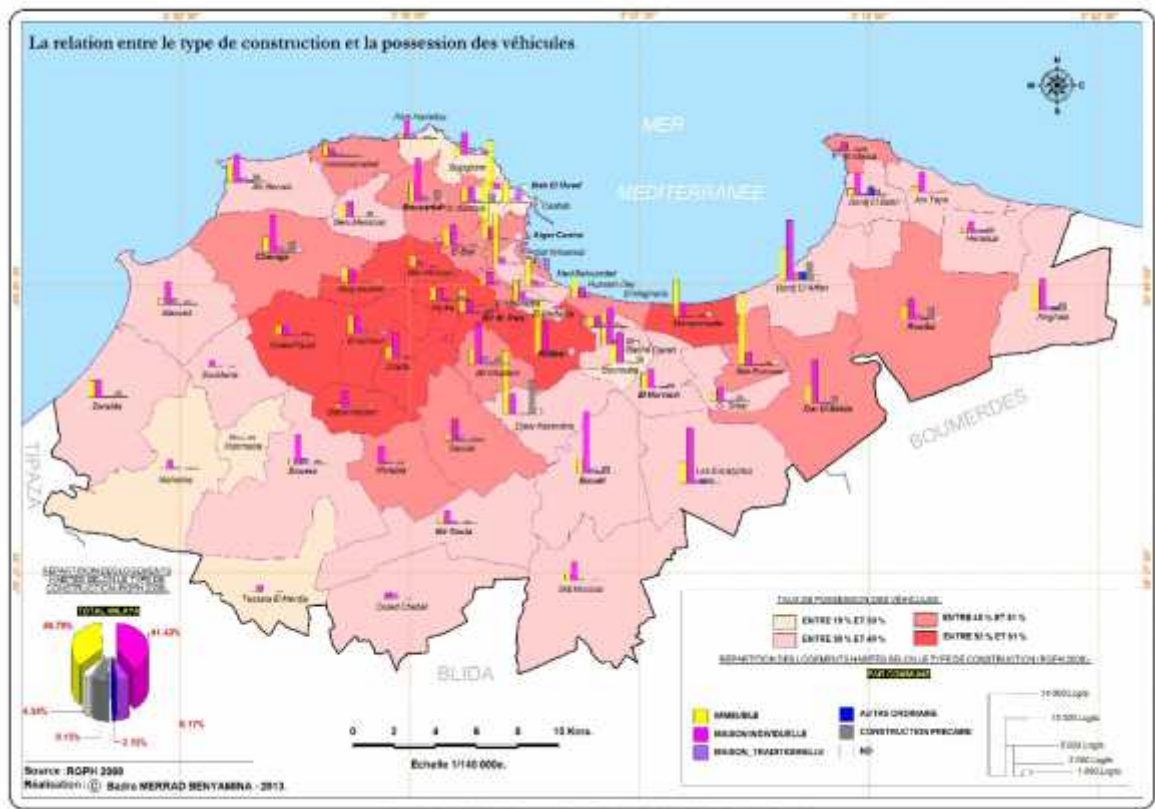
- *Chéraga* : 8 000 habitats individuels.
- *Draria* : 5 000 habitats individuels.
- *El Achour* : 3 000 maisons individuelles.
- *Ouled Fayet* : 2 000 logements individuels.
- *Bab Hassen* : plus de 3 000 maisons individuelles.

Les localités du Sud-Ouest comme *Donera*, *Zeralda* et *Sonidania* ont elles aussi connu un développement rapide de l'habitat individuel, mais leurs implantations étaient plus diffuses, selon le morcellement du foncier disponible. Elles apparaissent en forme de camp au fur à et mesure de l'apparition des sections de routes et d'autoroutes. Les communes périphériques du Sud, comme *Sidi Moussa* et *Ouled Chebel*, couvrent la *Mitidja* métropolitaine par une fonction essentiellement résidentielle.

La possession de la voiture particulière peut être un révélateur de répartition d'habitat de type individuel. Plus de 60% des ménages qui habitent les communes de la première couronne, possèdent au moins un véhicule individuel (voir figure N°180).

⁴⁰⁸ D'après le travail de recherche de Tahraoui (2012, p.50).

Figure 180 La relation entre le type de construction et la possession de la VP



Les habitants des communes sahéliennes sont les plus équipés en voiture particulière : *Dely Ibrahim* (61,5%), *Ben Aknoun* (60%), *Hydra* (57%), *El Achour* (59,3%). Les communes périphériques au Sud ont elles aussi enregistré un taux élevé, comme *Bab Hassen* (61%), *Kbraicia* (44,2%), *Saoula* (42, 9%), contrairement aux quartiers populaires qui en comptent moins : *Oued Koriche* (24,4%), *Bourouba* (25,9%), *Baraki* (30%). La *Casbah* (19%) est la commune qui affiche le pourcentage le moins élevé, sa morphologie lui a toujours attribué le mode de déplacement plutôt pédestre.

La localisation des nouvelles zones résidentielles et individuelles entre les nouvelles rocades autoroutières (la première rocade et deuxième) nécessite la possession et l'utilisation de la voiture comme mode de déplacement privilégié.

6.3.1.6 Les paysages et les tissus urbains de la ville d'Alger

Le tissu urbain occupe une place essentielle dans les mécanismes de l'urbanisation. Il peut avoir plusieurs interprétations : structurelle, sociale et organique. L'interprétation structurelle a un effet sur la localisation dans la ville, par la trame, le tracé parcellaire, le tracé viaire, le bâtiment, la façade, la volumétrie, et la consistance (Madani 2012, p.47).

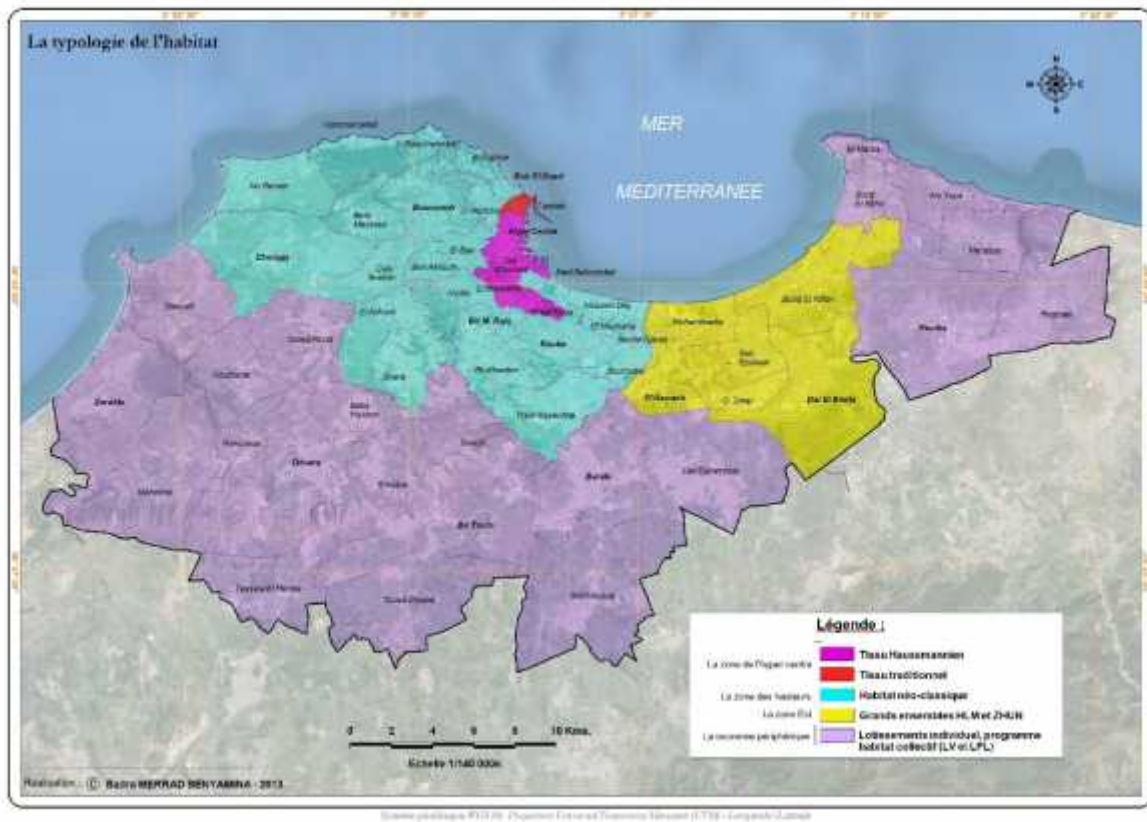
Il existe dans la ville d'Alger différents tissus d'habitats. Il ne s'agit plus de sa forme amphithéâtrale issue de sa situation géographique sur laquelle s'étagaient les différents quartiers, mais plutôt d'une individualisation qui se différencie par le style des constructions (EPAU/SIAAL 2000, p.43). D'autres modalités, des formes, des dispositions et des dimensions se présentent et s'adaptent à l'augmentation de la population, aux changements de mode de vie et à l'évolution de l'économie.

Aujourd'hui, l'imbrication des lieux de résidence et les activités, la direction préférentielle de la qualité de services de haut niveau, la proximité pour le service banal et la localisation du tourisme sont les nouveaux paramètres qui agissent sur la distinction entre les paysages urbains. En général, quatre(04) tissus urbains sont remarqués (Ait Cherkit 2000b, p.75) :

- **Le tissu traditionnel.**
- **Le tissu haussmannien.**
- **Les grands ensembles.**
- **Les lotissements individuels.**

Ces tissus sont repartis sur des entités géographiques distinctes, aussi les différentes périodes d'urbanisation qui ont succédé dans la ville d'Alger témoignent cette stratification de ces paysages urbains. A Alger, l'habitat s'est implanté dans un site contraignant, il est reparti entre les communes du *Sabel* et de la *Mitidja*. L'implantation résidentielle a toujours dicté les limites physiques de la ville. La morphologie du site nous a permis de concevoir un zonage géographique, et classer par la suite les lieux d'habitats selon leur typologie (voir figure N°181).

Figure 181 Les zones géographiques de l'implantation résidentielle



La morphologie du site a imposé une répartition géographique par zone :

- **La zone de l'hyper centre** qui s'élève entre 50m et 100m.
- **La zone des hauteurs** entre 200m et 400m.
- **La couronne Est-Ouest** jusqu'à 50m.
- **La couronne périphérique** entre 50m et 100m.

a) Le tissu résidentiel dans la zone de l'hyper centre

Cette zone regroupe l'ancienne ville et la ville coloniale. L'activité résidentielle y a toujours été remarquable. C'est un lieu d'attraction par excellence grâce à sa valeur historique, à la présence des premières infrastructures de transport (les anciennes routes nationales, le port, la gare), ainsi qu'à la présence des différentes institutions à l'échelle nationale, des activités économiques et des services de haut niveau. Cette zone centrale a un tissu urbain particulier présentant deux formes d'habitat.

- *Le tissu traditionnel*

Il est propre à la ville précoloniale d'avant 1830 où se trouve l'ancienne *Casbah*. Elle est localisée dans la partie haute et Ouest de la baie d'Alger. Ce tissu s'étalait sur environ 45ha et s'adaptait à la pente de 15% (Ait Cherkit 2000a, p.25), il est délimité par les quartiers de *Bab El Oued* et *Oued Koriche* au Nord et Alger centre au Sud, il surplombe la mer et la baie du côté Est (voir figure N°182).

Figure 182 La localisation de la Casbah d'Alger



L'ensemble volumétrique de la *Casbah* a une forme organique dont le point le plus élevé est de 100m à l'Ouest jusqu'à 11m à l'Est. Les ruelles sont étroites et hiérarchisées, la partie haute est résidentielle, alors que celle qui est basse est plutôt commerciale et publique. *La Casbah* est constituée par un ensemble d'habitations plurifamiliales et d'équipements qui s'organisent selon une structure fonctionnelle. La partie résidentielle est toujours séparée des autres activités privées et communes.

Figure 183 Vue d'ensemble sur la Casbah d'Alger



Source : internet



Source : © Auteur, 2015

L'habitat haussmannien colonial au premier plan et la *Casbah*

La volumétrie du quartier apparaît comme un ensemble de maisons avec une imbrication entre la fonction d'habitat et celle des déplacements : « *A la casbah ce ne sont ni les rues ni les maisons qui formalisent la ville : c'est plutôt le conflit entre les premières (accéder, relier, distribuer) et les secondes (occuper le terrain au profit du patio)* »(Deluz 2001, p.44).

Figure 184 Plan d'un quartier et ruelles de *la Casbah*



Photographie : © Auteur.

Les ruelles avec encorbellement en saillis s'appuyant sur des rondins permettant de gagner l'espace à l'étage.

Figure 185 Vue sur la reconversion des espaces



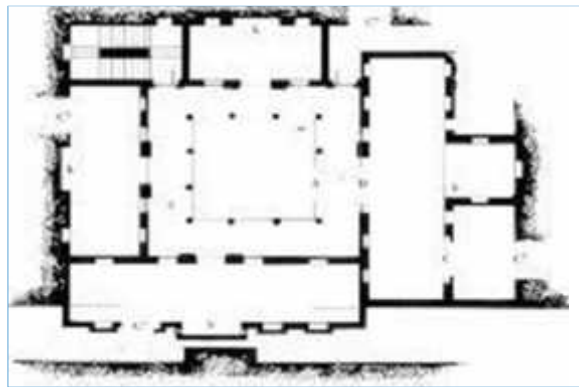
Source : internet

Photographie : © Auteur.

Les quartiers qui se trouvent dans la partie haute du côté Est, accessibles par le boulevard de *la Victoire*, connaissent aujourd'hui des modifications dans l'utilisation des espaces publics. La voiture s'introduit dans l'ancienne ville pédestre.

Le plan d'une maison⁴⁰⁹ à la *Casbah* est de type mauresque, ce qui constitue une référence culturelle et traditionnelle attirant de plus en plus des curieux. Elle s'organise autour d'un patio appelé *wast-dar*, élément de base de la composition architecturale. La forme géométrique repose sur une structure de 2 à 3 niveaux, un plan avec galeries, vestibule, patio, terrasse et arcades. Cette organisation introvertie permet une distribution rationnelle des espaces. L'éclairage, l'ensoleillement et l'aération sont des conditions essentielles pour ce type d'habitat traditionnel (voir figure N°186).

Figure 186 Plan et patio d'une maison traditionnelle



Photographie : © Auteur

Source : internet

⁴⁰⁹ On trouve trois types de maison : *El Aloui*, la maison à *Chbeck*, la maison à portique.

Les terrasses accessibles et qui étaient des espaces féminins, ont été modifiées et réaménagées selon le nouveau mode de vie. Des extensions spatiales y forment aujourd'hui des bidonvilles. L'environnement (le climat) a également contribué à la fermeture des patios.

La *Casbah* d'Alger est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1992. Aujourd'hui, l'état de ce tissu est menacé et tombe en ruine, ce qui exige la mise en place d'un ensemble d'actions de dé-densification, de réaffectation d'activités, de restauration et de préservation de cet héritage (Ait Cherkit 2000a, p.25). Lesbet.D⁴¹⁰ a écrit que « *la Casbah d'Alger, à laquelle ses habitants furent si longtemps attachés, a, ces dernières décennies, subi l'avitissement de ses espaces. Mou Vance des habitants, dysfonctionnements sociaux, surpopulation et démographie trop forte, difficulté économique et développement de mentalités d'assistés, ont peu à peu rongé la population urbaine* ».

La présence des équipements culturels et religieux (les anciens souks⁴¹¹, les mosquées, les musées, le palais du Dey...) favorise l'attraction de l'ancien centre. L'aménagement de la station musée à la *place des Martyrs*, la rénovation de la mosquée de *Ketchaoua*, la reconversion des maisons en espaces de restauration sont les premières interventions du Plan Stratégique pour la mise en valeur de ce patrimoine. La localisation de ce tissu traditionnel à proximité du port/la baie, du quartier populaire et commercial de *Bab El Oued* et du centre-ville d'Alger contribue à la promotion du tourisme urbain dans la ville d'Alger.

- ***Le tissu haussmannien***

Il est propre à la ville coloniale. Ce type de tissu se trouve beaucoup plus dans la partie Nord-Ouest de la ville, dans les quartiers centraux des communes de l'hyper centre : *Bab El Oued, Alger centre, Sidi M'hamed, Oued Koriche*.

La typologie urbaine est caractérisée par une répartition régulière des îlots de type haussmannien, constitués de maisons individuelles, d'habitats pavillonnaires et d'immeubles de 3 à 5 étages, s'organisant autour d'une trame en damier qui suit les anciennes routes, notamment les rues *d'Ishy et Michelet*. Les boulevards et les rues distribuent ce centre fonctionnel. Ce type d'habitat est associé à l'activité commerciale au rez-de-chaussée avec des commerces centraux de prestiges (voir figure N°187).

⁴¹⁰ In Deluz (2001, p.43), le livre s'intitule *La Casbah d'Alger, gestion urbaine et vide social*, édition O.P.U, Alger, 1985.

⁴¹¹ Souk *BAB Azzoun*.

Figure 187 Les quartiers haussmanniens

Figure 188 Les Immeubles *haussmanniens*

Source : internet

La hauteur des bâtiments peut arriver jusqu'à R+5 avec terrasses accessibles. La rue commerçante peut être sur des passages sous des arcades et les balcons sont des éléments d'appel (affiches publicitaires) à la réutilisation des appartements, 68% sont des copropriétés, 23% sont des mono propriétés, et seulement 7% appartiennent à l'État (PDAU 2015). Face au manque de gestion et d'entretien, le tissu haussmannien est en état de dégradation, accélérant son vieillissement.

Le développement du tertiaire supérieur qui se fait par la reconversion progressive des appartements d'immeubles en siège de bureaux, d'administrations financières (banques, compagnies d'assurances etc.), d'entreprises économiques et de services (magasins, sièges des éditions de publication⁴¹², restaurants, agences de voyage etc.), implique une imbrication des lieux de résidence avec les services de haut niveau.

⁴¹² Le cas des éditions Alternatives Urbaines de la revue Vies de Ville installée à la rue *Aban Ramadan* dans la commune d'Alger centre.

Les zones qui regroupent des immeubles pavillonnaires se trouvent généralement dans les quartiers les plus populaires d'Alger (*Bologhine, Bab El Oued, Oued Koriche*). La localisation de ce vieux tissu dense implique une forte présence de l'activité commerciale (les marchés informels, magasins de gros et détail) et une proximité pour le service banal.

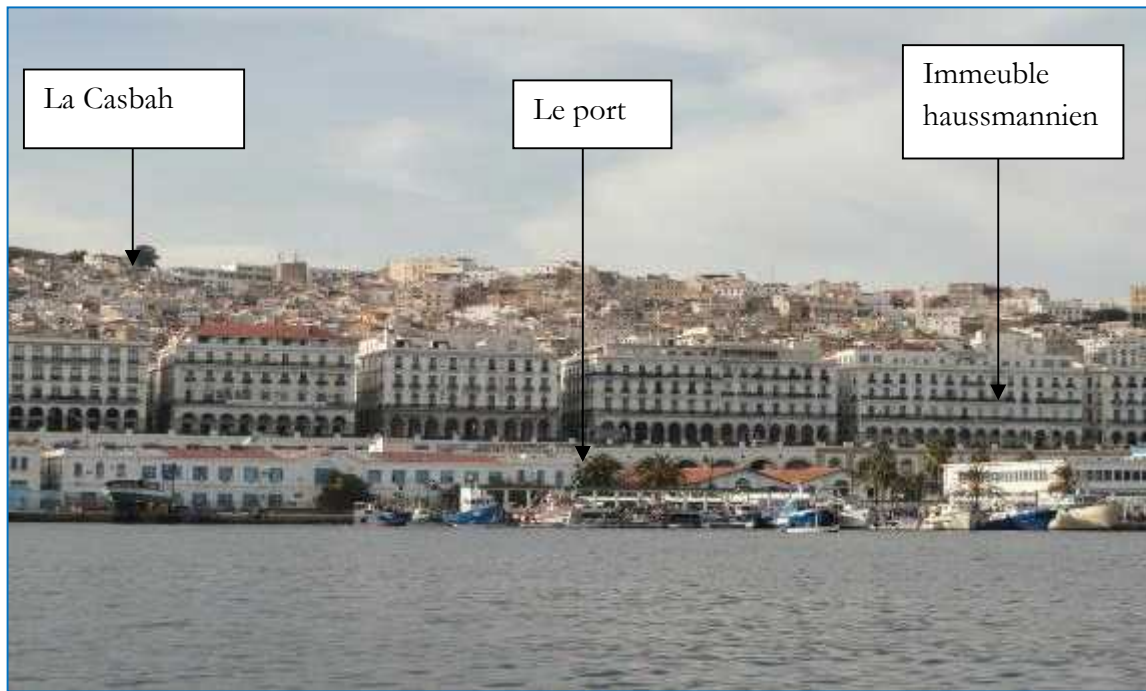
Figure 189 Immeuble pavillonnaire



Source : internet

Les îlots sont irréguliers à cause de la morphologie du site qui regroupe des bâtiments avec des hauteurs variées. Le commerce populaire est au RDC, l'habitat à l'étage, et la terrasse peut être accessible souvent reconvertie en bidonville, ou inaccessible lorsque la toiture est en tuiles. La placette publique est un espace organisateur de l'accès à l'immeuble. Une autre forme d'habitat collectif social du type HBM se situe à *Sidi M'hamed* (quartier du *Champ de Manœuvres*) et sur les hauteurs. Les îlots des HBM (R+5) sont ouverts et communiquent avec la rue commerçante par une place publique. Ils n'intègrent pas de commerce au RDC et leur reconversion vers l'usage d'activité (médecin, bureau d'huissier, d'avocat...etc.) se fait progressivement.

Figure 190 vue d'ensemble sur le tissu traditionnel et haussmannien



Photographie : © Auteur, 2015

La promotion du tourisme urbain et des services de haut niveau est un objectif du Plan Blanc dans le Plan Stratégique qui envisage la réhabilitation du centre-ville d'Alger⁴¹³.

b) La zone des hauteurs

Les hauteurs sont la partie géographique du Nord-Ouest de la ville qui regroupe les communes précentrales : *El Biar, Hydra, El Mouradia, Ben Akenoun*. Cette zone est caractérisée par des formes variées d'habitats : anciennes maisons de ville, pavillons coloniaux⁴¹⁴/semi-collectifs, anciennes cités de logements sociaux des années 50 et 80.

Les communes hautes très proches du centre-ville d'Alger ont connu le processus d'une double installation de services : La première, installée dans les maisons de ville et les pavillons coloniaux (semi-collectifs), offre une haute qualité de services (médecins spécialistes, bureaux d'avocats, laboratoires d'analyses...). La deuxième, située dans les cités sociales des années 80, accueille le tertiaire supérieur (installation des nouveaux sièges du Conseil Constitutionnel et de la Cour Suprême, hôtels, entreprises internationales, banques, magasins de luxe, centres commerciaux...). Ce tissu urbain a évolué grâce à l'implantation du nouveau résidentiel-individuel et de l'ancien

⁴¹³ 16 000 vieilles bâtisses et plus de 22 000 logements ont été rénovés depuis 2014.

⁴¹⁴ Des immeubles en copropriété.

collectif, combinés avec le tertiaire supérieur. La courte distance, le glissement et la prolongation naturelle de la vocation du centre ville d'Alger sur les zones immédiates des hauteurs, favorisent la localisation d'un niveau supérieur de services. Le cas des quartiers *Sidi Yabia et Saïd Hamdine* (à *Hydra*) et le Boulevard 11 Décembre (à *Ben Aknoun*).

Les ensembles d'habitations sociales de *Pouillon* situés sur les hauteurs à *El Madania* et l'habitat HBM de *Kouba* (les cités des *Annassers*) ont connu l'implantation des grandes zones de bidonvilles de la ville d'Alger. Après leurs éradications, le pôle de commandement a été renforcé avec l'implantation des sièges de la fonction régaliennne, comme le cas du Ministère des Affaires Etrangères qui se trouve à côté du Palais de la Culture.

c) La couronne Est-Ouest

A l'Ouest, les communes du *Sabel*: *Bouzaréah, Birhadem, Bir Mourad Rais, Dely Ibrahim, Chéraga, Draria, El Achour* sont caractérisées par la prédominance d'un tissu urbain formé de lotissements. Le morcellement et la viabilisation des terrains communaux ont fait paraître deux typologies d'habitats résidentiels :

- L'habitat résidentiel qui a émergé à partir des anciens centres secondaires et villages de colonisation. Les anciennes maisons de maître subissent au fur et à mesure des actions de réhabilitation et de densification, devenant alors de nouvelles constructions sur plusieurs étages, associées aux commerces. Cette imbrication de l'activité résidentielle et commerciale a impliqué l'émergence de ces centralités secondaires autonomes.
- La création de nouvelles zones résidentielles légales et illégales formées de différents types de lotissements : les lotissements individuels ou/ et collectifs (qui peuvent être issus de la promotion privée) forment des résidences fermées. L'appropriation et l'organisation spatiale se traduit par l'auto-enfermement résidentiel, reposant sur un intérêt commun de sécurisation et de repli sur soi communautaire (Benazzouz-Belhai and Djelal 2018). Les lotissements résidentiels individuels ou/ et collectifs ouverts peuvent intégrer les activités commerciales dans le même espace.

En effet, ces communes du *Sabel* sont accessibles depuis le centre-ville par la rocade Sud, ce qui a favorisé la tertiarisation progressive de leurs espaces.

Figure 191 Maison de maître reconvertie à usage commercial



Baba Hassen, Photographie : © Auteur, 2018.

Localisation centralisée autour d'une place, hauteur basse et limitée, bâtisses rénovées, commerces de proximité.

Figure 192 Quartier résidentiel



Dely Ibrahim, Photographie : © Auteur, 2018.

Ces constructions récentes⁴¹⁵ sont caractérisées par l'absence de commerce et une tendance d'extraversion des espaces intermédiaires par rapport à l'espace public. Les signes d'urbanité ont

⁴¹⁵ En se référant aux analyses des travaux de Safar-Zitoun (2009) et Oulmane-Bendani (2014).

changé et se caractérisent par l'ouverture incomplète⁴¹⁶ avec personnalisation de l'architecture, en utilisant des matériaux modernes et diversifiés, on y trouve plusieurs garages (plus d'une voitures).

Ces lotissements qui appartiennent à une coopérative immobilière, un héritage familial ou un bien privé, sont situés en pente, dans une impasse, ou bien ils longent une ruelle étroite. L'absence de commerces est liée au niveau social des habitants.

Figure 193 Maison individuelle et plurifamiliale à usage commercial



Draria

Dely Ibrahim

Les constructions longent une route structurante de la commune. Le commerce du RDC peut être spécialisé et d'un certain standing, appartenant au propriétaire ou en location, avec hauteur différente et importante, voirie calibrée en fonction de l'accessibilité de la voiture et du réaménagement de l'espace public et des accès.

Quant à l'Est, suivant l'axe *Centre-ville – El Harrach-Dar El Beida*, le tissu urbain est très dense, caractérisé par une typologie d'habitats collectifs sociaux qui se sont développés grâce à la localisation de la zone industrielle. Plusieurs types de ces grands ensembles se trouvent dans cette couronne de la ville :

- L'habitat fonctionnaliste HLM.
- Les ZHUN.
- Les nouveaux programmes de logements collectifs (LV, LPL, LSP).

⁴¹⁶ Murailles hautes, barreaux sur les ouvertures, portes blindées, caméras, dépendant de la richesse du groupe social, pour assurer la sécurité par rapport au milieu urbain. Les balcons ne sont utilisés que pour l'aération de la literie et occasionnellement pour les plus curieux (regarder les cortèges de mariage).

- ***L'habitat fonctionnaliste HLM***

Ces cités de recasement se trouvent à l'entrée Est de l'agglomération algéroise à *El Harrach, Bourouba, Bachdjarah, Magharia...*). Leurs fonctionnements se combinent avec les services bancaux (commerces et services de proximité), non intégrés initialement.

Figure 194 Les HLM



Les Dunes (El Harrach)

- ***Les ZHUN***

La localisation périphérique de ces zones d'habitats collectifs a été très vite réintégrée dans un tissu urbain dense qui s'est renforcé avec l'émergence des centralités Est (*Bab Ezzouar, Mohammadia, Dar El Beida, Oued Smar*). Ce tissu urbain résidentiel est localisé aujourd'hui dans l'axe du développement des pôles tertiaires supérieurs avec une haute qualité de services (le pôle d'affaires de *Bab Ezzouar*, la SAFEX, l'aéroport, City Center, grande mosquée, centres commerciaux...)

Figure 195 Les ZHUN



Cités à *Bab Ezzouar*

- *Les nouveaux programmes de logements collectifs*

Le type AADL est un nouveau type d'habitat social qui se trouve dominant dans la première couronne Est-Ouest de l'agglomération algéroise. Ce type de tissu résidentiel a aussi été marqué par la tertiarisation de haut niveau, cas des cités AADL de *Dely Ibrahim, El Achour, Chéraga, Ouled Fayet, Mohammadia* et *Bab Ezzeouar*. Cette imbrication entre les logements collectifs sociaux récents et les activités de services de haute qualité est favorisée par la liaison des axes structurants de l'agglomération au centre d'Alger, la RN°05 et la rocade Sud.

Figure 196 Les cités AADL



Ouled Fayet (Photographie : © Auteur,2015).

Bab Hassen

- *La couronne périphérique*

Les communes périurbaines, essentiellement de la deuxième couronne, sont caractérisées par le développement des tissus suivants : les lotissements résidentiels individuels et la nouvelle ville de *Sidi Abdellab*.

Les lotissements de cette couronne périphérique sont de plus en plus diffus (Oulmane-Bendani 2014, p.209). Les opérations spéculatives sur des terres agricoles (Ait Cherkit 2000b, p.76) ont donné un morcellement foncier incohérent dont les constructions sont non conformes au permis de construire. L'appropriation de l'espace public, la viabilisation défectueuse de la voirie, le sous équipement et l'implantation d'activités polluantes (Oulmane-Bendani 2014, p.213) caractérisent ces quartiers ruraux. Le découpage des lotissements est irrégulier et peut être dense et fragmenté à la fois, avec une surface variante entre 150 et 400m² et l'espace réservé à la route n'est pas

conservé. Le paysage périurbain est défini par la juxtaposition des lotissements et des cités collectives.

Figure 197 Les cités collectives et les lotissements périurbains



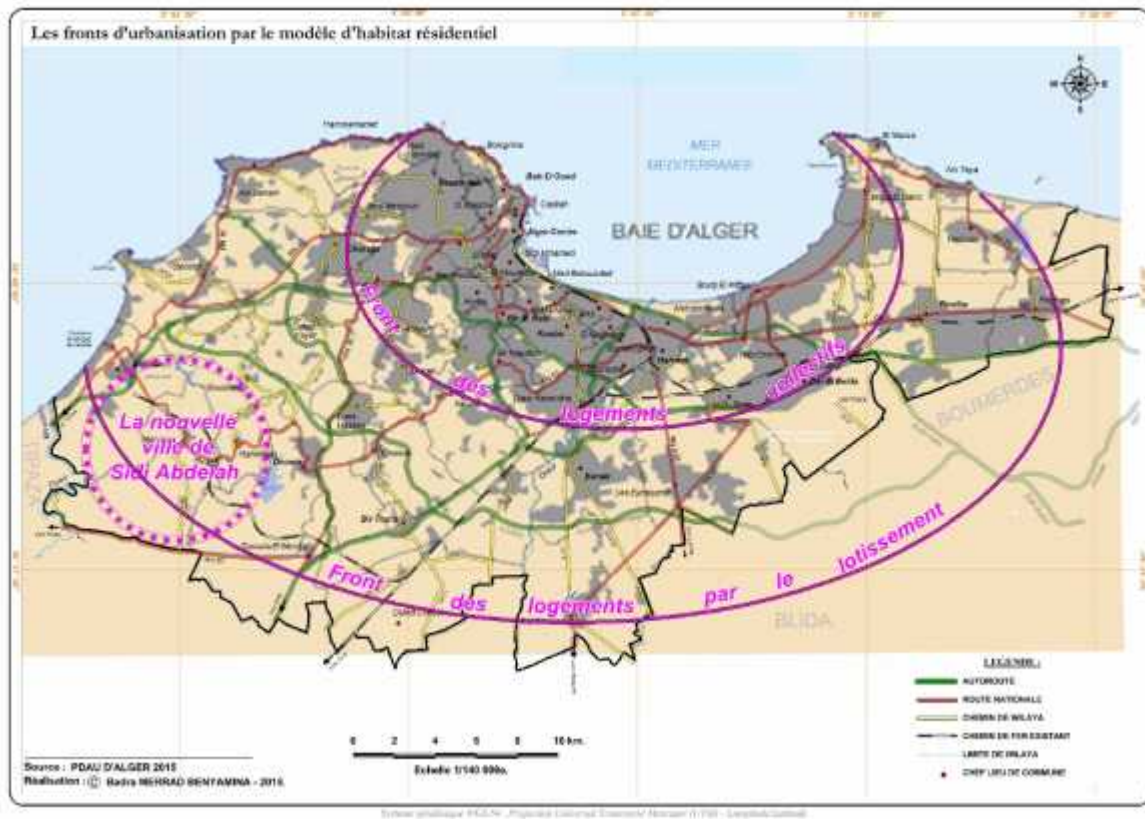
Figure 198 La nouvelle ville de *Sidi Abdellah*



La localisation est liée à la desserte surtout par les autoroutes, le modèle du zoning avec absence d'intégration d'équipements publics, de commerces de proximité. Les bâtiments ont une hauteur de R+16 (4 logements par étage). Cette localisation implique une spécialisation fonctionnelle résidentielle.

Ces nouveaux lieux de résidence constituent des fronts d'urbanisation différents dans l'agglomération d'Alger (voir figure N°199).

Figure 199 Les fronts d'urbanisation par les lieux de résidence

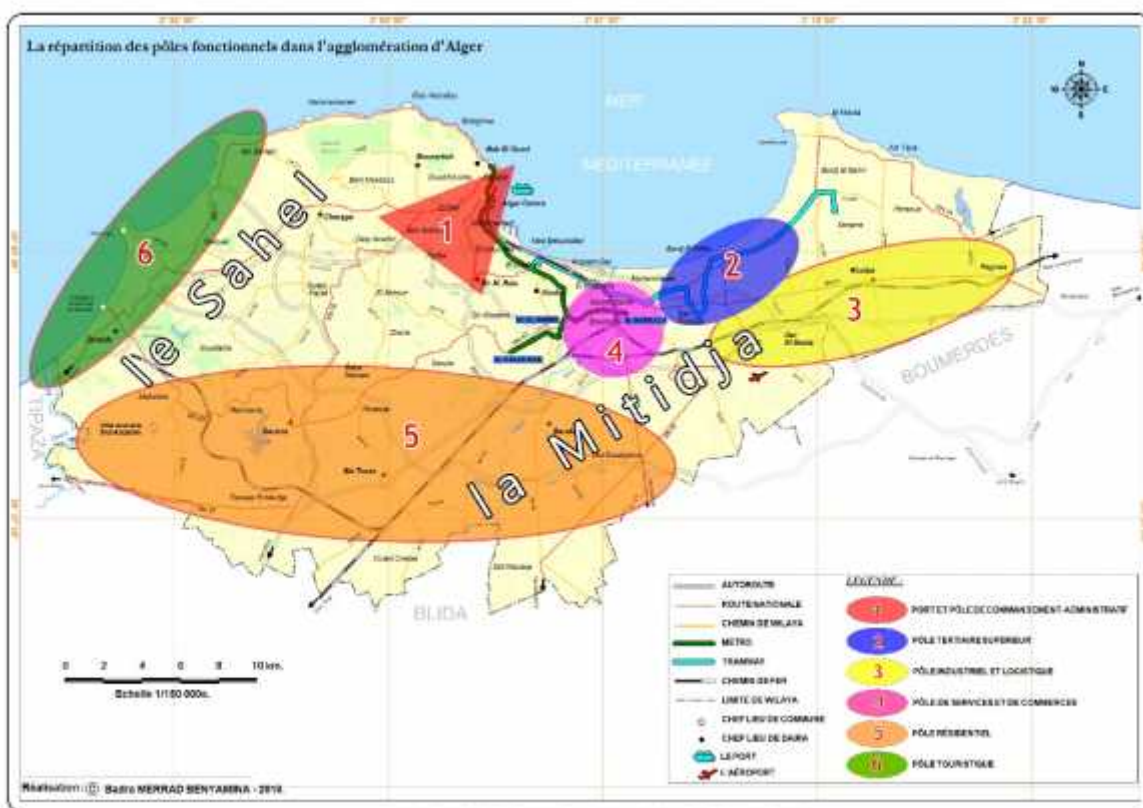


Le centre et les hauteurs de la ville sont des zones agglomérées composées par une diversité et une consolidation du paysage urbain. La couronne Est-Ouest forme un front d'urbanisation par le logement collectif, alors que la deuxième couronne caractérisée par l'implantation de lotissements, est peu à peu rattrapée par l'urbanisation du logement collectif social ainsi que le tissu de la nouvelle ville de *Sidi Abdellah*. La *Mitidja* périphérique devient un espace périurbain confronté à une situation intermédiaire, entre l'urbain et le rural. La multiplication des voies rapides et l'aménagement des autoroutes durant ces dernières années, ont favorisé la dissémination de cette nouvelle extension qui se trouve ceinturée par les deux rocade, ces dernières faisant liaison avec l'autoroute Est-Ouest.

Conclusion

Dans l'agglomération d'Alger, la morphologie du site est marquée par cette dissymétrie spatiale qui a imposé une différence géographique, dictant la répartition des hommes et des activités entre l'Est et l'Ouest. Les principales fonctions urbaines administrées sont réparties géographiquement, sous forme de différents pôles spécialisés, et certaines, qui sont similaires et complémentaires participent au fonctionnement de plusieurs pôles (voir figure N°200).

Figure 200 La répartition des pôles fonctionnels dans l'agglomération d'Alger



Les pôles fonctionnels s'organisent géographiquement comme suit :

- **La baie Ouest et le Sahel** : regroupent les fonctions régaliennes, les pôles de commandement-administratifs et le port.
- **La baie Est** : est liée aux fonctions du tertiaire supérieur.
- **La Mitidja Est** : organise les pôles industriel et logistique (les ports secs et l'aéroport).
- **La Mitidja centre** : concentre les pôles de services et de commerces.
- **Le littoral Ouest** : est dédié à la fonction touristique de la ville.

- **La Mitidja Sud** : est une bande à fonction essentiellement résidentielle.

Sur le plan fonctionnel, la répartition des activités a focalisé une partie du tissu urbain de l'agglomération d'Alger à fonctions démographiques dominantes (Hedjiedj, 2003, p.18). Une opposition entre le centre d'Alger multifonctionnel à rayonnement national et le reste de la ville est remarquée. L'émergence de nouvelles centralités a modifié la relation centre-périphérie, elles s'organisent alors comme une série de centres secondaires et petits centres indépendants, localisés en première couronne et en périphérie (Abdoun 2010, p.16) (voir figure N°201).

Figure 201 La répartition des principales fonctions urbaines



Chapitre 5. La localisation des zones d'activités informelles

Introduction

L'Algérie connaît un fort développement du secteur informel, produit de la bureaucratie, et qui représenterait actuellement selon la Banque Mondiale et certaines estimations (Adair, Bellache, 2012) environ 40% de l'emploi non agricole ou du PIB. Les secteurs de l'artisanat et du commerce sont les plus concernés. La vente de fruits et légumes serait effectuée ainsi pour 60 à 80% du chiffre d'affaires total. Bien que les Pouvoirs Publics annoncent régulièrement vouloir éradiquer ce commerce informel et détruire les lieux où il s'effectue, il s'agit la plupart du temps, lorsque l'objectif est atteint, d'une régularisation dans des conditions de contrôle et de fiscalité⁴¹⁷ peu contraignantes. Ce commerce informel s'inscrit à la fois dans la tradition (les *souks*) et dans les orientations les plus récentes du développement économique du pays. Il accompagne un système de constructions et de lotissement, d'occupation de l'espace, largement non contrôlé ou bien mal par les autorités responsables. Cette économie souterraine, d'ampleur nationale, s'installe là où l'Etat ne l'attend pas, dans des territoires qui lui échappent et qu'il ne sait pas gérer (Choplin and Pliez 2018, p.21).

Si ce phénomène touche toute l'Algérie, il est particulièrement présent dans les grandes villes et notamment dans la capitale, Alger. Ce commerce s'effectue non de manière dérobée, « au noir », mais de façon parfaitement visible, occupant des places et lieux de marchés plus ou moins permanents, fréquentés par la plus grande partie de la population. La gêne à la circulation provoquée par l'occupation illégale du domaine public en est une des conséquences des plus manifestes et, peut-être, la plus préoccupante pour les pouvoirs publics.

La localisation des marchés informels, spontanée, sans planification apparente, pose des questionnements liés à l'échec parallèle des centres commerciaux de type occidental ou européen. Ils constituent une nouvelle forme d'organisation et de transformation (Choplin and Pliez 2018, p.17) de l'espace urbain de l'agglomération d'Alger.

⁴¹⁷ Même si les commerçants sont inscrits au registre du commerce, lorsqu'ils le sont, les déclarations au forfait ou même l'absence de comptabilité permettent toutes les fraudes possibles. Le faible développement des services bancaires et le trafic de devises renforcent cette possibilité.

5.1 Les marchés à Alger

« Les crises économiques ont souvent constitué le terreau de nouvelles inventions, de bifurcations, de paris gagnants, tout autant qu'une période de souffrance pour les plus vulnérables » (Choplin and Pliez 2018, p.108).

A Alger, le développement des marchés d'aujourd'hui est un processus de modernité des *souks* de l'ancienne ville, la "Casbah". Un mouvement de développement en dehors des remparts s'est poursuivi avec l'étalement urbain, et le territoire d'Alger s'est couvert d'un nombre important de marchés informels spontanés, tolérés par nécessité par la puissance publique. La logique du *souk* central, aux rues adonnées à un type de produits, s'est étendue à l'ensemble de l'agglomération algéroise, *à priori* sans rationalité urbanistique.

Les grands centres de commerce informel sont situés dans des zones bien précises. Ces « *Non lieux* » et « *Hyper lieux* » se distinguent par leur capacité à catalyser le plus haut niveau de mobilité (Choplin and Pliez 2018, p.17). Leur développement est lié aux infrastructures de transport et aux axes de communications. L'interaction entre la mobilité et le commerce informel se fait dans un contexte qui a pu être défini comme un urbanisme de contact, c'est à dire qu'ils apparaissent dans un territoire continu de communications physiques (Agier, 1999). Les marchés informels révèlent une relation qui se réalise entre une pratique commerciale et une urbanisation. « La ville relationnelle », produit des interactions à la fois spontanées et structurées les unes avec les autres, selon les lieux et les activités. En suivant les analyses de M. Agier, (Agier, 1999) , les marchés algériens s'organiseraient en un contexte qu'il appelle "situation rituelle " qui met en jeu des relations principales entre un individu, un espace et une société.

5.2 Le développement du commerce informel

Le développement de l'informel commercial résulte, après 1980, de deux phénomènes qui ne sont pas sans lien. La crise économique qui marque la fin des années 1970 conduit l'Etat à modifier sa stratégie économique et à abandonner la politique d'industrialisation forcée. Le développement est désormais dépendant de l'exportation d'hydrocarbures et de l'importation, en parallèle, de biens de consommation, provoquant l'effondrement du secteur industriel peu performant et non

compétitif. Les hydrocarbures, pétrole et gaz, représentent 98 % des exportations, ou bien 70 % des recettes de l'Etat. L'essentiel des biens de consommation, alimentaires ou non, est importé. Cette politique va rapidement trouver ses limites avec le contre choc pétrolier de 1986 et la baisse du prix du pétrole, entraînant la chute des recettes de l'Etat. L'Algérie est alors soumise aux financiers internationaux qui imposent des politiques d'ajustement structurel, réduisant l'activité des administrations et des services publics et les aides aux entreprises. Un chômage massif se développe, les entreprises ferment.

Il en a résulté au fil du temps l'émergence des bidonvilles accompagnés d'un commerce d'urgence et de proximité. Une pratique commerciale informelle portant le nom de « *Trabendo* »⁴¹⁸. Le terme qui signifie « contrebande » traduit une activité d'achat et de vente de produits divers (habillement, alimentation, électroménager...). Mais le développement de ce commerce était limité par la pénurie de produits disponibles et le contrôle de l'Etat sur les importations, volontairement réduites.

En marge de l'économie officielle, le « *Trabendo* à la valise » principalement aux mains de jeunes qui se rendaient régulièrement à l'étranger, consistant en l'importation des produits divers de détail pour les revendre en Algérie. Il est à l'origine effectué par les émigrés qui importaient toutes sortes de produits : parfums, vêtements, produits électroniques... revendus par les familles dans les rues. Il est devenu peu à peu plus général et englobe la majorité des transactions commerciales informelles, qui ont lieu aussi bien à petite échelle qu'à grande échelle. Cette période a installé cette forme de marché noir appelé à se développer avec les relations internationales et que A. Tarrius a appelé la « mondialisation par le bas »⁴¹⁹.

La conséquence, sur le niveau de vie et sur l'emploi, notamment des jeunes, est dramatique. Il s'ensuit un fort mécontentement de la population, instrumentalisé par des mouvements islamistes radicaux, ce qui conduit ces derniers aux portes du pouvoir de manière démocratique au début des années 90. La réaction de l'Etat et des Forces Armées est massive, interrompant le processus électoral.

Il s'ensuit une période de troubles, les mouvements islamistes se transformant en groupes terroristes, c'est la décennie noire (1990-2000) se traduisant à la fois par une situation économique catastrophique et par des violences graves subies par les élites intellectuelles d'une part, et population rurale d'autre part. Cette dernière afflue alors massivement vers les centres

D'après (Choplin and Pliez 2018, p.17) : contraction argotique du mot espagnole *contradando*.

⁴¹⁹ A. Tarrius, *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 2002.

urbains plus sécurisés, et cet exode massif ne trouve pas de réponse auprès de l'Etat, incapable financièrement de construire les équipements et les logements nécessaires pour l'accueillir.

L'Etat subit cet afflux de population. D'une part, se développe alors un habitat illicite de fait : auto-construction et appropriation de l'espace public créent des formes urbaines spontanées et anarchiques que l'Etat ne peut contrôler, tout au plus peut-il libéraliser l'accès au marché foncier, pour l'ensemble de la population, ce qui a encouragé la spéculation et le détournement des terres agricoles et leur urbanisation. Ainsi, des lotissements se sont développés, souvent illégalement, sur les terres riches de la *Mitidja* dont les transactions foncières se pratiquaient sous seing privé et sans autorisation (N. Semmoud, 2003). La construction illicite ne se limite pas aux seuls bidonvilles, mais gagne l'ensemble de l'habitat.

D'autre part, l'activité commerciale informelle s'est insérée dans les choix architecturaux, autorisés ou non par l'Etat. Les habitants occupent les niveaux élevés des villas et immeubles, souvent encore en construction, en ouvrant le rez-de-chaussée à l'activité commerciale, le long des rues. A cause de ce type d'urbanisation et à cause de ces pratiques foncières urbanistiques des années 80, on observe une forte marchandisation de l'espace algérois et le gonflement du nombre de commerces dans les lotissements (B. Semmoud, 2009).

Les choix résidentiels intègrent ainsi fréquemment une dimension économique. La dynamique urbaine résulte de plus en plus d'une convergence de stratégies résidentielles et de stratégies économiques (B. Semmoud 2009). Dans ces constructions en dur, le plus souvent illégales, mais tolérées et durables, vont s'exercer des pratiques commerciales informelles. Avec l'or gris « sac du ciment », avec la pérennité de ce matériau de construction on s'inscrit déjà dans le long terme par une urbanisation commerciale informelle (Choplin and Pliez 2018, p.82). Contrairement à l'ancien informel de misère, celui des « bidonvilles » avec leur commerce d'accompagnement, limités et cantonnés dans les périphéries urbaines, le nouvel informel, celui "des marchés informels commerciaux centraux", va devenir une partie intégrante de la ville, et va contribuer à la fabriquer. Le mouvement est toutefois contenu par la pénurie générale de biens et la fermeture des frontières.

La situation va se modifier radicalement après 2000, mais en prolongeant ces phénomènes antérieurs. D'une part, l'Etat réussit à éradiquer en grande partie le terrorisme islamique cantonné désormais dans quelques zones isolées, et d'autre part, le retour du marché pétrolier permet de

modifier le contexte économique. L'Etat nouvellement enrichi peut reprendre une planification urbaine, développant de grands équipements de transport et une construction accélérée de logements. Ses revenus augmentant, il peut redistribuer à la population, directement ou sous forme de services publics, une partie de la manne pétrolière. Mais surtout, le modèle économique mis en place dans les années 80 va pouvoir exiger : pétrole contre biens de consommation et d'équipement importés. Comme l'emploi industriel reste atone, la population va massivement investir dans des activités commerciales et services, licites ou non, reconnus ou informels. La croissance du pouvoir d'achat et l'importation de biens sont alors les piliers d'une économie de bazar qui va mobiliser une partie importante de la population algéroise dans des activités peu ou pas déclarées. L'Etat, largement bureaucraté et inefficace, tire ses revenus non de la fiscalité générale, mais essentiellement de la seule fiscalité pétrolière, et le monopole garanti à certains dirigeants sur le commerce extérieur libéralisé ne l'incite pas à développer un lourd appareil de contrôle des revenus liés aux activités commerciales.

Le commerce largement informel ou peu contrôlé est ainsi fortement structuré sur l'activité d'importation⁴²⁰ et le commerce de gros, mise à part la production vivrière locale. Ainsi, tout commence aux ports, en particulier celui d'Alger, la production intérieure étant faible et les importations pouvant fournir les biens nécessaires. Ensuite, se développent toute une organisation territoriale qui fait apparaître un commerce de proximité lié à l'habitat lui-même, mais aussi de grandes zones commerciales informelles auxquelles l'Etat tente de substituer sans grand succès des complexes commerciaux sur le modèle européen. L'économie de bazar généralisée, souvent caractéristique des pays rentiers, reste fortement tributaire d'activités illicites, informelles ou mal contrôlées.

Choplin and Pliez (2018, p.22) précisent dans leurs travaux de recherche que les commerçants de l'informel voient les populations pauvres comme un marché à conquérir. Les espaces pauvres et peuplés de pauvres deviennent des espaces d'enrichissement qui aident les démunis en offrant les plus bas prix. L'Etat facilite l'entrée au marché de l'économie à tous ceux qui habitent et travaillent dans l'informalité.

⁴²⁰ Selon Choplin and Pliez (2018, p.53), 34 000 entreprises privées d'import-export ont été créées sur l'ensemble du pays, 10% des importateurs sont concentrés à l'Est dans la ville commerciale d'*El Eulma*.

5.3 Le port d'Alger et l'acheminement de la marchandise

C'est entre les années 1980 et surtout 1990 que le développement des infrastructures portuaires a été renforcé, en particulier un terminal à containers dont la fonction contemporaine n'est plus dominée que par les activités importatrices. L'approvisionnement vient tout d'abord de l'Europe, mais aussi de plus en plus de Chine. Les liens avec les autres pays arabes sont importants : Syrie, Egypte, Moyen-Orient⁴²¹ en général. D'après Choplin and Pliez (2018, p.29 et p.54), ces grands comptoirs d'approvisionnement sont devenus des métropoles incontournables et des centralités du commerce international fréquentées par des élites, importateurs et grossistes Algérois. A titre d'exemple, en 1995, les importateurs⁴²² de *Dubai* étaient une dizaine à approvisionner des grossistes, lesquels écoulaient les marchandises auprès de leurs réseaux de semi-grossistes, alimentant ainsi le marché national.

Les services portuaires restent pour l'essentiel confinés dans l'ancienne cité coloniale. Cependant, l'espace portuaire étant limité, plusieurs « ports secs » ont été créés dans l'arrière-pays, à proximité de *El Harrach*, comme lieu de stockage des containers avant la distribution de leurs marchandises vers les zones de commerce de gros. Les communes de *Rouiba* et *Reghaia* en concentrent une grande partie, le long de la *RN05*. Elles bénéficient aussi des liaisons ferroviaires et de la proximité de l'aéroport. Deux ports secs seulement sont situés à l'Ouest (*Chéraga, RN 41*) et au Sud-Ouest (*RN 08*).

En principe, les flux de marchandises arrivant par containers sont contrôlables par les autorités légales, en particulier les services des douanes. Toutefois, on peut estimer qu'une partie des importations échappe à tout contrôle, ou prend des chemins détournés pour emprunter ceux du commerce informel. Tout un commerce extérieur plus diffus existe aussi, porté par un mouvement moins concentré, plus individuel, occasionnel ou plus organisé. Il peut rejoindre directement les sites du commerce de gros.

5.5.1 Le commerce de Gros

Les lieux privilégiés du commerce de gros sont localisés dans l'Est de l'agglomération : *El Hamiz, Essemar, Sorecal, D15, SNTP et Dubai*. L'approvisionnement se fait essentiellement par camions

⁴²¹ « *Tut Shipping* » est la première ligne directe de containers créée entre *Dubai et Alger* (Choplin and Pliez 2018, p.54).

⁴²² Leurs bénéfices atteignent de 200 à 300% sur un container.

par autoroute et route, mais aussi par voie ferrée. L'accessibilité des sites est donc un facteur important de leur développement. Ils sont pour la plupart très liés aux marchés informels de détail qui se développent le plus souvent dans leur contiguïté.

Avec le commerce de gros s'affirme le caractère informel de l'activité commerciale. Ce caractère porte à la fois sur les flux de marchandises qui échappent à un contrôle administratif efficace et sur la localisation des marchés. Celle-ci ne relève pas de décisions administratives fondées sur un plan d'urbanisme et une politique urbaine volontariste. Bien au contraire, ces localisations apparaissent spontanées, résultant de décisions individuelles et collectives d'acteurs économiques eux-mêmes, ainsi que d'une logique de marché. La pratique et le fonctionnement même des marchés concurrentiels ont fait apparaître ces localisations : les contraintes d'accessibilité jouent fortement, en amont et en aval. Mais de fortes spécialisations se manifestent, d'une part dans l'activité de ces zones informelles, et d'autre part, les aires de chalandise varient avec leurs localisations. Ils sont donc en très étroite relation avec les marchés de détail, eux-aussi informels (voir figure N°202).

Figure 202 La localisation du commerce de gros



5.4 Le développement des centralités informelles

La croissance de la population algéroise qui est passée de deux millions et demi en 1998 à trois millions en 2008, ainsi que le contexte qu'a connu l'économie algérienne ont encouragé le développement du secteur commercial informel. L'économie de bazar s'est créée dans des centres urbains et dans des nouveaux nœuds spatiaux (Côte, 2011). Les marchés informels algérois constituent des lieux d'emploi grâce à leur qualité de créativité, leur dynamisme et leur flexibilité. C'est aussi un outil d'adaptation aux politiques d'ajustement structurel (Lautier, 1994). L'informel échappe à la réglementation et aux statistiques officielles (Chabou 2005a), mais en réalité, les réseaux illicites ou illégaux sont connectés avec les intermédiaires privilégiés de l'activité plus ou moins légale d'import-export (B. Semmoud, 2009).

Ces marchés ont tout d'abord alimenté des quartiers, puis progressivement, certains ont haussé leurs niveaux de chalandise⁴²³, desservant ainsi toute l'agglomération algéroise. Ils entrent dans certains cas en concurrence avec le commerce de centre-ville (Côte, 2011). Ils sont devenus le cœur actif de la ville, attirant toutes les classes sociales mais surtout les plus populaires.

Le commerce informel, généralisé à toutes les échelles, présente plusieurs formes : La rue est le premier niveau avec la vente à la sauvette, puis les rez-de-chaussée des immeubles avec des boutiques, et parfois de simples garages ouverts. Il s'agit là d'un commerce de proximité offrant une diversité de produits avec des successions diversifiées de boutiques : habillement et chaussures, téléphonie, entretien de la maison et équipements ménagers, artisanat, auxquelles côtoient parfois les boulangeries, les cafés et les magasins alimentaires. Des marchés réguliers en plein air, installés sur plusieurs rues animent les petits quartiers centraux. L'essentiel des ventes de fruits et légumes, boucheries, poissonneries, assurent une chalandise journalière, dont profitent de multiples vendeurs de produits divers, vêtements, quincaillerie...etc. Ce commerce ambulancier est une activité informelle exclusivement masculine (Meissonnier, 2010). Il spécialise les rues dans des activités commerciales spécifiques. L'approvisionnement est souvent saisonnier (rentrée scolaire par exemple), ou dépend d'arrivages de produits importés.

⁴²³ La zone de chalandise d'un établissement commercial est sa zone géographique d'influence, d'où provient la majorité de la clientèle, ou une zone dans laquelle se recrutent les clients d'un commerce, d'un centre commercial ou des commerces et des services d'une ville (Pumain, 2015).

A un autre niveau, plus près de la ruralité, des camionnettes livrent les produits provenant de l'activité agricole locale le long des routes d'accès aux centres urbains, à des clients en voiture bloquant parfois la circulation en s'approvisionnant.

Les prix pratiqués par ce commerce informel sont trop compétitifs et empêchent le développement d'un commerce organisé et structuré en localisation permanente et relevant du secteur formel, de type superette ou plus grandes enseignes. Ainsi, ils rendent difficiles le développement des grands ensembles commerciaux et des zones commerciales

En conséquence, depuis les années 2000, la politique des grandes zones commerciales formelles a échoué dans la capitale algéroise. C'est le cas des deux projets « *Carrefour* » à l'Est et de « *El Kodes* » à l'Ouest d'Alger. Outre les difficultés d'accessibilité et un coût du foncier élevé, les prix pratiqués ne pouvaient pas satisfaire une clientèle populaire. Les deux enquêtes sur terrain ont pu confirmer une absence de clientèle fidélisée⁴²⁴.

En revanche, de grands centres commerciaux informels se sont généralisés depuis l'ouverture de l'économie et l'arrivée massive de produits importés. Leurs aires de chalandise se sont étendues à l'ensemble de l'agglomération à partir d'une occupation initiale illégale de l'espace public. Le modèle de développement qu'ils ont suivi présente des caractéristiques intéressantes.

5.5 Les grands centres commerciaux informels

A Alger, les grands marchés formels où les centres commerciaux se sont développés sur des espaces que l'urbanisme et les politiques foncières n'avaient pas intégrés dans des programmes d'urbanisation (PDAU⁴²⁵). Ils vont être ouverts sur des constructions spontanées et en lotissements privés. Les grands centres commerciaux informels se sont développés à partir d'une existence préalable comme centre local, développé à l'échelle d'un quartier. Mais seuls certains ont pu se transformer pour atteindre une taille importante.

L'agglomération algéroise présente différents modèles de marchés informels qui se distinguent par leurs localisations géographiques sur un espace fortement marqué par des contraintes morphologiques : le site offre, en effet, comme on l'a déjà souligné, des conditions d'accessibilité

⁴²⁴ Revoir chapitre localisation des zones administrées.

⁴²⁵ Plan d'architecture et d'urbanisme.

très différentes, notamment entre l'Est et l'Ouest. Le relief de la ville d'Alger a modelé la forme urbaine et a fortement influé la localisation des fonctions urbaines, entre le port et l'ancienne ville coloniale, les zones d'habitat privilégiées, les lieux concentrant les fonctions régaliennes sur les hauteurs, et les activités industrielles et commerciales à l'Est. C'est aussi en direction de l'Est puis du Sud-Ouest que l'étalement urbain s'est développé, contournant l'éperon rocheux.

On peut distinguer deux formes d'apparition de ces marchés : les marchés punctiformes et aréolaires de l'Ouest et les marchés linéaires ou nodaux de l'Est. Les premiers, d'accessibilité plus réduite, ont une aire de chalandise plus locale. Les seconds, très dépendants des axes de circulation sont situés le long des routes ou sur des nœuds de communication et leur influence s'étend à l'ensemble de l'agglomération. Les routes sont en effet une ossature et des espaces dynamiques d'assemblage et de réassemblage de ces lieux informels, elles constituent la chaîne de valeur, depuis l'approvisionnement jusqu'à la consommation (Choplin and Pliez 2018, p.18).

5.5.1 Les marchés linéaires de l'Est

Les marchés informels de l'Est s'organisent selon une forme linéaire ou nodale. Ces marchés se développent en marge d'une périphérie urbaine devenue une centralité secondaire (Choplin and Pliez 2018, p.18), avec une densité et une urbanité (Levy et Lussault, 2013)⁴²⁶, en investissant une rue ou une route principale, parfois plusieurs, formant un carrefour routier.

Les marchés linéaires dans la zone Est de la ville d'Alger sont des grands centres commerciaux informels avec une localisation fixe et centrale. Ils sont composés d'une succession de commerces et de magasins privés et intermédiaires (Monnet, 2006) qui s'organisent le long d'une route ou d'un axe de communication important. Ces marchés informels se développent en relation avec des modes de transport privés ou collectifs. L'accessibilité en voiture particulière ou en bus est un critère de sélection à partir duquel un centre local va prendre une dimension importante

Ces marchés utilisent les rez-de-chaussée des immeubles qui longent l'axe routier comme bâti pour les différents commerces. Chacun de ces marchés est fortement spécialisé dans un type de produits, même si l'approvisionnement effectif peut fluctuer dans le temps et modifier l'offre.

⁴²⁶ Le livre s'intitule « *le Dictionnaire de la géographie, de l'espace et des sociétés* », Paris, Berlin (2^e éd.), 2013, in Choplin and Pliez (2018, p.30).

Trois grands axes routiers et de communication (Safar Zitoun et Talamali, 2009) structurent les plus importants marchés informels. Ces marchés présentent des conditions favorables d'accessibilité et une possibilité de liaison avec les plus grandes voies de circulation routière et autoroutière : l'axe Centre-ville - Dar El Beida, l'axe centre-ville - Baraki, l'axe centre-ville - les Eucalyptus (voir figure N°203).

Figure 203 Les axes de développement des marchés informels



(1) L'axe centre-ville - Dar El Beida

La route nationale RN°05 est la colonne vertébrale de la ville d'Alger du côté Est ; elle relie le centre ancien de la ville à partir du port (et même depuis la commune de *Bab El Oued*) à l'Est d'Alger (la commune de *Rouiba* et de *Reghaïa*), et conduit jusqu'à l'Est de l'Algérie. Cette voie a permis le développement de plusieurs grands marchés informels : le marché *El Hamiz* et le marché *SNTP* à *Dar El Beida*, le marché *Dubaï* et le marché *Sorecal* à *Bab Ezzeouar*, et enfin, le grand marché de *Rouiba -Reghaïa*.

Le marché *El Hamiz*, situé dans la commune de *Dar El Beida* à 15 km à l'Est du centre d'Alger est l'illustration la plus marquée du développement des marchés informels de l'agglomération algéroise. Son aire de chalandise s'étend à l'ensemble de l'Algérie, dépassant la simple agglomération d'Alger.

Ce marché est spécialisé et près de la moitié de ses ventes se trouve être des produits électroménagers d'origine ou de contrefaçon. C'est à la fois un marché de gros et de détail, où les distributeurs et les revendeurs détaillants et grossistes s'y côtoient. Il compte à peu près 800 commerçants⁴²⁷, 75% des commerces se sont installés entre 1997 et 1999 et seulement 25% sont antérieurs : 50% relèvent d'un transfert d'activité et 50% d'une création nouvelle. Quant à l'origine géographique des commerçants installés dans le marché d'*El Hamiz*, 37% sont de la ville d'Alger, 21% de *Ghardaïa*, 10% de *Bouira* et 9,5% de la wilaya de *Sétif* (Benyoucef, 2003).

Ce grand centre commercial informel offre aux visiteurs des produits à des prix attractifs, le grand choix des produits⁴²⁸ offerts et les prix sont ainsi à l'origine de la fréquentation de ce marché. Les magasins d'électroménager sont les plus visités et les produits les plus demandés sont les téléviseurs, leurs accessoires et les chaînes hi-fi.

Les magasins et boutiques sont pour la plupart installés sur la grande route nationale, les autres dans les ruelles avoisinantes. Les commerçants, grossistes ou détaillants, répondent aux besoins des ménages par une offre diversifiée de produits et de marques. L'effet de la forte concurrence installée entre eux, permet d'attirer le maximum de clients qui peuvent ainsi marchander et obtenir des remises conséquentes.

La zone de chalandise du marché *El Hamiz* est importante, son rayonnement et son attractivité s'exercent à l'échelle régionale et nationale. Les marchandises sont destinées au territoire national pour 64%, et le reste à l'agglomération algéroise (Benyoucef, 2003). Initialement, ce marché était spécialisé surtout dans la vente de gros, mais aujourd'hui il s'est ouvert aussi à la vente aux particuliers. Ces dernières années d'autres produits ont été exposés tels que les meubles, les équipements de maison. Ce marché présente des produits adaptés à une clientèle populaire.

L'alimentation de ce marché se fait la plupart du temps par l'importation semi-illicite, c'est-à-dire par l'intermédiaire des acteurs de l'activité d'import-export légale (B. Semmoud, 2009) qui doivent passer officiellement par le port.

⁴²⁷ Voir A. Aziza. Le Quotidien d'Oran, 31 juillet 2005.

⁴²⁸ Des produits algériens, allemands, américains, chinois et turcs.

Le marché *El Hamiz* occupe une superficie importante. La disponibilité du foncier et les constructions privées légales ou semi-légales qui servaient de support ont permis le développement de ce commerce informel. Aujourd'hui une grande partie de ses commerces cherche à obtenir une régularisation d'occupation, mais après un enrichissement privé.

Un autre marché de grande dimension est situé dans la continuité du marché *El Hamiz*. Il s'agit du marché *SNTP*. Ce dernier, situé le long de sa grande artère est spécialisé dans le matériel d'électricité ainsi que dans la quincaillerie et les pièces détachées d'automobiles. C'est un marché de gros plus que de détail.

Il est situé dans la commune de *Dar El Beida*, son appellation s'explique par sa présence à proximité de la Société nationale des travaux publics (SNTP). C'est un grand marché par la surface occupée et son aire d'influence s'exerce à l'échelle régionale mais aussi nationale. La fréquentation de ce marché s'effectue depuis la région métropolitaine⁴²⁹ et la distribution des marchandises se fait jusqu'aux autres wilayas de l'intérieur du pays.

Localisé sur le même axe que le marché *Hamiz*, c'est-à-dire sur la route nationale n°05, l'extension spatiale des deux marchés informels (*El Hamiz et SNTP*) a fait qu'ils se sont aujourd'hui quasiment joints.

Deux autres marchés importants sont localisés à *Bab Ez-Zouar* : le premier appelé *Dubaï* situé dans la cité *El Djorf* et, à côté, le deuxième, *Sorecal*, nom de la cité sur laquelle il se trouve.

Ils sont surtout spécialisés dans la vente en détail d'habillement (vêtements hommes, femmes et enfants), mais aussi à côté de cette spécialisation principale, il existe d'autres magasins d'articles de décoration, vaisselle, literie, produits d'emballage pour gâteaux, tissus d'ameublement... Cette diversité de l'offre accroît l'attractivité du marché.

Le marché *Dubaï* est considéré comme un bidonville commercial, les produits vendus sont importés de plusieurs pays arabes, d'où le nom *Dubaï*⁴³⁰. Ces deux marchés sont installés dans des villas abandonnées ou dans des baraquements, avec à proximité, un très grand parking en terre battue réservé à la clientèle.

⁴²⁹ Les clients proviennent des wilayas avoisinantes : *Blida, Tipaza et Boumerdes*.

⁴³⁰ La marchandise *made in China* est acheminée à partir du cœur de *Dubaï* : quartiers *Musalla et Deira*, là où on trouve les *Malls* destinés aux grossistes : *China et Dragon* ainsi que des rues orientales spécialisées dans *les souks*. La marchandise proposée est de meilleure qualité, les marges de négociation sont plus faibles, et une réduction de l'attente par rapport à une commande en *Chine* (Choplin and Pliez 2018, p.17). Les commerçants pakistanais, iraniens, afghans, égyptiens, syriens et indiens dans les marchés de *Dubaï* parlent aussi le dialecte algérien, en négociant leur prix.

Leurs aires de chalandise sont importantes, mais leur échelle reste régionale. *Dubai* et *Sorecal* sont fréquentés⁴³¹ surtout par les femmes. *Dubai* bénéficie aussi de son emplacement en face de l'université *Houari Boumediene* ce qui lui permet d'attirer une clientèle étudiante.

(2) *L'axe centre-ville – Baraki*

Cet axe correspond à l'ancien chemin départemental *CW°14* qui est une route pénétrante de grande communication (Harouche, 1987). Il relie le nord de la ville d'Alger, à partir du port, au Sud du pays où se sont développés les marchés linéaires suivants : la zone *Essemar* à *Gué-de-Constantine*, le grand marché *Ben Omar* à *Kouba* et aussi le grand marché de *Champ de Manœuvre* à *Sidi M'hamed*.

Essemar est l'un des marchés les plus importants d'Alger et de l'Algérie en raison de son intense activité et de la diversité des produits alimentaires proposés. C'est un marché de gros alimentaire à l'échelle nationale : fruits secs, friandises, biscuiterie, produits de boulangerie et pâtisserie... Sa localisation à l'intersection de plusieurs axes de communication et à proximité de la voie ferrée, a fait de ce marché le plus attractif d'Algérie.

En longeant l'axe routier *RN°08*, le marché informel *Essemar* occupe une surface très importante dans l'agglomération algéroise. Cette zone commerciale regroupe un nombre conséquent de locaux commerciaux de gros, toujours dans les rez-de-chaussée des immeubles. Dans des locaux aux plafonds hauts, aux murs non finis et au sol en béton, avec de lourdes portes métalliques, s'entassent des marchandises importées de tous les pays. Marché essentiellement de gros, il assure la distribution de ses marchandises par fourgons et camionnettes.

Le marché *Ben Omar* est situé à *Kouba* dans le prolongement de l'axe de grande communication *CW 14* et à proximité de la station de bus du même nom. Il propose à la vente de détail différents produits pour la consommation quotidienne : fruits et légumes, accessoires de maison, produits ménagers vêtements de prêt à porter, textiles, souvent de contrefaçon ou même objets détournés. Son aire d'attraction reste communale.

⁴³¹ Un des plus anciens commerçants installés au marché *Dubai*, Ammi Mohamed, a expliqué "que le bouche-à-oreille a fait son effet, au cours des premières années où les boutiques ont vu le jour ici à Bab *Ezzouar*, quand seuls les habitants du quartier connaissaient les lieux. Depuis, nous avons acquis une renommée nationale", *Le Soir d'Algérie* 10 aout 2009.

(3) *L'axe centre-ville - Les Eucalyptus*

Cet axe correspond à la route nationale RN°08 qui relie le nord de la ville à partir du port à la commune des *Eucalyptus*. C'est un axe de communication intra-urbain important. Plusieurs marchés linéaires s'y concentrent : le marché de *Boumaati* et le D15 à *El Harrach*.

Le marché de *Boumaati* est situé à l'entrée sud de la commune d'*El Harrach* à l'intersection de deux routes. L'offre locale s'adapte aux besoins quotidiens : des biens de consommation, des vêtements, des accessoires de maison, des produits ménagers... Peu coûteux, ces produits sont destinés aux populations les plus pauvres. Des articles de piratage tels que les téléphones portables ou de contrefaçon s'y échangent aussi.

Le marché D15, est lui aussi localisé dans la localité d'*El Harrach*, à l'intersection des deux axes, celui Centre-Ville - *Dar El Beida* et l'axe Centre-Ville - *Baraki*. Sa surface importante et sa localisation lui confèrent une aire d'influence à l'échelle régionale. Sa vente en gros le spécialise pour les fruits, les légumes et mais aussi l'habillement.

A *Rouiba*, quelques 200 commerçants informels⁴³² exercent à proximité de *Fergana* et sur l'axe routier reliant le chef-lieu de la commune à *Aïn Taya*. Les automobilistes s'arrêtent pour faire leurs achats de fruits et légumes, en particulier ail et oignon, créant des problèmes permanents de circulation routière.

Ces marchés linéaires de l'Est sont des grands centres commerciaux à localisation fixe ; ils ont été créés à partir d'un groupement d'habitations privées, en dur et légales, qui ont formé les nouveaux quartiers de l'étalement urbain à vocation initiale résidentielle, désormais dédiés à l'activité commerciale. Cette occupation s'est faite au détriment de la fonction programmée d'habitation de ces bâtiments (Morane, 2007). Ces quartiers sont nés dans les communes issues du découpage territorial de 1984 (SafarZitoun et Talamali, 2009), la constitution de ces nouveaux pôles de centralités commerciales spontanées résulte surtout d'une urbanisation sauvage (Baouni, 2001).

Les marchés linéaires de l'Est constituent une porte d'entrée vers la ville-centre, ils sont considérés comme une charnière entre le centre et l'Est de l'agglomération. Plusieurs raisons ont favorisé le développement de ces marchés informels : leur spécialisation, l'implantation dans des

⁴³² Selon le journal El Watan. Le 22 Février 2015.

carrefours importants, la liaison aux principales routes nationales *RN 05*, *RN 08*, *RN 38* et au chemin départemental *CW 14*, la liaison directe au port, les caractéristiques physiques de la voirie (largeur et planéité) et enfin la morphologie du site.

Les grands marchés informels linéaires ont des frontières géographiques imprécises (Pesqueux, 2014), ce qui traduit leur capacité d'expansion. Au-delà du bâti, ils se développent aussi par des installations précaires : baraquements, camionnettes, étals mobiles...

5.5.2 Les marchés punctiformes et aréolaires de l'Ouest

Dans l'Ouest de l'agglomération algéroise, les grands centres commerciaux informels s'organisent selon une forme punctiforme. Cette forme ne s'organise pas le long d'un axe mais se constitue sur une centralité, pour une aire de chalandise. L'attractivité de ces marchés est plus limitée que ceux de l'Est et ces commerces se déploient entre le centre et l'ouest de l'agglomération (voir figure N°204).

Cette partie de la ville présente des conditions morphologiques qui ne permettent pas aux centres commerciaux informels de s'étaler avec facilité. Ils sont regroupés dans une zone dont l'accessibilité est assez difficile, sont reliés par des axes importants mais fortement encombrés et au relief accidenté. *Les RN 01, RN 41 et RN 63 et le CW 14* pour le centre permettent de développer les marchés informels suivants : le grand marché couvert de *Chéraga*, le grand marché mixte de *Donera* et, à *Beni Messous*, un marché informel quotidien qui longe une voie communale.

Au centre d'Alger : le bazar du *Champs de Manœuvre* à *Sidi M'hamed*, le marché de *Port Saïd* dans la *Casbah*, le marché *Meissonnier* à *Alger-centre*, et, à *Bab El Oued*, le marché en plein air de la *Place des Martyrs*.

Le grand marché couvert de *Chéraga* a une dimension intercommunale, avec une localisation précise. Il occupe une grande surface sous forme illicite et fournit en vente en détail des produits divers : habillement, fruits et légumes, accessoires pour maison. Connu par une grande partie de la population algéroise, il est fréquenté surtout par les résidents de l'Ouest et du Centre, occasionnellement par les autres (fêtes, *Aïd...*). Il s'est développé grâce à la route nationale *RN°41* qui relie le Nord et le centre d'Alger à l'Ouest jusqu'à la commune de *Zéralda*.

Un deuxième marché de *Chéraga*, de dimension plus réduite, est caractérisé par un commerce d'étal sur la voie publique communale. On y trouve des baraques à ciel ouvert et des vendeurs ambulants et à la sauvette. Les articles vendus sont essentiellement liés à l'habillement mixte. Les commerçants de ce marché se ravitaillent au grand marché couvert.

Le grand marché de fruits et légumes de *Douera*, spécialisé surtout dans la vente en gros plus que dans celle de détail, est situé au Sud-Ouest de la commune. Il s'approvisionne en produits agricoles de la *Mitidja*. Le marché de *Beni Messous* est un marché communal qui longe la voie départementale N°111 proposant ses fruits et légumes à la rue par des vendeurs ambulants et des petites camionnettes à des prix compétitifs.

Les autres marchés informels d'Alger tels que le marché *T'nacho* situé à *Belouizdad*, marché de *Bab El Oued*, marché de *Bachdjarah* sont des marchés communaux, fréquentés par la population locale. Ils offrent à prix bas différents produits de détail pour répondre aux besoins quotidiens les plus urgents. Le commerce est regroupé sous forme de baraques, d'étalages sur les rues, ou encore des vendeurs ambulants et des camionnettes.

Des revendeurs de détail permanents utilisent aussi des vendeurs ambulants pour écouler leurs marchandises.

Figure 204 Localisation des grands marchés informels



Figure 205 La typologie des grands marchés informels



Les marchés d'Alger (Photographie : © Auteur, 2015)



Marché El Hamiz



Marché SNTF



Marché Essmar



Marchés Dubaï et Sorecal



Marché Boumaati



Marché Chéraga

5.6 La logique de localisation des marchés informels

La description des formes géographiques des marchés informels à Alger fournit un modèle original d'organisation spatiale. En aucun cas on ne retrouve le modèle de Christaller d'organisation hiérarchique d'aires de marché emboîtées. En effet, on constate essentiellement deux niveaux : un commerce diversifié de proximité et un commerce spécialisé à l'échelle de l'agglomération, voire de l'Algérie entière.

C'est donc un autre principe qui est à l'œuvre, même si une distinction doit être faite entre les marchés de l'Ouest et ceux de l'Est. Ces derniers sont les plus significatifs. Le modèle de Hotelling semble le plus opératoire pour en rendre compte. On sait que celui-ci explique la localisation des activités commerciales essentiellement par le coût du transport. Avec des coûts faibles, les activités ont tendance à se concentrer en un lieu unique, le centre de la plage dans le modèle séminal. La concentration des activités et la concurrence exacerbée par les prix sont les conséquences des coûts faibles de transport. Avec des coûts élevés, au contraire, une succession de monopoles locaux apparaît, situation plus compatible avec un modèle cristallerie (voir figure N°206).

Figure 206 Infrastructures et accessibilité dans l'agglomération d'Alger



5.6.1 Evaluation du coût du transport

Le coût du transport est donc la variable déterminante. Le modèle de Hotelling explique la localisation des activités commerciales sans référence à une organisation urbanistique organisée et planifiée par la seule concurrence que se font les vendeurs.

La première condition, institutionnelle, semble bien à l'œuvre à Alger et plus généralement en Algérie, en raison même de la faiblesse de la planification urbaine. Cette faiblesse résulte à la fois de celle des documents d'urbanisme et des modalités d'élaboration d'une prospective urbaine ainsi que des pratiques de constructions illégales : libéralisation du foncier, détournement des fonctions résidentielles vers les fonctions commerciales inscrites dans l'architecture même, visibles dans la forme donnée au rez-de-chaussée. Plus généralement, le caractère incontrôlé, voire illicite de l'activité commerciale, explique que le modèle concurrentiel joue pleinement son rôle, à l'abri de toute contrainte administrative.

Le coût du transport est une notion complexe qui associe, dans une vision généralisée, une dimension monétaire et une dimension temporelle, les deux liées à la perception subjective qu'en ont fait les acteurs.

Tributaires étroitement des flux de biens d'importation, les localisations des commerces de gros, comme on l'a vu, sont dépendantes de l'accessibilité au port. La morphologie et le relief accidenté du site d'Alger éloignent du centre-ville ces activités, qui trouvent une localisation privilégiée vers l'Est, dans les premiers sites disponibles après *El Harrach*. C'est un espace qui concentre aussi les grands axes de communication de la Wilaya, l'ouvrant sur l'ensemble de l'Algérie. *Roniba, Réghaia, Gué-de-Constantine* ont ainsi des positions clés. Les grands commerces informels spécialisés se concentrent à proximité de cette zone, montrant que s'ils peuvent rester localisés ainsi, c'est que pour les acheteurs de produits au détail, les coûts de transport doivent être relativement faibles. Il est possible de donner quelques indications, qui orienteront des recherches futures.

En ce qui concerne le coût monétaire du transport, en termes de pouvoir d'achat relatif, les prix pratiqués ne sont pas dissuasifs pour les ménages.

Si on analyse les résultats d'une enquête⁴³³ faite par l'ONS⁴³⁴ en 2013 sur les dépenses des ménages algériens : les besoins alimentaires occupent 42 % de leur budget, le logement et ses diverses charges en représentent 20,4 %, et l'habillement 8 %. Finalement seulement 12% du budget des ménages sont consacrés aux frais de transport et déplacements.

Parallèlement, le revenu moyen mensuel d'un salarié algérien est estimé à 20 000 DA (à peu près 150 euros). C'est souvent celui d'une famille entière. A titre de comparaison, un ticket de bus coûte 20 et 30 DA soit un budget mensuel familial d'environ 1000 DA. Le tramway est un peu plus cher, mais surtout le métro qui est une infrastructure de prestige pour l'accessibilité au centre-ville, il reste relativement peu emprunté par la population, dans son ensemble.

Profitant de sa situation de pays pétrolier, l'Algérie taxe très peu le carburant : le prix de l'essence à la pompe, sur le marché local est de 23 DA (0,17euro) le litre, et celui du diesel vendu pour 13 DA le litre (0.10 euro)⁴³⁵. Les dépenses les plus importantes concernent l'acquisition des véhicules importés, compensée par un important marché d'occasion et des durées de vie élevées des véhicules.

Les mobilités subissent des contraintes temporelles importantes. Une observation, même superficielle des déplacements à Alger, montre que la ville connaît des conditions de circulation extrêmement difficiles, tant pour les véhicules personnels que pour les transports collectifs, du fait d'une congestion massive. Ces contraintes seraient sans doute atténuées pour deux raisons : la première, par les taux d'emploi faibles qui constituent des facteurs minimisant le poids des contraintes temporelles pour les populations peu employées, et également, mais cela devrait être confirmé par des études anthropologiques plus approfondies, la population algérienne semble avoir une préférence pour la mobilité, le déplacement serait alors un élément appartenant à une constante culturelle profonde, réduisant la perception du déplacement comme contrainte. Ainsi, les mobilités piétonnières, même pour des distances importantes, restent élevées.

⁴³³ Enquête sur les Dépenses de Consommation des Ménages, réalisée en 2010 ; elle a consisté en un sondage auprès d'un échantillon de 12 150 ménages répartis sur l'ensemble du territoire national.

⁴³⁴ Office national des statistiques.

⁴³⁵ Selon ALGERIA-INVEST. Voir sur www.algeria-invest.com : les résultats de l'enquête réalisée par une maison de courtage française.

5.6.2 Les différenciations spatiales du coût du transport

Néanmoins, les conditions d'accessibilité des différents espaces de la ville et de l'agglomération sont très différentes. Les marchés informels se sont développés dans ceux qui bénéficient des conditions les meilleures. Les modes de transport et le maillage routier sont très fortement associés à la pratique du commerce informel. Ainsi, les centres commerciaux sont très nettement liés aux stations de bus et aux gares routières et forment un système cohérent. Il en est de même des grands axes routiers et des principaux nœuds du réseau.

A titre d'exemple, la route nationale RN°05 a rendu possible le développement de tous les marchés informels de l'Est d'Alger. La présence des arrêts de bus le long de cette voie a permis la desserte de ces marchés pour la population. La ligne du chemin de fer, desservant la partie Est, a aussi favorisé l'orientation des flux vers les marchés de l'Est, surtout ceux de *Dubai* et *Boumaati* à *El Harrach* et, inversement, l'accès au marché de *Bachdjarah* et aux marchés informels du centre-ville pour les habitants de l'Est.

Loin de créer d'autres centralités, les nouvelles infrastructures de transport, comme la ligne du métro au centre d'Alger, et la ligne du tramway à l'Est, améliorent l'accessibilité aux marchés informels existants.

La ligne du tramway, qui part de la commune d'Hussein *Dey* au centre, jusqu'à la commune de *Bordj El Kiffan* à l'Est en passant par la commune d'*El Harrach* et *Bab Ezzouar*, va apporter de nouvelles facilités de déplacements dans cette partie de la ville d'Alger. Les marchés informels : *D15*, *Dubai*, *Sorecal*, *Boumaati* et *Bachdjarah*, marchés de détail fréquentés essentiellement pour les achats quotidiens, sont les premiers à avoir bénéficié de la partie déjà construite de cette nouvelle infrastructure, après avoir été longtemps dépendants des lignes de bus, de la ligne ferroviaire et de la voiture particulière.

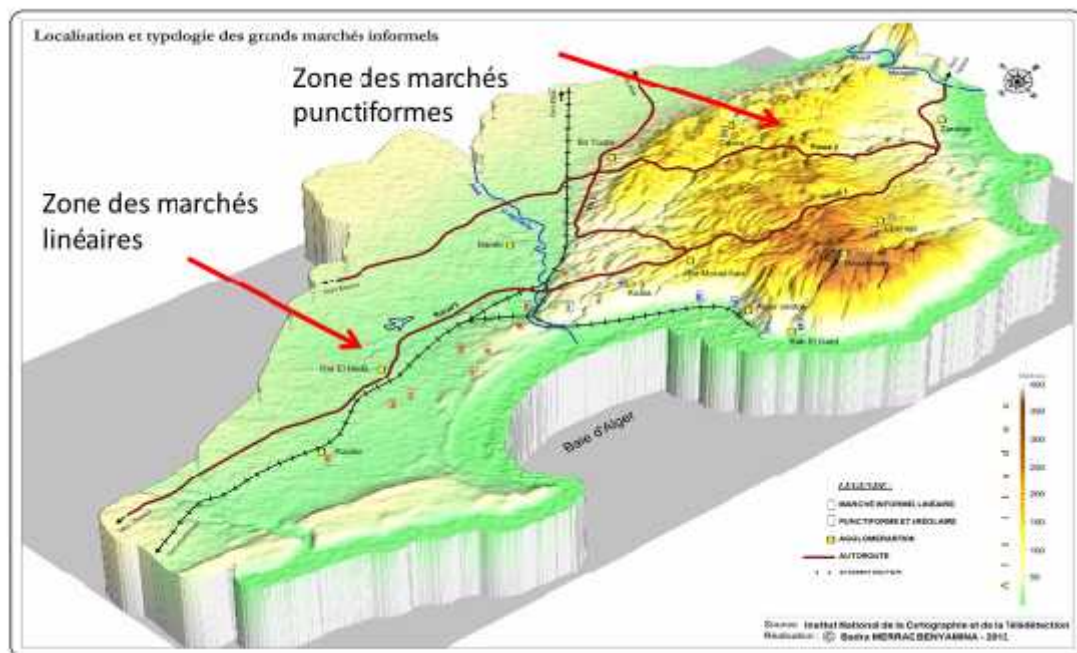
L'extension future de la ligne du tramway va améliorer l'accès à l'université de *Bab Ezzouar* pour les étudiants mais aussi pour les marchés de *Dubai* et *Sorecal*.

Donc, la politique mise en œuvre vise à la fois à faciliter les déplacements dans la partie Est de la ville ainsi qu'à régler les grands problèmes d'encombrements liés aux migrations pendulaires, elle pourrait contribuer à fournir ainsi une nouvelle clientèle aux centres commerciaux informels.

La ligne de métro pourrait jouer un rôle similaire si une hausse sensible de la fréquentation populaire s'était développée par une politique tarifaire adéquate, elle pourrait permettre d'améliorer l'accessibilité de l'hyper-centre, de régler les congestions de circulation, ainsi qu'à faciliter l'accessibilité aux marchés informels : *Bab El Oued, Place des Martyrs et T'nacho*.

A l'inverse, les marchés informels de l'Ouest présentent des conditions d'accessibilité plus difficiles en raison des caractéristiques morphologiques du site d'Alger. Situés sur les terres d'altitude plus élevée, plus éloignés des grandes infrastructures de transport, marqués par une attractivité plus forte pour le centre-ville, ces espaces concentrent des fonctions régaliennes, pouvoirs de l'Etat et ambassades étrangères, services publics de haut niveau et populations privilégiées. L'attractivité sociale des marchés informels de l'Ouest est moins importante et est plus limitée aux produits alimentaires, notamment d'origine agricole. Ces marchés se développent ainsi sur la base de monopoles locaux et attirent peu, en dehors de leur aire de chalandise locale naturelle.

Figure 207 La localisation des marchés informels et la morphologie du site d'Alger



Conclusion

Le développement en Algérie et à Alger en particulier, du commerce informel est la conséquence de deux choix d'organisation économique : Le premier, est lié à l'abandon d'une production nationale de biens de consommation et d'équipements au profit d'une importation massive couverte par l'exportation d'hydrocarbures. Cette stratégie rentière engage toute la population, même si cela se fait dans un contexte inégalitaire : les bénéficiaires de la rente vont à tous, bien qu'incontestablement certains en profitent plus que d'autres.

Le second, est lié à la libéralisation des marchés et à l'affaiblissement des contrôles de l'Etat. Le commerce informel est ainsi une réponse collective se combinant à des pratiques étatiques qui ne sont pas toujours gouvernées par des règles de droit. Il existe ainsi une imbrication entre le légal et l'illégal. Cette confusion entre le licite et l'illicite ne permet pas une distinction claire entre ce qui relèverait d'un espace gouverné par le droit, et celui où règnerait la corruption, la fraude et la contrefaçon. Les marchés fonciers, l'habitat, l'auto-construction, la distribution d'eau ou d'électricité sont les premiers domaines de cette imbrication du légal et de l'illégal.

La localisation des marchés, essentiellement informels, ne découle pas ainsi d'une politique volontariste d'organisation de l'espace, mais elle est le résultat de la pratique d'individus placés en situation concurrentielle. Au lieu de révéler une organisation hiérarchisée d'aires de marchés emboîtés, les marchés se présentent essentiellement sur deux niveaux. Tout d'abord, un commerce de proximité, diversifié, intégré dans l'habitat, impliquant la systématisation de choix architecturaux. Les rez-de-chaussée y sont fortement dédiés à ce commerce. S'y ajoutent de petits marchés locaux et temporaires, notamment pour la production vivrière et alimentaire, faisant fonction de places de marché, rappelant les *souks*. Une vente à la sauvette de différents produits : cigarettes, vêtements... accompagne ce commerce local.

Ensuite, de grands marchés informels spécialisés se développent à l'échelle de l'agglomération algéroise. Ils sont spécialisés dans un type déterminé de produits, habillement, équipement de la maison, quincaillerie et outillage, produits électroniques ou pièces détachées automobiles. Pour chacun de ces marchés, leur aire de marché s'étend à l'agglomération tout entière et parfois même à toute l'Algérie, un seul marché dominant est dédié à un seul type de produit. L'Est d'Alger est le lieu de localisation préférentielle de ces marchés, l'Ouest algérois présentant plus de difficultés pour leur développement.

Le coût généralisé du transport et les conditions d'accessibilité de ces zones spécialisées informelles, fournissent des avantages comparés importants à l'Est algérois qui concentre les grands axes de communication, en raison des contraintes morphologiques générales de la capitale algérienne. Ces conditions concernent à la fois les liaisons avec le port d'où provient l'essentiel des produits, les relations commerce de gros et commerce de détail, et l'accessibilité de l'ensemble de la population.

L'explication théorique peut certainement être recherchée dans les travaux inspirés de Hotelling. Mais il reste à mieux cerner l'attitude générale, voire la préférence de la population algérienne pour la mobilité qui explique qu'en dépit de la congestion généralisée et des conditions de circulation et de déplacement difficiles, elle accepte la forte concentration et la spécialisation des grands marchés informels à l'échelle de l'agglomération.

Enfin, il apparaît que le développement des grandes infrastructures de transports collectifs, tram et métro, la modernisation des réseaux de bus mais aussi la densification du réseau routier et autoroutier, aient pleinement favorisé la consolidation de ces grands marchés informels. En effet, en améliorant l'accessibilité de ces marchés depuis l'ensemble de l'agglomération algérienne, ces nouveaux équipements ont renforcé leur fréquentation et accru la concurrence entre différentes zones, confortant ceux qui avaient des avantages de localisation les plus décisifs. A l'inverse, les grands centres commerciaux construits sur un modèle européen ont une capacité de développement très limitée.

5.7 Le logement informel

Le logement informel est une forme d'auto-construction illégale, pouvant être tolérée par l'Etat et répondre aux besoins d'une bonne partie de la population qui n'a pas eu accès aux logements des programmes publics, ces groupes de population démunie ayant généralement moins de ressources économiques et matérielles.

Dans l'agglomération d'Alger, il existe deux formes principales de logement informel : la première est la plus commune aux autres pays, le bidonville (baraques, gourbis, ghetto), la deuxième forme est plus spécifique à notre pays, ce sont les grandes maisons individuelles construites en dur (villas, maisons familiales) combinées dans la plupart du temps à l'activité commerciale.

5.7.1 Les zones de bidonvilles

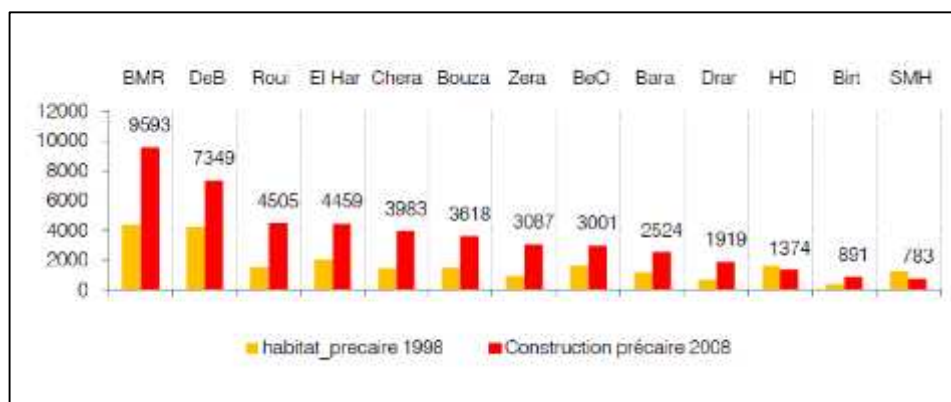
Le bidonville est généralement habité par les pauvres. La Banque mondiale considère le pauvre comme une personne qui vit avec moins de 1,9 dollars par jour⁴³⁶ qui équivalent à 220 dinars algériens. Au niveau supérieur de 2 à 10 dollars représentant 440 et 2 200 DA, c'est-à-dire la personne de classe dite moyenne (Choplin and Pliez 2018, p.10). L'objectif premier de ces pauvres consiste à se nourrir mais aussi à investir dans d'autres secteurs de consommation, tels le logement, la santé, l'éducation et le transport.

En effet, la difficulté de se loger a engendré le développement des bidonvilles dans la ville d'Alger. L'expansion de cette occupation d'espace, illégale, est liée principalement à la croissance démographique des années 80 (la crise économique et son exode rural), puis le terrorisme des années 90 qui a attiré une grande population fuyant l'intérieur du pays pour habiter la capitale dans n'importe quel logement précaire, Alger étant considérée comme une ville sûre.

Le choix d'installation des habitants dans les bidonvilles a permis d'accroître leurs revenus quotidiens en pratiquant des activités commerciales informelles.

Le bidonville est un habitat mal connu par nature et difficile à recenser. Les statistiques de la dernière décennie ont montré une croissance remarquable dans le nombre de ce type de logements. Il a été multiplié par quatre (PDAU, 2015), passant de 9 322 en 1998 à 37 288 bidonvilles en 2008 (voir graphique N°15).

Graphique 15 L'évolution d'habitat précaire dans l'agglomération d'Alger



Source: (PDAU 2015)

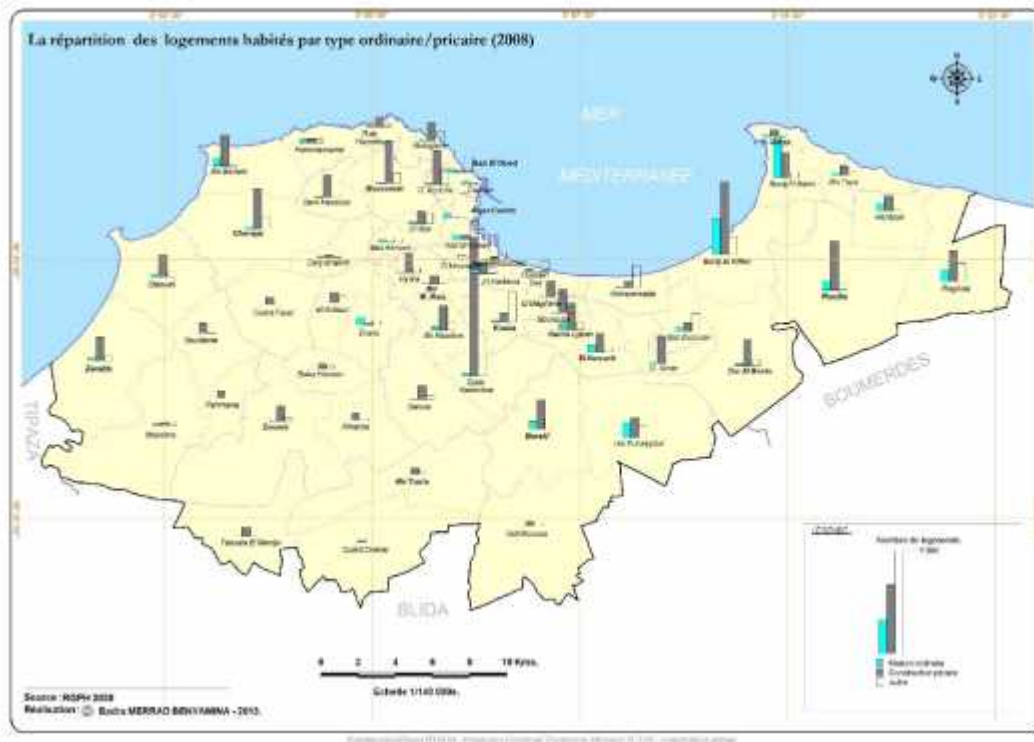
⁴³⁶ Défini comme le niveau de seuil de pauvreté depuis 2015.

Les circonscriptions du Sud *Bir Mourad Rais* et de l'Est *Dar El Beida, Rouiba et El Harrach* ont enregistré la plus grande croissance de bidonvilles. Certaines communes ont doublé voir triplé le nombre en l'espace de 10 ans. Les plus grandes zones de bidonvilles sont localisées :

- Au Sud, suivant l'axe RN°08 du centre-ville vers *Baraki*, cette ceinture ouvrière a connu une croissance considérable de l'habitat précaire : *Djasr Kasentina* (6 406), *Baraki* (1 351) et *Eucalyptus* (914).
- Le long de la côte suivant la RN°24 : *Bordj El Kiffan* (3 383) et *Bordj El Babri* (1 192), et à l'Est suivant la RN°05 : *Bachdjarab* (1 086), *El Harrach* (886), *Oued Smar* (1 277), *Reghaia* (2 295) ont compté 22,53% d'habitats précaires (Tahraoui 2012, p.50). Cette concentration de grandes zones de bidonvilles est liée à leur localisation entre les deux Oueds : *El Harrach et El Hamiz* ainsi qu'à l'accessibilité facile à ces territoires. Ils constituent un accès aisé aux ressources locales avec des revenus moins élevés, la zone industrielle étant un facteur attractif.
- Au centre d'Alger : à *Oued Koreiche* (1 575 bidonvilles sont installés sur la montagne), *Bologhine* (852), *Sidi M'hamed* (245). En revanche, un nombre plus faible est recensé aux abords de *la Casbah* (87), la situation topographique et juridique ne permettant pas d'y installer de nouveaux logements de n'importe quelle nature.
- A l'Ouest, sur le *Sabel*, les communes *Chéraga* (1 901) et *Birkhadem* (1 148), les logements de bidonvilles représentent le tiers du total (36,6%), la disponibilité des terrains vagues y a permis cette implantation.

La morphologie du site d'Alger a dicté une répartition des zones de bidonvilles suivant les axes de communication qui relient le centre au reste de l'agglomération : *Centre-ville - Baraki* , *Centre-ville - Les Eucalyptus*, *Centre-ville- El Harrach* (SafarZitoun and Talamali 2009, p.16). La localisation des grandes centralités commerciales informelles est liée à celle des zones de bidonvilles (voir figure N°208 et graphique N°16).

Figure 208 La Localisation des bidonvilles dans la ville d'Alger



Graphique 16 La répartition de l'habitat précaire et les bidonvilles par commune



Source : (Chabou-Othmani 2017).

Les numéros (n° 26, 30, 42 et 50) correspondent aux communes suivantes *Gué de Constantine, Bordj El Kiffan, Rouiba et Cheraga*.

Selon les travaux de Chabou-Othmani (2014, p.80), le logement précaire a permis le passage des communes qualifiées de rurales à une urbanisation résiduelle, produit aux interstices de l'espace urbanisé. La vente et le morcellement privés de petites parcelles ont donné lieu à des quartiers spontanés, devenus par la suite des lotissements légalisés. Le choix des endroits reculés pour l'installation des bidonvilles est lié au fait que la police et les services ne peuvent les voir. Ils se localisent :

- ✓ Dans des terrains à faible valeur foncière.
- ✓ Dans des terrains dangereux (les ravins, en pente).
- ✓ Dans des terrains municipaux à contraintes.
- ✓ Dans des terrains avec un statut juridique compliqué et abandonnés par les propriétés et des terrains privés.
- ✓ Les alentours, sur les terrasses et dans des caves des cités sociales dégradées.
- ✓ A proximité des mosquées.
- ✓ Sous les ponts des autoroutes.
- ✓ Le long des Oueds.

Leurs constructions se font généralement en zinc ou parpaings ; ce lingot du pauvre facilite l'installation de l'informel urbain (Choplin and Pliez 2018, p.89). Elles sont couvertes en tôles ou en cartons maintenus avec de grosses pierres et pneus et dont la hauteur varie entre 1,50m à 2m. Les équipements sanitaires et la voirie sont inexistantes. Il existe quelques constructions de bidonvilles en dur (briques) localisés entre les quartiers résidentiels riches avec étages. Ils sont équipés de toutes les commodités (télévision, parabole, eau et électricité branchée illégalement sur le réseau électrique, formant une toile d'araignée). Ils peuvent intégrer un espace pour une activité commerciale au rez-de-chaussée (voir les figures ci-dessous).

Figure 209 Les zones de bidonville d'Alger



El Remli (Gué de Constantine)



Ain El Malha (Gué de Constantine)



Diar El Shems (El Madania)



Climat de France (Oued Korieche)



Oued El Hamiz



Oued El Kerma



Rive gauche d'Oued El Harrach



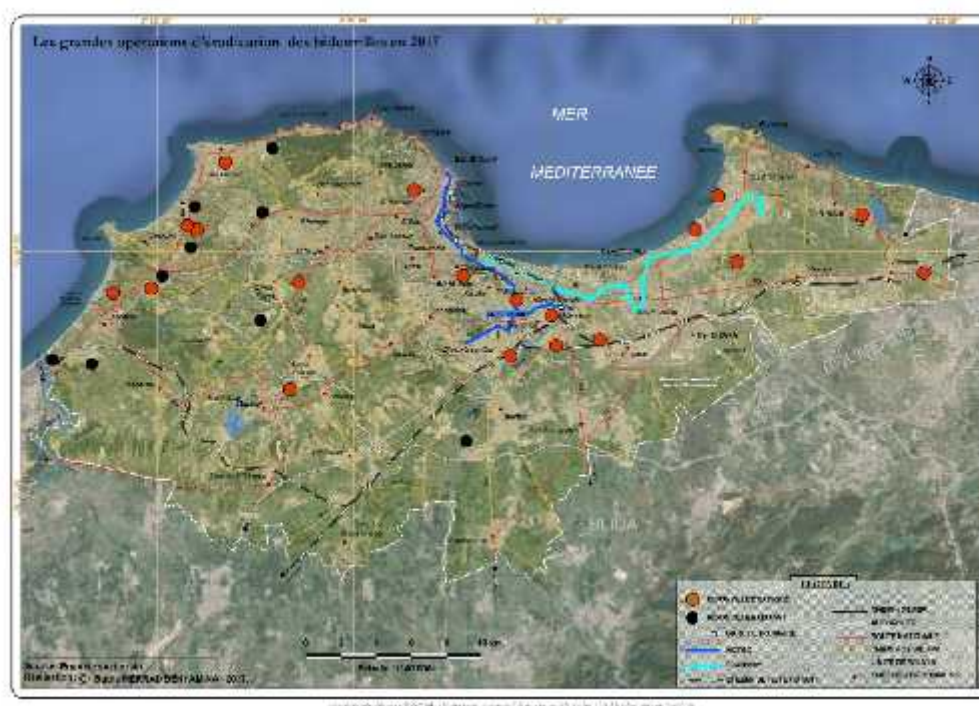
Bouzad (Chéraga)



Ben Hamdad (Zeralda)

Entre 2005-2008, une nouvelle stratégie est adoptée par les pouvoirs publics⁴³⁷ pour éradiquer les bidonvilles et permettre le relogement des familles. Une enquête fut effectuée pour recenser le nombre de familles habitant les bidonvilles de l'agglomération d'Alger. Ces familles commencent à bénéficier d'un logement public social. Cependant celles installées après l'année 2007 ne bénéficieront pas de logement, et un retour forcé à leurs villes d'origine sera exécuté. Les premières opérations d'éradication des bidonvilles ont concerné les quartiers centraux qui ont reçu les projets structurants de la première et deuxième phase (2012-2021) (voir figure N°210).

Figure 210 Les grandes opérations d'éradication des bidonvilles en 2017



Après la démolition des bidonvilles, 24 opérations de relogement furent effectuées. 94 sites et 19 sites de chalets ont été éliminés et plus de 60 000 familles ont été relogées et ont ainsi amélioré leurs conditions de vie. Les opérations étaient réparties sur :

- 204 sites de bidonvilles éradiqués : 18 668 familles.
- 8 quartiers précaires : 3 846 familles.
- 353 immeubles menaçant ruine : 2 911 familles.
- 9 sites chalets : 2 254 familles.
- caves et terrasses : 1 888 familles.

⁴³⁷ Les déclarations du Wali d'Alger dans une interview In Collectif "Mutations politiques et mutations urbaines" (1999, p.159).

La dernière opération de 2018 (numéro 22) a permis de reloger 4 000 familles de plus, en éradiquant 340 bidonvilles et il resterait encore 39 185 familles à reloger.

Les circonscriptions du Sud et de l'Est qui ont concentré les plus grandes zones de bidonvilles ont été concernées par l'éradication totale. Il reste d'autres zones moins importantes en nombre, disséminées à l'Ouest de l'agglomération d'Alger. Les cités collectives sociales : AADL et LSP localisées entre la première et la deuxième couronne périphérique ont reçu une bonne part de ces familles.

Les opérations de relogement dans l'agglomération d'Alger ont contribué à la diminution du nombre des bidonvilles et à la dédensification des cités populaires. Elles ont aussi permis la récupération des terrains pour réaliser les plus importants projets urbains de la capitale, tels que : le siège du ministère des Affaires religieuses, l'aménagement d'*Oued El-Harrach*, le viaduc d'*Oued Ouchayah*, le barrage de *Douera*, la Grande Mosquée d'Alger, la résidence d'Etat du *Sabel*, la ligne ferroviaire *Zeralda-Birtouta*, du *Sabel* et enfin les projets de logements publics promotionnels.

5.7.2 Les lotissements résidentiels

Le lotissement est une nouvelle forme résidentielle qui a marqué l'espace périphérique de l'agglomération d'Alger. Les lotissements ont permis l'accès des familles à la propriété privée légalement et illégalement (N. Semmoud 2003b, p.508). La possession d'un lot de terrain et la construction d'une habitation deviennent un instrument de mesure de réussite sociale (Choplin and Pliez 2018, p.90).

C'est à l'Est de l'agglomération algéroise et suivant la RN°05 que se sont développées de grandes centralités commerciales et résidentielles informelles à partir d'une urbanisation des quartiers. Le découpage parcellaire a permis le développement d'une forte densité d'habitats individuels informels, associés au commerce. Leurs formes et architecture, banales sont très remarquables à la fois, et marquent cette urbanisation sans ville malgré la présence des caractéristiques de l'urbain : du bâti, des infrastructures, du transport et des réseaux (Choplin and Pliez 2018, p.30 et p.91).

Cette localisation résidentielle est devenue le pôle attractif de la capitale (voir les figures N°211). Les plus importants sont :

- La commune de *Bab Ezzouar* avec ses zones *Dubaï* et *EIDjoref*.
- La commune de *Dar El Beida* avec ses zones *El Hamiz*, *SNTP* et *SOERCAL*.

Au Sud de la ville et selon la *RN63*, la zone commerciale et résidentielle *Essemar* a émergé dans la commune de *Gué de Constantine*.

Figure 211 La localisation des grandes zones résidentielles informelles



Source : Google Earth.2016

Figure 212 Lotissement *El Hamiz et SNTP*



Figure 213 Lotissement *Essemar*

Source : Google Earth.2016

Ces zones résidentielles et commerciales s'élèvent sur plusieurs étages, et en exploitant le rez-de-chaussée pour une activité commerciale informelle. Elles longent une route principale et sont variées, entre la vente spécialisée ou non, de détail ou de gros. Les niveaux supérieurs s'achèvent grâce aux revenus, rentabilisés, générés par la location des magasins du rez-de-chaussée. L'explosion de l'informel commercial et résidentiel a entraîné l'absorption des espaces urbains et l'exacerbation de la concurrence pour l'espace quotidien (Mokrane, 2007)⁴³⁸. Ces lotissements illégaux ont fait l'objet d'une régularisation en 1994 et 80% de ces nouvelles constructions ont obtenu un permis mais les parcelles n'ont pas bénéficié d'un acte de construction (Benyoucef 2003, p.102).

⁴³⁸ In B. Semmoud (2009, p.113).

Figure 214 Les maisons à *El Hamiz*Figure 215 Les maisons à *Essemar*

Ces quartiers sont constitués de villas, de bâtiments et d'entrepôts qui sont des lieux de production et de consommation à la fois : négoce, entreposage vente et achat. La construction est de type de maison-immeuble qui peut loger plusieurs familles (entre R+2 et R+3) en consommant la totalité de la surface allouée, le garage est abandonné par le propriétaire au profit de l'espace public (la route), le paysage urbain se caractérise par un chantier permanent avec des matériaux en dur, mi-légal, de couleur gris béton. Les bétonnières tournent tout le temps et le ciment⁴³⁹ ne cesse de couler, le trottoir est utilisé comme dépôt de marchandises. Du fait de l'absence de garage, le stationnement des voitures se fait sur la voie publique. La chaussée est abîmée à cause des déchargements des camions, et le raccordement aux réseaux publics est défaillant.

Les zones résidentielles individuelles de l'Ouest sont différentes de celles de l'Est. Les communes sahéniennes *Chéraga, Ouled Fayet, El Achour, Bab Hassen et Dely Ibrahim* sont caractérisées par des quartiers dédiés uniquement aux lieux de résidence à l'exception de quelques cas. La forme du lotissement est plus aérée et d'une surface plus grande. Ils longent des rues en pente et étroites, formant parfois des impasses. L'absence de commerce est la conséquence de la classe sociale d'un

⁴³⁹ Ce matériau acheminé des cimenteries les plus proches devient accessible à tous et permet l'enrichissement des propriétaires, car il transforme le bien foncier en bien immobilier, multipliant le prix de la parcelle.

certain standing des familles habitants ces quartiers sauf pour le commerce de luxe⁴⁴⁰. Des jardins, piscines, plusieurs entrées et garages, formes architecturales modernes et personnalisées caractérisent le paysage de ce tissu urbain résidentiel. Quelques résidences sécurisées et fermées regroupant des villas commencent à se développer dans cette partie de la ville. La maison individuelle peut être un bien familial partagé entre plusieurs ménages. Des résidences collectives privées luxueuses s'implantent aujourd'hui à proximité de ces lotissements résidentiels.

D'autres quartiers résidentiels, dans cette partie de la ville longeant un axe de transit structurant, ont développé un commerce spécialisé, d'une certaine qualité dans les rez-de-chaussée. C'est le cas de la commune de *Draria* et ses magasins de meubles et restaurants spécialisés⁴⁴¹.

Conclusion

La morphologie du site a généré une inégalité dans la répartition et dans le type de zones informelles, entre les parties Est et Ouest de la ville d'Alger. Cette opposition s'explique par la géographie exceptionnelle des routes.

A l'Est les activités informelles se développent de deux manières. Tout d'abord, elles accompagnent les zones résidentielles en développant des activités de proximité, souvent intégrées dans l'habitat lui-même (garage, rez-de-chaussée), les commerces et services animent les rues ou même les lotissements, et également par de grands centres commerciaux spécialisés de gros ou de détail avec des aires de chalandises de niveau régional voir national.

A l'Ouest, deux formes existent, les baraques longeant les rues ainsi que les marchés concentrés couverts. Les plus grands centres restent ceux du détail, modestes, en raison de l'accessibilité plus difficile.

Les lotissements résidentiels de l'Est ont évolué vers des espaces urbains qui participent au fonctionnement global et régional de l'agglomération. Grâce à l'ossature routière et malgré l'absence d'un noyau urbain central, ces centralités périphériques sont bien intégrées aux logiques horizontales (les échanges) et verticales (les échelles) de la ville. Ces entités passent des moins visibles, celles qui ont investi des espaces discrets/marginaux (des corridors routiers et des espaces périphériques) à des entités essentielles (carrefours d'échanges) qui ont la capacité de

⁴⁴⁰ Coiffures-esthétiques, SPA, vêtements de luxe, pâtisseries- traiteurs, couturières...

⁴⁴¹ Grillades.

relier des lieux les plus dispersés. La mixité fonctionnelle et l'intégration des pratiques commerciales informelles aux lieux de résidences ont constitué une opportunité pour une meilleure rentabilité commerciale. Il s'agit d'un processus de déconcentration des activités et des emplois qui caractérise l'agglomération algéroise, entraînant aujourd'hui un contexte complexifié de mobilité et de déplacement.

Chapitre 6. Les déplacements et la mobilité à Alger

Introduction

La croissance urbaine démographique et économique a favorisé la spécialisation fonctionnelle de certains espaces. La politique d'implantation des équipements urbains, menée par les pouvoirs publics a renforcé les dysfonctionnements urbains et les déséquilibres entre les zones d'activités/emplois et les zones d'habitats. En conséquence, le nombre des déplacements quotidiens des algérois augmente de décennie en décennie.

La morphologie du site, la configuration de la voirie héritée essentiellement de la période coloniale, le système de transport urbain et suburbain proposés par les pouvoirs publics faisait partie des grands problèmes de la planification des déplacements dans l'agglomération d'Alger. Par ailleurs, selon T. Baouni (2007, p.14), le programme des grands projets d'infrastructures routières, initié par les pouvoirs publics, est formellement fondé sur une prévision d'un grand accroissement du trafic, confronté à un sous-développement des systèmes de transport en commun. Les grands projets autoroutiers doivent offrir un service supplémentaire et de meilleure qualité aux Algérois. Les problèmes de circulation (congestion, offre de stationnement réduit, voiries et carrefours surchargés) compliquent davantage le fonctionnement de la ville tout entière.

Toutefois, la nouvelle stratégie de transport préconisée pour l'agglomération d'Alger repose sur la mise en service des infrastructures sur site propre (TSCP) : le Métro et le Tramway, la modernisation du train de banlieue et du téléphérique. Ces modes de déplacement sont les nouveaux enjeux de la mobilité et du développement durable. Mais, dans le cas de l'agglomération algéroise, la décongestion et la fluidité de la circulation sont une priorité des pouvoirs publics, en plus de la prise en charge d'une demande croissante des déplacements, facilitant ainsi l'accessibilité aux différentes parties de la ville et à ses services.

Pour mieux comprendre le contexte des déplacements dans la ville d'Alger, une enquête a été conduite en 2015 dans le cadre d'une coopération algéro-française du projet Tassili-CMEP⁴⁴². Elle porte sur l'analyse de la mobilité des Algérois. Les conditions et la nature des besoins de déplacements ayant évolué avec le changement du rythme de vie de la population, la mobilité des Algérois s'est transformée à son tour. L'enquête a porté sur la fréquentation des zones urbaines

⁴⁴² Voir deuxième partie de chapitre concernant les informations de cette enquête.

principales par les différentes catégories socioprofessionnelles recensées. Elle a permis de déterminer les formes d'attraction exercées par les pôles de la ville où sont concentrées les principales fonctions économiques et résidentielles.

6.1 Les organismes de gestion successifs des transports en commun

Cette rétrospective sommaire⁴⁴³ sur les transports en commun à Alger est établie de la période coloniale jusqu'à la fin des années 90. L'ancien réseau de transport de la ville coloniale était considéré parmi l'un des plus modernes et des plus performants du monde (Berchache 2011, p.146). Alger avait bénéficié très tôt d'un système de transport en commun (1841). Les chemins muletiers étaient aménagés en routes (conduisant vers *le Sahel*) mal tracées et étroites, les artères qualifiées de maîtresses ne suffisaient plus à la triple fonction, circulation des piétons, du transport des voyageurs et des marchandises.

Des omnibus à chevaux, appelés « les Corricolos » (1841), le premier tramway à cheval (1876) et le trolleybus (1935) desservaient la ville et des compagnies de tramways ont été mises en place (1904). Ils assuraient un trafic de 60 millions de voyages par an et en prévoyaient 100 millions en 1949⁴⁴⁴. Trois compagnies et réseaux distincts et indépendants prenaient en charge les déplacements :

Les CFRA (Chemins de Fer sur Routes de l'Algérie, 1862- 1955⁴⁴⁵) : l'administration française a confié la gestion de la ligne ferroviaire d'Alger à Blida (1859) à la société privée, la Compagnie des chemins de fer algériens devenue CFRA qui assurait le transport des marchandises et des voyageurs. Une autre ligne de la banlieue algéroise liait *Maison Carrée (El Harrach)* et le centre-ville. Plus tard (1898-1930)⁴⁴⁶, un réseau tramway et trolleybus assurait la desserte de la côte et au fur à mesure les autres quartiers de la ville, même ceux à profil difficile (de *Ruisseau à Kouba*). Les autobus (1935) desservaient *Maison Carrée* et Alger remplaçant les tramways ruraux à vapeur.

⁴⁴³ C'est un résumé du travail de recherche de Berchache (2011, pp.146-152).

⁴⁴⁴ J.Arrivetz : « *Les transports d'Alger* », in Les chemins de fer régionaux et urbains, N° 210, 1988.

⁴⁴⁵ D'après Martin. H : « *Les transports urbains d'Alger* », in les chemins de fer régionaux et urbains, N° 210, 1988 en 1957.

⁴⁴⁶ Le trafic était de 30 millions de voyageurs.

Les TMS (Tramways et Messageries du Sahel, 1901) : un réseau suburbain partait de la place du Gouvernement jusqu'à la crête (*El Biar et Ben Aknoun*). Cette compagnie avait été annexée aux CFRA en 1937

Les TA (Tramways Algériens, 1896) : prenaient en charge le réseau de tramway électrifié entièrement urbain, le plus moderne de l'époque. La société des Tramways Algériens était une filiale de la société Thomson-Houston (dont émergera la future Alstom). Les lignes ont été exploitées jusqu'en 1960 et concurrencées par les autobus dès 1935, surtout après la mise en application du plan de circulation de 1959 et la relève par des autobus du réseau ferré. Cela n'était certes pas une économie, puisque pour remplacer les 26 motrices articulées, il n'a fallu pas moins de 60 autobus (Berchache 2011, p.150). En 1959, en raison de la situation économique difficile, les TA et les CFRA ont disparu avec les trolleybus (1964)⁴⁴⁷.

Les Ascenseurs et les téléphériques : la société Tramways Algériens (TA) avait entrepris la construction de trois ascenseurs à Alger (1936) : de la rue *d'Isly*, du boulevard de l'ALN et celui du Square *Port-Saïd*⁴⁴⁸. Un funiculaire (1956) reliait les plateaux de *Mustapha supérieur* et *Belcourt* et de *Belcourt (Belouizdad)* à *Clos Salembier (El Madania)* situé 90 mètres plus haut.

La RSTA (Régie Syndicale des Transports Algérois, 1959) : regroupait les réseaux TA et RDTA (Régie Départementale des Transports Algérois née en 1954)⁴⁴⁹ et gérait les réseaux de bus, trolleybus et du tramway jusqu'à 1987 (sachant que le trolleybus et le tramway avaient été abandonnés après l'indépendance). La RSTA⁴⁵⁰ a été nationalisée et constituée en entreprise publique exerçant un monopole dans le secteur du transport urbain, et devenue l'ETUSA en 2000.

Après l'indépendance, le réseau du transport en commun s'est beaucoup dégradé face à l'afflux de la population rurale et le départ des professionnels européens. La RSTA ne répondait plus à la demande croissante en matière de déplacements et n'assurait plus les services d'autobus.

Aujourd'hui, les organismes suivants exercent un pouvoir sur les transports collectifs urbains (voir chapitre sur les acteurs) :

⁴⁴⁷ Seuls les trolleybus de *Notre Dame d'Afrique* circulaient jusqu'en 1974.

⁴⁴⁸ L'ouvrage existe toujours et est géré par l'ETUSA. Mais il est fermé au public à cause des fissures engendrées par le séisme de 1989 et celui de 2003.

⁴⁴⁹ Elle est issue des CFRA.

⁴⁵⁰ Régie Syndicale des Transports Algérois, la fusion de la TA et la RDTA avait donné la RSTA.

- L'Entreprise publique de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA).
- Entreprise de réalisation et d'exploitation du chemin de fer urbain pour l'agglomération d'Alger, dite « Entreprise Métro d'Alger » (EMA) et sa filiale, le Bureau d'études des transports urbains (BETUR).
- L'Entreprise de Transport Algérien par Câbles (ETAC).
- Société chargée de l'exploitation et de la maintenance des Tramways Algériens (SETRAM), née d'un accord entre l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) et le groupe RATP.
- La Société nationale des transports ferroviaires (SNTF).
- Le Centre national de la prévention et de la sécurité routière (CNPSR).
- L'établissement national de contrôle technique automobile (ENACTA).

6.2 Infrastructures routières

6.2.1 La configuration du réseau de voirie dans l'aire métropolitaine

Les axes routiers sont des réseaux structurants de l'espace de la wilaya d'Alger et entre Alger et les wilayas limitrophes *Boumerdes, Blida et Tipaza*. Le réseau régional est composé de :

- 453 km d'autoroutes et routes nationales (RN).
- 252 km de Chemins de Wilaya (CW).

En effet, les Schémas SNAT, SRTA, SDRA, le SDAAM et SDAL avaient prévu l'aménagement d'un réseau routier à l'échelle nationale et régionale. En plus de l'autoroute **Est-Ouest** qui relie les villes de l'Est à l'Ouest de l'Algérie, au niveau de la région Nord-Centre, et autour de la capitale, il a été prévu :

a) Au Sud d'Alger

Trois nouvelles (03) rocades ont été aménagées :

- Deuxième Rcade Sud d'Alger : c'est une voie express (2x2 voies) qui relie *Zeralda* à *Boudonaou* sur un linéaire de 65 Km, desservant la nouvelle ville de *Sidi Abdallah* et la zone industrielle de *Rouiba*.

- Troisième Rcade Sud d'Alger : cette voie (2x2) relie les wilayas de *Tipaza (Nador)* et *Boumerdès (Bordj Menaïel)* sur un linéaire d'environ 150 Km.
- Quatrième Rcade Sud : une voie (2x2) sur un linéaire d'environ 350 Km qui relie les wilayas de *Ain Defla (Khemis Miliana)* et *Bordj Bon Arreridj*.
- Le dédoublement de la RN°08 entre la 2ème rocade et la rocade Sud. Pour les villes de *Larbaa* et *Bongara*, la RN°8 relie la ville de *Larbaa* et la Rcade Sud d'Alger et le *CW14 Bongara* à l'autoroute Est-Ouest au niveau de *Baraki* en passant par *Sidi Moussa*.

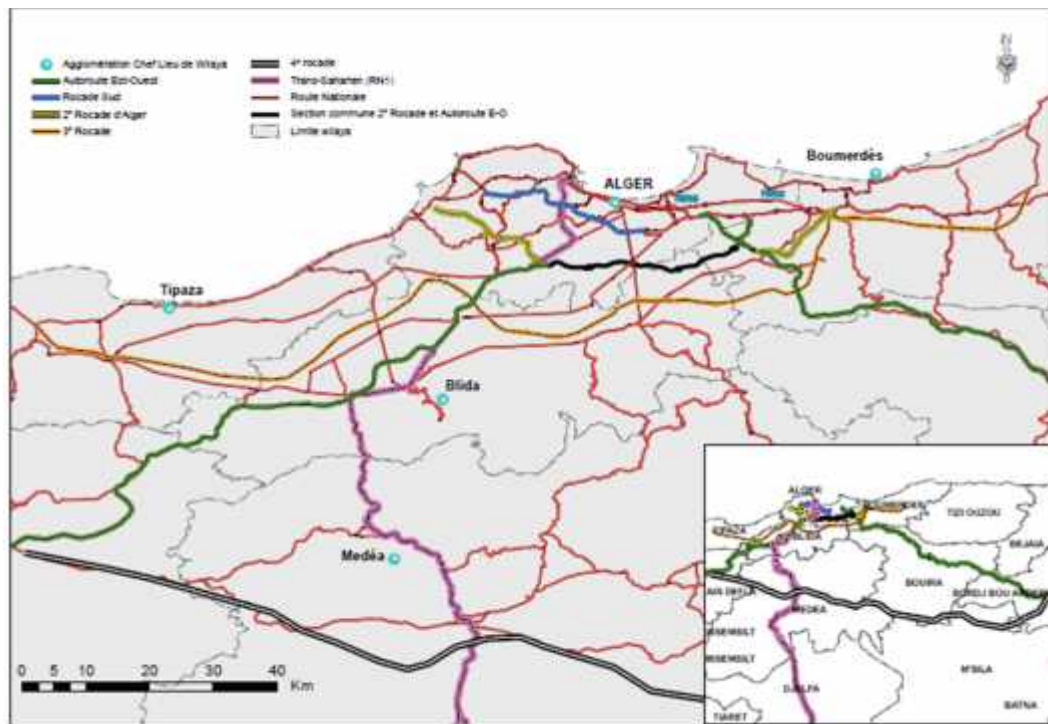
b) A l'Ouest d'Alger

- Une nouvelle rocade relie *Bou Ismail* et *Cherbell* avec raccordement à l'autoroute Est-Ouest.
- Le dédoublement de la RN°36 (2x2 voies) entre *Dely Ibrahim* et *Tessala El - Merdja* avec raccordement à la RN°11 à hauteur de *Ain Bénian*.
- *Koléa* avec l'autoroute Est - Ouest s'effectuera par une liaison rapide en dédoublant la RN°69 et la RN°42A entre *El - Affroun* et *Tipaza*.

Par ailleurs, la modernisation de la RN°12 entre *Tizi Ouzou* et la limite de la wilaya de *Béjaïa* a permis l'aménagement de deux pénétrantes Nord-Sud : celle de *Dellys* longeant la RN°12 passant par *Draâ Ben Kbedda*, *Draâ El - Mizane* jusqu'à à l'autoroute Est - Ouest au niveau d'*Aomar* (RN°25) et celle de *Draâ El - Mizane* et *Tizi Ouzou* en passant par *Boghni*, *Ouadhias* et *Oued Aïssi* le long de la RN°30.

Pour éviter la ville de *Boumerdes* au Sud, la RN°24 (en 2x2 voies) et la RN°68 sont aménagées avec d'autres pénétrantes autoroutières ainsi que la RN° 24D qui fut dédoublée. La réalisation de la pénétrante entre la 2ème Rcade et l'aéroport d'Alger a permis de relier *Bordj El Kiffan* à la 2ème Rcade d'Alger, et le prolongement des pénétrantes de la 2ème rocade assure les liaisons suivantes : *Bordj El Babri-Hammadi (CW 149)*, *Ain Taya – Khemis El Khechna (CW 121)*, *Heraoua – Ouled Moussa (CW122)*.

Figure 216 Configuration du réseau routier dans l'aire métropolitaine



Source Bakour, Baouni, et Thevenin (2018, p.8).

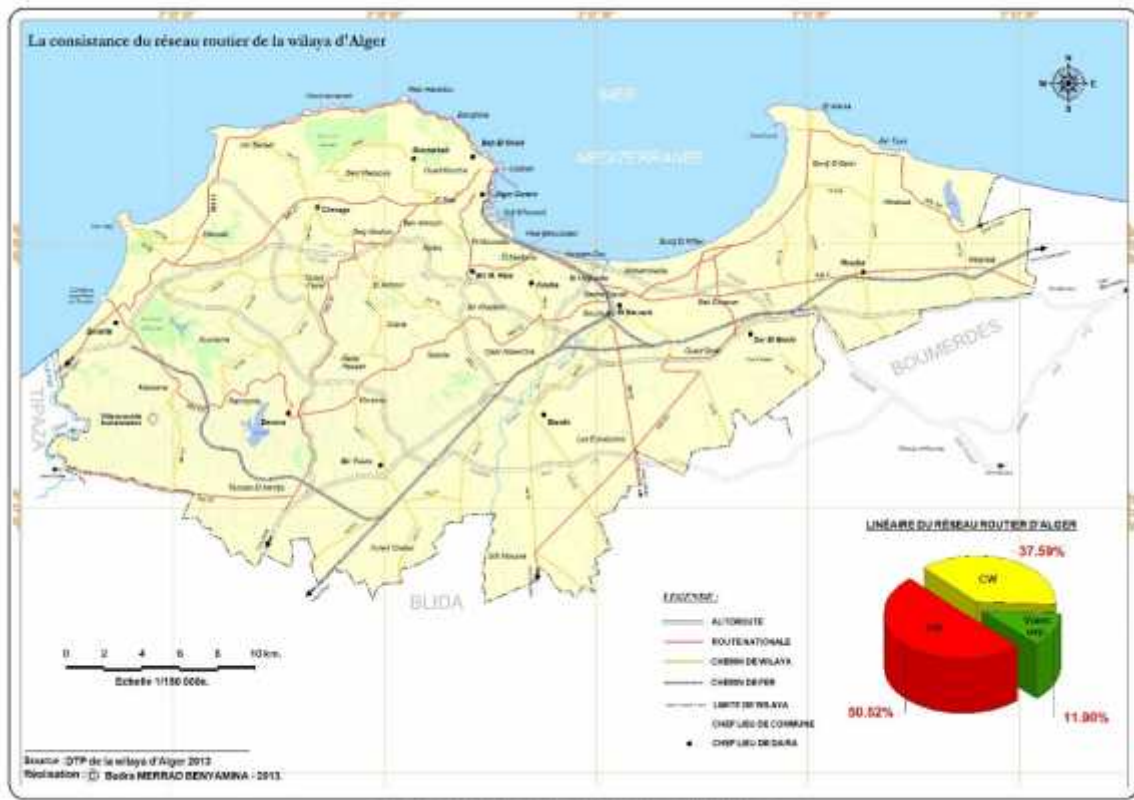
6.2.2 La configuration du réseau de voirie dans la wilaya d'Alger

D'après les critères démographiques et socio-économiques, le Plan de Transport et de Circulation d'Alger (2004) a défini :

- 1) Une classification administrative du réseau :
 - Les autoroutes et les voies express.
 - Les routes nationales (RN)
 - Les chemins de Wilaya (CW).
 - Les chemins communaux (CC).

- 2) Une classification fonctionnelle des routes :
 - Les artères secondaires.
 - Les rues collectrices (à l'échelle des communes).
 - Les rues collectrices de quartier.
 - Les rues locales. L'étude du Plan de Transport et de Circulation d'Alger (2004) a compté pour l'agglomération d'Alger environ 580 km de routes dont 293 km routes "nationales", 218 km "départementales" et 69 km de "voies express" (autoroutes).

Figure 217 La structure du réseau de voirie en 2008



Graphique 17 La consistance du réseau routier en 2017



Pour la desserte de l'ancienne ville, les réseaux interurbains transversaux et longitudinaux assurent les déplacements entre les parties géographiques : les crêtes, la baie, le *Sabel* et la *Mitidja*. Ces axes

centraux utilisent les failles naturelles pour atteindre les hauteurs (Harouche 1987, p.62), telles que la voie de *Frais Vallon* et celle du *ravin de la Femme Sauvage*.

Le réseau routier de la wilaya d'Alger est aujourd'hui constitué de deux rocade qui ceinturent la ville, le boulevard du front de mer et plusieurs pénétrantes. Les plus importants axes sont :

- Rocade Sud : appelée l'autoroute de *Ben Aknoun*. Cette voie express et de transit est très structurante, relie l'Est de la ville à l'Ouest et distribue un grand trafic de la capitale (Baouni 2001, p.173). Elle est considérée plutôt comme un vecteur de développement spatial.
- Autoroute de l'Est : est une pénétrante du centre-ville qui fait jonction avec la RN°05 à *Hussein Dey* et longe la côte en traversant les communes de la *Mitidja* orientale à la *Mitidja* occidentale.
- Autoroute 05 Juillet.
- Radiale *Oued Ouchaïeb* et la pénétrante *des Annassers* : ce sont des radiales perpendiculaires Nord-Sud rapides.
- Routes nationales RN° : 01, 05, 08, 11, 29 et 36.

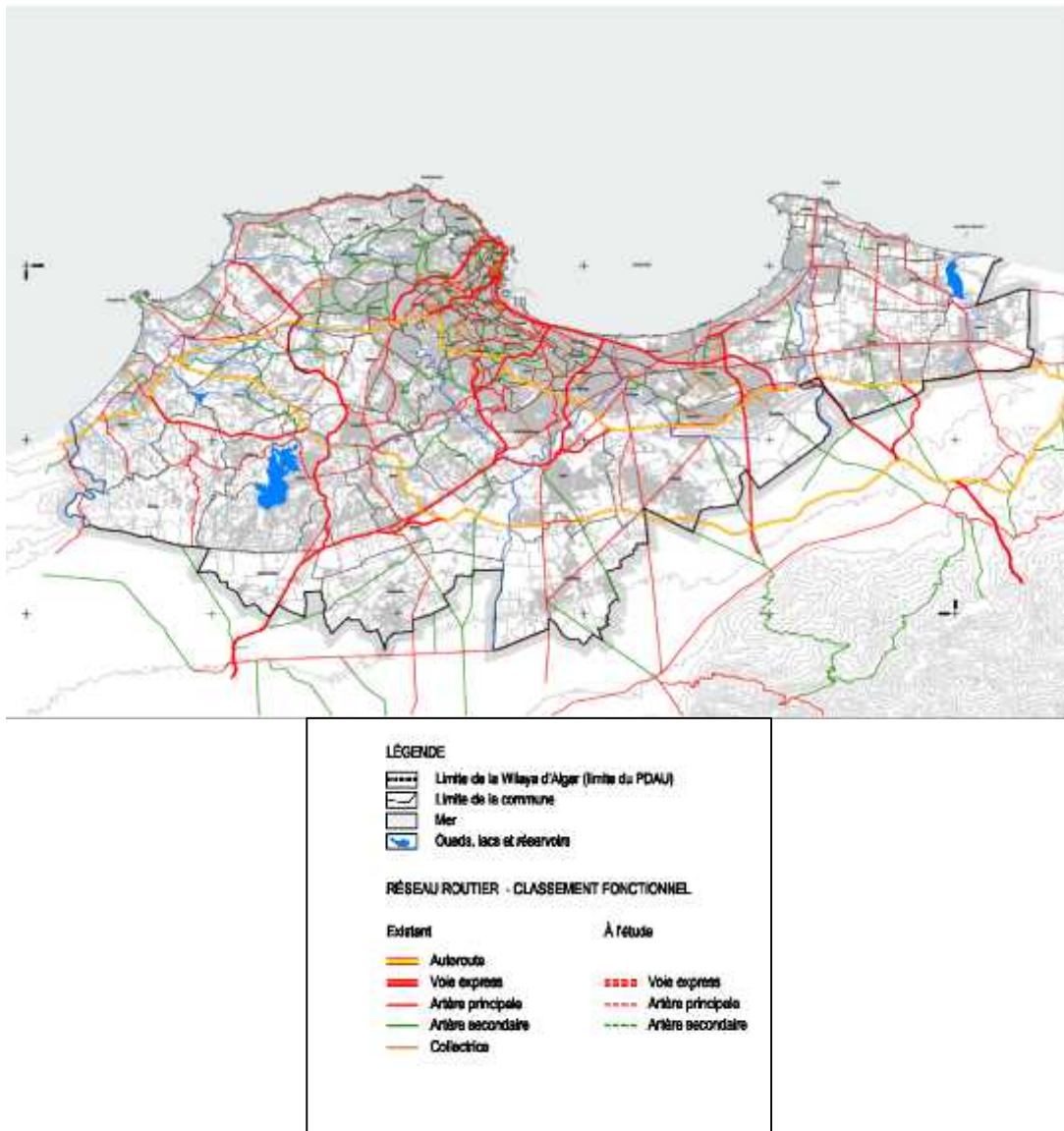
A ces grands axes s'ajoute un réseau de Chemins de wilaya (CW) assez dense reliant toutes les routes entre elles. Parmi les CW les plus importants se trouvent les CW 11, 14, 118, 121 et 149.

De nouvelles infrastructures routières ont été mises en service ces dernières années, elles concernent essentiellement les rocades. Selon A. Tabti-Talamali. (2018, p.259), ces voies de transit et d'échanges ont une principale vocation qui est le détournement des flux transitant par le centre-ville d'Alger, mais elles permettent aussi de contourner les centres urbains, passages obligés pour les transports inter-régionaux.

Le nouveau PDAU propose une autre classification pour le réseau routier de la ville d'Alger constituée par trois niveaux :

- Voies de transit et d'échanges.
- Voies artérielles.
- Voies urbaines.

Figure 218 Le réseau routier fonctionnel du PDAU

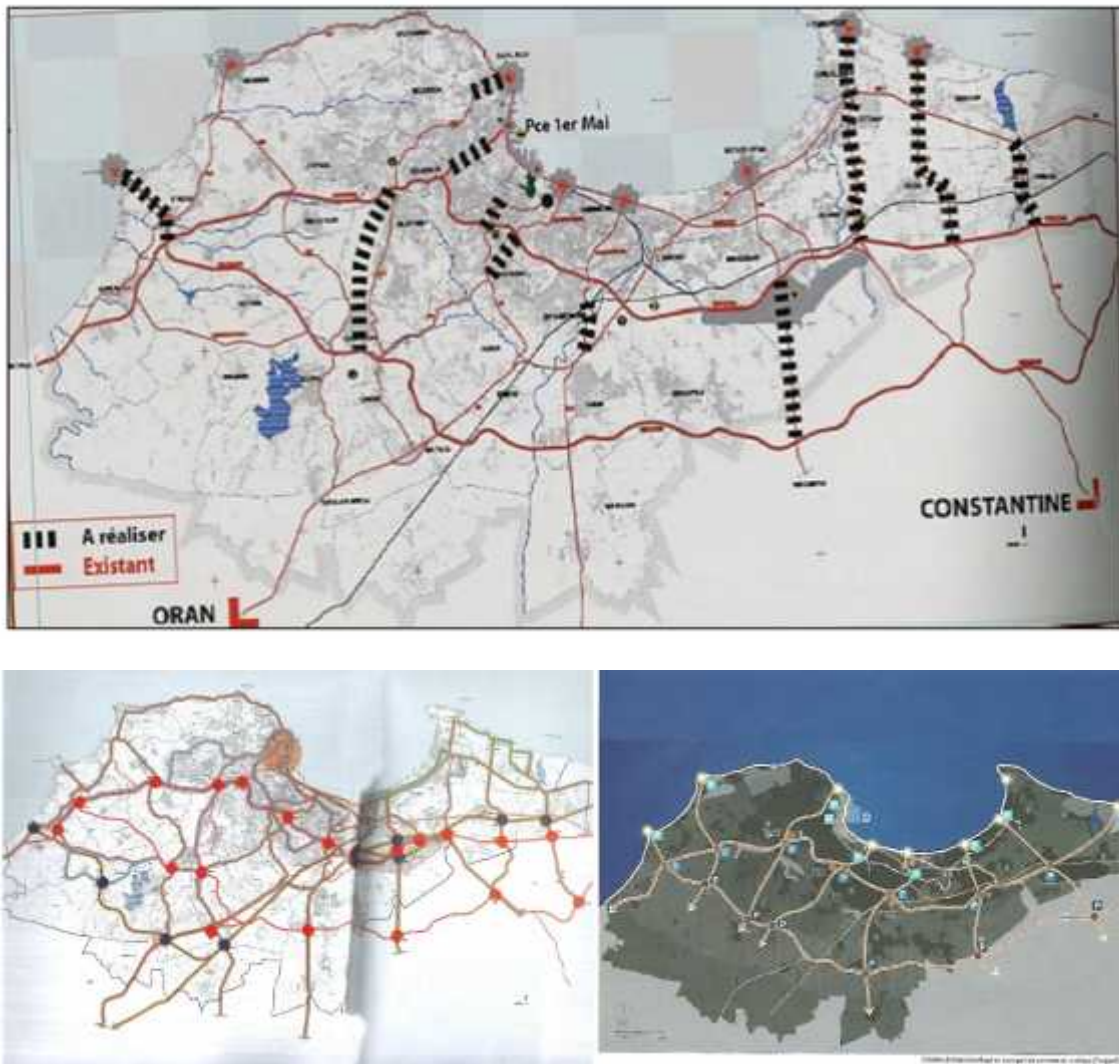


Pour le Plan de Transport et de Circulation d'Alger (2004), le réseau routier de l'agglomération algéroise était relativement bien maillé et structuré par les grands axes, reliant les principaux pôles générateurs de trafic. Mais, des investissements importants ont été effectués en matière d'autoroutes, trémies, ponts, dédoublements des voies en plus de vastes programmes de construction et d'amélioration des principaux carrefours. Toutefois, leurs programmations et réalisations n'ont pas fait l'objet d'études d'impact suffisantes : « *Ces actions ne semblent pas avoir fait l'objet d'une étude d'opportunité, dans laquelle auraient été examinés les avantages et impacts des projets, ni les solutions alternatives possibles* ».

Les nouvelles infrastructures routières témoignent d'une mauvaise articulation entre les réseaux principaux et les réseaux locaux (Baouni 2001, p.173), impliquant des points de congestion importants. Une pression accrue sur le réseau routier, autoroutier et express s'exerce essentiellement sur les axes pénétrants Est et Sud, et les voies menant vers ces axes (Chabane 2009, p.235). Le PDAU d'Alger (2015) a noté aussi les conditions de circulation et des dysfonctionnements du réseau, démontrant que les classifications répondent mal aux besoins actuels de la circulation. Ils n'ont pas eu une traduction réelle dans la planification et dans la gestion du réseau. Il en résulte ainsi des discontinuités de voiries, des échangeurs incomplets, des traversées de zones urbaines et des pertes de capacité.

En effet, le Plan de Transport (2004) a suggéré une nouvelle classification fonctionnelle et une hiérarchisation du réseau. Le PDAU et le Plan Stratégique proposent le parachèvement et le paysagement du réseau routier ainsi qu'un nouveau maillage autoroutier à l'horizon 2030, basé sur une hiérarchisation fonctionnelle et non pas administrative, à l'exception du réseau autoroutier pour lequel le design est l'élément important (voir figure N°219). Les différents phasages de ces grands projets d'infrastructures routières prévoient de compléter d'abord les radiales existantes, afin d'améliorer les relations entre l'extérieur et l'intérieur de l'agglomération (Bordier 2014, p.71) tout en améliorant la qualité de desserte de l'espace périphérique.

Figure 219 Le macromailage routier et autoroutier du PDAU



Source : vies de ville, 2013.

Selon M. Bakour (2016, p.126), le parachèvement des pénétrantes et des rocade témoigne la volonté de mettre en place un nouveau plan radioconcentrique pour la ville d'Alger, qui prendra en charge la structuration des nouvelles localisations des programmes de logements sociaux et d'équipements des années 2000, en augmentant le potentiel d'accessibilité des territoires à caractère semi-urbain et rural.

6.3 La nouvelle stratégie du transport en commun : les infrastructures lourdes

6.3.1 Métro

6.3.1.1 L'histoire du projet

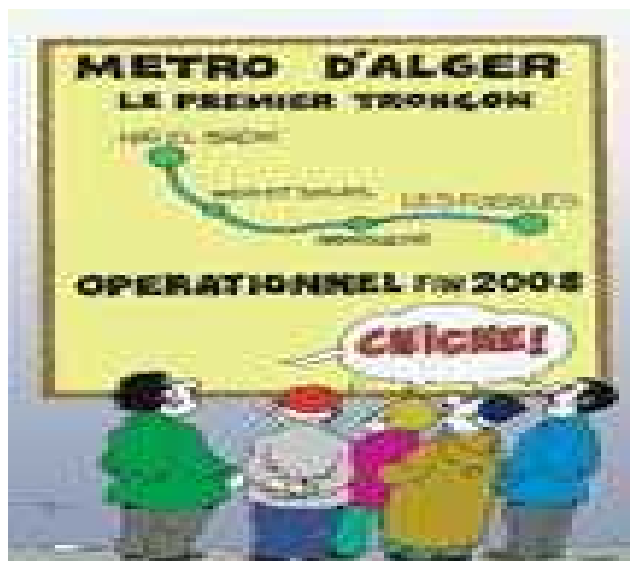
Le projet de proposition du Métro d'Alger date des années 30 (1929). En plus du réseau de tramway qui desservait 300 000 habitants, une ligne de Métro devait être réalisée entre le centre et l'Est de la ville (*Fort de Bab Azzoum et Caroubier*). En 1959, une autre version de Métro pneumatique a été présentée mais très vite abandonnée. En 1970, une autre proposition prévoyait un réseau de 64 km, mais face au coût élevé et la situation de crise, les pouvoirs publics avaient décidé de geler le projet jusqu'aux années 80.

Figure 220 Article sur le lancement des projets du Métro d'Alger



Selon Berchache (2011, p.161), deux études pour la proposition du Métro ont été entreprises par la RATP /SOFRETU, la première pour le compte de l'ETUSA (en proposant 13 stations) et la deuxième pour le compte de la SNTF (17 stations). Le but était de desservir les zones denses de la ville (passant par *Oued-Korieche* et *les Annassers*) ainsi que l'Est de l'agglomération (*Hai El Badr et Bach Djarrah*), une demande de transport qui pouvait atteindre 40 000 voyageurs par heure et par

Figure 222 Caricature du journal EL Watan



Source : (Berchache 2011).

Durant les années 90, à cause de la situation sécuritaire, la construction du métro fut confiée aux entreprises nationales COSIDER (tunnels) et GENISIDER (stations). La lenteur des travaux et des dérives importantes des plannings de réalisation arrêtés se sont répercutées sur l'avancement du chantier. Jusqu'à la fin des années 90, un tunnel de 3,5 km fut creusé avec 5 stations entre *la Grande Poste et Hamma*. L'EMA fut confrontée à des problèmes sécuritaires insolubles⁴⁵² (Berchache 2011, p.165). L'abandon du projet à plusieurs reprises a mené à la dégradation des ouvrages et à la perte de personnel et du savoir-faire.

6.3.1.2 La mise en service et la prise en charge des déplacements

Le projet du Métro a été relancé en 2002 grâce aux changements du contexte économique et politique et devient prioritaire dans le milieu urbain. La mise en route du métro constitue alors un grand pas dans l'histoire des transports urbains de la ville d'Alger.

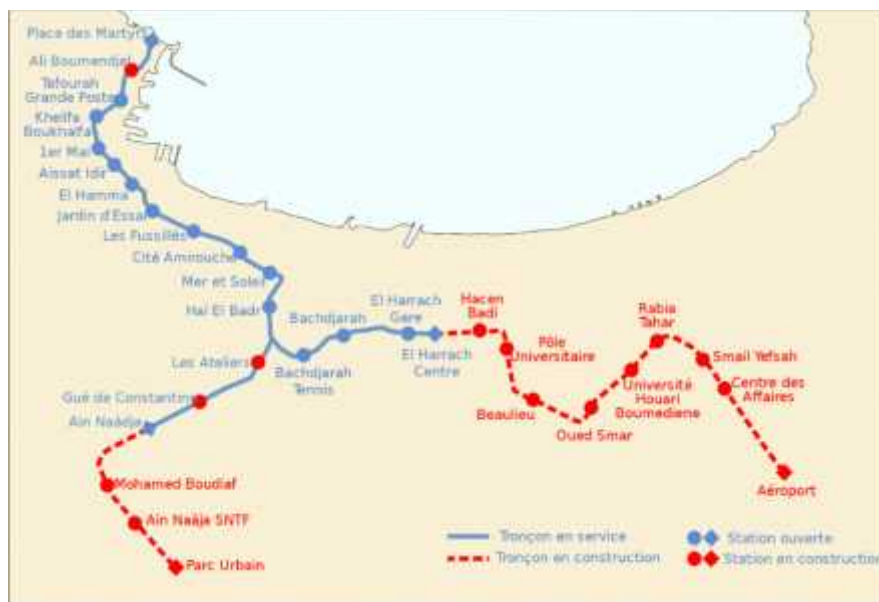
⁴⁵² L'utilisation des explosifs pour les ouvrages souterrains qui se limitait au ciment expansif.

La première ligne⁴⁵³ mise en service en 2011 sur le tronçon *Hai el Badr-Tafourah* (Grande poste) sur une ligne de 9,5 km, comporte 10 stations. En 2015, il y a eu le prolongement de la ligne 1 depuis la station *Hai El Badr* vers *El-Harrach* d'une longueur de 4 km avec quatre stations : *Bachdjarah - Tennis*, *Bachdjarah*, *El Harrach Gare* et *El Harrach Centre* et un viaduc de 250 m au-dessus de la bretelle d'autoroute de *Oued Ouchaiâh* (entre la station *Hai-El-Badr* et *Bachdjarah*). Depuis *El Harrach*, le métro rejoint le chemin de fer de banlieue suivant l'extension B de la ligne 1 mais l'intermodalité semble difficile à ce pôle d'échanges.

L'extension Ouest de la ligne 1 vers la place *Des Martyrs* depuis la station *Tafourah - Grande-Poste* fut retardée à cause des travaux des fouilles archéologiques autour de la place des Martyrs au pied de *la Casbah*, à la suite de la découverte de vestiges historiques importants dont la présence avait nécessité une excavation des stations entièrement en souterrain. Cette ligne inaugurée en 2018 dessert la station *Ali Boumendjel*.

Une autre extension vers *Aïn Naâdja* depuis *Hai El Badr* a été mise en service. Cette nouvelle branche de la ligne 1, d'une longueur de 3,6 km comporte trois stations (une station aérienne, Station des Ateliers, et deux stations souterraines : *Gué de Constantine* et *Ain Naadja*).

Figure 223 Le réseau du Métro d'Alger



⁴⁵³ Cette ligne est équipée de 14 rames de 6 voitures d'une longueur de 108 m et une largeur de 2,83 m et transporte 1 290 personnes dont 210 places assises.

La société française RATP El Djazair est la société exploitante du Métro d'Alger, permettant d'assurer une capacité de déplacement entre 38 000 à 41 000 voyageurs sur le tronçon *Place des Martyrs (centre d'Alger) à Hai El Badr* considéré comme le plus chargé. Après la mise en exploitation de toutes les lignes (tronçon prioritaire et extensions), le trafic devrait atteindre les 150 millions de voyageurs par an.

Tableau 61 Evolution des fréquentations du Métro

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (1+2ème trimestres)
Fréquentation	2 143 768	11 411 928	15 116 366	16 133 122	20 197 708	28 663 241	30 033 714	18 223 961

Source : EMA, 2018.

6.3.1.3 Les extensions

Depuis *Hai El Badr* (à *Kouba*), le Métro va s'étendre sur deux directions : l'extension B1 (en plus des 5 stations en service, 9 futures stations sont prévues pour 2022), arrive jusqu'à l'aéroport, elle passe par le pôle universitaire d'*El Harrach*, l'université *Houari Boumediene* et le centre d'affaires de *Bab Ezzeouar*. L'extension C1 (3 stations en service et 6 futures stations), conduit à *Baraki*, passant par *Bach Djarah* et *Gué de Constantine*.

Figure 224 Réseau Métro et extensions futures



Source : (Bernache 2011, p.173).

6.3.1.4 Les études en cours de réalisation

L'extension A de la ligne 1 du Métro qui arrive actuellement à la *Place des Martyrs*, desservira *Bal El Oued, Chevalley et Draria*.

6.3.2 Tramway

Le retour du Tramway à Alger s'inscrit dans une démarche de développement soutenable. Ce projet a été lancé en 2006, la maîtrise d'ouvrage fut déléguée à l'EMA assistée par Systra et RATP Développement.

Les études de faisabilité ont envisagé à moyen terme un réseau de 2 lignes : la première relie le Centre à l'Est parallèlement à la baie d'Alger, et la deuxième perpendiculaire partant du Centre vers l'Ouest. Le choix des corridors Est et Ouest, à destination respectivement de *Ain Taya et Ain Benian*, avec une ramification vers le Sud via une connexion centrale vers *Bir Mourad Rais*, répondait à la nécessité, outre de désenclaver les zones situées sur ce linéaire (Berchache 2011, p.179).

Figure 225 Les corridors prévus pour le Tramway d'Alger



Source : (Berchache 2011, p.179).

6.3.2.1 La mise en service et la prise en charge des déplacements

La première ligne du Tramway mise en service en 2011 dans la partie Est de l'agglomération s'étend sur un tronçon de 7,2 Km reliant *Bordj El Kiffan* à *Mobammadia* (la Cité *Mokhtar Zerbouni*). Cette ligne fut prolongée en 2012 à *Hussein Dey (des Fusillés)* par une station multimodale connectée avec le Métro. Actuellement, le tramway arrive jusqu'aux communes de *Bordj El Kiffan*⁴⁵⁴ et *Bordj El Babri*, desservant un total de 36 stations. La ligne passe par *El Harrach* et *Bab Ezzouar* avant de remonter au Nord. Ce tracé assure une bonne desserte du pôle universitaire d'*El Harrach*, ainsi que de la Foire d'Alger, de la zone commerçante de *Bab Ezzouar* et de celle des Bananiers.

Au niveau des pôles d'échanges, la ligne Est du tramway se connecte aux trains de banlieue à *Caroubier* et au Métro aux *Fusillés* et permet un rabattement vers les lignes d'autobus, du Métro et des lignes téléphériques. On compte 30 stations sur la ligne Est dont 08 aménagées en pôles d'échanges. L'inter distance moyenne entre deux stations est de 560 m.

Figure 226 Le réseau du Tramway d'Alger



⁴⁵⁴ Le site de dépôt et de maintenance du Tramway d'Alger est situé dans cette commune.

L'exploitation du Tramway d'Alger fut assurée dans un premier temps par l'entreprise algérienne ETUSA, et aujourd'hui, elle se fait par la Setram, un groupement franco-algérois dirigé par RATP Dev, filiale du groupe RATP. La fréquentation de la ligne prioritaire du Tramway a compté plus de 45 000 voyageurs par jour. Cette ligne a été conçue pour transporter 150 000 passagers et devrait atteindre dans le futur un trafic de 185 000 passagers par jour⁴⁵⁵.

La réforme tarifaire de 2013 a mis en place un système zonal et introduit l'unification du prix du ticket unitaire sur toute la ligne à 40 dinars, et une autre tarification intégrée Tramway/ Métro a été mise en place avec un ticket unique à 70 dinars.

Tableau 62 Evolution des fréquentations du Tramway

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (1+2ème trimestres)
Fréquentation	1 255 440	10 670 868	8 453 304	14 270 027	15 648 580	17 903 238	10 717 785

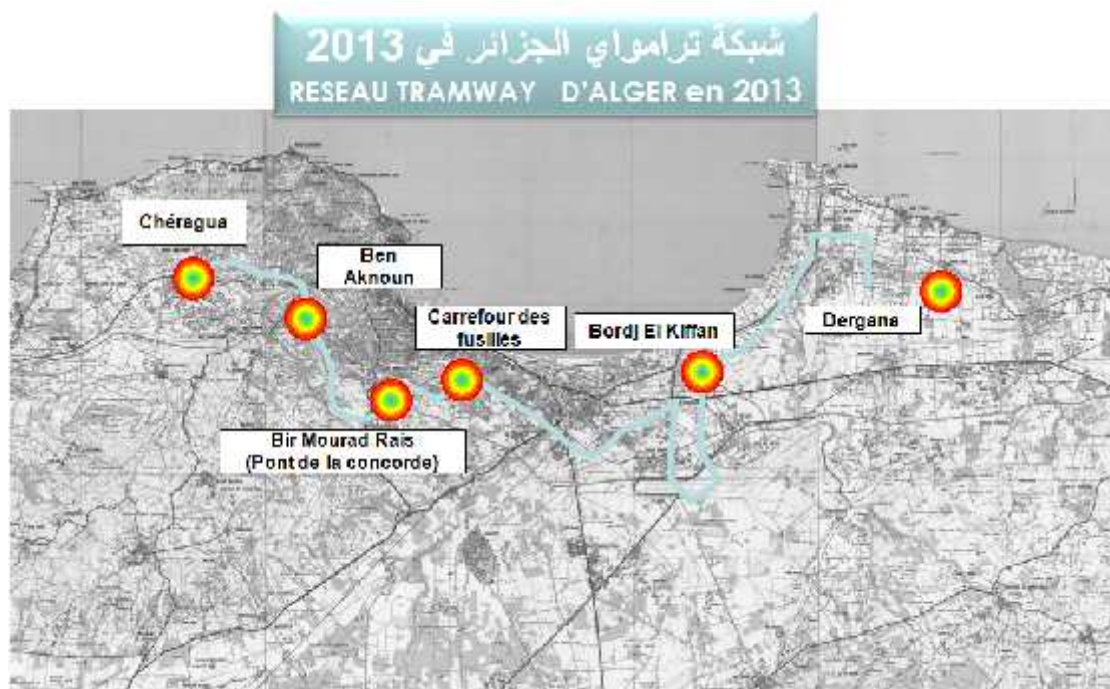
Source : EMA, 2018.

6.3.2.2 Les extensions

Des extensions ultérieures de la ligne existante sont envisagées à l'Ouest : un prolongement de 4.6 km depuis les Fusillés vers la côte *Bir Mourad Rais* où la future gare routière d'Alger sera construite, puis une seconde phase vers *Draria*, partant de *Bir Mourad Rais*.

⁴⁵⁵ In Berchache (2011, p.179).

Figure 227 Extensions de la ligne du Tramway



Source : (Berchache 2011, p.183).

6.3.3 Train

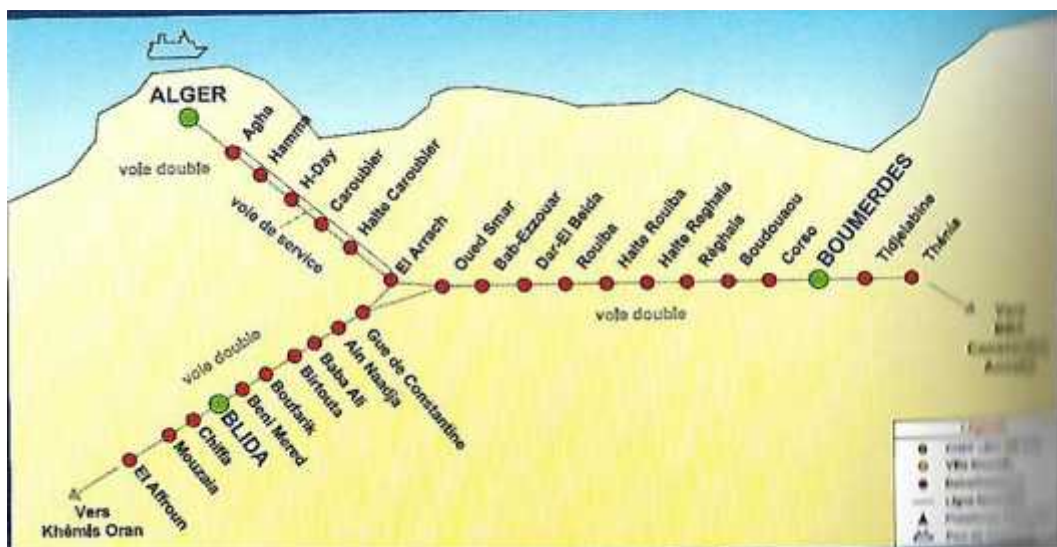
Le chemin de fer de la banlieue algéroise est un réseau express régional qui constitue un maillon important du réseau ferré national et une partie intégrante du système de transport urbain de l'agglomération algéroise. Ce réseau s'étend vers l'Est d'Alger à *Thénia* et vers l'Ouest d'Alger à *El Affroun*. Le chemin de fer de la banlieue algéroise est exploité par la SNTF à l'aide des 64 rames automotrices sur un linéaire de 340 km totalement électrifié.

6.3.3.1 La modernisation du chemin de fer

Le programme de modernisation du réseau ferroviaire a porté sur le doublement des voies, électrification, signalisation de télécommunications, densification du réseau par la création de lignes nouvelles ainsi que la maintenance du réseau existant (renouvellement des voies existantes). La modernisation et l'électrification ont concerné les lignes en double voie d'Alger – *El Harrach* (10 km), d'*El Harrach – Thénia* (45 km) et enfin d'*El Harrach – Blida – El Affroun* (68 km). Les plus importantes actions qui ont été réalisées sont :

- Une électrification complète de la banlieue algéroise et une nouvelle signalisation afin de permettre une vitesse maximale de 120 km/h avec la moyenne de 58 km/h. Actuellement la vitesse est de 45 km/h.
- Une nouvelle liaison en bretelle double (ligne 8) entre *Oued Smar - Gué de Constantine* a été réalisée permettant le transit Est/Ouest sans passer par le centre et *El Harrach* (Plan de Transport, 2004).
- Une nouvelle gare de triage à *Dar El Beida*.
- La gare de marchandises à *Rouiba*.
- Réalisation de la desserte ferroviaire à double voies électrifiée *Birtouta- Nouvelle ville de Sidi Abdellab-Zeralda* (21km).
- La création d'une nouvelle station *Hamma* comme annexe à la Gare centrale d'*Agha*.

Figure 228 Le réseau ferré de la banlieue algéroise



La SNTF transportait environ 53 000 voyageurs par jour en 2002 (Plan de Transport, 2004), après ce nouveau service ferroviaire de banlieue, le trafic sur le réseau ferré de la banlieue devrait atteindre entre 80 et 100 millions en 2022 (Berchache 2011, p.159).

Tableau 63 Evolution de la fréquentation du train

Année	2010	2015
Nombre de voyageurs	22 millions	32,6 millions

6.3.3.2 Les lignes projetées

Les prochaines phases de l'aménagement ferroviaire de la banlieue algéroise consistent à réaliser :

- La desserte ferroviaire entre *Bab Ezzouar* et l'aéroport international Houari Boumediene (2,8km).
- Liaison ferroviaire entre *Thénia* et *Tizi-Ouzou* à double voie (50km).
- Suppression des passages à niveau.
- Extension de la voie 3 entre *El Harrach* et *Rouiba*.

Figure 229 Le réseau ferré projeté



Pour les projets en cours d'étude, il s'agit de la gare centrale d'Alger sise à *Kourifa* à *El Harrach*, ainsi que l'étude d'actualisation du schéma directeur de la banlieue algéroise, à la suite de la délocalisation de la gare centrale de *Hamma* vers *Kourifa*. De nouvelles lignes sont prévues entre *Zeralda-Gouraya (Tipaza)* et *Zeralda-Ain El Benian*.

6.3.4 Téléphériques et télécabines

Le téléphérique est un mode de transport par câble. Cette spécificité est adaptée pour la ville d'Alger dans ses parties difficilement accessibles. Le téléphérique relie les quartiers bas aux hauteurs de la ville. En plus de ceux construits à l'époque coloniale (1956), trois autres ont été mis en service après l'indépendance. Le premier relie *Bologhine* à *Notre-Dame d'Afrique*, le second celui du *monument Makam El Chabid* et enfin celui du Palais de la Culture aux Fusillés. Une nouvelle ligne a été mise en service *Oued Kniss (El-Annassers)* - Palais de la Culture.

Figure 230 Les lignes téléphériques (rénovées et projetées)



Source : (Berchache 2011, p.156).

Les téléphériques étaient exploités par l'ETUSA jusqu'en 2014, puis confiés à l'entreprise ETAC. Les cabines ont généralement une capacité de 35 personnes (15 personnes pour le téléphérique de *Bouzaréah*) avec un débit entre 1 100 et 2 400 voyageurs par heure selon la ligne.

6.3.4.1 Les extensions

L'ETUSA envisage la réalisation dans les prochaines années de trois autres téléphériques :

- Grande-Poste (Tafourah) — El Aurassi – El Biar (Saint-Raphaël).

- Place du 1er Mai – El Mouradia.
- *Bab Ejdid – Bab Azoum*, ce circuit passe par Bab *El Oued*, au niveau de la placette Saïd Touati (ex-Basetta), vers « *Village Céleste* » (près de *Notre-Dame d'Afrique*) et *Zeghara*. Sa capacité de transport sera également de 2 400 voyageurs/heure et par sens.

6.3.4.2 Ascenseurs

Les ascenseurs du centre-ville d'Alger ont été rénovés. Ils assurent les liaisons suivantes :

- Gare centrale - Port Saïd.
- Rue Larbi Ben M'Hidi - Palais du gouvernement.
- Escalator Boulevard Mohammed V.

6.3.5 Autobus et autres modes

6.3.5.1 L'autobus et la restructuration de l'ETUSA

A la fin des années 80, le service du transport public rendu par la RSTA se trouvait limité par la vétusté et le déficit de son parc⁴⁵⁶. En 1988 et après l'ouverture de l'activité du transport routier de personnes au secteur privé, et face à l'expansion urbaine de la ville d'Alger et de son bassin économique, une forte concurrence fut opérée dans ce secteur. L'utilisation des minibus, pratiques pour la circulation en l'absence de couloirs spécifiques renforça les missions du transport privé (Berchache 2011, p.153).

L'entreprise publique RSTA devait donc doubler ses capacités pour couvrir l'ensemble de l'agglomération, ceci fut concrétisé après le retour de la croissance économique et de la stabilité politique durant les années 2000. En 2010, les pouvoirs publics relancent la RSTA et décident de créer l'ETUSA (Etablissement Public de Transport Urbain et Suburbain d'Alger), devenu l'opérateur historique héritier des différents réseaux de l'agglomération algéroise (Tramway, bus et autobus).

⁴⁵⁶ Le parc roulait avec une moyenne de 80 à 90 bus complètement vétustes.

Le monopole de fait de la RSTA sur le transport collectif par autobus mais aussi sur les téléphériques, ascenseurs et escaliers mécaniques a été brisé avec l'ouverture du marché des transports à une multitude d'opérateurs privés.

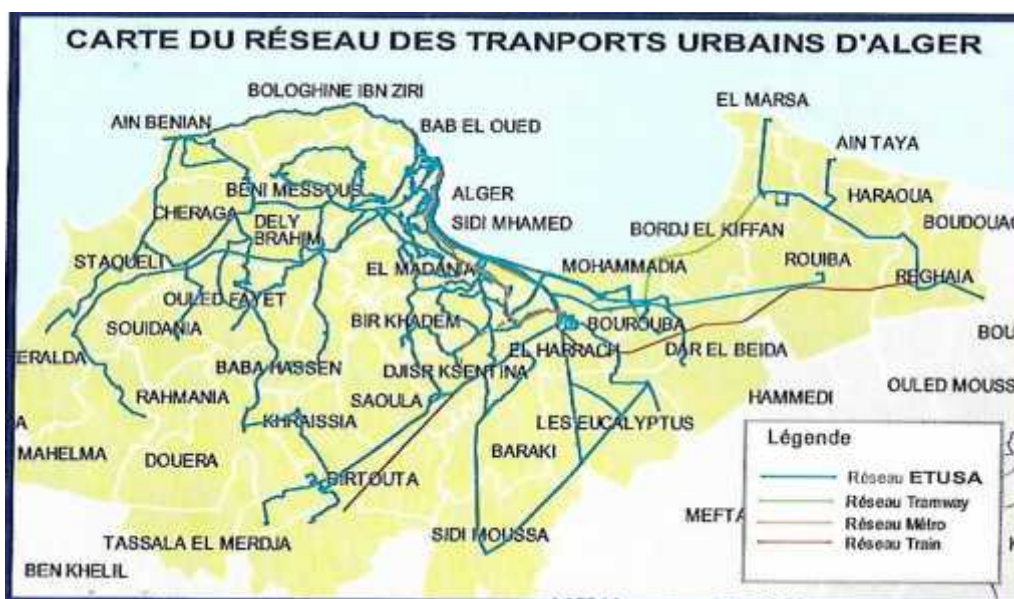
Toutefois, les moyens du réseau public d'infrastructures, de maintenance⁴⁵⁷ et de formation ont été modernisés⁴⁵⁸ en développant plus de lignes⁴⁵⁹ et de bus entre 2001 et 2009 (Berchache 2011, p.153). Aujourd'hui, l'ETUSA offre une possibilité de se déplacer dans tout le milieu urbain et suburbain de la wilaya d'Alger à travers 79 lignes de bus de type radial (SafarZitoun and Talamali 2009, p.56), desservant un réseau qui s'étend sur une longueur de 910 km (voir figure N°231).

Tableau 64 Evolution des lignes ETUSA

Années	2005	2006	2009	2017
Nombre de lignes	39	54	58	79

Source : Berchache (2011, p.153).

Figure 231 Réseau de bus d'ETUSA



Source : Brochure de l'AOTU-A, 2017.

A partir du centre-ville, le réseau de l'ETUSA s'étend sur 25 km à l'Ouest (*Zeralda*), 15 km au Sud (*Baraki*) et 25 km à l'Est. Toutefois, son activité reste concentrée principalement en hyper Centre,

⁴⁵⁷ Les unités de maintenance se trouvent à *Hussein dey, Hassiba Ben Bouali, Fougeroux, Bouzaréah* et à *Ghermoul* (Berchache 2011, p.153).

⁴⁵⁸ Grâce à une convention avec la Coopération Technique Belge (CTB).

⁴⁵⁹ 214 autobus dont 12 méga-bus de 24 mètres de long (type tribus) avec 99 lignes dont 39 urbaines.

où l'entreprise jouit de l'exclusivité des services d'autobus⁴⁶⁰ à partir des principales stations terminus : Place du 1er Mai, Place Audin, Place des Martyrs, Ben Aknoun, El Harrach et Bachdjarah (SafarZitoun and Talamali 2009, p.56). L'ETUSA dispose de véhicules passant du microbus de 12 places au tri-bus qualifié de tramway sur pneus de 207 places.

Les services du transport de l'ETUSA tentent aussi de créer de nouvelles lignes de bus et des extensions des lignes existantes, autorisant plus de rabattements vers les stations du Métro, du Tramway et des gares de la SNTF, afin d'offrir des pôles d'échanges multimodaux

Les transports urbains dans l'agglomération d'Alger et les wilayas limitrophes sont aussi assurés par l'entreprise TRANSUB qui est une filiale de l'entreprise publique économique Transport de voyageurs du centre (EPE/TVC), 10 lignes urbaines et suburbaines sont exploitées à l'aide d'un parc de 25 autobus (2004) soit 3 000 places offertes. TRANSUB assure par ailleurs le transport régional vers *Tipaza, Blida et Boumerdès*. Elle gère 8 gares routières dans la wilaya d'Alger, ainsi que celles dans les trois wilayas limitrophes, et transporte près de 8 000 voyageurs par jour, environ 2,6 millions de voyageurs par an.

Tableau 65 Répartition du parc autobus par opérateur en 2008

Opérateurs	véhicules		Places Offertes	
	Nombre	%	Nombre	%
ETUSA	302	9	29 986	22
TRANSUB	30	1	3 000	2
Opérateurs privés (2787)	3127	90	104 056	76
Total	3459	100	137 042	100

Source: SafarZitoun and Talamali (2009, p.56).

Tableau 66 Répartition du parc autobus par opérateur en 2016

Opérateurs	Nbr de lignes exploitées	Parc mis en service	Nbr de Bus/ligne*	Places réelles offertes	Part offerte en %
ETUSA	74	187	2,52	20.650	15%
TRANSUB	8	20	2,5	2.000	1%
2691 Opérateurs privés	181	2.700	14,91	116.100	84%
TOTAL	263	2.907	11,05	138.750	100%

Source : (Idres 2018, p.232)

L'offre des opérateurs privés est beaucoup plus élevée que celle des opérateurs publics, et sa part s'accroît seulement depuis 2008.

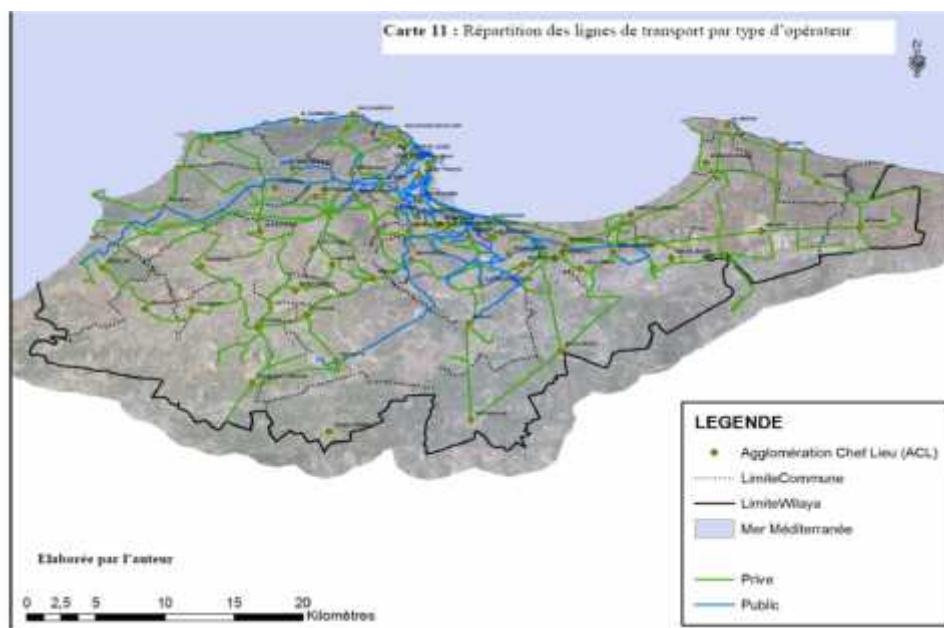
⁴⁶⁰ La vitesse commerciale ne cesse de se dégrader de 14 km/h en moyenne, elle varie actuellement entre 7 et 10 km/h.

6.3.5.2 Le transport privé

Le déclin des services offerts par l'ETUSA durant les années 90 s'est accompagné de la croissance du transport privé favorisé par d'importants avantages fiscaux⁴⁶¹ (Plan de Transport, 2004).

Le programme a connu un très grand succès, passant de 1000 opérateurs privés en 1995 à plus de 3 400⁴⁶² en 2009 avec 104 056 places offertes. Le rôle de ces opérateurs privés est devenu prépondérant, 84% du parc de transport collectif sont détenus par ces derniers, et leur présence a permis certes d'améliorer le niveau de l'offre des transports collectifs urbains dans l'agglomération mais, la multiplication des minibus a engendré une dégradation des conditions de déplacement dans la capitale et des coûts externes très importants (Plan de transport, 2004).

Figure 232 Opérateurs publics et privés



6.3.5.3 Les transports spécialisés

- L'Aéro ville

⁴⁶¹ Aucun impôt pendant cinq ans, réduction des taxes à l'achat des véhicules de transport public, bonification des prêts bancaires à l'achat.

⁴⁶² Equipés de petits véhicules, autobus en fin de vie et fourgons.

C'est une navette créée pour desservir l'aéroport d'Alger. Trois véhicules d'une capacité de 30 à 100 places assurent la desserte à partir de la place *des Martyrs* (du centre-ville à l'aéroport en passant par la place *Audin*, la *Grande Poste* avec des arrêts à la gare de l'*Agha*, à des intervalles réguliers de 30 minutes).

6.3.5.4 Transport entreprise

L'ETUSA a mis à la disposition des entreprises un service de transport personnalisé en matière d'horaires et d'itinéraires. Elle garantit le déplacement des employés pour le motif domicile-travail.

6.3.5.5 Transport étudiant (Talaba Transport)

Talaba Transport est un service spécialisé pour les étudiants mis en place en 2010 grâce à un partenariat entre le Ministère des Transports et celui de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, 275 nouveaux autobus sont ainsi destinés au transport des étudiants dans la wilaya d'Alger.

6.3.5.6 Transport par taxis

Le réseau du transport par taxi dans la wilaya d'Alger a progressé durant les années 2000⁴⁶³, 24 lignes sont desservies par des taxis collectifs dont les itinéraires affectés restent aléatoires, contrairement au transport collectif par autobus, qui lui est soumis à des itinéraires précis. Ces lignes sont en concurrence avec le réseau de bus de l'ETUSA, ce qui réduit l'efficacité et la rentabilité du transport en commun. Selon Idres (2018, p.235), près de 1 000 véhicules sont exploités par 42 sociétés essayant de remédier aux insuffisances des transports collectifs.

Selon l'enquête ménages 2004, les taxis urbains effectuent entre 4,5% et 5% des déplacements motorisés. D'après SafarZitoun and Talamali (2009, p.60), le taux d'occupation est élevé pour les taxis individuels, qui dans la plupart des cas transportent plusieurs clients à la fois. On peut estimer l'exploitation des taxis individuels de la manière suivante : taux d'occupation moyen de 2 passagers par véhicule avec une moyenne de 10 courses par jour, contre 14 pour les taxis collectifs. Le phénomène des taxis clandestins prend de l'ampleur chaque année dans la capitale.

⁴⁶³ Une progression annuelle de 0,08 % entre 2000 et 2003 (SafarZitoun and Talamali 2009, p.60).

Tableau 67 Evolution du parc taxi

	Nombre total des Taxi	Taxi individuel	Pourcentage	Collectif urbain	Pourcentage	Taxi inter-wilaya	Pourcentage
2003	10 587	-	-	-	-	-	-
2008	11 637	9 938	86%	699	6%	1000	8%
2016	16 030	14 480	90%	450	2,8%	1 100	7,2%

Face aux problèmes du manque de parking et de stationnement dans ville d'Alger (au centre), aujourd'hui, de nouvelles sociétés de taxis privés apparaissent par l'utilisation d'une application⁴⁶⁴ sur téléphone pour commander un chauffeur. Cet Uber algérien facilite donc le transport dans l'agglomération algéroise et commence à concurrencer à son tour les taxis classiques, en proposant un service de qualité (réservation de courses dans l'immédiat ou à l'avance, suivi de l'arrivée du chauffeur en temps réel, facture automatisée) à un prix accessible au plus grand nombre de clients.

La concentration considérable des activités tertiaires et services dans la zone centrale, espace saturé et attractif par excellence, pose de sérieux problèmes de circulation (congestion, offre de stationnement réduit, voirie et carrefours surchargés). Cette situation complique davantage le fonctionnement de la ville toute entière et paralyse donc les réseaux de transport qui ne répondent plus dans leur tracé à l'évolution croissante de la demande en transport. En outre, les investissements publics en matière d'infrastructure routière ne suffisent pas à pallier les problèmes découlant de la croissance constante de la demande de transport.

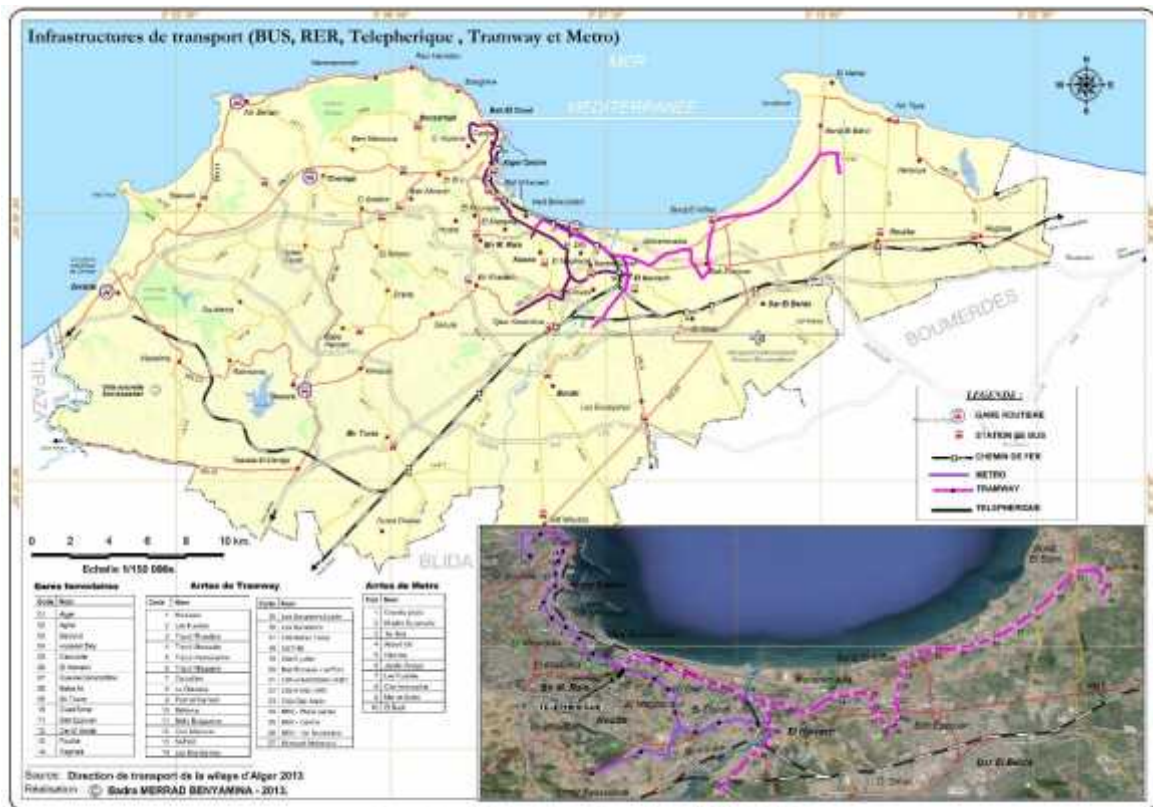
Les nouvelles stratégies du transport en commun (TSPC) à Alger n'ont pas encore réglé la situation de crise structurelle due à l'importance du cadre physique et à la mobilité urbaine effectuée sur des routes anciennes héritées (PDAU 2015). Les nouveaux choix de localisation résidentielle et d'équipements influencent la mobilité et élargissent les possibilités de déplacements, modifiant ainsi les rapports attractions et émissions entre les différentes communes nouvellement urbanisées.

Enfin, la mise en place d'un système de transport urbain multimodal, fonctionnel, intégré et performant, capable de répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité à tous les Algérois, et

⁴⁶⁴ Applications Temtem, Yassir....

ce, dans un esprit de développement durable de l'agglomération, telle est l'ambition d'aujourd'hui des gestionnaires de la ville d'Alger (voir figure N°233).

Figure 233 Les nouvelles infrastructures de transport dans l'agglomération d'Alger



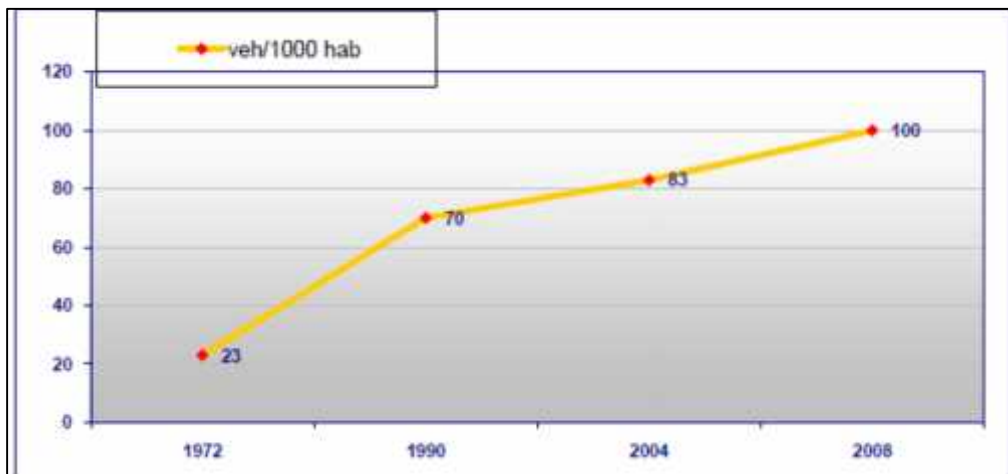
6.4 Déplacements des algérois : forte dépendance à la voiture

6.4.1 Le parc automobile algérois

Depuis l'indépendance, le parc de véhicules à la disposition des ménages, a connu une augmentation considérable à la suite de l'industrialisation et l'élévation du niveau socio-économique. La possession de la voiture particulière est devenue une nécessité pour effectuer surtout les déplacements domicile-travail. Elle fut longtemps considérée comme moyen relativement inaccessible par la grande majorité des ménages, compte tenu de la crise économique et du chômage. L'utilisation intensive de la voiture a été contrariée par le contexte du réseau

routier très particulier et les congestions sur l'ensemble de l'agglomération. Durant les années 80, l'étalement urbain de la ville, et l'apparition de nouvelles couronnes périphériques accompagnées par une croissance démographique, ont intensifié la motorisation des ménages (voir graphique N°18).

Graphique 18 Evolution de la motorisation



Source: SafarZitoun and Talamali (2009, p.66).

Durant les décennies 90 et 2000, seules les informations concernant la mobilité dans la région algéroise étaient fournies par les enquêtes ménages, effectuées par le BETUR⁴⁶⁵ (1990) et l'EMA⁴⁶⁶/CENEAP⁴⁶⁷ (2004). La motorisation des ménages dans l'agglomération d'Alger a connu des évolutions importantes liées à l'accélération de la croissance urbaine et l'élévation du niveau de vie. Le parc de véhicules comprend les VP (voitures particulières), les VS (véhicules de service) et les VU (véhicules utilitaires).

En 1990, le parc en circulation a compté 185 059 VP avec une motorisation de 70 véhicules pour 1 000 habitants dont 58 voitures particulières, L'enquête-ménages de 2004 conclut à une motorisation des ménages de 83,7 véhicules pour 1 000 habitants ce qui correspond à un parc de 233 226 véhicules. En outre, 42 % des ménages sont équipés en véhicules, dont 6 % possèdent plus d'une voiture particulière, alors qu'en 1990, 40% des ménages n'en possédaient qu'une seule.

⁴⁶⁵ Bureau d'étude des transports urbains, enquête réalisée pour le compte du Ministère des Transports.

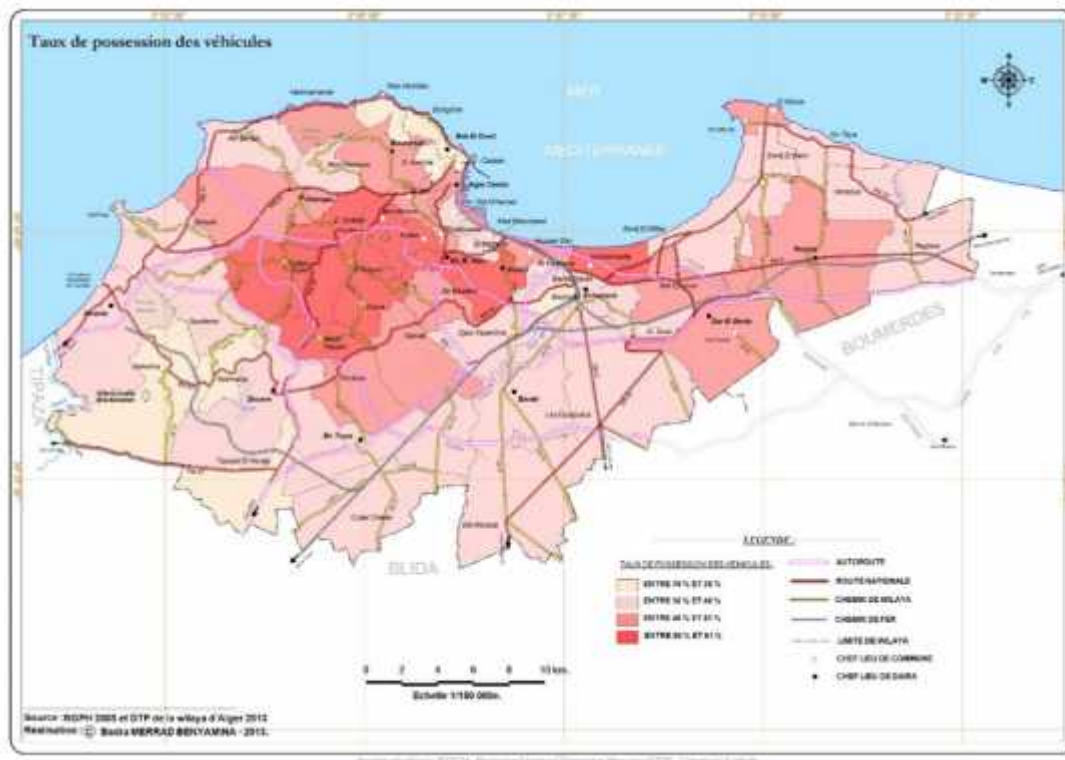
⁴⁶⁶ Entreprise Métro d'Alger.

⁴⁶⁷ Centre national d'études et d'analyses pour la population et le développement.

La multi motorisation reste marginale (13%), puisque par ailleurs 86% des ménages motorisés ne disposent que d'un seul véhicule. Mais ceci n'a pas empêché la bi motorisation, voire la multi motorisation (Berchache 2011, p.116). La libération des importations, le faible coût du carburant⁴⁶⁸, l'installation des concessionnaires d'automobiles et de grandes firmes étrangères, les facilités d'accès aux crédits bancaires pour l'acquisition de véhicules, la mauvaise qualité de l'offre de transport collectif ont été la cause de cette motorisation accélérée. Les véhicules de type asiatique (Daewoo, Hyundai) ont généré une forte concurrence dans la mise en circulation des voitures (Idres 2018, p.122).

Selon le Plan de Transport (2004), un rapprochement a été fait avec les données statistiques sur le parc national automobile (2002). Il a été précisé un enregistrement de 654 991 véhicules pour la wilaya d'Alger dont 438 444 véhicules de tourisme : parmi cet effectif, il y a environ 53% de véhicules de moins de 20 ans d'âge, ce qui devrait correspondre aux véhicules qui sont réellement en circulation dans la wilaya d'Alger. Mais le nombre de véhicules réellement en circulation est inconnu. La DTW a annoncé 1 306 932 véhicules immatriculés à Alger, il pourrait s'agir aussi d'automobiles venant des autres wilayas limitrophes (voir figure N°234).

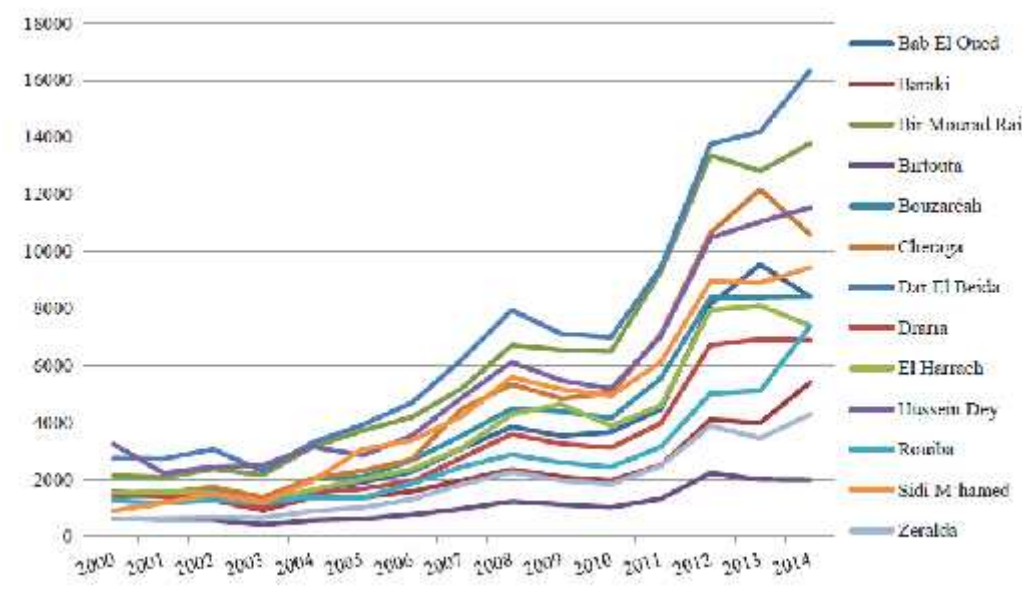
Figure 234 Taux de possession de VP par commune (2008)



⁴⁶⁸ Le prix relativement bas de l'essence (super 0,32\$/L), étant dans un pays producteur de pétrole.

En 2015, le parc automobile algérois a dépassé 1,3 millions véhicules (tous types confondus), dont 75% constitués de voitures de tourisme (ONS et AOTU-A, 2017). Le nombre des voitures particulières est estimé à 1 400 000. D'après Idres (2018, p.193), le nombre de voitures a surtout doublé entre 2000 et 2010, ce qui a représenté un taux de croissance de 14,7 % en moyenne par an, et plus de 111 000 véhicules neufs circulaient à Alger en 2014. Ce sont les circonscriptions de *Dar El Beida*, *Bir Mourad Rais* et *Hussein Dey* qui possèdent un grand parc automobile. Le développement de l'habitat en périphérie, suivi par une dissociation entre les lieux de résidence et de travail, ainsi que l'offre des infrastructures routières représentent des paramètres générant cette motorisation élevée (Idres 2018, p195) (voir graphique N°19).

Graphique 19 Evolution et répartition des véhicules neufs par daïra (2016)



Source : (Idres 2018, p.193).

D'une manière générale, les résidents des zones périphériques sont plus motorisés que ceux des zones centrales, car les distances de parcours sont plus importantes et l'accès au transport collectif plus restreint (Dessau/Soprin, 2005). La prédominance de la motorisation est repérée dans les communes de la 1ère et 2ème couronne, avec respectivement 70% et 66% des ménages possédant 1 voiture particulière, 2 et plus. La population voyage sur de plus longues distances pour le travail et les études (Bakour, 2006).

En effet, dans l'agglomération algéroise, le signe de richesse se manifeste par la croissance de la motorisation. Ce taux reste encore moins fort comparé à la France avec 85% des ménages motorisés contre 40 à 50% en Algérie.

6.4.2 Les déplacements et la mobilité

Le taux de mobilité est le nombre de déplacements réalisés en moyenne par une personne pendant la journée. Il est obtenu en rapportant le nombre total des déplacements durant 24 heures à la population totale de la wilaya. L'enquête de 1990 a noté un taux de mobilité de 1,84 déplacements tous modes confondus (avec 1,23 à pied et 0,61 en modes motorisés). En 2004, ce taux est passé à 1,69 déplacement : 0,94 à pied et 0,75 en modes mécanisés pour l'année 2004 et 0,85 estimé pour 2008.

Tableau 68 Evolution de la mobilité quotidienne par mode⁴⁶⁹

Année	Population	Nombre de déplacements/jour			Mobilité		
		MAP	T.M.M	T.M	MAP	T.M.M	T.M
1990	183 662	2 253 430	1 120 477	3 373 907	1,23	0,61	1,84
2004	2 815 258	2 653 391	2 104 448	4 757 839	0,94	0,75	1,69

Source : enquêtes ménages 1990 et 2004.

Selon l'étude de 2004, la population de l'agglomération algéroise effectue quotidiennement cinq millions de déplacements par jour, dont 56% réalisés à pied et 44 % en mode motorisé répartis entre la voiture particulière (40%), les transports collectifs (50%) et les taxis (10%). La mobilité motorisée a augmenté entre 1990 et 2004 grâce à l'amélioration quantitative de l'offre.

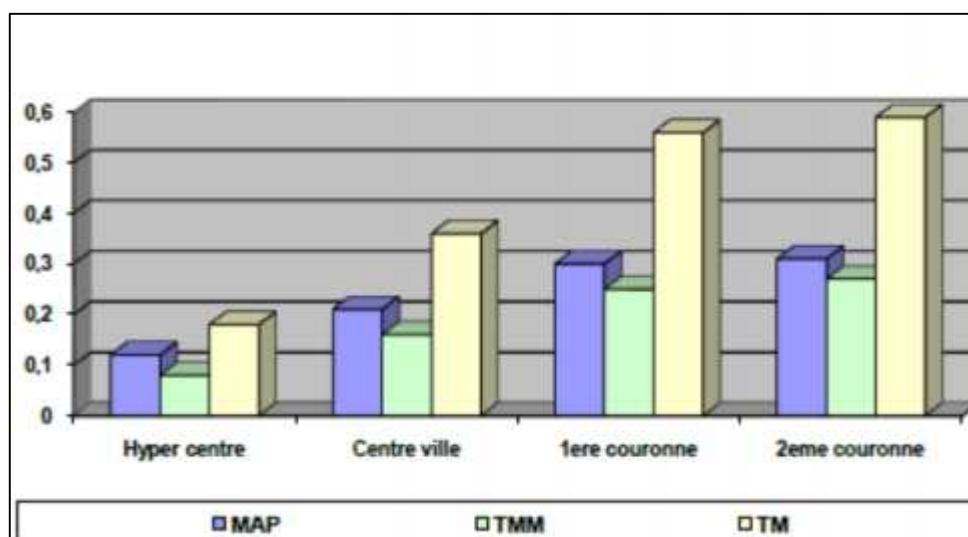
La part modale tous motifs des TC (train, autobus, autocar) est de 64,98 %, contre 28,91 % pour les VP, 4,69 % pour les taxis. En combinant la croissance des déplacements en VP et en TC, on observe un taux de croissance annuel moyen de 1,73 % des modes motorisés entre 1990 et 2004,

⁴⁶⁹ MAP : Marche à pied. MM : Tous modes motorisés. TM : Tous modes.

mais avec 0,29 % seulement pour les deux roues qui constituent un mode quasiment inexistant (0,04 % par les étudiants et scolaires).

Cependant, la mobilité à pied a diminué de 1,23 à 0,85. La situation sécuritaire des années 90 et le développement des petits commerces qui ont favorisé les achats de proximité ont pu conduire à une baisse de mobilité (SafarZitoun and Talamali 2009, p.69). La marche à pied reste le mode privilégié dans l'hyper centre, vu la configuration du site, la congestion de la voirie, les difficultés de stationnement et de la situation socioéconomique des populations concernées.

Graphique 20 Répartition modale par secteur géographique Alger



Source: (SafarZitoun and Talamali 2009, p.70).

Tableau 69 : Déplacements et mobilités par zone⁴⁷⁰

Secteur	Nombre de déplacements			Mobilité			%
	MAP	TMM	TM	MAP	TMM	TM	
Hyper centre	341 085	169 462	510 547	1,67	0,87	2,75	37,02
Ville centre	577 904	449 470	1 027 374	0,78	0,75	1,74	22,13
Petite Couronne	810 155	712 839	1 562 994	0,76	0,82	1,79	22,86
Grande Couronne	884 302	772 676	1 656 978	0,56	0,69	1,46	17,99
Total	2 653 446	2 104 447	4 757 893	0.94	0.75	1.69	100

Source : enquêtes ménages 1990 et 2004

⁴⁷⁰ Quatre secteurs géographiques ont été fixés selon la densité de population.

- Plus de 70% pour les transports collectifs dont : 54,7% pour les bus, 10,3% pour les trains, 2,8% pour les taxis collectifs, 0,4% pour d'autres moyens (informels), et 8,3 % effectués en transports dits « spécialisés » (Transports Employeurs).
- Plus de 30% pour les transports individuels dont : 29,0% pour les voitures particulières (VP), 1,90% pour les taxis individuels.
- 0,3% pour le mode deux-roues.
- 0,6% pour d'autres modalités.

Le centre-ville d'Alger attire plus de la moitié des déplacements effectués, répartis comme suit :

- 30% sont des déplacements entre centre-centre.
- 24% entre périphérie-centre.
- 46%⁴⁷¹ sont des déplacements entre périphérie-périphérie.

La situation de congestion du réseau de voirie du centre s'aggrave au fil du temps, surtout aux heures de pointe. 47% des déplacements en marche à pied sont faits sur une distance qui varie entre 600 mètres et 1,2km, et 33% sur une distance de plus de 1,2km (CENEAP/BETUR, 2004).

6.4.3 La mobilité par motif de déplacement

A l'échelon régional, la capitale algéroise attire plus de 130 000 déplacements de travailleurs (SDAAM 2010). L'aire des migrations pendulaires au sein de la Région Nord-Centre confirme la place importante d'Alger dans les déplacements liés à l'emploi (SafarZitoun and Talamali 2009, p.72).

Les résultats de l'enquête ont révélé que les déplacements pour des motifs obligés : domicile-travail et domicile-école sont de 70,6 %, représentant ainsi les trois quarts des déplacements, alors que les motifs non-obligés : achats, visites, loisirs... montrent un taux de 29,4 % seulement (Chabane 2009, p.232) (voir tableau N° 70 et graphique N°21).

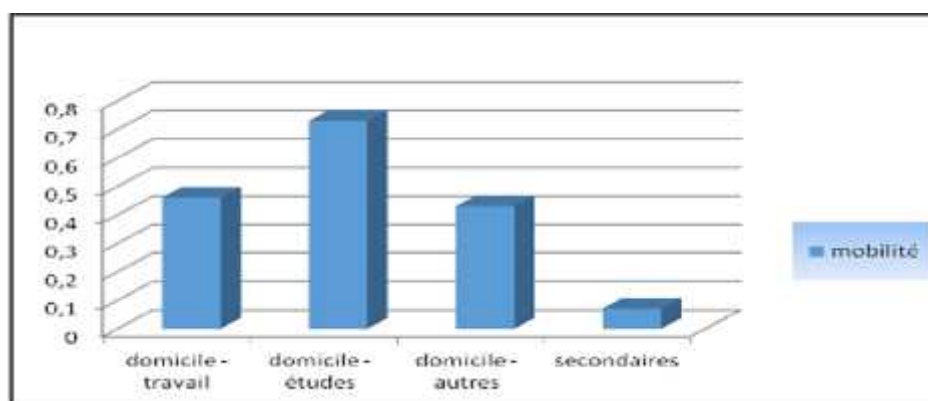
⁴⁷¹ Enquête ménages sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger, EMA/BETUR – CENEAP, juillet 2004.

Tableau 70 Déplacements et mobilité par motif (2004)

Motif	Nombre de déplacements T.M	%	Mobilité
Domicile -Travail	1 294 072	27,20	0,46
Domicile - Etudes	2 063 508	43,37	0,73
Domicile - Autres	1 216 679	25,57	0,43
Secondaires	183 580	3,86	0,07
Tous motifs	4 757 839	100	1,69

Source : Enquêtes ménages de 2004 (BETUR/CENEAP).

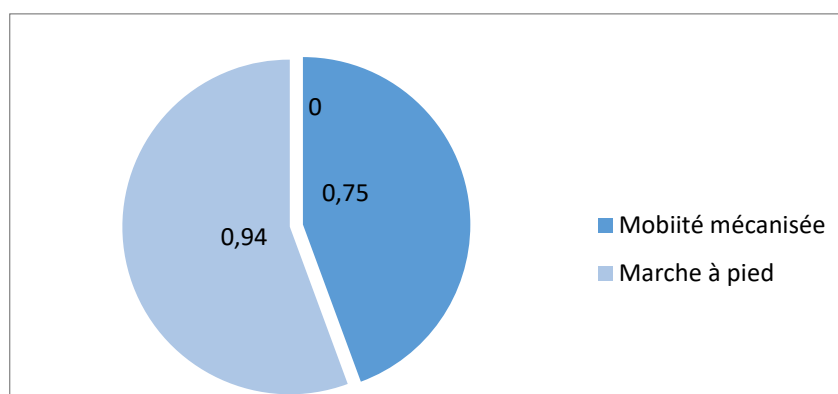
Graphique 21 Mobilité de la population algéroise par motif



Pour la marche à pied, une différence est observée entre les motifs de déplacements internes au centre de l'agglomération et ceux de la périphérie. Au centre, les déplacements de courte durée pour des motifs non obligés se font par la marche à pied (Chabane 2009, p.235), s'y rajoutent les personnes n'ayant pas accès aux transports motorisés tels que les résidents de la périphérie non desservie par les transports collectifs, ou encore certains groupes sociaux démunis (les femmes au foyer, les chômeurs qui ne peuvent faute de revenus personnels posséder un véhicule individuel). Cela concerne également les personnes âgées et les enfants, obligés uniquement d'accéder aux services urbains de proximité (Baouni and Berchache 2011, p.99).

La marche à pied représente 55,76% contre 44,24% pour les modes mécanisés. Elle complète l'offre des transports collectifs. Par ailleurs, l'offre des transports collectifs s'est améliorée, du moins sur le plan quantitatif, lui permettant de conserver sa part de marché, soit 65% contre 35% (voiture individuelle + taxi) de l'ensemble des déplacements motorisés (Dessau/Soprin, 2006).

Figure 235 Mobilité par mode



Source : Enquêtes ménages, 2004 (BETUR/CENEAP).

L'hyper centre concentre emplois et services, représentant ainsi 27% des emplois de l'agglomération algéroise (Dessau/Soprin, 3^{ème} phase, 2006), et entraînant une forte demande de stationnements et de déplacements qui représente 37% des déplacements. Plus de 80% des places de stationnement hors rues sont localisées dans l'hypercentre (Dessau-Soprin-STM/Talhs 2004). Cet espace ne couvrant que 1% de la surface globale de l'agglomération, confirme que la marche à pied reste toujours la plus efficace dans ce secteur.

Selon les travaux de Chabane (2009, p.234) combinant les résultats de l'enquête ménages 2004 et les informations sur les caractéristiques sociodémographiques des ménages, les transports en commun sont utilisés pour des déplacements obligatoires de longue durée, pour le motif du travail entre le centre et la périphérie (vers le travail : 2 à 4 migrations par jour).

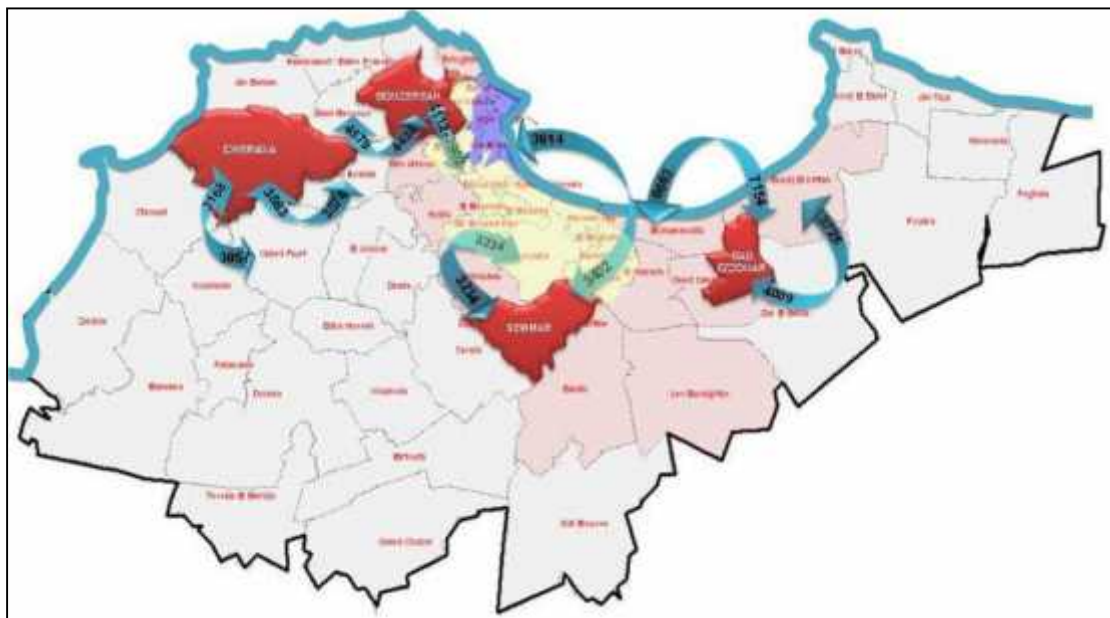
La voiture particulière, représente 30 % des déplacements tous modes motorisés domicile-travail et travail-domicile, et permet aussi les déplacements de loisirs, de visites familiales pour lesquels l'offre de transports collectifs reste restreinte en soirée, incapable de répondre de manière satisfaisante (SafarZitoun and Talamali 2009, p.72). La part modale de la voiture est passée de 13,5% en 1972 à 15,3% en 1990. Les déplacements par voiture ont connu un accroissement annuel de 8,1%, dépassant largement celui de la population qui a été de 3% seulement.

Chabane (2009, p.234) a précisé que les déplacements au centre, sont réalisés par des actifs moyennement jeunes, propriétaires de voiture et faisant partie des ménages les plus aisés. Également, les déplacements de périphérie à périphérie, ou hors de l'agglomération d'Alger se font par de jeunes actifs (de 24 ans au plus) appartenant à des ménages de grande taille (de 6

personnes ou plus), à revenu modeste, habitant des maisons traditionnelles ou précaires, en 2ème couronne d'Alger, pour leurs déplacements pour le motif travail. L'auteur précise aussi que le véhicule particulier est utilisé pour des accompagnements des personnes de plus de 45 ans pour les achats et les loisirs, habitant en 2ème couronne dans des maisons individuelles, qui évoluent dans des ménages les plus aisés.

En effet, des communes montrent une attraction des déplacements localisés dans la 1ère couronne, suivie par les communes de la 2ème couronne (SafarZitoun and Talamali 2009, p.72). Cette zone géographique concentre un grand nombre de population, et la plupart des principales activités urbaines génératrices de déplacements y est localisée : les activités commerciales, industrielles, logistiques, universitaires (voir figure N°236).

Figure 236 : Emission et attraction des déplacements de tous modes



Source : SafarZitoun and Talamali (2009).

6.5 Nouvelles localisations urbaines et pratiques de déplacement à Alger

La localisation des principales fonctions urbaines dans l'agglomération d'Alger a fait l'objet d'une enquête sur terrain qui s'inscrit dans le cadre du programme TASSILI/CMEP. La première est représentée par le laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD) de l'Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger (direction T. Baouni) et la seconde

par l'équipe Théoriser et Modéliser pour Aménager (ThéMA), de l'Université de Bourgogne à Dijon (direction T. Thevenin).

- Aspect méthodologique

Onze fonctions ont été ciblées dans cette enquête⁴⁷² basée sur un sondage d'opinions. Le choix de ces fonctions s'est fait principalement par rapport à leurs natures, localisations, aires d'influence, le rôle qu'elles jouent dans le quotidien des Algérois et l'impact sur leurs pratiques modales.

Toutefois, il faut préciser que pour étudier le processus de localisation des fonctions urbaines, et par rapport aux documents de base inhérents au statut d'Alger et aux changements territoriaux qui l'ont affecté, l'aire d'étude a été circonscrite au périmètre délimité par le dernier découpage administratif en date de la wilaya d'Alger, avec ses 57 communes (il faut préciser que l'organisation administrative de la ville est fondée sur la commune qui est la cellule de base, c'est-à-dire le plus petit élément légal du découpage territorial⁴⁷³(O.N.S 2011).

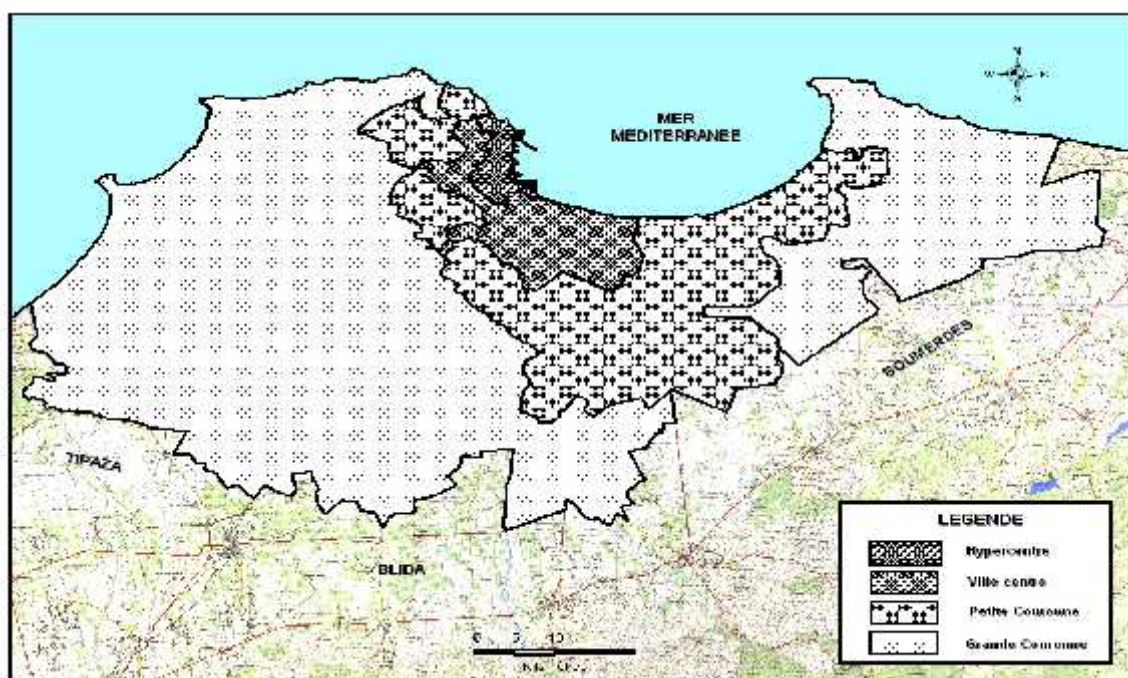
En revanche, pour les besoins de l'analyse de la mobilité, de la demande de déplacements et de la couverture de l'aire d'étude par le réseau TC, l'agglomération d'Alger a été subdivisée en quatre grands secteurs plus ou moins homogènes, et ce, selon les densités de la population et des d'emplois, à savoir, L'hypercentre, la ville-centre, la petite couronne et la grande couronne⁴⁷⁴ (voir figure N°237).

⁴⁷² Cette enquête a fait l'objet de deux articles soumis.

⁴⁷³ Les unités administratives actuelles : les Wilayas, les Daïras et les Communes.

⁴⁷⁴ Ce découpage a été adopté pour les besoins des enquêtes ménages (BETUR 1990 et 2004) : Il se compose de : L'Hyper Centre qui englobe les quatre communes de : Alger Centre, Bal El Oued, Casbah et Sidi M'hammed ; La Ville Centre regroupe les dix communes de : Oued Koriche, El Biar, El Mouradia, El Madania, Bir Mourad Rais, Kouba, Bachdjarah, Hamma- Annassers, Hussein Dey, El Magharia et la zone nord de la commune de Hydra ; La Petite Couronne qui abrite les treize communes de : Bologhine, Bouzaréah, Baraki, Birkhadem, Djasr Kacentina, Hydra, Mohammadia, El Harrach, Bab Ezzouar, Bordj El Kiffan, Les Eucalyptus, Ben Aknoun et Oued Smar ; La Grande Couronne où on trouve les trente autres communes de : Reghaia, Cheraga, Dar El Beida, Ain Benian, Rouiba, Douera, Staouéli, Zeralda, Saoula, Dely Ibrahim, Ain Taya, Draria, Bordj El Bahri, Birtouta, El Achour, Sidi Moussa, Hammamet, Kharissia, Heraouda, Beni Messous, Rais Hamidou, Baba Hassen, Ouled Fayet, Ouled Chebel, Mahelma, Soudania, Tassala El Merdja, El Marsa et Rahmania.

Figure 237 Découpage de l'aire d'étude



Source : (Berchache 2011).

- **Choix des fonctions urbaines**

Le choix de ces fonctions s'est essentiellement basé sur "*la notion de fonctions génératrices de déplacements et de flux*". Le vocable équipement abritant une fonction urbaine génératrice de déplacements sous-entend l'ensemble des ouvrages, bâtiments et autres installations permettant d'assurer à une population les services et prestations dont elle a besoin pour assurer son épanouissement social, éducatif, sanitaire, culturel et autre, et pour répondre à ses besoins sur le plan administratif. Ces équipements qui constituent la toile de fond de la vie active, religieuse, culturelle et de loisirs de la population, dont les besoins sont de plus en plus exigeants, sont générateurs d'une mobilité aussi bien croissante que diversifiée. Par ailleurs, le fait que certaines communes ne disposent pas ou peu d'équipements sociaux, culturels et de loisirs, constitue en soi un important facteur générateur de déplacements de la population vers les zones qui en sont pourvues.

L'analyse de la localisation des équipements susceptibles de drainer une demande de déplacements montre, qu'hormis les services de proximité (établissements d'enseignement scolaire, mosquées, centres de santé), bien implantés et répartis spatialement d'une façon plus ou moins homogène sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, le reste des équipements se concentre plutôt au centre d'Alger et au niveau de certaines zones polarisées, beaucoup plus à l'Est qu'à l'Ouest. Cette tendance est néanmoins en voie d'être inversée au regard des projets de grande envergure déjà implantés dans la partie Sud et Sud-Ouest de la ville, conformément à la nouvelle stratégie urbaine.

Les principaux centres d'activité générateurs de déplacements, en sus des pôles universitaires, sont les suivants :

- Les grands hôpitaux (*Mustapha Pacha, Maillot, Parnet*, situés dans l'hypercentre et la ville-centre, *Mustapha Zmirli, Ben Akenoun, Kouba* et *Nefissa Hamoud* localisés pour leur part dans la Petite Couronne).
- Les stades.
- Le port.
- L'aéroport.
- Les ministères et les ambassades.
- Les centres commerciaux.
- Les complexes touristiques avec plages attenantes.
- Les aires de jeux et de loisirs.

Parmi les autres équipements générateurs d'importance, il faut citer également : les marchés, l'hippodrome, la foire d'Alger, le Monument des Martyrs, le Palais de la Culture et la Bibliothèque Nationale... Tous ces pôles d'attraction sont synonymes d'une mobilité d'autant plus grande que la diversité ou la modicité des moyens de transport et du mode emprunté varient selon leur disponibilité, leur coût, leur confort, ainsi que de la nature elle-même du déplacement, de son degré d'importance, du temps et de la distance parcourue.

Sur l'ensemble de ces équipements, le choix pour le sondage s'est porté sur 11 fonctions urbaines principales, donc 11 édifices qui ont été appréhendés, tant du point de vue localisation et aire d'influence, que de celui relatif à l'accessibilité et l'impact sur la mobilité de la population (voir figure N°238).

Les principales fonctions retenues sont de nature : industrielle, sanitaire, résidentielle, culturelle, universitaire, administrative et de services, sportive, touristique, commerciale, d'infrastructures

(port et aéroport) et enfin détente et loisirs. Elles ont été choisies de façon à couvrir le maximum d'activités qui font le quotidien de la population algéroise, et reflètent aussi près que possible le faisceau de ses préoccupations, tant du point de vue activités que celui relatif à sa mobilité.

Figure 238 Localisation des fonctions urbaines enquêtées



- Déroulement de l'enquête

Un sondage d'opinions s'est fait suivant un questionnaire⁴⁷⁵ en interrogeant directement des personnes choisies au hasard et fréquentant l'équipement ciblé.

Toutefois, pour l'échantillon semi aléatoire, nous avons questionné près de 900 personnes, soit en moyenne une centaine de personnes par fonction, âgées de 18 à 70 ans, dont 414 femmes. L'enquête s'est déroulée entre 8-30h et 17h les jours de semaine, et pour la fonction commerciale et celle relative aux loisirs, le choix s'est fixé pour le week-end (le samedi). Le temps imparti à chaque questionnaire a été d'environ 10 minutes.

⁴⁷⁵ Voir le questionnaire en annexe.

Un seul questionnaire a été élaboré pour l'ensemble des fonctions, avec des questions variantes entre directes, fermées et à choix multiples, permettant ainsi de fluctuer entre des réponses numériques et celles à choix tout aussi multiples. Le taux de réponse a été pratiquement de 90%.

Des contraintes rencontrées ont eu un impact sur cette enquête et ont limité pour certains cas le nombre de personnes questionnées et l'amplitude journalière de l'enquête. Ces contraintes ont été notamment d'ordre sécuritaire, liées au port et aéroport. Quelques difficultés proviennent aussi du refus de certaines personnes interrogées de répondre.

Le tableau ci-après indique le nombre de personnes interrogées par catégorie socioprofessionnelle (PCS) au niveau des fonctions urbaines principales retenues.

Tableau 71 Population interviewée et les principales activités urbaines

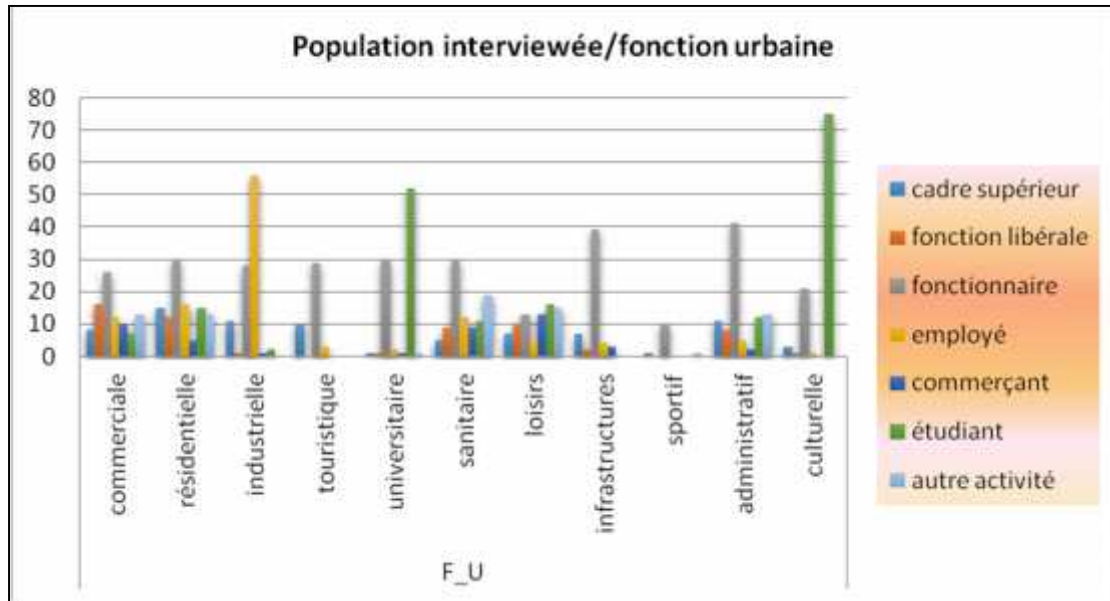
PCS		Catégories Socioprofessionnelles							Total
		Cadre supérieur	Profession libérale	Fonctionnaire	Employé	Commerçant	Etudiant	Autre activité	
Activité Urbaines	Commerciale	8	16	26	12	10	7	16	95
	Résidentielle	16	12	30	16	5	15	13	107
	Industrielle	11	1	28	56	1	2	0	99
	Touristique	10	0	29	3	0	0	0	42
	Universitaire	1	1	30	2	1	52	1	88
	Sanitaire	5	9	30	12	9	11	27	103
	Loisirs	7	10	13	5	13	16	15	79
	Infrastructures	7	2	39	4	3	0	4	59
	Sportive	1	0	10	0	0	0	1	12
	Administrative et services	11	8	41	5	2	12	13	92
Culturelle	3	1	21	1	0	75	0	101	
Total		80	60	297	116	44	190	90	877

Source : Enquête terrain (Mai 2014).

6.5.1 Les pratiques de déplacements à Alger

La première partie de l'enquête porte sur les pratiques de mobilité de la population algéroise en fréquentant les principales activités urbaines, ceci permet de déterminer le degré d'attrait exercé par ces activités selon leur nature, leur localisation et bien entendu les moyens permettant de les atteindre.

Graphique 22 La PCS questionnées



La population enquêtée est composée de 34% de fonctionnaires, 22% d'étudiants, 13% d'employés, 9% de cadres supérieurs, 7% exerçant une fonction libérale et 10% appartenant à des catégories autres que celles déjà citées (retraités, chômeurs, femmes au foyer, etc.).

L'enquête réalisée a ciblé essentiellement des équipements siège des principales fonctions urbaines, les résultats obtenus montrent ainsi une prédominance de la catégorie des fonctionnaires, puis des étudiants sur la part des déplacements recensés. On peut constater, par ailleurs, que les fonctions urbaines principales drainent un flux assez hétérogène, compte tenu de la diversité des usagers, de leur profil et leurs motivations.

La quasi-présence des fonctionnaires au niveau de tous les équipements enquêtés montre une fois de plus que le travail, quelle que soit sa nature et sa localisation, constitue la principale raison pour laquelle les gens se déplacent le plus. La présence des étudiants se remarque le plus au niveau des universités, ce qui est somme toute logique, et également sur les lieux culturels, ce qui est aussi tout à fait normal, vu que ces derniers complètent les premières dans la formation et

l'accès aux connaissances et savoir-faire que ces lieux permettent. Les autres catégories des personnes enquêtées fréquentent invariablement les fonctions restantes ciblées dans notre enquête.

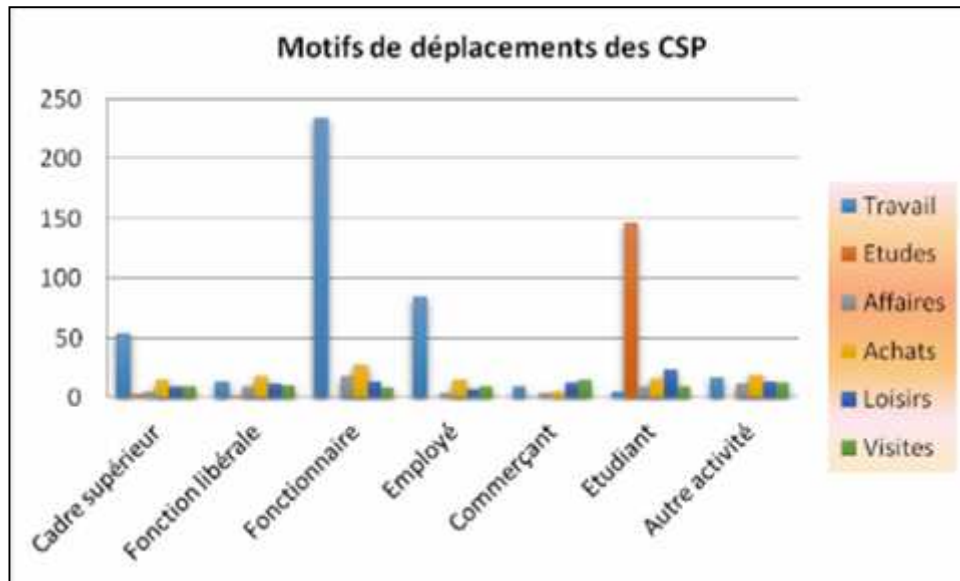
En effet, les motifs obligés (travail et études) sont toujours au centre des raisons qui poussent la population à se déplacer (62% des déplacements recensés). Rien n'a changé de ce côté de l'équation, cet état de fait tendant à se confirmer quel que soit le passage du temps et les changements survenus dans les habitudes de déplacements des gens et l'étalement spatial et temporel de leurs activités. Les contraintes qui jalonnent les déplacements de la population ne peuvent donc la dissuader de les effectuer quand le motif revêt un caractère d'obligation, contrairement aux autres activités qui peuvent être sacrifiées quand les conditions ne le permettent pas, ou dans le meilleur des cas au prix des difficultés de congestion, perte de temps, coût financier, stress, etc.

Tableau 72 La catégorie socioprofessionnelle et les motifs de déplacements

		Travail	Etudes	Affaires	Achats	Loisirs	Visites
PCS	Cadre supérieur	54	3	5	15	10	10
	Fonction libérale	14	2	10	18	12	11
	Fonctionnaire	234	1	18	28	14	8
	Employé	85	0	4	15	7	10
	Commerçant	9	1	4	5	13	15
	Etudiant	5	146	10	16	23	10
	Autre activité	17	0	12	19	14	13
Total		422	153	63	116	93	77

Source : Enquête terrain (Mai 2014).

Graphique 23 Les motifs de déplacements



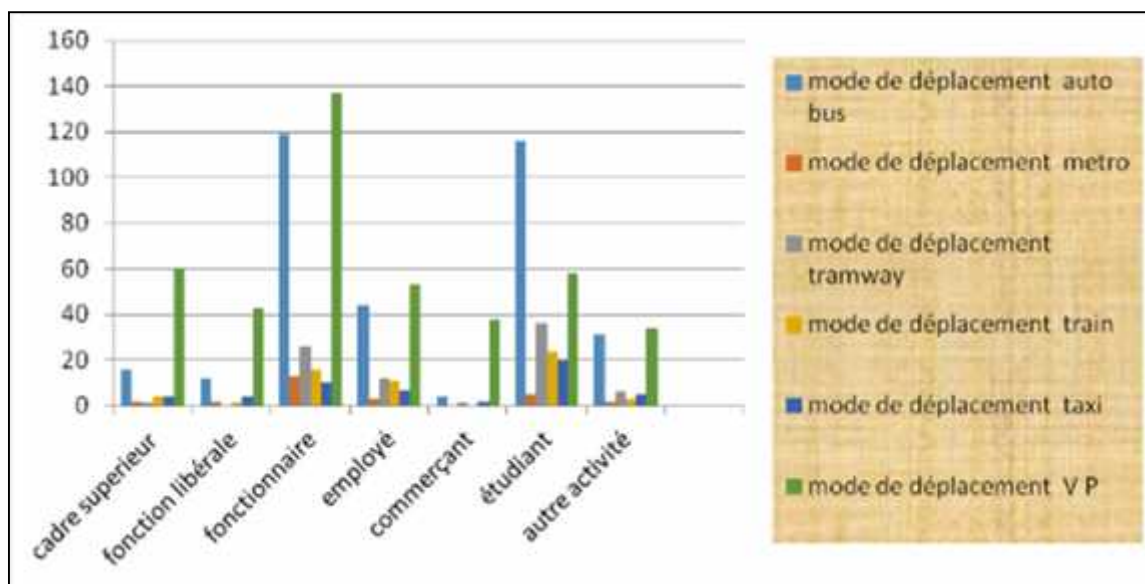
L'enquête a confirmé cet état de fait : ne revêtant aucun caractère d'urgence, les autres motifs suscitent beaucoup moins de déplacements. Les achats et les loisirs sont à l'origine respectivement de 13% et 10% des besoins de mobilité exprimés lors de l'enquête. Les visites et les affaires occupent le bas de la pyramide sur l'échelle des raisons génératrices des déplacements (soit 8% et 7%).

Tableau 73 La PCS et les modes de déplacements

Modes de déplacements		Bus	Métro	Tramway	Train	Taxi	VP	Total	VP en %
GSP	Cadre supérieur	16	2	0	1	3	55	77	71,5%
	Fonction libérale	12	1	0	1	2	41	57	72%
	Fonctionnaire	119	7	10	11	8	129	284	45,4%
	Employé	44	0	9	9	5	44	111	39,6%
	Commerçant	4	0	1	0	2	37	44	84%
	Etudiant	117	1	17	10	9	31	185	16%
	Autre activité	36	1	3	3	7	37	87	42,5%
Total		348	12	40	35	36	374	845	

Source : Enquête terrain (Mai 2014).

Graphique 24 La PCS et les modes de déplacements



Le recours aux moyens de transport collectif est prédominant beaucoup plus chez les étudiants, qui dépendent de ce mode de transport pour leurs déplacements, peu d'entre eux ne pouvant posséder d'un moyen individuel. Il l'est moins chez les fonctionnaires et les employés qui peuvent eux disposer de voitures particulières. Ces dernières sont nettement privilégiées par les cadres supérieurs, les commerçants, les personnes exerçant une fonction libérale et les autres catégories (retraités, chômeurs, femmes au foyer). Ceci s'expliquant par le niveau de vie, le statut social, la nature même du travail ou de l'activité à laquelle ces personnes s'adonnent.

En outre, l'un des paramètres qui détermine la performance d'un moyen de transport, est la couverture spatiale qu'il offre, en rapport avec le temps imparti pour une distance donnée à parcourir.

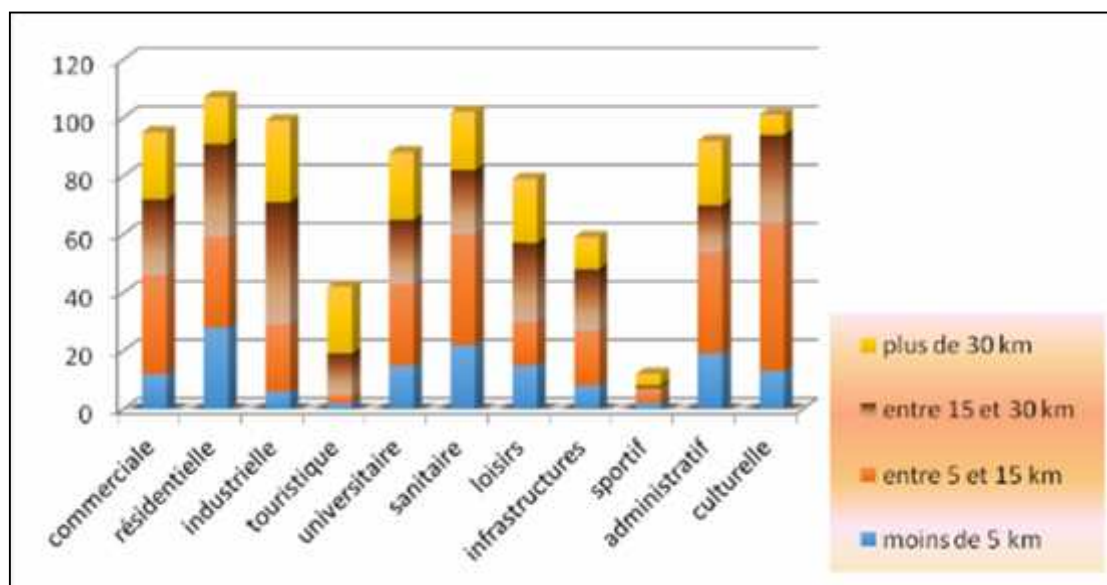
Les données issues de notre enquête font ressortir que la distance de parcours, comprise entre 5 et 15 km est la plus répandue pour accéder aux fonctions urbaines ciblées par la population enquêtée. Les parcours compris entre 15 et 30 km concernent plus les lieux résidentiels, industriels, de loisirs et les infrastructures (port et aéroport). Les déplacements s'effectuant sur plus de 30 km ne sont pas négligeables non plus et concernent 55% pour les lieux touristiques et 30% pour l'accès au grand stade de *Ben Aknoun*.

Tableau 74 Distances de parcours par le transport collectif

Activité urbaine		Durée				Total
		Moins de 5 km	5 et 15 km	15 et 30 km	Plus de 30 km	
FU	Commerciale	12	34	26	23	95
	Résidentielle	28	31	32	16	107
	Industrielle	6	23	42	28	99
	Touristique	2	3	14	23	42
	Universitaire	15	28	22	23	88
	Sanitaire	22	38	22	20	102
	Loisirs	15	15	27	22	79
	Infrastructures	8	19	21	11	59
	Sportive	2	4	2	4	12
	Administrative/services	19	35	16	22	92
	Culturelle	13	51	30	7	101
Total		142	281	254	199	876

Source : Enquête terrain (Mai 2014).

Graphique 25 La distance parcourue par activité urbaine



La qualité de services offerte par un mode de transport est jugée à travers une palette de critères considérés comme primordiaux pour assurer un déplacement optimal. Parmi ces exigences, on peut citer la durée du parcours, la ponctualité, la régularité, la sécurité, le confort, le prix et l'ensemble des conditions dans lesquelles le déplacement s'effectue.

Tableau 75 Itinéraire, fréquence du déplacement et qualité de service du transport collectif

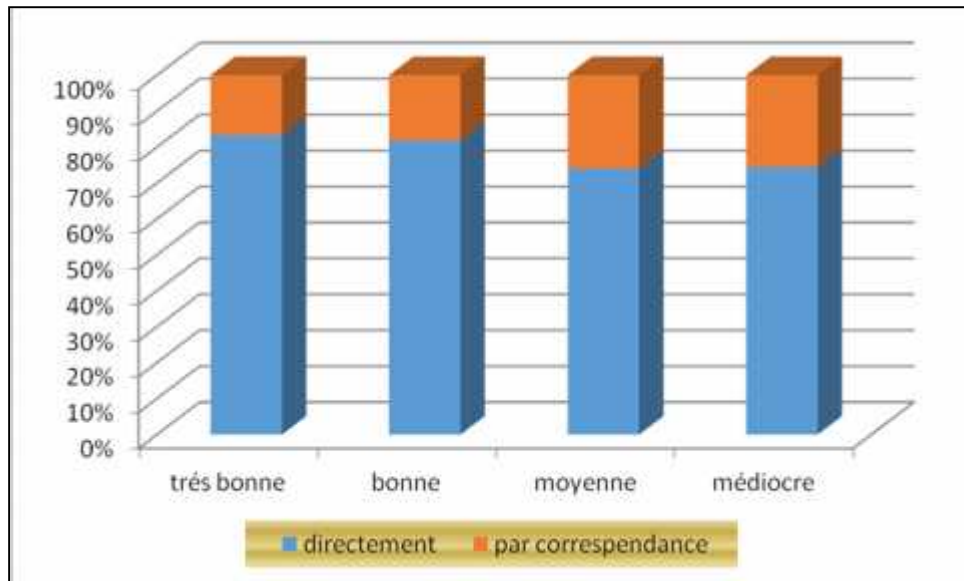
Itinéraire	Qualité de service				Total
	Très bonne	Bonne	Moyenne	Médiocre	
Directement	15	90	305	242	652
Par correspondance	3	20	107	83	213
Total Fréquence	18	110	412	325	865
Quotidienne	9	55	174	132	371
2 à 3 jours pour semaine	2	16	62	33	113
Moins souvent	5	26	131	89	251
Pas du tout ou jamais	3	16	47	70	136
Total	19	113	414	324	871

Source enquête terrain Mai 2014

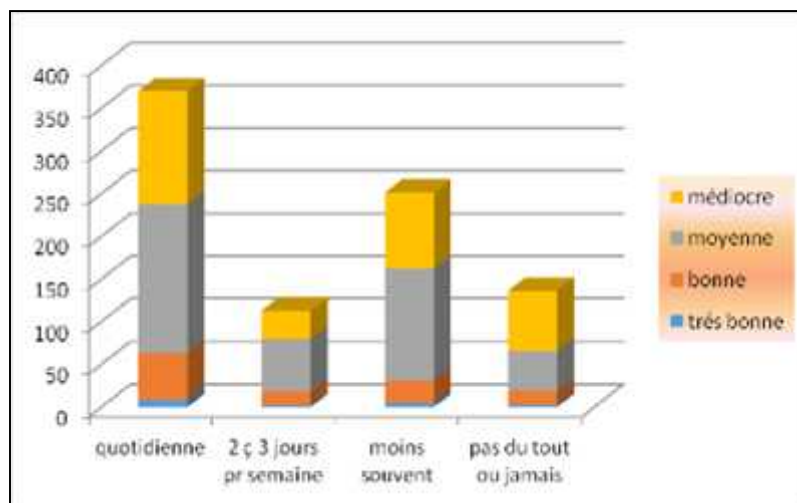
La qualité de services des transports collectifs est qualifiée au mieux de moyenne, au pire de franchement médiocre par les usagers enquêtés. Que le déplacement s’effectue sur un itinéraire direct ou par correspondance, les avis se rejoignent pour débattre de la qualité des services offerts par les transports collectifs, 48% l’estime à la limite de l’acceptable, alors que 38% la trouve bien en-deçà de leurs attentes.

43% des personnes interviewés prennent les transports collectifs quotidiennement, 13% deux à trois fois par semaine, 29% moins souvent et 16% pas du tout ou jamais. L’indice de satisfaction, quant à la qualité de services, oscille toujours entre l’acceptable et la médiocrité. En effet, quelle que soit la fréquence à laquelle les déplacements sont effectués, tous les usagers s’accordent à dire que les services des transports collectifs sont loin de répondre aux minima de leurs exigences, 48% d’entre eux estiment qu’ils sont acceptables, alors que 37% les jugent exécrables.

Graphique 26 La correspondance



Graphique 27 La fréquence du transport collectif



C'est dire que du chemin reste encore à faire avant que les transports collectifs ne puissent véritablement concurrencer la voiture particulière, à défaut de la supplanter. L'effort à consentir devra se déployer sur les plans couverture, temps de parcours, ponctualité et conditions de sécurité et de confort.

- **Mobilité de la population féminine**

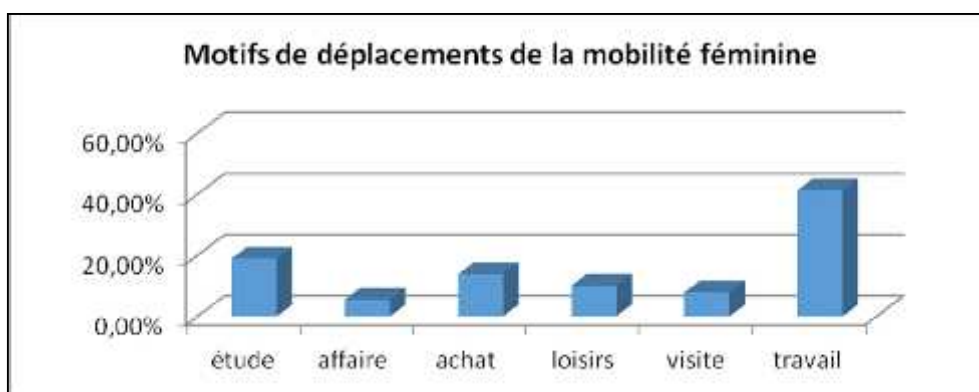
L'enquête réalisée, et portant sur la mobilité de la population via l'accessibilité des fonctions urbaines principales, a montré que ce sont toujours les motifs obligés (travail, études) qui incitent les femmes à se déplacer quant à leur tour.

Tableau 76 Motifs et déplacements féminins modaux

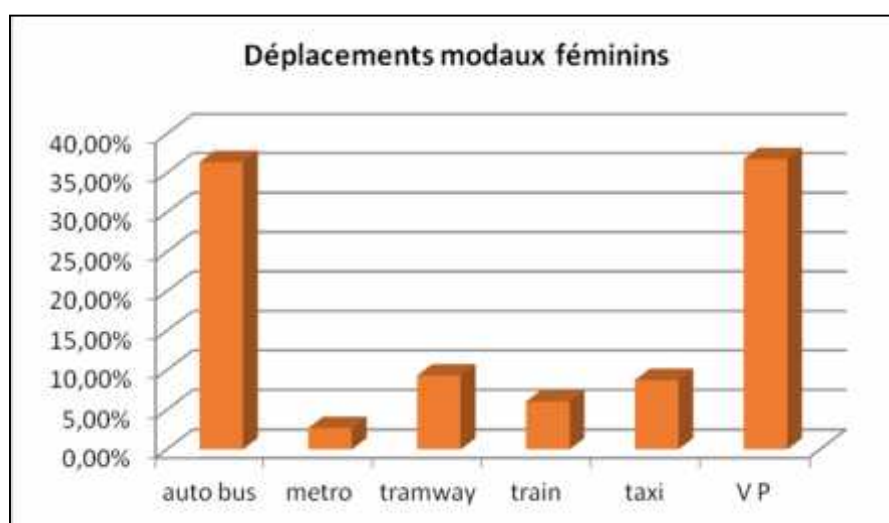
Motif du déplacement	Etudes	Affaires	Achats	Loisirs	Visites	Travail
	18,91%	5,43%	13,74%	10,00%	7,82%	41,30%
Mode du déplacement	Autobus	Métro	Tramway	Train	Taxi	VP
	36,38%	2,72%	9,33%	6,03%	8,75%	36,77%

Source : Enquête terrain (Mai 2014).

Graphique 28 Les motifs de déplacements



Graphique 29 Le mode de déplacement



Les résultats obtenus ont révélé que les déplacements des femmes sont motivés essentiellement par des raisons d'ordre professionnel (41,30%), les études (18,90%) puis les achats (13,70%).

Les motifs obligés sur l'ensemble des déplacements (60,20%) l'emportent sur les autres raisons qui poussent les femmes à se déplacer par TC. Elles se déplacent invariablement le plus par TC ou VP, avec une prédominance de l'usage des premiers (54% en TC contre 36,80% en VP).

Tableau 75 Fréquence des déplacements féminins en transport collectif

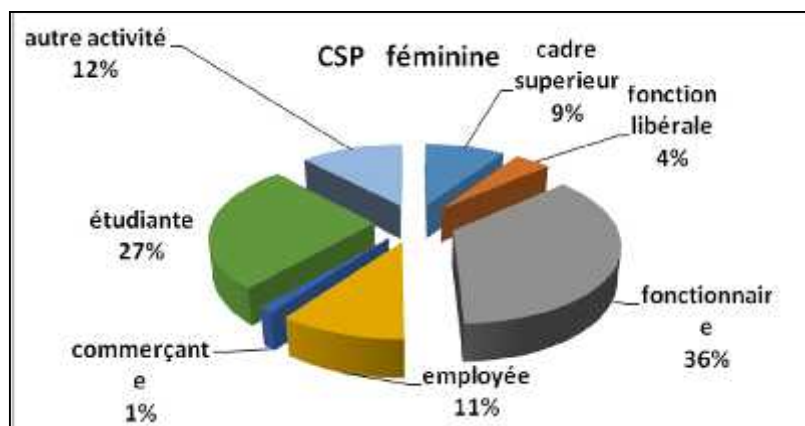
				Quotidien	Pas du tout ou jamais	Total
Sexe	Homme	175	50	155	79	459
	Femme	195	62	96	60	413
Total		371	113	251	139	874

Source : Enquête terrain (Mai 2014)

38% des femmes se déplacent quotidiennement par transports collectifs, celles qui les empruntent peu ou le moins souvent constituent 45% des femmes enquêtées, et celles qui ne les prennent jamais sont de 17%.

Les déplacements en automobile restent inférieurs à ceux des hommes. Mais de plus en plus de femmes accèdent à ce moyen de transport et le privilégient, lorsque c'est possible, par rapport aux autres modes de transport.

Figure 239 La PCS féminine



36% des femmes enquêtées sont des fonctionnaires, 9% des cadres supérieurs et 4% exercent une activité libérale. Avec les 12% entre employées et commerçantes, le taux de femmes actives est de 61%. Si on y ajoute les étudiantes, ce taux atteint aisément 88% de femmes ayant une activité prenante en dehors du foyer familial. Ces changements survenus dans le rythme de la vie de la femme et la diversité des activités qu'elle exerce influent sur la nature et le nombre de ses déplacements. Il est donc tout à fait naturel que la mobilité féminine tende à croître spatialement et temporellement.

De plus, la féminisation de la société (M.H Vandermissen, 2002) algérienne, combinée avec la tertiarisation, la polarisation sociale et le redéploiement géographique des emplois expliquent en partie que la mobilité féminine tend à augmenter et à se diversifier.

Un besoin de déplacement non satisfait ou non révélé est constaté dans l'agglomération algéroise. L'insuffisance du réseau de bus publics et la croissance impressionnante des minibus privés ont généré une saturation du réseau routier et une congestion des déplacements. La faible motorisation de certaines catégories sociales (étudiants, employés) et celles des femmes est mal prise en compte par les transports collectifs.

En effet, un potentiel de croissance des déplacements dans la ville d'Alger, surtout par la voiture privée, associée à une diffusion généralisée de son utilisation sont encore loin de répondre aux besoins croissants. Les transports, la circulation et la mobilité sont au cœur des problèmes de la wilaya d'Alger.

- Dysfonctionnements des Transports Collectifs

Plusieurs facteurs concourent afin de donner aux transports urbains d'Alger une image déplorable : l'organisation tout d'abord, qu'elle soit au niveau central ou local se trouve amalgamée dans l'enchevêtrement des missions et la dilution des responsabilités. L'offre ensuite, certes renforcée par l'apport des privés, et surtout par la mise en service toute récente du Métro, Tramway, transport par câble et par la modernisation du train de banlieue, elle reste néanmoins insuffisante au niveau des plans de coordination et de qualité de desserte. Le réseau de voirie enfin, qui arrive difficilement à répondre aux sollicitations des usagers.

L'engorgement des routes et la congestion de la voirie constituent un problème crucial dans l'agglomération, et spécialement dans son centre. Leurs effets se manifestent par une dégradation des conditions de déplacements, un allongement des temps de parcours, une détérioration des conditions de transport, l'empiètement des piétons sur l'espace réservé à la circulation automobile, les dangers auxquels ces piétons sont confrontés, les interactions assez nombreuses entre les usagers et les moyens qu'ils utilisent, sur un espace restreint et non extensif.

La croissance spatiale de l'agglomération qui allonge considérablement les distances, aggrave également les inégalités en infrastructures. Aux flux des voyageurs de la ville centre, s'ajoutent donc les migrations couronnes-centre (intra-urbaines) que les autorités ne peuvent accompagner, compte tenu de l'indigence des services publics et de la dispersion des responsabilités due aux chevauchements des missions des uns et des autres, que ce soit au niveau central ou local (Berchache.R, 2012).

Reconnu comme à l'origine de la plupart des dysfonctionnements et des principaux décalages entre l'offre et la demande de transports, l'étalement urbain, risque de creuser davantage cet écart. Si on lui rajoute l'étalement temporel dû à l'enchaînement des activités dans la journée et la multiplication des interactions sociales, il est vraisemblable que la mobilité va continuer à croître et tentera désormais de s'affranchir des contraintes qui la limitent.

Cet effort n'ira pas sans heurt si la qualité de service des transports collectifs continue à afficher des indices négatifs et à susciter des réactions mitigées des usagers qui trouvent que le niveau de service de ces transports collectifs laisse encore à désirer, en dépit de l'amélioration apportée et la contribution massive des TCSP.

Accéder à n'importe quelle destination dans n'importe quelle partie de la ville, quand il s'agit de zones mal ou pas desservies par les transports collectifs, constitue un véritable obstacle pour la population, en particulier celle dont les moyens ne lui permettent pas de disposer d'un véhicule individuel, la rendant donc dépendante pour son déplacement, ou carrément captive de sa sédentarisation. L'incapacité, qu'elle soit physique ou financière entraîne un frein à toute tentative de déplacement.

A titre d'illustration, l'accessibilité aux activités urbaines principales par le réseau du transport collectif, telle révélée par l'enquête, est loin d'être facile pour les personnes interrogées. Ces dernières trouvent en effet que les conditions de transport sont le plus souvent déplorables au vu du temps passé dans les embouteillages, l'inconfort ressenti durant le trajet, et la nécessité

d'effectuer parfois des correspondances entre plusieurs modes de transport pour arriver à destination.

Les éléments de réponse recueillis auprès de ces personnes ont montré que, pour une qualité de service somme toute moyenne, 32% sont assez satisfaits concernant l'accessibilité, alors que 65% l'estiment difficile, voire pénible, 90% trouvent que la qualité de service laisse franchement à désirer et estiment également l'accessibilité très difficile.

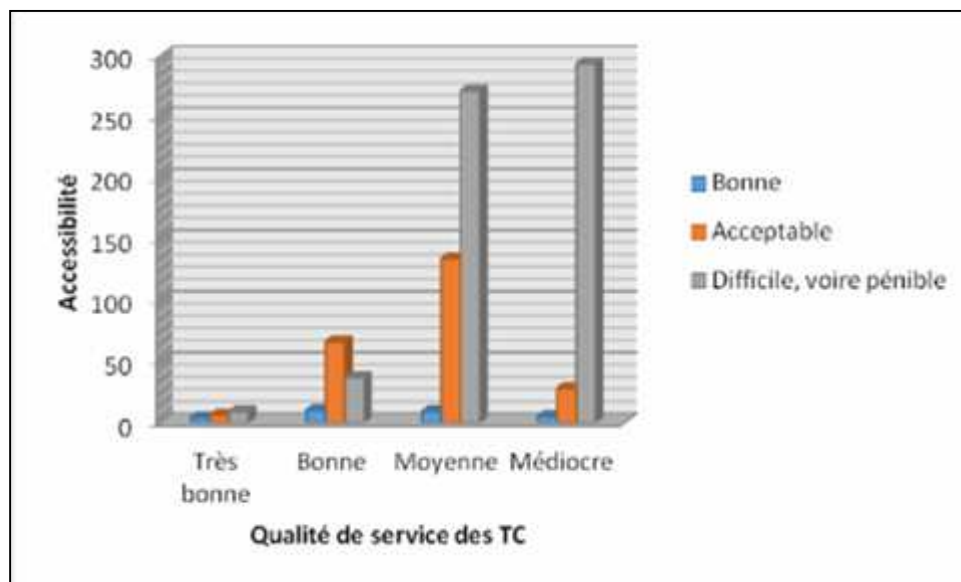
Dans l'ensemble, 37% éprouvent de grandes difficultés pour accéder à leurs lieux de destination, la médiocrité de la qualité de service des transports collectifs y étant pour beaucoup.

Tableau 76 Accessibilité et qualité de service des transports collectifs

		Accessibilité			Total
		Bonne	Acceptable	Difficile, voire pénible	
Q10	Très bonne	4	6	9	19
	Bonne	10	66	37	113
	Moyenne	9	134	271	414
	Médiocre	5	28	293	326
Total		28	234	610	872

Source : Enquête terrain (Mai 2014)

Graphique 30 Qualité de service



- Conclusion de l'enquête : Appréciations et suggestions

Les transports collectifs à Alger posent des problèmes de gestion pour concilier, rationaliser les objectifs, coordonner les moyens et les interventions qui continuent à privilégier les actions par à-coups au détriment d'une démarche prospective, malgré la promulgation de lois et de décrets qui ne trouvent aucun écho sur le terrain. La concurrence face à l'automobile limite l'efficacité du rôle du transport en commun, malgré les effets de congestion qu'elle engendre. Les contraintes auxquelles les transports collectifs sont assujettis pénalisent leurs parcours et réduisent leur efficacité et la qualité de leur service.

Les usagers interrogés lors de l'enquête se sont tous accordés à confirmer ce diagnostic. En effet, ils sont unanimes pour dire que, dans la situation actuelle, les transports collectifs ne rendent pas convenablement le service d'utilité publique qui est leur raison d'être. Les embarras de la circulation réduisent de beaucoup la vitesse à laquelle ils circulent. Par ailleurs, leur manque de régularité et les temps de parcours assez longs sur des itinéraires tendant à s'allonger, ne les prédisposent pas à être suffisamment performants pour se substituer à la voiture particulière. Les usagers sont également d'avis que des efforts d'organisation sont à fournir pour que les transports collectifs puissent répondre à une demande convenable.

Toutefois, la mise en service des TCSP et la tentative de déploiement de leur réseau à travers les zones de la ville les plus denses, même si elle n'en est qu'à ses débuts, a déjà permis un bond positif dans la prise en charge de la demande des usagers sur les axes desservis, et ce, dans des conditions d'efficacité et de confort jamais égalées.

Néanmoins, d'après les propositions faites par les personnes interrogées, quelques solutions d'accompagnement devraient être mises en œuvre, afin d'améliorer véritablement le rendement des transports collectifs, et leur permettre d'être plus performants face à la voiture individuelle.

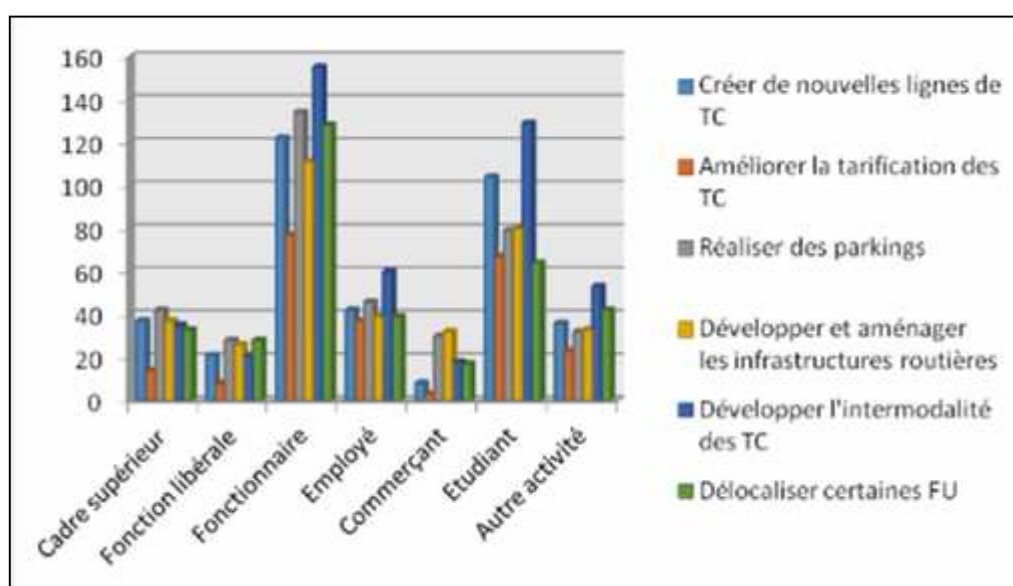
Si quelques personnes ont proposé des solutions qui servent beaucoup plus l'usage de la voiture particulière, tels le développement et l'aménagement des infrastructures routières et la réalisation de parkings, les autres pensent plutôt que l'amélioration des conditions de la mobilité devenue un enjeu capital, doit passer par la promotion du transport collectif, seul garant de l'égalité d'accès de la ville et de ses services au plus grand nombre, indépendamment de la localisation et des ressources de tout un chacun (Baouni et al. 2018).

Tableau 77 Propositions d'amélioration de la mobilité pour une meilleure accessibilité

PCS	Suggestions						Total
	Créer de nouvelles lignes de TC	Améliorer la tarification des TC	Réaliser des parkings	Développer et aménager les infrastructures routières	Développer l'intermodalité des TC	Délocaliser certaines FU	
Cadre supérieur	37	14	42	37	35	33	198
Fonction libérale	21	8	28	26	21	28	132
Fonctionnaire	122	77	134	111	155	128	727
Employé	42	37	46	39	60	39	263
Commerçant	8	3	30	32	18	17	108
Etudiant	104	67	79	80	129	64	523
Autre activité	36	23	32	33	53	42	219
Total	370	229	391	358	471	351	2.170

Source : Enquête terrain (Mai 2014)

Graphique 31 Les suggestions par PCS



Les propositions des usagers ont essentiellement ciblé la création de nouvelles lignes de transport collectif (extension de la couverture spatiale de la ville), l'amélioration de la tarification (intégration tarifaire et réduction des coûts visant la réduction de l'exclusion sociale pour les plus démunis), et le développement de l'intermodalité (Baouni et al. 2018).

Ce dernier concept englobe plusieurs paramètres, dont essentiellement l'intégration spatiale et physique de tous les modes de transport, la tarification intégrée proposée à défaut de l'intermodalité, l'information multimodale et la création de pôles d'échanges. Ces derniers sont appelés à jouer le rôle d'interface entre l'urbanisme et les transports, véhiculant l'idée d'une nouvelle centralité à partir de ces lieux hautement emblématiques, aussi bien pour la promotion des transports collectifs que pour la valorisation urbaine.

La proposition portant sur la réalisation des parkings, même si elle est avancée, encourageant le recours à la voiture particulière, n'est pas sans intérêt pour les transports collectifs. Ainsi, l'usager pourrait y laisser son véhicule et emprunter le transport public à destination des parties les plus denses de la ville, en particulier s'il s'agit de l'hyper centre.

La délocalisation de certaines fonctions urbaines, au regard de leur accessibilité a également figuré parmi les solutions proposées pour améliorer les conditions de la mobilité des usagers, même si sa réalisation semble difficile.

L'efficacité du système de transport ne pourra être véritablement effective qu'à partir du moment où il y aura une coordination de tous les modes à disposition, y compris la voiture particulière. A cet égard, les solutions à mettre en œuvre dans les nouveaux concepts de multi modalité et d'intermodalité désormais adoptés pour désigner la nouvelle politique des transports à Alger en faveur de l'émergence des TCSP (Baouni et al. 2018), comme les pôles d'échanges, les parking-relais, l'information multimodale pour le bénéfice des voyageurs, la création de tarifs intermodaux...etc, qui permettraient d'accroître l'efficacité des transports collectifs, et du coup améliorer les conditions de mobilité de la population.

Pour cela, la mise en place d'une architecture institutionnelle est plus à même d'unir aussi bien les objectifs que les moyens à mettre pour les atteindre. Il s'agit en l'occurrence de l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), dont le statut, les responsabilités et le champ d'intervention ont déjà été fixés depuis la promulgation de la loi N° 01-13 du 7 août 2001 portant Organisation des Transports Terrestres.

Après plus d'une décennie, les repères de la mise en place de cette AOT ont été finalement posés afin de réguler le transport à Alger, et mettre fin à l'anarchie qui y règne actuellement en maître incontestable et incontesté.

En ce qui concerne le volet de la localisation des principales fonctions urbaines, l'articulation entre localisation et accessibilité aux fonctions urbaines par le réseau TC, une deuxième partie de l'enquête a été menée dans ce sens.

Elle permet de cerner les enjeux de la localisation des principales fonctions urbaines de la ville d'Alger, et l'impact de cette localisation sur les pratiques de la mobilité de la population.

Quelle que soit leur implantation, à l'Est ou à l'Ouest de la ville, les équipements générateurs de déplacements présentent des problèmes d'accessibilité, accentués par la défaillance des moyens de transport collectif, la dépendance de la voiture particulière et les effets négatifs dont elle est en grande partie responsable (congestion, insécurité, pollution, etc.).

Les effets de l'introduction du Métro et du Tramway sur le tissu urbain de la ville ne semblent pas modifier les habitudes de déplacements des usagers, du moins d'après les résultats de cette enquête.

6.5.2 Impacts des localisations sur l'accessibilité aux fonctions urbaines

Pour y répondre, la deuxième partie de cette enquête tente de passer en revue la localisation des principales fonctions urbaines disséminées sur le territoire de la ville d'Alger, et l'impact de ces localisations sur les déplacements de la population algéroise. Il y est également question du retentissement des effets du réseau de transport collectif sur la mobilité urbaine des Algérois pour accéder justement à ces fonctions, et dont le rayonnement dépasse parfois les limites de la wilaya.

- Choix de fonctions urbaines

Les tableaux ci-après comportent une fiche technique renfermant les données relatives aux principales fonctions urbaines enquêtées, en termes de localisation, de desserte et de rayonnement.

Tableau 78 Fiche technique des principales fonctions urbaines enquêtées

Type de fonction	Commune	Equipement	Localisation géographique	Axes de desserte	Moyens de transport et de desserte	Itinéraire	Aire d'influence
Industrielle	Oued Smar Rouiba Réghaia	Zones industrielles	Petite Couronne Grande couronne	RN 61 Rocade Sud RN5	VP, taxi, bus, train	25% D* 75% PC**	Nationale
Infrastructures Port / Aéroport	Alger Centre Dar El Beida	Infrastructures	Hypercentre Grande couronne	RN5 Rocade Sud/RN11	VP, taxi, bus, train	80% D 20% PC	Nationale
Universitaire	El Harrach Bab Ezzouar	Universités	Petite couronne	RN 5 –RN8 – RN 24	VP, taxi, bus, train, tramway, MAP	72%D 28% PC	Internationale
Sanitaire	Alger Centre El Biar Douira	Hôpitaux	Hypercentre Ville centre Grande couronne	RN 1– RN 36 – CW130– RN 63	VP, taxi, bus, train, tramway, métro, MAP	85% D 15% PC	Nationale
Commerciale	Mohammadia Bab Ezzouar Dar El Beida	Centres commerciaux El Hamiz	Petite et grande couronnes	RN5 - Rocade Sud	VP, taxi, bus, MAP, MAP	87% D 13% PC	Régionale
Culturelle	Sidi M'hamed Alger Centre	Bibliothèque	Hyper Centre	RN1 –RN5 RN5 D	VP, taxi, bus, métro, tramway, téléphérique, MAP	58% D 42% PC	Régionale, voire nationale

Sportive	Ben Aknoun	Complexe sportif	Petite couronne	Rocade sud – RN 36	VP, taxi, bus, MAP	58% D 42% PC	Nationale
Touristique	Staouéli	Complexe touristique	Grande couronne	Rocade sud - RN 11-RN 41 – C W 133	VP ; taxi, bus, MAP	65% D 35% PC	Nationale, voire internationale
Administrative	Alger centre Kouba	Grande Poste / Ministère de l'environnement	Hypercentre Ville centre	RN1 - RN5 D – C W 14	VP, taxi, bus, métro, train, MAP	80% D 20% PC	Nationale
Détente et Loisirs	Hamma-Annassers Ben Aknoun Bab Ezzouar	Jardin d'Essai Parc Zoologique Centre commercial	Ville centre Petite couronne	RN5 –RN 11- rocade sud	Tous modes confondus	77% D 23% PC	Nationale
Résidentielle	Bab Hassen Bab Ezzouar	AADL SORECAL 5 Juillet	Grande couronne Petite couronne	RN5 – rocade sud – RN 36 – C W 113	VP, taxi, bus, tramway, MAP	87% D 13% PC	Locale

(*) : Itinéraire Direct ; (N **) : Trajet par correspondance.

- **Discussion des résultats**

- **Fonctions urbaines, articulation entre localisation et accessibilité**

Alger comportant 57 communes, l'analyse des données issues de l'enquête (sondage) a révélé que 92% d'entre elles sont mentionnées par les personnes enquêtées, les plus marquantes étant celles de *Bab El Bhar* (16,50%), *Bab Hassen* (7,17%), et *Alger Centre* (7,30%).

56% des habitants enquêtés résident dans d'autres wilayas que celles d'Alger, objet de notre enquête. Plus de 60% proviennent des wilayas limitrophes *Boumerdes*, *Blida Tipaza* et même de *Tizi Ouzou* et *Bouira*.

Les motifs des déplacements concernent la fréquentation des hôpitaux (17,30%), l'administration et loisirs (13,70%), les zones industrielles (10,80%) et les universités (10%). Alger assure ainsi son statut de capitale et concentre des équipements de haut niveau.

- **Fonction résidentielle**

Les deux cités d'habitation concernées par l'enquête sont celles de *SORECAL-5JUILLET* de *Bab El Bhar* (BEZ) à l'Est d'Alger et celle de l'AADL *Bab Hassen* (BAH) au Sud-Ouest.

Si dans la première cité il y a profusion de moyens de transport collectif (tous gabarits confondus) et également du Tramway, la seconde (*Bab Hassen*) en est en revanche totalement dépourvue et ne dispose pour sa part, d'aucun service de transport public, à cause particulièrement de l'impraticabilité de ses routes, de la morphologie assez difficile de son site et la non implication des opérateurs de transport, qu'ils soient publics ou privés, dans la prise en charge de la demande de déplacements de la population. L'usage intensif de la VP est révélateur du problème épineux de l'accessibilité de cette partie de la ville.

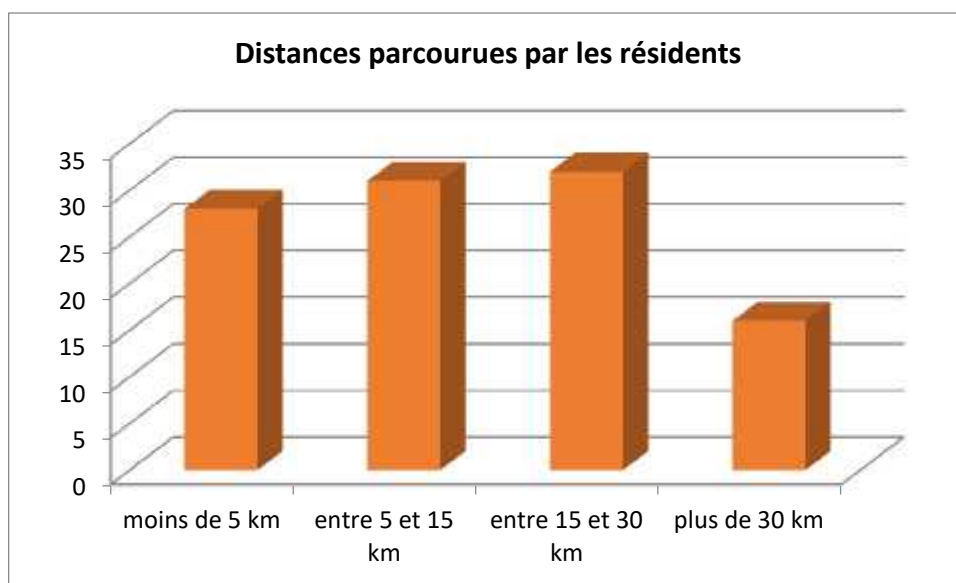
Les résultats obtenus par l'enquête montrent, en effet, que **93%** des personnes interrogées estiment que l'accessibilité à leur lieu d'habitation est moyenne, voire médiocre. Cela concerne beaucoup plus la cité de *Bab Hassen*, dont les résidents ne peuvent compter que sur leurs moyens personnels pour se déplacer.

BEZ est bien desservie par les TC, occasionnant un grand afflux, aussi bien au niveau du réseau de voirie qu'aux abords des arrêts de bus, contribuant grandement à la congestion de la voirie. Les habitants de BAH sont livrés à eux-mêmes, captifs qu'ils sont de la VP et du taxi, sinon de la MAP, ce qui ne satisfait que très modérément leurs besoins de mobilité, mobilité d'une moyenne quotidienne en périphérie de 2,89 déplacements/jour (Tahraoui Lyes, 2012), largement supérieure à celle enregistrée au niveau de la wilaya d'Alger en 2004 dans le cadre de l'enquête ménages, qui était de 1,69 déplacements /jour .

Pour améliorer les conditions d'accessibilité à leurs lieux de résidence, 71% des habitants interviewés proposent de promouvoir le service des transports collectifs, alors que 16% d'entre eux penchent pour la relocalisation des équipements et 13% pour la réalisation de parkings pour libérer l'emprise au sol et permettre une plus grande fluidité de la circulation.

La dépendance automobile dans la périphérie Sud-Ouest, impose aujourd'hui un élargissement du périmètre des transports publics avec une meilleure articulation entre politiques de transport et politiques d'urbanisme.

Graphique 32 Les distances parcourues

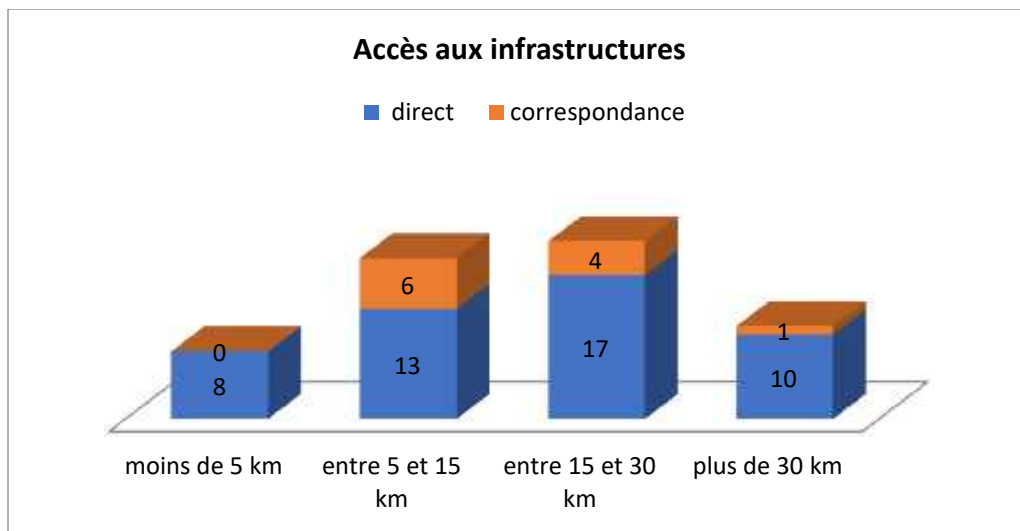


- Les Infrastructures de transport (port et aéroport)

Quoique de nature différente, les problèmes d'accessibilité se posent avec acuité, aussi bien pour le port que pour l'aéroport. L'accessibilité est contraignante pour le premier, du fait qu'il se situe

en plein hyper centre où la congestion est quasi permanente, et pour le second car il n'est desservi que par une seule ligne d'autobus en partance du centre-ville (*Bd Che Guevara* à proximité de Port Saïd et donc de *la place des Martyrs*). La population est donc presque exclusivement dépendante de la VP. Le déplacement à destination ou en partance de l'aéroport se fait par taxi mais pour des coûts prohibitifs pour la plus grande partie de la population.

Graphique 33 Le mode d'accès aux infrastructures



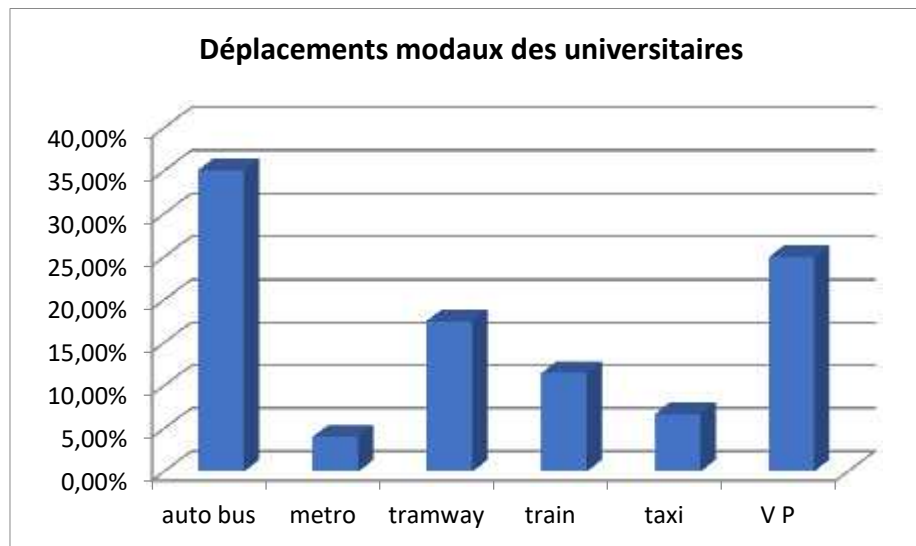
Au regard des contraintes rencontrées lors de cette enquête et déjà mentionnées, une soixantaine de réponses uniquement ont été obtenues auprès des usagers du port et de l'aéroport. Ces personnes ont toutes été unanimes pour déclarer que l'accessibilité à ces deux infrastructures est difficile, voire pénible.

- Les universités

La mobilité universitaire a été circonscrite pour des raisons de commodité et de disponibilité de l'information à l'EPAU et à l'université de BEZ. Toutes les deux sont bien loties en termes de desserte et d'accessibilité, si on les compare avec d'autres établissements universitaires. Outre le COUS propre au transport des étudiants et à l'instar de toutes les infrastructures universitaires, l'EPAU aussi bien que BEZ sont également accessibles par Tramway, les stations les plus proches des deux pôles étant distantes respectivement de 1,17 km de la première et de 400 m de la seconde. De plus, les lignes des transports publics assurant la liaison entre *El Harrach*, BEZ et les autres parties de la ville permettent d'atteindre les 2 établissements plus aisément que les autres entités situées au Sud et au Sud-Ouest d'Alger, où parfois c'est uniquement le COUS, et à

des degrés moindres, par une participation timide de TC qui assure le transport de la population estudiantine. Le fait que ces 2 pôles se situent à l'Est d'Alger n'est pas étranger à cette facilité d'accès, dans la mesure où cette zone est assez bien pourvue en moyens de transport collectif, comparativement à d'autres sites universitaires où l'accessibilité constitue un problème majeur.

Graphique 34 Le mode de déplacement



- **Les hôpitaux**

L'un des problèmes auxquels sont confrontées au quotidien les personnes qui vont aux hôpitaux localisés dans la partie centrale de la ville, qu'elles soient malades, visiteurs ou faisant partie du personnel, est la congestion quasi-permanente de la voirie.

Par ailleurs, en raison du manque en infrastructures hospitalières à Alger, et avec une aire d'influence qui dépasse les limites de la wilaya, elles fonctionnent au-delà de leurs limites, et drainent un flux dépassant de loin leurs capacités d'accueil.

Ainsi, qu'ils se situent à l'hyper centre (hôpital *Mustapha Pacha*), ou qu'ils soient excentrés (hôpital de *Donira* à l'Ouest d'Alger), les problèmes d'accessibilité se posent aussi bien pour l'un que pour l'autre, même si c'est pour des raisons différentes :

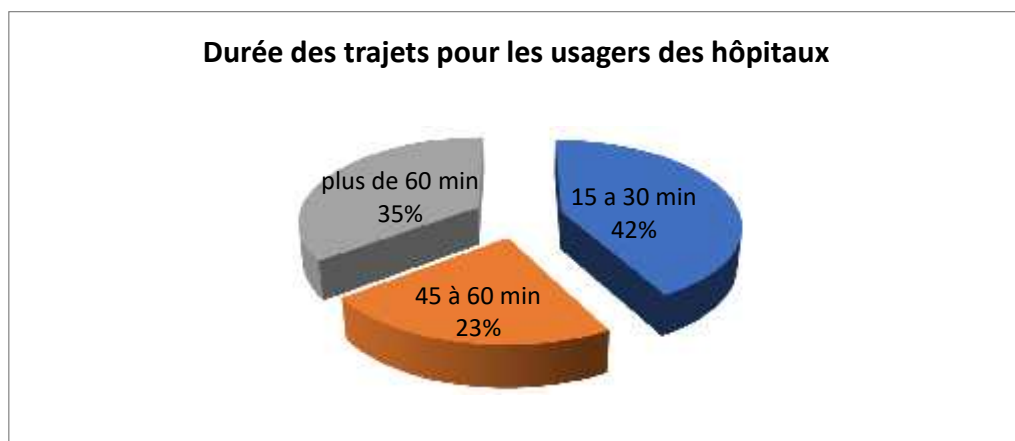
Le premier, se trouve dans une zone constamment surchargée, voire saturée. Mais son accessibilité est plus facile, car il est desservi par presque tous les modes de transport présents sur

le marché (VP, taxi, bus, Métro et même par le train, la gare d'Agha étant située à moins de 500 mètres).

L'hôpital de *Bir Traria*, l'autre établissement enquêté, bien que situé dans l'un des quartiers centraux de la ville d'Alger, en l'occurrence *El Biar*, n'est accessible que par VP ou par taxi. Les bus qui longent le boulevard le plus proche ne le desservent que de loin, la distance par rapport aux arrêts de bus étant de 500 mètres et pour le Tramway, plus de 7 km. L'étroitesse de l'espace réservé au stationnement et la pénibilité du parcours à pied à partir du boulevard *Bougara* qui se situe en contrebas par rapport à l'hôpital, ajoutent encore plus au calvaire des personnes qui s'y rendent.

42% des déplacements varient entre 15 et 30 mn, 23% entre 45 et 60 mn, alors que les trajets qui durent plus d'une heure sont de l'ordre de 35%.

Figure 240 La durée du déplacement



Son aire d'influence qui dépasse largement les limites de la wilaya d'Alger et couvre pratiquement l'ensemble du territoire national, combinée à sa situation en plein hyper centre, comme déjà souligné, le manque de places de stationnement pour tous les demandeurs dont la majorité est refoulée occasionnant ainsi des situations de chaos et de désordre pratiquement incontrôlables, constituent autant d'handicaps pour une accessibilité réclamée par tous.

Graphique 35 Le mode de déplacements

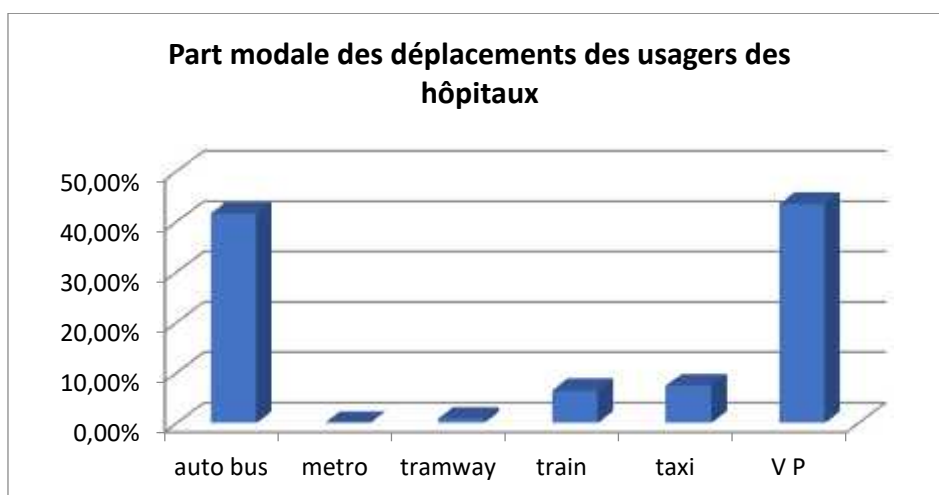
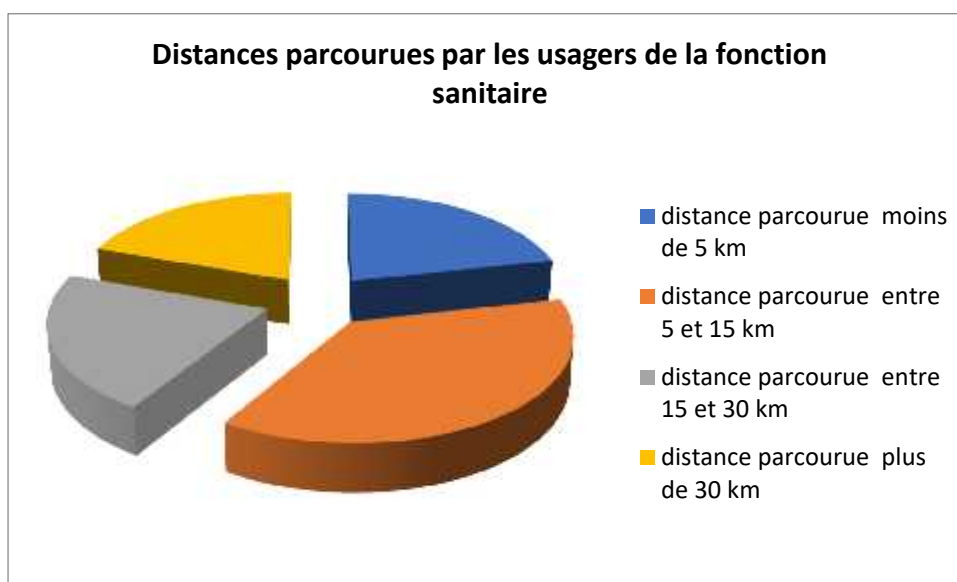


Figure 241 Les distances parcourues



- Espaces touristiques

L'une des raisons qui font le désespoir des Algérois est de ne pas disposer d'infrastructures touristiques suffisantes pour satisfaire leurs besoins en détente et en loisirs et encourager leur engouement pour les promenades et le tourisme. Par ailleurs, toutes les infrastructures touristiques d'Alger sont situées à la partie Ouest de la ville. Des changements sont en train de s'opérer dans la mesure où l'Est de la ville commence à voir émerger quelques infrastructures à l'exemple de Bordj El Kiffan.

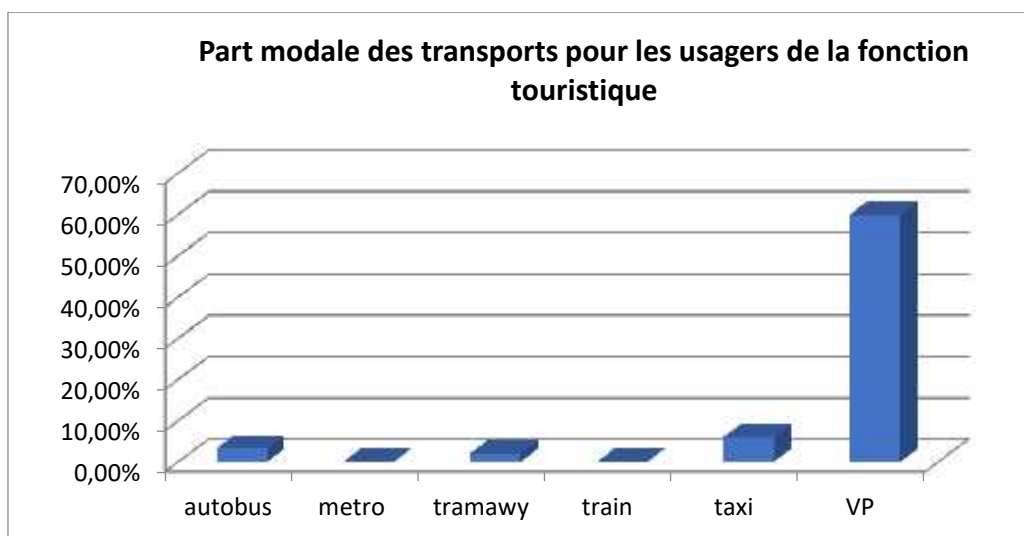
Actuellement, le seul complexe dont dispose la ville d'Alger se situe à l'Ouest. Il s'agit du complexe de *Sidi Fredj*. D'autres établissements de moindre importance sont disséminés toujours à l'Ouest de la ville (*Staouéli, Zéralda*), mais aucun ne remplit le rôle assuré par le complexe de *Sidi Fredj*.

La plupart des visiteurs sont malheureusement tributaires de la VP et du taxi, le bus étant pratiquement banni de cette zone, malgré la présence d'un arrêt à 350 mètres, avec une fréquence de passage faible en dehors de la saison estivale. Pour les stations des modes train, Tramway, et Métro, le plus proche point de chute est situé à plus de 20 km.

La fonction touristique, même si elle n'est pas encore à son apogée à Alger, et même si elle n'est pas véritablement ancrée dans les mœurs de la population, constitue pourtant l'une des raisons pour lesquelles de plus en plus d'Algérois et de touristes, venus d'ailleurs, se déplacent à la recherche d'un changement dans le rythme de leur vie quotidienne.

Par sa situation dans une zone desservie par un réseau assez pauvre en TC, l'absence des moyens de transport de masse (Métro et Tramway) rend l'accès à ce complexe assez difficile pour celui qui ne dispose pas de VP et ne peut assumer le déplacement par taxi. Ces deux moyens de déplacement étant les plus utilisés, rien d'étonnant donc à voir la saturation quasi-chronique du réseau de voirie qui le dessert ou qui le longe durer toute la journée et même pendant une bonne partie de la nuit.

Graphique 36 Le mode de déplacements

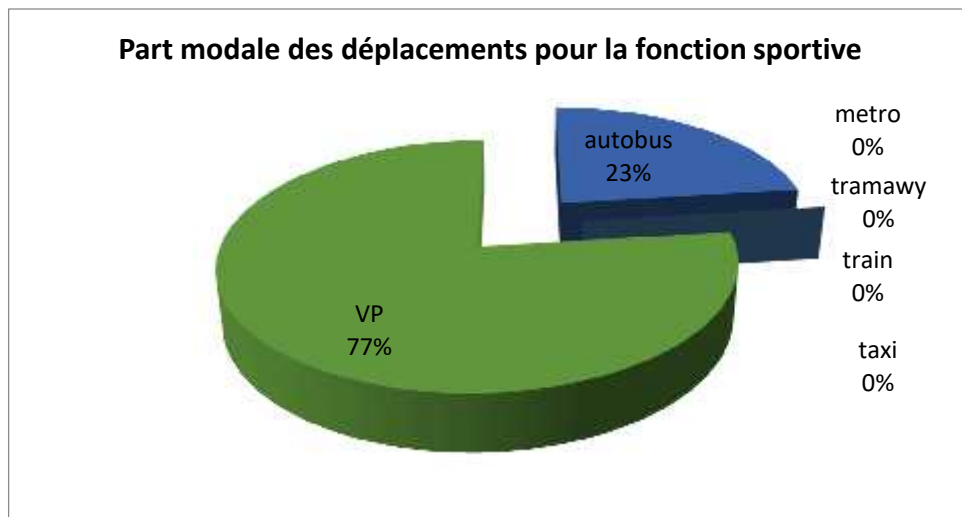


- Equipements sportifs

Tout comme pour le tourisme, le manque des grandes infrastructures sportives est remarquable à Alger, le complexe du 5 Juillet en fait l'exception. L'émergence de nouveaux complexes de grande envergure, à l'exemple de celui de *Baraki* à l'Est et de *Douira* à l'Ouest, et d'autres salles omnisport disséminées à travers le territoire algérois, permettra enfin d'équiper la ville de ce type de lieux prisés aussi bien par les grands que par les petits.

Le complexe du 5 Juillet, aussi imposant soit-il, n'est accessible que par VP et éventuellement par les bus dont les arrêts sont situés à 1,2 km, ce qui reste franchement très faible par rapport aux besoins d'une grande partie de la population.

Figure 242 La part modale des déplacements



Le monopole de la VP est encore une fois confirmé, puisqu'elle concerne 77% des déplacements (principalement des abonnés qui fréquentent le complexe plusieurs fois par semaine, ainsi que le personnel de l'établissement), contre 23% assurés par les TC (voir graphique ci-dessus).

- Equipements culturels

Située en plein hypercentre d'Alger, la Bibliothèque Nationale *d'El Hamma* est accessible par pratiquement tous les modes de déplacements à disposition (VP, taxi, bus, téléphérique et Métro), et même à pied pour ceux qui aiment s'adonner au plaisir de la marche.

Du fait de sa localisation adéquate, l'accessibilité à cet édifice ne pose pas de problèmes majeurs, grâce à l'arrêt de bus, ainsi que les stations de Métro et de téléphérique situées à proximité. Le fait

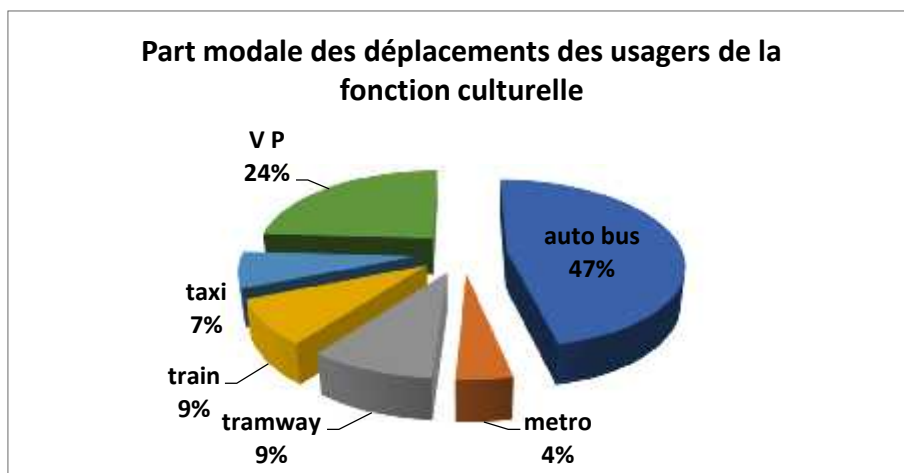
est que l'axe de voirie qui la dessert n'est contraignant qu'à certaines plages horaires de la journée, assez courtes par ailleurs (heures de pointe du soir).

La bibliothèque de *Telemby*, du fait de sa situation sur les hauteurs de la ville d'Alger pose le problème d'accessibilité, l'usage de la VP y est prédominant, en dépit de l'absence de parkings/places de stationnement, et le réseau d'autobus dont l'arrêt le plus proche est distant de 350 m.

15% uniquement des personnes questionnées jugent que les conditions d'accessibilité aux lieux culturels sont satisfaisantes, alors que 49% estiment qu'elles sont moyennes, et 36% franchement exécrables.

Le problème du stationnement dans l'hypercentre constitue aussi un facteur empêchant l'utilisation de la voiture individuelle.

Figure 243 La part modale des déplacements



- **Espaces de loisirs et de détente**

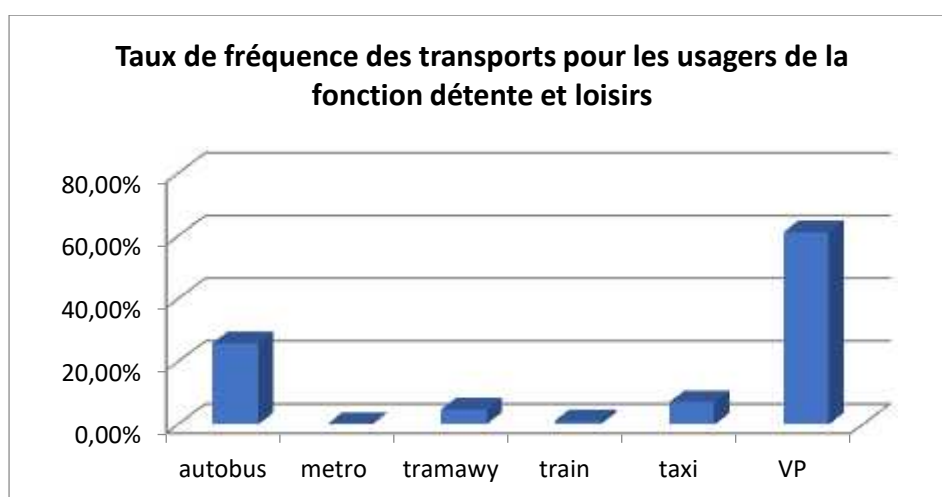
Les infrastructures de loisirs et de détente à Alger ne répondent pas aux besoins de plus en plus nombreux de la population, en vue de décompresser et d'apporter un certain changement au rythme de la vie quotidienne. Un certain changement est en train de s'opérer dans les habitudes des Algérois qui commencent à apprécier de plus en plus les lieux de détente, grâce à la réouverture du Jardin d'Essai et la nouvelle politique de création de centres commerciaux,

intégrant en leur sein des espaces dévolus aux jeux pour les enfants et à la détente pour les grands.

Ainsi, les centres commerciaux formels constituent plus des lieux de loisirs que de commerce proprement dit (voir le chapitre sur la localisation des activités administrées), en particulier celui de *Bab Ezzouar* venant d'ouvrir.

Les espaces de loisirs et de détente ont été analysés à travers le sondage auprès des visiteurs du Parc de *Ben Aknoun* (Sud-Ouest de la ville), du Jardin d'Essai (centre-ville) et du Centre Commercial de *Bab Ezzouar* (Est d'Alger).

Graphique 37 La fréquentation des espaces de loisirs



Les deux premiers sont assez bien accessibles par les TC, le 3^{ème} l'est beaucoup moins. En effet, le parc de *Ben Aknoun* est situé à proximité immédiate d'une station urbaine de bus qui est à 1 km, et le Jardin d'Essai est desservi par les bus à une distance de 500 m, le Métro à 500 m et le téléphérique.

Le centre de loisirs du centre commercial de *Bab Ezzouar* n'est cependant accessible que par VP et taxi ainsi que par des lignes d'autobus distantes de 250 m et du Tramway situé à environ 2km

La ligne du Tramway qui est sensée couvrir toute cette zone, ne dessert nullement le centre commercial de BEZ. Le périmètre desservi est circonscrit uniquement à l'université et ses

alentours (cités résidentielles, administrations, ...etc.). Idem pour la ligne de chemin de fer, qui contourne le pôle d'affaires et donc le centre commercial de BEZ, sans le desservir directement et la distance est de près de 2 km.

En effet, 58% des déplacements sont assurés par la VP et le taxi, 22% par le réseau d'autobus et 4% par Tramway. Le train ne répond qu'à 1% de la demande.

- Les centres commerciaux

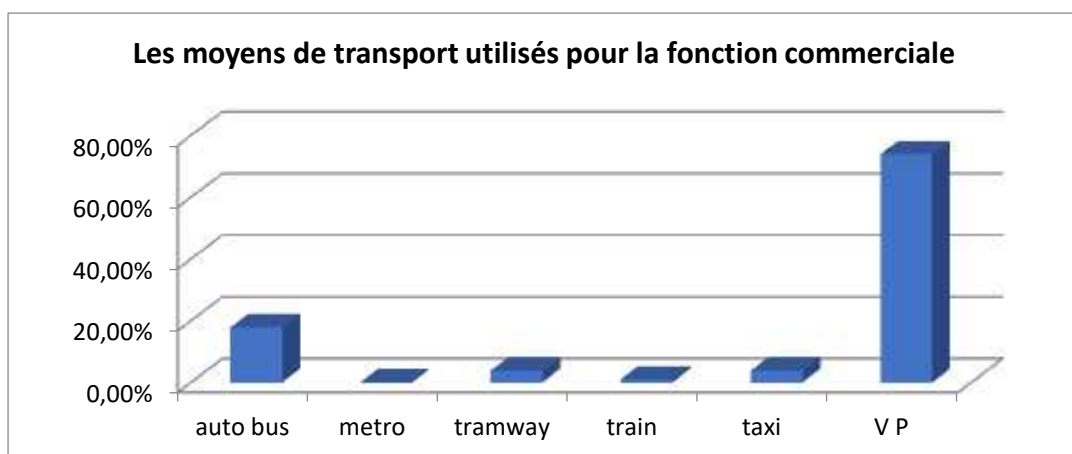
L'activité commerciale est également beaucoup plus centrée à l'Est d'Alger, qu'elle soit formelle ou informelle.

Les infrastructures ciblées par le sondage sont le centre commercial de BEZ, *Ardis*, ainsi que la zone informelle commerciale *d'El Hamiz*. Les deux centres sont de création récente, le centre de BEZ étant le 1^{er} à avoir ouvert ses portes. Il est par ailleurs desservi par les lignes TC, même si elles ne sont pas performantes et également par VP et taxi.

Les usagers d'*Ardis* sont cependant dépendants uniquement de la VP et du taxi, les bus étant inexistantes et la marche à pied fort pénible, puisque s'effectuant sur une longue distance, à plus forte raison pour une personne ayant fait ses courses.

La partie Est de la ville, étant donné sa situation sur un axe où passent plusieurs lignes d'autobus la desservant, cette zone est bien couverte par les TC (autobus), en sus de la VP.

Graphique 38 Le mode de déplacement



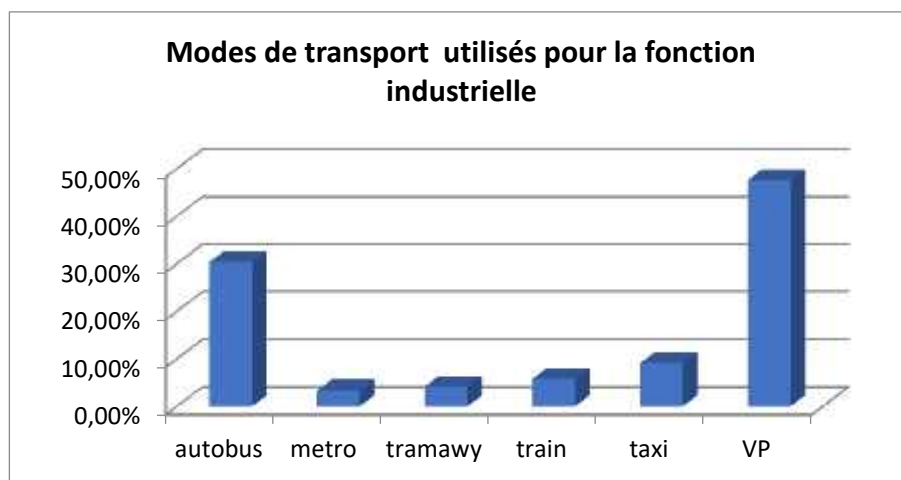
- Les zones industrielles

Tout comme tant d'autres activités urbaines, celle relative à l'industrie est concentrée à l'Est d'Alger. Les zones industrielles de *Rouiba et Reghaia* sont situées dans le prolongement l'une de l'autre, si bien que de prime abord on ne sait pas quand finit l'une et quand commence l'autre. La zone d'*Oued Smar* est située plutôt du côté Sud-Est d'Alger.

La desserte pour les zones de *Rouiba et Reghaia* se fait soit par VP, Taxi, soit par transport du personnel ou encore par les lignes TC qui longent l'axe de desserte (RN5) mais qui ne la couvrent que très faiblement, les deux zones occupant plusieurs centaines d'hectares (800 Ha), les travailleurs sont contraints alors de parcourir de grandes distances avant d'atteindre leurs lieux de travail.

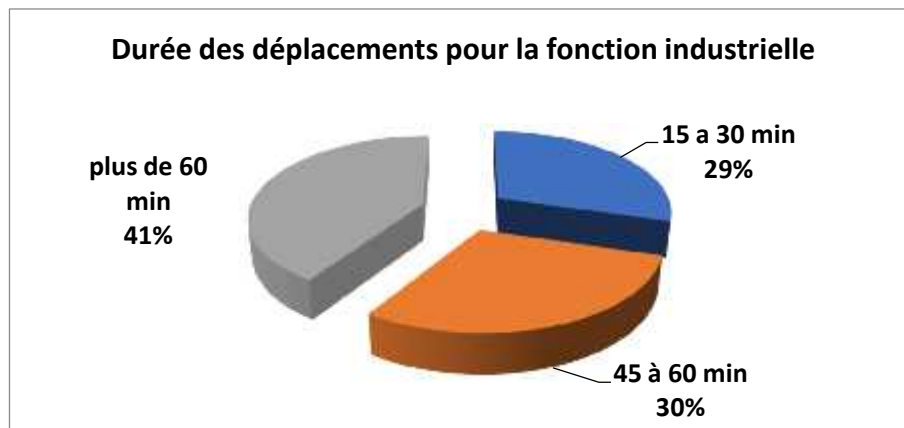
Par ailleurs, aucune ligne d'autobus ne passe du côté de la zone d'*Oued Smar*, à telle enseigne que l'accessibilité y est très difficile si on ne dispose pas de VP et si le nombre des bus affectés au transport des travailleurs est insuffisant pour contenter la demande.

Graphique 39 Le mode de déplacement



Les chiffres obtenus attestent de cette situation, dans la mesure où plus de la moitié des déplacements (69%) est assurée par la VP (58%) et par taxi (11%), alors que le transport collectif par bus ne satisfait que 37% de la demande, le tramway et le métro étant largement minoritaires (9%), leur usage étant justifié par le système de correspondance pour ceux qui résident dans la partie centrale de la ville.

Figure 244 La durée du déplacement



- **Activités administratives et les services**

L'activité administrative et celle de services ont été circonscrites au Ministère de l'Environnement pour la première et à la Grande Poste pour les seconds.

On peut accéder au Ministère par VP, taxi ou bus, l'arrêt le plus proche étant distant d'une cinquantaine de mètres.

Néanmoins, du fait de son aire d'influence qui dépasse les limites de la wilaya, le ministère attire un flux important qui complexifie l'accessibilité, au vu de l'indigence de la couverture de la zone en TC, cette zone en question n'est reliée par bus qu'au centre d'Alger.

La Grande Poste, par sa localisation centrale, constitue par ailleurs un élément incontournable du patrimoine algérois et une figure emblématique de son histoire, suscitant donc visites et tourisme. Elle est desservie par tous les modes de déplacements à disposition, le Tramway et le téléphérique mis à part, si ce n'est par correspondance, via le Métro ou le bus.

Dans l'ensemble, les conditions d'accessibilité à la fonction administrative ont été jugées difficiles, voire pénibles, par 71% des personnes interrogées.

Graphique 40 La durée du trajet

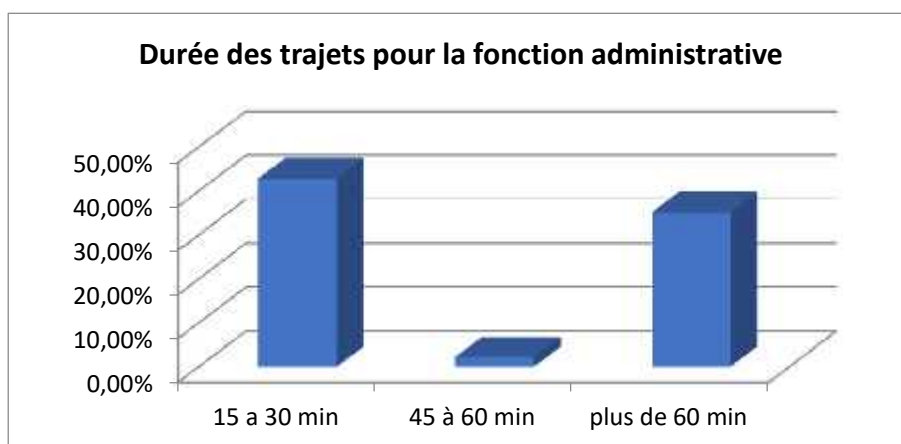
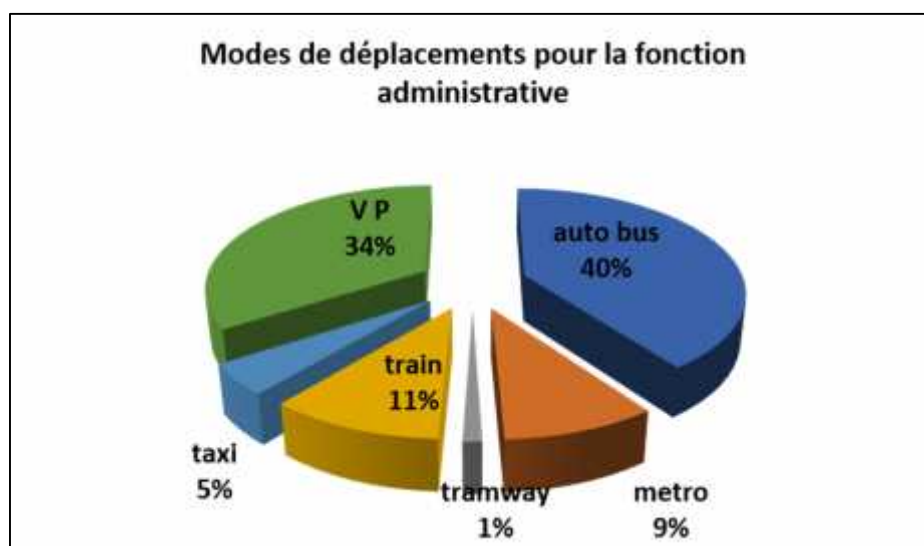


Figure 245 Les modes de déplacement



- **Accessibilité aux fonctions urbaines par le réseau TC**

Le tableau ci-après récapitule les distances séparant les équipements abritant les principales fonctions urbaines enquêtées aux stations et arrêts des différents réseaux de transport collectif. Les résultats obtenus montrent que pour chaque fonction urbaine, les distances se présentent comme un important indicateur d'accessibilité aux transports collectifs, dans la mesure où ces distances varient d'une fonction à une autre et d'un mode à un autre. Nous constatons par

exemple que les équipements commerciaux sont loin d'être accessibles par les transports en commun, particulièrement de masse (parcourir des distances allant jusqu'à 13 km pour atteindre une station de Métro ne favorise nullement ce déplacement et laisse la grande place à la voiture particulière). Le même problème se pose pour la fonction sanitaire et particulièrement pour celle qui se situe à l'Ouest d'Alger, en l'occurrence l'hôpital de *Douira*, qui est distant de 18 à 19 km des lignes de Tramway et de Métro. Cette situation caractérise aussi les zones résidentielles et universitaires avec des distances oscillantes entre 600 m à 6 km pour rejoindre le point de transport collectif le plus proche. Autant de contraintes qui donnent une image assez claire du degré d'articulation spatiale entre ces fonctions et les infrastructures de transport collectif qui les desservent.

D'autres activités, telles que celles à vocation culturelle (bibliothèques de *Telemly et El Hamma*) et même sanitaire à l'exemple de l'hôpital *Mustapha Pacha* ainsi que le port, bien desservies par le réseau de transport collectif, mais souffrent de la congestion routière, ce qui influe négativement sur leur accessibilité, vu leurs localisations centrales et l'aire d'influence qui dépasse largement le territoire de la wilaya.

Les cartes suivantes montrent la couverture spatiale de l'agglomération algéroise par les différents modes de transport à disposition : sur la première carte les différentes lignes desservant l'agglomération, et sur la seconde les distances par rapport aux arrêts et stations disséminés sur l'ensemble de ces lignes.

Tableau 79 Distances par rapport aux TC

Activités urbaines		Distance en mètres / infrastructure de transport (m)			
		Bus	Métro	Tramway	Chemin de fer
Commerciale	Ardis	2 468	5 000	1 987	3 583
	BEZ	250	10 726	2 200	1 846
	El Hamiz	500	13 230	4 855	3 843
Résidentiel	AADL	-	-	-	-
	5 Juillet	300	9 550	1 190	1 770

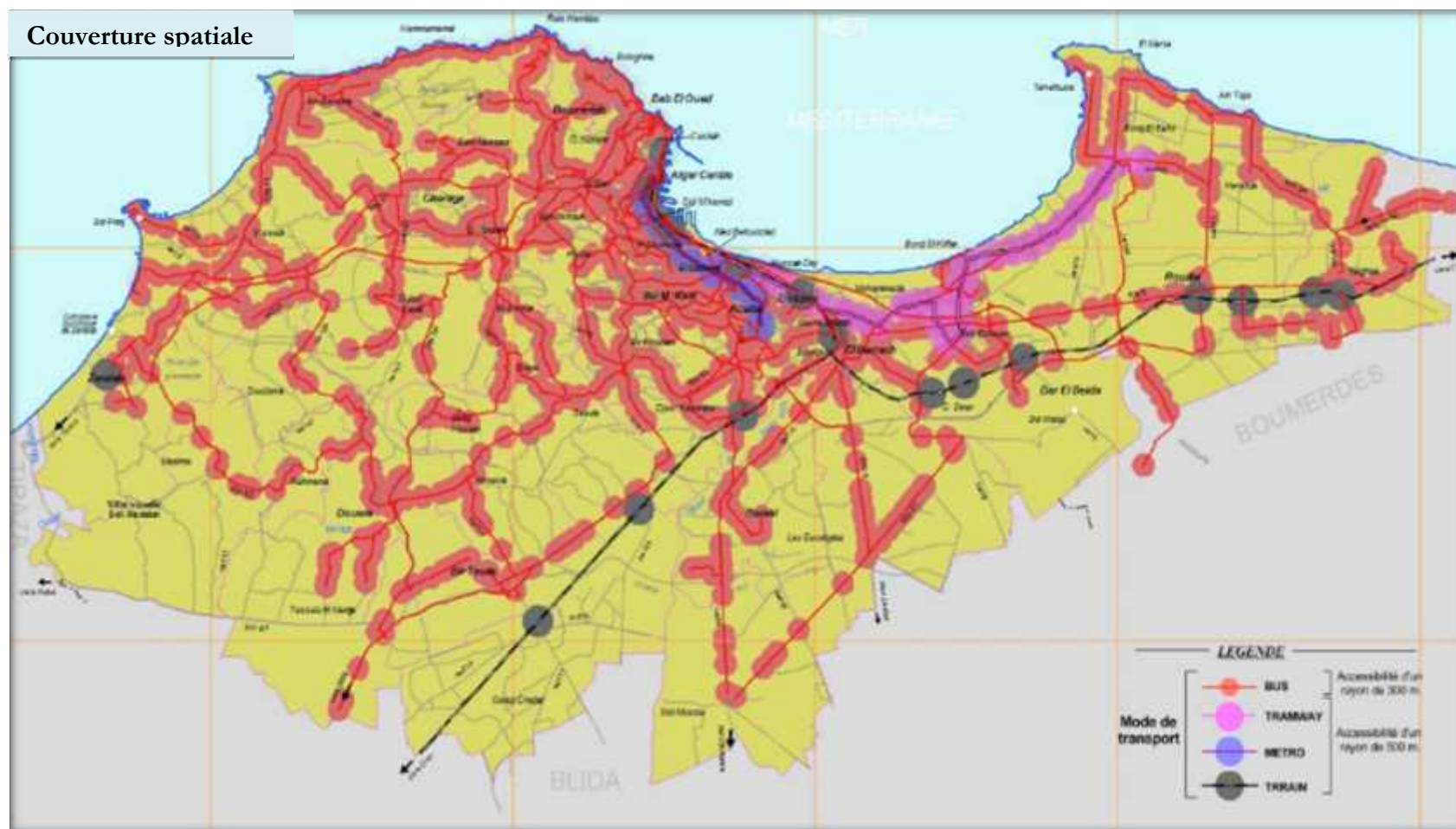
	SORECAL	400	9 300	400	5 740
Industrielle	Oued Smar	1 585	8 997	2 881	300
	Rouiba	3 981	21 713	13 144	2 055
	Reghaia	3 981	21 713	13 144	2 055
Sanitaire	Mustapha Pacha	250	200	3 508	740
	Birtraria	500	3 000	7 193	3 400
	Douira	150	18 155	18 155	19 124
Détente et loisirs	Parc de Ben Aknoun	1.000	5 225	7 573	6 011
	Jardin d'Essai	500	500	887	2 175
	BEZ	250	10 726	2 200	1 846
Universitaire	EPAU	600	5 920	1 170	2 850
	BEZ	400	8 830	400	1 300
Administrative	Ministère de l'Environnement	700	1 027	5 639	1 500
	Grande Poste	100	230	4 650	620
Culturelle	B. El Hamma	530	430	1 600	1 100
	B. Telemly	350	530	5 147	1 019
Infrastructures	Port	200	900	3 793	630
	Aéroport	1 363	12 371	4 248	2 500
Touristique (S. Fredj)		350	21 755	24 320	22 500
Sportive (C. 5 Juillet)		1 200	8 244	10 270	7 455

Figure 246 Lignes de desserte du réseau TC



Source : www.dztransport-gis.net

Figure 247 La Couverture spatiale de l'agglomération par les TC



Source : www.dztransport-gis.net

Conclusion de l'enquête

Le questionnaire soumis aux personnes enquêtées comportait une partie où ils devaient nous faire part de leurs appréciations quant à la qualité de l'accessibilité aux fonctions urbaines ciblées, ainsi que des propositions susceptibles d'apporter un changement permettant d'améliorer la situation présente.

L'accessibilité, telle qu'elle a été appréhendée par la population enquêtée n'est pas la même pour toutes les fonctions urbaines. La localisation et les moyens de déplacement à disposition, jouent un rôle dans l'accessibilité qui est inégale, même pour une même fonction. Elle a été selon le cas jugée de soit satisfaisante, ou alors franchement pénible. La différence du degré d'accessibilité entre le centre d'Alger et sa périphérie est également remarquable. Que la fonction soit localisée à l'Est ou à l'Ouest, y accéder ne se déroule pas dans les mêmes conditions, ni avec les mêmes moyens, les inégalités spatiales et de desserte y étant très importantes.

Cette enquête nous a également révélé que la partie Est de la ville d'Alger n'est pas aussi bien accessible comme il le paraît de prime abord. En effet, uniquement les fonctions se trouvant sur les couloirs desservis par les TC et qui longent les principaux axes routiers sont faciles à atteindre. Autrement, pour d'autres lieux et d'autres fonctions, dont l'implantation se situe en dehors de la zone couverte par les TC, les conditions d'accessibilité sont aussi difficiles que si on était à l'Ouest d'Alger.

Les résultats obtenus démontrent qu'indépendamment de la localisation, l'accessibilité aux principales fonctions urbaines constitue une préoccupation majeure pour l'ensemble de la population. 70% des personnes interviewées se sont accordées à dire qu'elle constitue pour elles, sinon un mal dont elles souffrent au quotidien, du moins un problème récurrent dont elles s'accommodent tant bien que mal, 27% l'ont estimé acceptable, alors que 3% uniquement s'estiment satisfaites.

C'est dire que ce problème nécessite une attention particulière pour instaurer un équilibre entre la localisation des différentes fonctions urbaines et les conditions permettant d'y accéder de façon optimale.

Les personnes interrogées lors de cette enquête ont été presque unanimes pour considérer que l'amélioration du niveau de service des TC est plus à même de régler ce problème, ou du moins d'en réduire les effets négatifs. L'aménagement de nouvelles infrastructures routières et la réalisation de parkings semblent constituer une des solutions alternatives pour certains, pour

améliorer leur quotidien en termes d'accessibilité. La délocalisation des fonctions urbaines, et probablement en raison de sa difficulté et de sa complexité, n'a été proposée que par une minorité des personnes interrogées.

Tableau 80 Accessibilité des équipements urbains, comme perçue par les usagers

Équipements urbains	Accessibilité						Total		
	Bonne		Acceptable		Difficile, voire pénible				
Commercial	2	0,02%	25	0,26%	68	0,71%	95	100%	
Résidentiel	4	0,03%	27	0,25%	76	0,71%	107	100%	
Industriel	4	0,04%	24	0,24%	70	0,71%	98	100%	
Touristique	1	0,02%	22	0,52%	19	0,45%	42	100%	
Universitaire	4	0,04%	38	0,43%	46	0,52%	88	100%	
Sanitaire	1	0,009%	16	0,15%	84	0,83%	101	100%	
Détente et loisirs	5	0,06%	25	0,31%	49	0,62%	79	100%	
Port/ aéroport	1	0,08%	11	0,18%	47	0,97%	59	100%	
Sportif	1	0,08%	0	0	11	0,92%	12	100%	
Administratif	3	0,03%	21	0,22%	68	0,73%	92	100%	
Culturel	2	0,02%	25	0,25%	73	0,73%	100	100%	
S/Total	28	0,03%	234	0,26%	611	0,69%	873	100%	
Total	873								

Source : enquête terrain, Mai 2014.

Finalement, l'enquête confirme que les Algérois perçoivent les difficultés de circulation dans la capitale et les contraintes qu'elles entraînent sur la mobilité, et cela de manière sensiblement différente selon les équipements visités.

Près de 7 Algérois sur 10 rencontrent des difficultés pour accéder à un équipement quel qu'il soit, certains d'entre eux sont particulièrement difficiles à atteindre. Si le grand stade du 5 juillet pose des problèmes spécifiques, c'est surtout l'accès aux hôpitaux qui constitue un frein à la mobilité, d'autant que celle-ci est obligée et nécessaire. Seules les accessibilités touristiques et universitaires peuvent paraître plus favorables à la population même si un Algérois sur deux rencontre ces mêmes difficultés.

Conclusion

Dans l'agglomération algéroise, les déplacements et la mobilité urbaine de la population posent d'énormes problèmes qui se traduisent par des congestions, du temps perdu et des difficultés d'accès aux principaux équipements publics et privés. Plusieurs causes témoignent de cette situation, d'une part, les caractéristiques du site et sa morphologie, d'autre part, la croissance de la population subie plutôt que maîtrisée, en raison notamment de l'exode rural qui a doublé pendant la « décennie noire », et enfin, les orientations de la planification urbaine parfois incohérentes et toujours en retard sur les besoins.

L'augmentation récurrente des flux résulte aussi pour partie du choix de localisation des équipements peu satisfaisants, souvent simples résultats de la disponibilité foncière. De même, les implantations informelles aggravent les incohérences d'un tissu urbain désorganisé.

On est confronté le plus souvent d'une part à un urbanisme d'urgence et, d'autre part, à des décisions d'implantation d'équipements (université, hôpitaux, grand stade...) qui semblent être prises sans considération d'accessibilité.

Ainsi, même si des efforts considérables ont été faits pour renforcer les infrastructures de transport (Tram, Métro, train, autobus...), celles-ci peinent à irriguer l'ensemble de l'agglomération, à permettre une accessibilité satisfaisante à des équipements publics ou à des zones d'activités privées et à les connecter avec les espaces résidentiels (Baouni et al. 2018). Il en est de même pour les possibilités d'intermodalité des moyens de transport qui ne semblent pas avoir été un objectif prioritaire.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Le site a créé la ville et continue à la façonner. L'espace algérois est marqué par sa morphologie exceptionnelle. L'ensemble du territoire d'Alger, ville et wilaya apparaît fortement fragmenté, avec des équipements dispersés, des zones d'activité ou des zones résidentielles éloignées les unes des autres, et faiblement connectées. Cette fragmentation s'accompagne d'oppositions caractérisées par exemple entre l'Est et l'Ouest ou entre des espaces dédiés aux populations les plus aisées contre ceux très informels où se rassemblent les populations les plus pauvres.

Jusqu'à présent, les infrastructures de transport public essaient de jouer le rôle de simple lien, d'une manière isolée et sélective et uniquement en termes de transport de population entre leurs lieux de résidence et d'emplois. Le transport n'est pas perçu comme un élément de projet urbain, préalable à la construction des équipements.

D'une certaine manière, les infrastructures semblent conçues à posteriori pour rendre accessibles des zones dont la localisation a été définie de manière autonome ou indirecte. Les réseaux quels qu'ils soient ne peuvent jamais mais doivent s'adapter à des décisions parfois arbitraires, résultat de pressions informelles.

Il semble manquer une vision intégrée de l'urbanisme et des réseaux, où se trouvent au premier rang ceux du transport. Mais ces contraintes globales qui conduisent vers l'Est semblent s'imposer aux acteurs contre leur volonté. Ceux-ci restent attachés aux valeurs de la centralité passée ou de la protection des espaces privilégiés de crête, encore dédiés aux fonctions régaliennes.

L'urbanisation de l'Est souffre ainsi d'une sorte de « refoulement urbanistique » qui contraint les acteurs, institutionnels ou non. Ce refoulement crée les conditions de la fragmentation urbaine dans la mesure où la cohérence globale de l'urbanisation reste un « impensé » des politiques globales urbaines. L'Est de l'agglomération n'accède jamais à un statut définissant sa centralité.

Toutefois, à l'échelle macroscopique, la localisation des activités administrées et informelles reste dépendante de la route, l'autoroute et la voiture particulière. Globalement, l'Est apparaît comme un espace d'attractivité pour la plupart des activités et équipements formels et informels. A cette échelle un processus gravitaire ou entropique semble s'imposer aux acteurs eux-mêmes, processus qui résulte pour une grande partie des contraintes morphologiques.

**PARTIE 3 - ACTEURS, STRATEGIES, ET
MODELISATION DES DYNAMIQUES URBAINES**

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE

La troisième partie est organisée elle aussi en trois chapitres, et le septième chapitre de la thèse porte sur « *le qui, le pourquoi et le comment de la fabrique de la ville d'Alger* ». La capitale a été la scène, durant ces cinq dernières décennies, de l'agencement du rapport complexifié entre Acteur-Temps-Espace (Mezoued 2015, p.53). L'urbanisme et la planification sont restés des domaines éminemment politiques, tributaires des rapports de pouvoir au sommet de l'Etat et des cercles dirigeants centraux (Sidi-Boumedine 2018, p.12), rendant ainsi opaques les relations entre la mission (le plan) et les institutions. La bureaucratie, restée très lourde en Algérie, domine les acteurs de la planification et du transport et affecte les recherches de coordination et de cohérence. Si la gouvernance se place aujourd'hui au cœur des débats politiques, la nature de l'Etat demeure une question primordiale. Il reste tributaire d'objectifs multiples, parfois contradictoires. La recherche de la paix sociale entraîne souvent des dérives et la création de rentes individuelles et de dérogations confinant à des privilèges indus, à la limite du non-droit. Dans ce contexte les institutions peinent à retrouver efficacité et légitimité.

Le huitième chapitre examinera deux processus : celui de la métropolisation qu'évoquent les nouveaux plans qui veulent faire d'Alger une Métropole méditerranéenne. Tous les grands projets urbains présentent des aspects de modernité renvoyant vers les standards de la mondialisation. La mise en place d'une gouvernance dans le cas de la capitale est le problème fondamental. Le deuxième processus est lié à la mégapolisation de la ville d'Alger que l'Etat colonial puis algérien socialiste a essayé de maîtriser par les politiques de stabilisation de peuplement. L'urbanisation anarchique et illégale a pris des formes mégapolitaines avec tous ses avatars : commerce informel, insécurité, pressions démographiques, pauvreté...

Reprenant l'acquis des deux premières parties, le dernier chapitre mettra en place un essai de modélisation schématique des dynamiques urbaines de la ville d'Alger. Cela nécessite la définition d'un modèle spécifique de la capitale algéroise.

L'objectif de cette modélisation, outre de fournir une représentation simplifiée de la ville d'Alger, est de mieux comprendre les problèmes qu'elle rencontre par les verrous de son développement, et de proposer des potentialités alternatives.

Chapitre 7. Les acteurs du transport et de la planification urbaine

Introduction

« ...la législation incomplète ou super-complète ne règle rien tant qu'on ne conçoit pas les projets sous forme de lignes de chemins de fer, une fois les rails posés, quel que soit l'(ir)responsable, il doit suivre la trajectoire... » (Djaffar Lesbet)⁴⁷⁶.

Pendant la période française, l'Etat colonial et le régime militaire avaient mis en place différentes agences pour la gestion spatiale de la ville d'Alger. Les réflexions sur le développement et la croissance de la ville étaient axées sur l'aménagement des voiries, des artères de communication et des fortifications de la ville européenne. L'extension de la ville vers l'Est fut concrétisée par différents projets (habitats, industries), beaucoup d'entre eux avaient été repris après l'indépendance.

Au lendemain de l'indépendance, et durant la décennie 70, le changement dans la ville revenait à un unique et principal acteur, l'Etat. Les reliquats du Plan de Constantine (Berezowska-Azzag 2007, p.2) administrés par la CADAT, ECOTEC et ETAU constituaient les principes de base pour les outils d'urbanisme et les textes réglementaires successifs.

Avant 80, le COMEDOR et son Comité pluridisciplinaire, fut l'organisme qui a marqué cette période par sa volonté de coordination horizontale. Sa vision stratégique prônait une croissance de l'agglomération urbaine à travers le plan d'Alger, qui s'appuyait sur une démarche du « partenariat » de prospective, de consensus et de conduite collective de projets (Sidi-Boumedine 2018, p.23 et p.106). Une hiérarchie intentionnelle et des outils publics guidaient l'élaboration du Plan d'Alger, le POG. Sa réflexion prospective avait orienté la croissance de la ville vers l'Est, poursuivie spontanément jusqu'à aujourd'hui. L'urbanisation prévue par le POG avait gagné les terres agricoles de *la Mitidja* sans protection pour l'agriculture, aggravant la rareté du foncier devant les besoins de l'industrie.

La question de l'aménagement du territoire était au cœur des préoccupations d'un certain nombre de départements ministériels dépassant le cadre sectoriel, proposant des schémas globaux à l'urbanisation. Les permis de construire et leur respect était une des conditions pour l'application

⁴⁷⁶ In Deluz (2008, p.74).

de ces schémas ainsi que réduire les pratiques individuelles illicites. Le volet du transport conjugué (combiné) accompagnait la croissance de la ville à moyen et long terme. Les méthodologies employées par les différents organismes (COMEDOR, ETAU et ECOTEC) étaient à la fois souples et modernes (Guerroudj 2013, p.48).

Après 80, l'ouverture du marché a permis l'intervention d'acteurs privés au pouvoir renforcé. L'option libérale (Guerroudj 2013, p.76) implique moins de cohérence entre les actions de l'Etat et une plus grande autonomie des projets sectoriels, chacun reflétant la vision d'un département ministériel. La dégradation du fonctionnement des organes de l'Etat développe les réseaux de pouvoir et des formes dominant les appareils et institutions centrales clientistes (Sidi-Boumedine 2018, p.17 et p.147).

La décennie 2000 accentue le contexte de législation foncière libérale et de grande tension foncière (Guerroudj 2013, p.57). Les outils de l'urbanisme ont progressivement été réduits à leur aspect cartographique et ont négligé les dimensions de planification. L'offre maîtrisée du foncier (garantie de viabilisation, d'équipements, règlement d'urbanisme, ...) dépendait de celle d'une quantité suffisante de terrains à bâtir. La pénurie aggrava les effets ségrégatifs de la croissance urbaine.

Les acteurs institutionnels et privés souffrent d'une mauvaise information sur le cadre législatif dont les évolutions sont marquées par une grande incertitude sur les disponibilités foncières et l'inadaptation du système bancaire.

7.1 Bref historique sur les acteurs des transports et de la planification urbaine

7.1.1 Pendant la colonisation, l'Etat militaire organise la ville

Icosium, par sa morphologie et sa topographie exceptionnelle avait imposé aux premières civilisations une forme à leur établissement humain et spatial. La volonté de se défendre, de se réfugier et de préparer les opérations pirates était assurée par un seul organe, le port phénicien. Ce dernier était contraint de fixer la *Médina* et la forteresse au pied du massif de *Bouzaréah* tout en les protégeant des vents de l'Ouest. *El Djazair*, dominée par les *Pachas*, les *Deys* et les *Rais* se voyait imposée un modèle oriental né de la religion, du commerce et des savoir-faire locaux.

Alger, colonisée depuis 1830 était obligée de se soumettre au régime militaire. Le rôle et le pouvoir de l'État colonial ont commencé assez vite à percevoir l'organisation de l'espace urbain. Les premiers soucis des colons reposaient sur des projets stratégiques, les extensions du port et les aménagements des principaux axes routiers. Ces objectifs devaient accompagner le tracé ferroviaire. Le chemin de fer partant vers l'intérieur du pays était une priorité qui apparaissait dans les schémas et le plan de l'époque. La promotion de l'activité commerciale reliant les trois entités géographiques essentielles, le port, le *Sabel* et les villages de la *Mitidja* passait par tous les organismes de la planification urbaine.

Toutes les questions relatives à l'urbanisme devaient être soumises à des commissions multiples en attendant la décision suprême du Ministre de la Guerre (Lespes 1925, p.192). Cet organisme décidait de tous les percements des axes routiers et agrandissement de la ville qui répondaient en priorité au contexte militaire. La séparation fonctionnelle et physique entre les deux villes, indigène et européenne, devait mettre en place d'abord un Etat colonial bien protégé. Des logiques et des stratégies économiques pour la métropole d'Afrique du Nord devaient ensuite suivre les options militaires.

Les pouvoirs coloniaux se résumaient au génie militaire et se coordonnaient avec les maires d'Alger. D'autres organismes indépendants ou maîtres d'ouvrage collaboraient dans les décisions de la planification urbaine/militaire selon les différentes périodes de l'essor économique. Les plus importantes étaient la Régie Foncière de la ville d'Alger (RF), la Compagnie immobilière algérienne (CIA), les promoteurs divers (PR)⁴⁷⁷, les Auxiliaires municipaux d'Alger (AUX), l'Office d'habitation à bon marché de la ville d'Alger (HBM), l'Office public des habitations à loyer modéré (municipal ou départemental). Un grand nombre d'architectes de renommée internationale et d'ingénieurs avaient notamment participé au destin de l'urbanisme colonial-social de l'agglomération d'Alger.

Les positions des acteurs se déterminaient par différents mouvements de ségrégation, de saturation (hygiénistes) et de crise (Deluz 2009, p.238).

La colonisation n'avait pas pris tout de suite un caractère urbain car la ville algéroise s'était révélée tout à la fois espace de pouvoir et instrument d'exercice de ce même pouvoir (Lakjaa 1998, p.141). L'Etat se dédoublait en pouvoir civil et militaire selon les intérêts recherchés. Dans

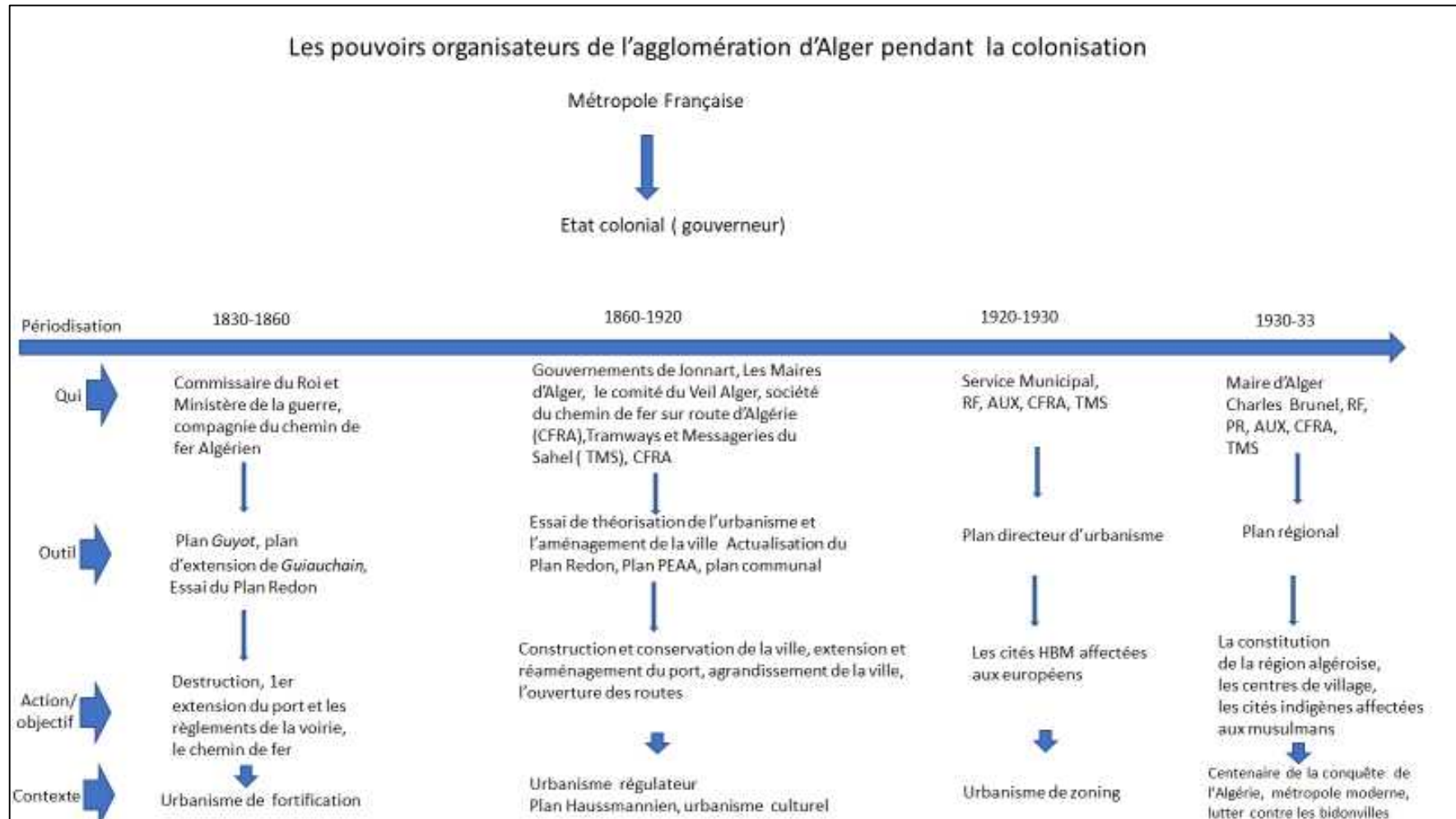
⁴⁷⁷ Industriels, banques, sociétés.

les premiers temps la ville s'était établie anarchiquement (destruction, récupération du foncier, entassement). Ce n'est qu'en 1860 que la construction de la ville suivit des plans d'urbanisme.

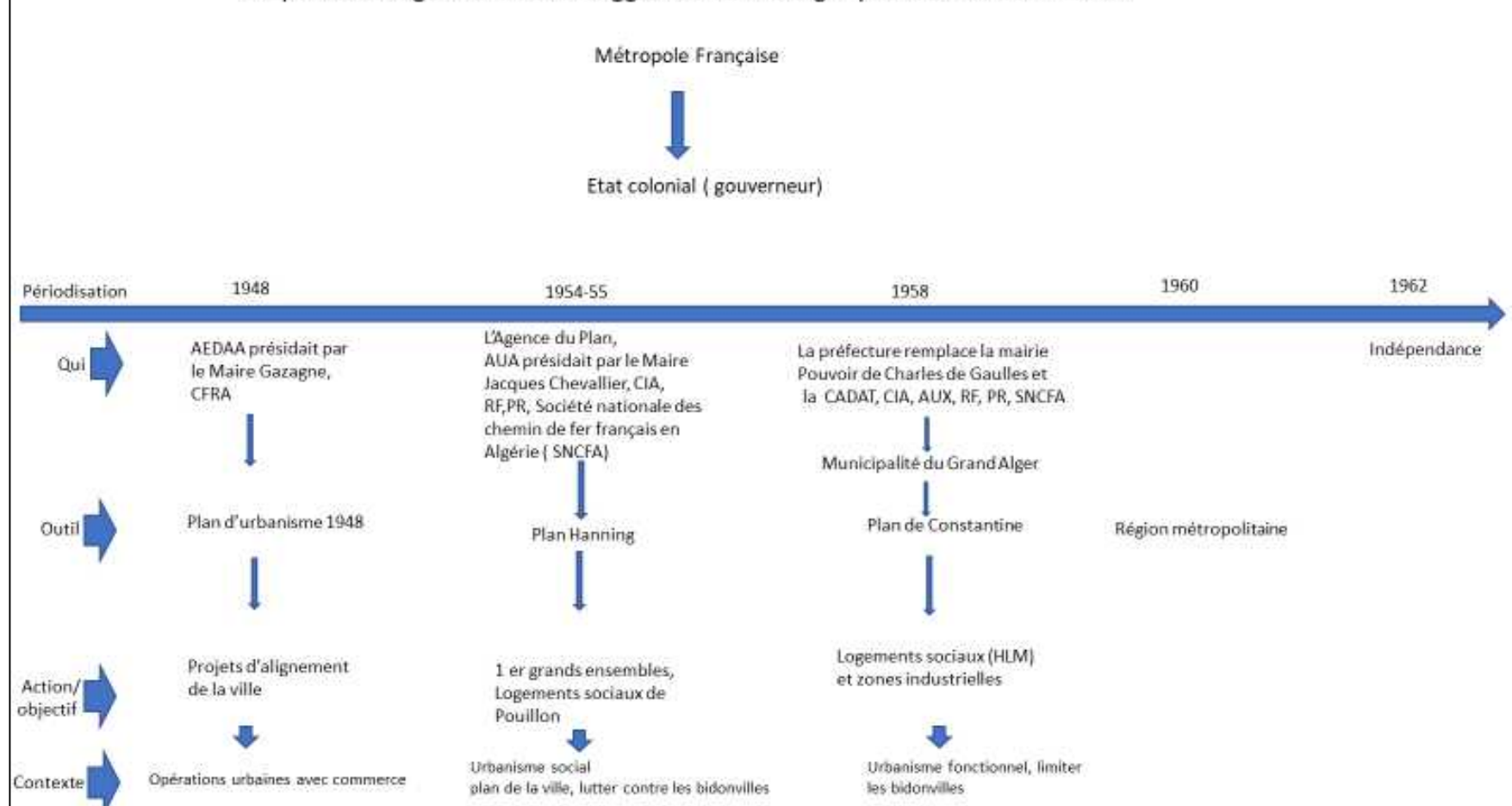
La législation française en matière d'urbanisme s'était appuyée sur les principaux plans pour maintenir la colonisation : Plan d'Urbanisme, le Plan Hanning, le Plan de Constantine, le Plan Redon et le Plan de la Région Métropolitaine. Ces outils avaient les mêmes objectifs qui se complétaient et concernaient les domaines du développement de l'industrie, de l'agriculture et particulièrement du logement.

L'enrichissement colonial, lié principalement à l'exploitation viticole, avait favorisé les investissements dans le secteur de la construction, fortement et rapidement rentables (Deluz 2009, p.237). La préparation du centenaire de la conquête de la métropole du Nord Afrique en 1930 mit en place de puissants acteurs et de principaux outils d'urbanisme. Ils ont envisagé de grands projets qui s'imposaient par des localisations stratégiques et de grands percements de voies. Les gouverneurs se souciaient de l'image de la conquête qui devait aussi se garantir par la lutte contre les bidonvilles et la limitation de l'exode des ruraux vers la capitale (voir figure N°248).

Figure 248 L'organisation des acteurs pendant la période coloniale



Les pouvoirs organisateurs de l'agglomération d'Alger pendant la colonisation



La table rase, les fortifications et l'urbanisme de la banalisation ont marqué les débuts de la colonisation. En 1830, la basse Médina traditionnelle (au pied de la mer) avait cédé la place aux troupes de l'armée française. Le premier schéma du Plan Redon du Ministère de la Guerre s'intéressait aux dégagements des places, aux premières extensions du port et aux règlements de voirie.

Dès le second empire, un développement haussmannien marqua le quartier européen d'Alger. A partir de 1900, un prolongement de cet l'urbanisme⁴⁷⁸ et de l'aménagement de la ville d'Alger avait été mené sous les gouvernorats de Jonnart⁴⁷⁹, avec le soutien du Comité du Veil Alger (Said 2002, p.67). Il exigeait que tous les bâtiments publics adoptent un « style arabisant » à l'instar de la Grande Poste. Son mouvement conservatoire était axé sur la préservation de l'héritage culturel algérien et la conservation de la ville et de l'architecture. La construction de la ville avait été réorientée avec des politiques culturelles (orientalistes)⁴⁸⁰. Le contexte de la réinterprétation du patrimoine de la ville musulmane a guidé la croissance urbaine. Les grands monuments de référence (la Grande Poste, la préfecture...), les places publiques et les boulevards en furent imprégnés. Les allotissements s'établissaient sous la direction de « Bucknall architecte » et passaient par le Commissaire du Roi.

Le premier tracé de la ligne du chemin de fer a été décidé sans plan préétabli à cause de l'absence de la maîtrise de la topographie du site. En 1857 la Compagnie du chemin de fer algérien, après la décision prise par le ministère de la guerre, avait programmé le premier réseau ferroviaire *Alger-Blida*.

Le Plan Redon de 1912 soumis sous le contrôle du maire d'Alger Charles De Gualland a imposé à la ville coloniale un urbanisme régularisateur⁴⁸¹. Le projet d'aménagement, d'extension et d'embellissement (le plan PAEE) était l'outil et le guide des nouvelles orientations urbanistiques. Selon Hakimi (2002, p.2), comme le statut de commune d'Alger paraissait trop étroit, deux plans avait été créés pour accompagner le PAEE, le Plan communal pour l'aménagement de la ville future et le premier Plan régional pour l'extension de la ville réelle, ces plans étaient placés sous

⁴⁷⁸ En 1908 une théorisation de l'urbanisme a marqué les opérations urbaines.

⁴⁷⁹ Le premier qui avait créé des structures juridiques locales liées à la protection du cadre bâti.

⁴⁸⁰ Un mouvement commun entre Jonnart et Lyautey qui était à la tête de la commission scientifique au Maroc, la conservation patrimoniale commune avait été engagée du fait de l'affinité entre les deux pays.

⁴⁸¹ Après le vote de la loi *Cornudet* en France en 1919, modifiée en 1924, obligea les villes françaises de plus de 10 000 habitants de se doter d'un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension.

la responsabilité de l'Etat mais aussi à l'initiative privée⁴⁸². Selon le même auteur, les préfets intéressés, les conseillers généraux, les maires, des représentations des commissions départementales d'aménagement, des comités d'hygiène, des comités des sites et des hommes de l'art avaient aussi participé à la direction du Plan PAEE.

Le visionnaire et l'urbaniste Eugene Henrad a conduit ces actions urbaines selon la pratique haussmannienne. Les récupérations foncières (terrains à haute rentabilité) autour des fortifications des faubourgs (*l'Agha, Mustapha et Bab el Oued*) permirent l'extension de la ville réelle. Le Plan régional prit le pas donc sur le Plan communal. La concentration de la population et des industries s'accélérait sans lien avec l'urbanisme communal et local. La voie de circulation suivait cette extension en largeur (vers le Sud de la ville), l'accès aux coteaux supérieurs était facilité, mais en déplaçant les difficultés vers les hauteurs. On évoquait déjà dans ce Plan régional des cités destinées aux travailleurs algériens, les HBM, cités de recasement, des baraquements. Le zoning fonctionnel ressortait comme principe d'organisation de l'espace urbain qui devait accueillir les populations musulmanes en les éloignant des périmètres centraux (Deluz 2009, p.27).

Dans le cadre du centenaire de la conquête d'Algérie (1930), le Plan Régional qui devait assurer la constitution de la région algéroise et plus tard le Plan d'urbanisme (1948) fut élaboré sous la direction du maire d'Alger avec la collaboration de l'Association pour l'étude et le développement de l'agglomération algéroise (AEDAA). La cohérence entre les centres de villages (les bourgs coloniaux) et le Grand Alger marquait les grandes lignes directrices de ces plans.

Les années 50 furent marquées par l'augmentation spectaculaire de la population autochtone et le début de l'extension de la banlieue. Face à cette situation en 1954, le Plan Hanning fut élaboré sous la direction d'une structure relativement autonome, la mairie, sous la responsabilité de Jaques Chevallier. Ce maire était partisan d'un système fédératif France-Algérie à travers le rapprochement physique entre les deux population (Deluz 2009, p.27). Chevallier avait créé sa propre structure d'aménagement et d'urbanisme, l'Agence du plan. Les équipes⁴⁸³ travaillaient avec un Atelier de l'urbanisme de l'Algérois (AUA) pour la gestion urbaine de la ville en élaborant un autre plan directeur quinquennal (1959-1964), appelé le Plan de Constantine.

⁴⁸² Selon le même auteur, la prise en charge progressivement de l'évolution spontanée de la population faisait défaut.

⁴⁸³ Gerald Hanning, Pierre Dalloz, Hansberger et Deluz.

Mais, le contexte de guerre a renforcé les politiques sécuritaires de séparation des populations françaises et algériennes comme le prescrivait le Plan de Constantine. Le Zoning renforcé et les constructions standardisées ont accompagné la généralisation du plan et ont entraîné la démission du maire J. Chevallier aux premières heures de la V^{ème} république.

La domination du Plan Constantine (1958) mit en place par Paul Delouvier qui prévoyait deux agences pour sa mise en œuvre : la première était la Caisse Algérienne de l'Aménagement du Territoire (CADAT) s'occupait de l'allégement des procédures d'acquisition et d'aménagement des zones industrielles, la deuxième était la Compagnie Immobilière Algérienne (CIA) qui se préoccupait du problème de la résorption des bidonvilles. Selon Deluz (2009, p.207). L'administration centrale du gouvernement général prenait en main le commandement technique de ce plan, déléguant ses pouvoirs exécutifs aux départements gérés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les autorités communales sont supprimées et le maire d'Alger est remplacé par un préfet administrateur.

La ville d'Alger était dotée de statut de « municipalité du Grand-Alger ». Ce statut particulier, institué en 1959, est intervenu une année après la chute de la IV^e République, faisant de l'Algérois le premier département de la capitale algérienne.

D'après Deluz (2009, p.206), le plan de Constantine était considéré techniquement et socialement comme un échec. Il mettait l'accent sur deux objectifs principaux :

- Le développement de l'industrialisation du pays.
- Le logement des populations françaises et musulmanes dans des cités nouvellement construites, qui leur étaient consacrées.

L'indépendance de l'Algérie a mis fin au projet que représentait le Plan de Constantine. Toutefois, ses grandes orientations ont été reprises par les premiers gouvernements de l'Algérie indépendante.

7.1.2 Avant les années 80, l'Etat socialiste-administré organise la ville

Les premières années de l'indépendance de l'Algérie furent un passage difficile pour l'urbanisme et l'aménagement d'Alger. Les grands bouleversements sociaux, économiques, politiques et

juridiques conduisent à penser cette période en termes de rupture, alors qu'une grande permanence dans les structures institutionnelles urbaines y est maintenue. Les épisodes de rupture-continuité étaient parfois des passages imposés et obligés. Les contraintes liées au site, les projets d'industrialisation, les modes de constructions standardisées ont assuré l'essentiel de ces permanences.

La première difficulté rencontrée par les nouvelles autorités a été le manque de personnel qualifié, partiellement compensé par le recours à des coopérants⁴⁸⁴. Mais cela ne résolut pas le problème des institutions. Des places dans les différentes administrations ou institutions furent occupées par des personnes souvent sans formation⁴⁸⁵, mais qui s'étaient illustrées dans les guerres d'indépendance.

La situation sociale était rendue plus difficile par le départ des français, l'arrivée massif des ruraux vers la capitale et l'appropriation par les populations (des bidonvilles, des HLM...) des logements laissés par les colons, faisant apparaître la notion de « bien vacant ». Les hommes politiques étaient amenés à remplacer les ingénieurs et techniciens de l'urbanisme.

Les années 63-65 se terminaient par la chute d'Ahmed Ben Bella et la reprise du pouvoir par Houari Boumediene⁴⁸⁶, dont les orientations vers un Etat monopoliste réduisaient les contacts économiques vers l'extérieur, et ne permettaient pas l'émergence d'acteurs capitalistes. Boumediene envisageait un développement économique et social qui reposait sur l'industrialisation du pays et la nationalisation des richesses locales. Une solution qui devait réduire les disparités régionales, en passant prioritairement par l'aménagement du territoire qui se superposait à l'aménagement et la planification urbaine. Trois secteurs influents définissaient le pays, le secteur physique (climat, sol, sous-sol), le secteur humain (population, culture-société, histoire, religion), et le secteur économique (richesses, ressources, productions, exploitation, consommation, échanges).

L'Etat socialiste providence est devenu l'acteur central et principal du développement économique et urbain de la ville d'Alger (Sidi Boumedine 2013b, p.35). Deluz (2009, p.211)

⁴⁸⁴ Terme qui englobe les amis de l'Algérie venus par choix individuel, ou ceux qui ont été envoyés par leur gouvernement sur la base d'un accord.

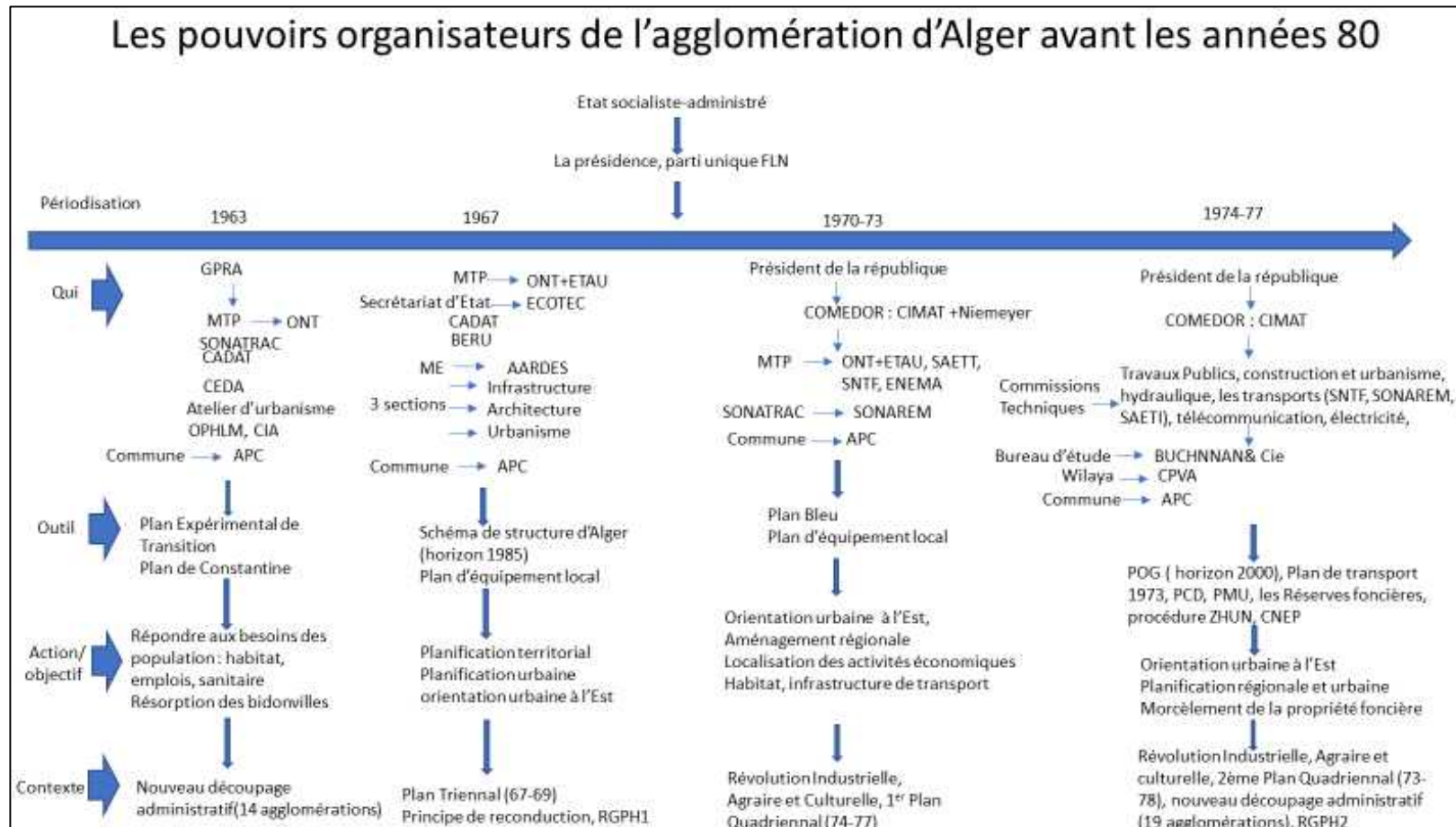
⁴⁸⁵ Selon Deluz (2009), les techniciens qui étaient capables de jouer un rôle dans ces structures étaient peu nombreux : praticiens formés professionnellement en Algérie, cadres formés à l'étranger dans les pays de l'Est, aucun architecte et urbaniste formé en Algérie.

⁴⁸⁶ Un socialiste et un homme de l'armée.

insistait sur les affrontements entre les tendances humanistes et les tendances politiques autoritaires qui marquaient cette période.

Boumediene installe le COMEDOR comme instance de planification de l'urbanisation d'Alger supposée s'appuyer sur le « partenariat » (Sidi-Boumedine 2018, p.23) et développer une vision commune. Mais cette instance représentait l'émanation du pouvoir central pour les compétences techniques, les bureaux nationaux et les entreprises nationales placées sous l'autorité directe de la présidence (voir figure N°249).

Figure 249 L'organisation institutionnelle des domaines d'urbanisme et du transport avant 80



En 1963, une première mission confiée à l'atelier de l'urbanisme dirigé par J.J-Deluz, fut réactivée par le Ministère⁴⁸⁷ des Travaux Publics (MTP) sous la responsabilité de l'exécutif du Gouvernement Provisoire de la République Algérienne (GPRA). Cet organisme était le bras politique et gouvernemental du Front de libération nationale (FLN). Selon Deluz (2009, p.210), il s'agissait d'établir une enquête à l'échelle nationale⁴⁸⁸ et étudier un nouveau découpage de la ville dont les limites seraient celles des unités du site (creux, bosses, versants, crêtes, plateaux). Ceci avait abouti à la proposition d'un Plan Triennal (appelé aussi le Plan Expérimental de Transition) pour la région algéroise métropolitaine. Ses grandes lignes s'inspiraient des anciens plans, de Constantine et Hanning.

En effet, c'étaient déjà les anciennes hypothèses du Groupement d'Urbanisme de la Région Algéroise⁴⁸⁹ GURA en 1959. Par manque de financement, la gestion fut confiée à la Caisse Algérienne pour le Développement et l'Aménagement du Territoire (CADAT), organisme qui avait un quasi-monopole public d'aménageur foncier (Sidi-Boumedine 2018, p.156). Il avait procédé aux réserves foncières du Plan de Constantine avec l'organisme associé CEDA⁴⁹⁰. La loi 62-1574 avait reconduit officiellement plusieurs textes français régissant l'urbanisme algérien : « *Statut des organismes publics chargés des opérations immobilières qui demeureront inchangés jusqu'en 1971* » (Alim, 2002)⁴⁹¹, parmi ces organismes figuraient, OPHLM⁴⁹², CIA et CADAT. L'Ordre des Architectes fut dissout en 1966 et remplacé par un organisme professionnel sous tutelle du parti unique (Merhoum 2018, p.14).

En 1967, sous l'égide de la CADAT, l'atelier d'urbanisme avait élaboré le premier Plan Directeur proposé à l'Assemblée Populaire et soumis à l'approbation des hautes instances. Son élaboration est passée du cadre restreint de commune à la présidence, il est appelé aussi un Plan d'Attente⁴⁹³. Il était une sorte de mesure d'urgence pour assurer la cohérence des nouvelles opérations. Il assurait la continuité de réflexion de la GURA en termes d'options territoriales, et proposait une nouvelle structuration des quartiers par des équipements socio-culturels et sanitaires. A la suite de l'ordonnance de 1965, ce plan avait légalisé l'auto-construction ancienne, générant la perte d'une partie de la Mitidja, et cette orientation créa des conflits entre l'atelier d'urbanisme, les hommes politiques du parti, l'armée et la présidence. L'atelier d'urbanisme s'opposait au mode de

⁴⁸⁷ Dirigé le ministre Ali Boumendjel.

⁴⁸⁸ Sur les conditions de vie, d'habitat et des activités.

⁴⁸⁹ Appelé le bureau de l'urbanisme de la région algéroise.

⁴⁹⁰ La Caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie créée en France.

⁴⁹¹ In Mezoued (2015, p.90).

⁴⁹²Offices publics d'habitation à loyer modéré.

⁴⁹³Appellation donnée par Bachofen hors de son élaboration.

délivrance des permis de construire, à la localisation de l'hôtel *l'Aurassi*, à la foire d'Alger...(Deluz 2009, p.211).

Quelque temps plus tard, l'atelier d'urbanisme fut remplacé par le Bureau Central d'Etudes de Travaux Publics, d'Architecture et d'Urbanisme (ETAU), placé sous la tutelle du Ministère des Travaux Publics. Le Bureau National d'Etudes Economiques et Techniques (ECOTECH) avait été créé par le Secrétariat d'Etat du plan associé à un bureau français BERU⁴⁹⁴. ECOTECH disposait déjà de l'AARDES⁴⁹⁵, un bureau qui avait accompagné cet organisme dans les études d'aménagement urbain d'Alger pour le compte du Ministère de l'Economie (ME). L'ETAU prenait en charge les normes d'architecture et les programmes des équipements publics (une sorte de grille d'équipements utilisée, jusqu'à présent).

En effet, les séries d'études d'ETAU et d'ECOTECH se résumaient à des propositions non concrétisées et aucune intervention urbaine n'avait été entreprise, ainsi en est-il du document prospectif « étude de développement d'Alger ». Alger fonctionnait jusqu' en 1970 avec le plan d'équipement local de l'ETAU, en ce qui concerne la localisation des équipements urbains collectifs à l'échelle de la commune.

En 1970, le Comité permanent d'étude, de développement, d'organisation et d'aménagement de l'agglomération d'Alger (COMEDOR) fut créé et installé au centre-ville (Boulevard des Martyrs). Cet organisme avait remplacé l'ECOTECH, donnant naissance pour la première fois à un Comité c'est-à-dire une association d'acteurs (Sidi-Boumedine 2018, p.32). Il dépendait directement de la Présidence de la République⁴⁹⁶ et avait d'importants moyens juridiques et de larges prérogatives. Tous les ministères, le Wali, la mairie et les attributions des collectivités locales, l'Assemblée populaire et l'armée étaient représentés. Par contre, la société civile était exclue du processus d'élaboration des projets urbains (Mezoued 2015, p.91). D'après Sidi-Boumedine(2018, p.164), le wali était le véritable gestionnaire de l'agglomération, les chefs de daïras (une subdivision de la wilaya) dirigeaient deux à trois communes.

⁴⁹⁴ Bureau d'étude de réalisations urbaines (Paris).

⁴⁹⁵ Organisme qui établissait des études à caractère démographique et social.

⁴⁹⁶ Selon Sidi-Boumedine (2018, p.22), le président Boumediène se tenait régulièrement informé de l'avancée des travaux du Plan du Comité et les secteurs concernés avaient toujours été alertés par les dépassements (surdimensionnements, créations injustifiées, mauvaises localisations).

Figure 250 La composition du Comité⁴⁹⁷

Art. 4.

Le comité comprend :

- le secrétaire général de la Présidence du Conseil des ministres, président,
- le secrétaire général du ministère des travaux publics et de la construction, vice président,
- un représentant du Parti,
- un représentant de chaque ministère, désigné par le ministre,
- le directeur général du plan et des études économiques,
- le directeur du génie militaire,
- le préfet d'Alger,
- le président de l'assemblée départementale économique et sociale d'Alger,
- le président de l'assemblée populaire communale d'Alger,
- le directeur général du bureau national d'études économiques et techniques (E.C.O.T.E.C.),
- le directeur du bureau central d'études de travaux publics, d'architecture et d'urbanisme (E.T.A.U.),
- un représentant de la commission nationale des monuments et sites.

Le comité peut, avec l'agrément de son président, entendre toute personne dont l'avis est jugé nécessaire, en raison de sa compétence.

Le COMEDOR avait pour mission de maîtriser la gestion permanente de la capitale, en agissant sur le territoire de l'Algérie inscrite dans le cadre du premier Plan Quadriennal (1970-73). Cet organisme avait lancé un débat sur les instruments de gestion du sol et avait proposé les schémas des structures d'Alger, le Plan Bleu et plus tard le Plan d'orientation général (POG)⁴⁹⁸. La prise en compte des dimensions régionales (couvrant les quatre wilayas limitrophes) et urbaines dans les plans a engendré la création du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIMAT), un engagement de la première réflexion sur les questions de l'aménagement du territoire.

Le plan de transport de 1973 s'inscrivait dans les travaux des spécialistes du COMEDOR, la STNTF et le bureau d'Etude BUCHNNAN & Cie⁴⁹⁹. Les établissements ENEMA⁵⁰⁰, SONAREM⁵⁰¹ et SAETT⁵⁰² participaient aux études du plan. Il

mettait la solution finale pour les orientations du développement de la région algéroise, sur le volet transport (de masse, local et régional). De 1962 à 1967 le monopole revenait à l'Office National du Transport (ONT) pour la gestion du transport en Algérie. L'ONT coordonnait l'activité des entreprises opérationnelles.

La planification du réseau routier et les recommandations sur la politique des transports en commun avaient été fixées par cet organisme. L'autoroute de l'Est et le renforcement de la desserte ferroviaire avaient accompagné la croissance urbaine et démographique vers l'Est de l'agglomération. Selon Meguittif (2008, p.50), la bonne chronologie des études et des réalisations du POG et du plan de transport, avait assuré la cohérence et l'articulation urbanisme-transport.

⁴⁹⁷ Source : (Sidi-Boumedine 2018, p.34 et p.65).

⁴⁹⁸ Ses deux versions (arabe et française) démontraient en quelque sorte sa logique de concertation collective.

⁴⁹⁹ Cabinet de Londres étudiant les matières de transports publics et celles du consortium allemand pour les études d'assainissement.

⁵⁰⁰ Entreprise Nationale de l'Exploitation Météorologique et Aéronautique créée en 1968.

⁵⁰¹ Société Nationale de Recherche et d'Exploitation Minière.

⁵⁰² Société Algérienne d'Etudes d'Infrastructures, un bureau d'études du ministère des Travaux Publics.

Bien que très centralisé, le COMEDOR, selon Sidi Boumedine qui en a été un des membres⁵⁰³, aurait développé d'importantes relations partenariales⁵⁰⁴ avec la mairie d'Alger et les différentes instances politiques et techniques. Ses réalisations ont été importantes, comme l'autoroute de l'Est et la localisation des grands équipements et d'infrastructures. Le travail du COMEDOR avait abouti à la publication d'un travail intitulé « livre Blanc sur l'Aménagement du Territoire ».

Par ailleurs, des textes ont été promulgués comme les circulaires portant Plan communal du développement (PCD)⁵⁰⁵, Plan de Modernisation urbaine (PMU), l'Ordonnance sur les Réserves Foncières au profit des Commerces (RFC). C'étaient deux instruments de Cohérence qui servaient de cadre d'exception aux programmes déjà arrêtés⁵⁰⁶. Deux autres circulaires ont été adoptées portant création des Zones d'Habitations Nouvelles et les coopératives immobilières, celle des Zones d'Habitat Urbaines Nouvelles (ZHUN) et de Zones industrielles (ZI) dataient de 1976. La question de *la Casbah* était inscrite dans un programme de réhabilitation et de relogement sous un Plan Spécifique.

La mise en œuvre des programmes des zones industrielles et des ZHUN avait été confiée à la CADAT qui jouait à la fois le rôle d'aménageur et de promoteur foncier. Cette double fonction n'a pas permis la pleine réalisation des objectifs.

Quant à l'expérience du logement social, quelle que soit la période de réalisation (les ZHUN d'avant et d'après les années 80), elle était marquée par des difficultés en raison des problèmes financiers et fonciers. Les hésitations et les changements des programmes ZHUN ont suscité des conflits entre les ministères, avec des cités mal desservies, non équipées et sous-aménagées comme résultat. La réalisation et la coordination des projets des ZHUN par le Wali (qui coordonnait entre les décisions des ministres) étaient confiées à un outil de planification PMU (Plan de Modernisation Urbaine) réservé à la grande agglomération. Mais les ZHUN étaient souvent construites dans des communes de petite taille sans PMU (Sidi-Boumedine 2018, p.160),

⁵⁰³ Rachid Sidi-Boumedine a exercé comme sociologue au département d'urbanisme d'ETAU, puis dans la direction technique au COMEDOR, en 1971 en tant que coordinateur des équipes chargées d'études du Plan d'Alger, il a lancé l'étude sociologique sur la Casbah qui avait débouché sur la convention et la signature d'études avec l'UNESCO.

⁵⁰⁴ Selon Sidi-Boumedine, les recrutements ont commencé à partir de 1973, des géographes, sociologues, architectes, ingénieurs de différentes nationalités, italienne, chilienne, suédoise, brésilienne (l'école Brésilienne sous Niemeyer faisait partie de l'équipe technique et d'architecture du COMEDOR), soudanaise, allemande, suisse, et polonaise. Même des universités européennes (Lund, Darmstadt et Aachen, Gdansk et Varsovie, Cambridge) avaient participé pour donner des propositions à la croissance de la ville d'Alger, selon une nouvelle idée novatrice d'habitats groupés dans les zones à forte pente.

⁵⁰⁵ La localisation des investissements et les actes d'urbanisation des acteurs privés étaient contrôlés par ce Comité.

⁵⁰⁶ Selon le témoignage de Mohammed Henni in Sidi-Boumedine (2018, p.180).

En effet, à la fin des années 70, la dissolution progressive du COMEDOR et l'abandon du POG⁵⁰⁷ ont mené à l'affaiblissement de la vision globale au profit d'une sectorisation de la réflexion. Une commission spécialisée pour la gestion de la ville fut placée au sein du COMEDOR en perte de reconnaissance. Chaque ministère renforcera alors son expertise sur son domaine de compétence. Le prix à payer fut une perte de la cohérence d'ensemble qui a marqué les années 80.

Cette dissolution avait marqué le début de la sectorisation et la fin de la vision transversale et commune, et les conflits d'ordre sectoriel apparurent à la suite de problèmes au sein du pouvoir en place (Sgrou-Dufresne, 1986)⁵⁰⁸. D'après M. Saidouni (1999), la planification urbaine de l'Algérie avant les années 80 était une planification toute courte, et non pas une planification spatiale et urbaine. Elle était caractérisée par des efforts d'investissements productifs importants et une approche sectorielle.

En 1977, après la réforme administrative, les arrondissements devinrent des communes et la ville était gérée par un Conseil Intercommunal placé sous la tutelle de la wilaya, et administrée conjointement par un Conseil Populaire de la Ville d'Alger (CPVA) et les Assemblées populaires communales (APC).

A la fin des années 70, l'affaiblissement, puis la disparition⁵⁰⁹ du COMEDOR (1979) avaient concrétisé la reprise en main directe des compétences par le ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Construction (MHCU) en 1976, et la création d'un ministère du Plan et d'Aménagement du Territoire (MPAT)⁵¹⁰ en 1979. La réaffirmation de la verticalité du pouvoir, mettant fin à la tentative pourtant limitée de partenariat plus horizontale que le COMEDOR se manifestait.

Durant cette période, l'Etat a affirmé son pouvoir central sur la ville d'Alger en s'appuyant sur une vision idéologique et technique fournie par l'urbanisme moderne, directement issu de la

⁵⁰⁷ Selon (Deluz (2009, p.210) et Sidi-Boumedine (2018, p.21), ce plan a été gommé définitivement de l'histoire d'Alger.

⁵⁰⁸ In Baouni (2001, p.279).

⁵⁰⁹Sidi-Boumedine (2018, p.143) racontait le transfert de cet organisme : la documentation a été déménagée dans un camion (de gravier ou de sable) des travaux publics appartenant à la DNC (l'armée nationale populaire), aucune cérémonie de passation du pouvoir n'a été prévue, ni aucun accueil des techniciens, cadres... Toute trace du COMEDOR a été effacée et aucun texte de dissolution n'était venu, l'auteur avait qualifié cette attitude d'amnésie programmée. Le siège a été déménagé du centre-ville à l'Est, en bordure de l'Oued Ouchayah dans des hangars aménagés.

⁵¹⁰ Le CIMAT a aussi disparu après la disparition des structures techniques du COMEDOR.

période coloniale. Le passage politique des premières années post-indépendantes s'inscrivait dans la continuité et nullement dans la rupture (Lakjaa 1998, p.141). La libéralisation des forces économiques avait conduit à un changement brutal des institutions chargées de l'urbanisme d'Alger.

7.1.3 Après les années 80, l'Etat libéral organise la ville

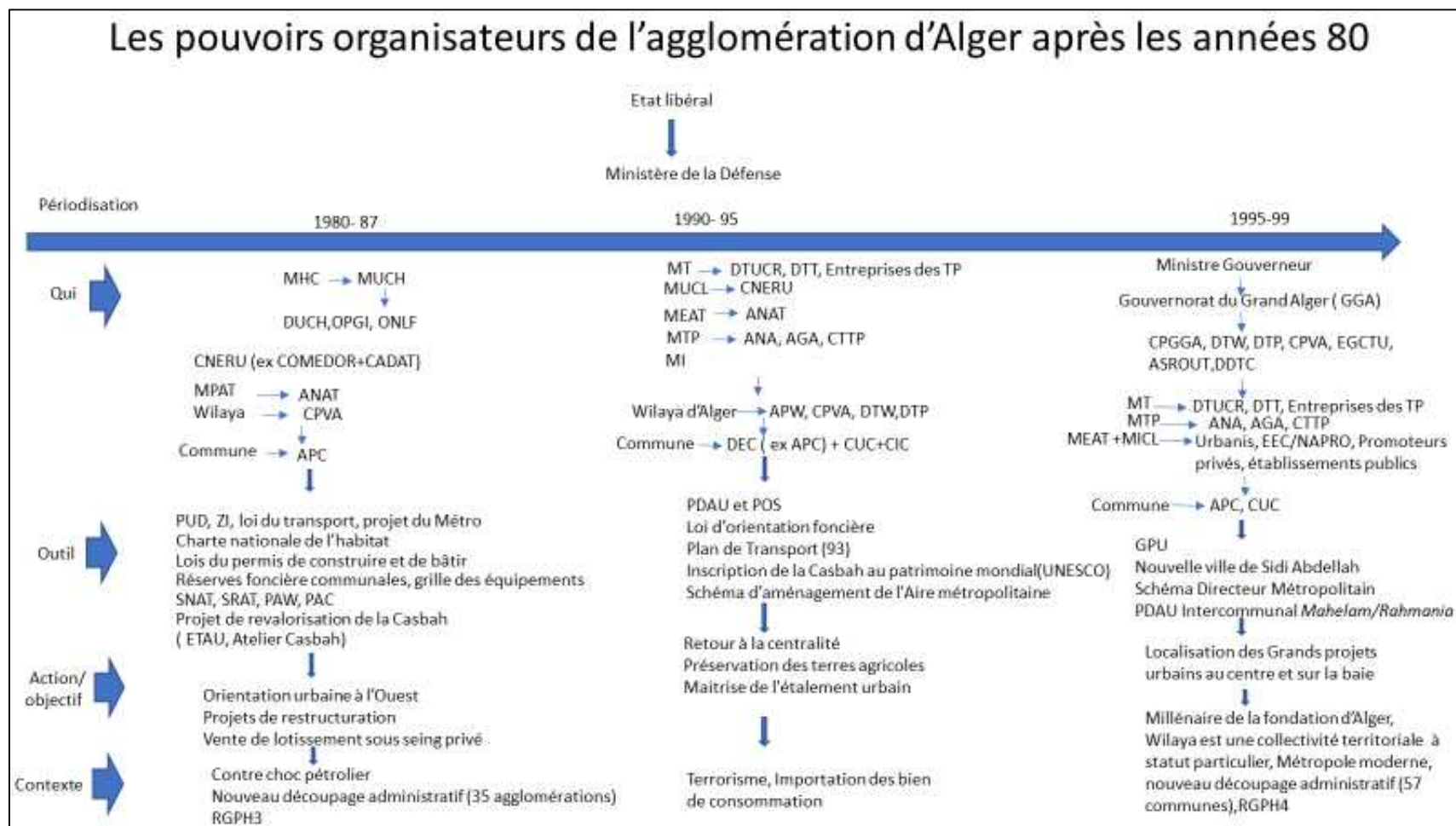
Peu après l'arrivée du président Chadli Benjdid au pouvoir, l'Algérie a dû faire face au contre choc pétrolier qui a conduit à une crise économique de grande ampleur. La capitale algéroise a subi alors des mouvements migratoires massifs des populations rurales. La libéralisation progressive du foncier s'est accompagnée de l'affaiblissement de l'appareil politique et celui de la capacité à contrôler l'urbanisation.

Cette libéralisation s'est en effet aggravée par une croissance urbaine illégale de l'agglomération d'Alger (bidonvilles et lotissements) et des pratiques commerciales informelles. La manipulation des réserves communales et le libre jeu des spéculations foncières ont montré l'insuffisance des instruments réglementaires. Une forme de tolérance aux urgences et la nécessité de loger cette population excédentaire a entraîné un affaiblissement des contraintes règlementaires. L'insécurité critique des années 90 a encore aggravé la situation. L'Etat a aussi été la conséquence de l'affirmation d'objectifs contradictoires où crise budgétaire, crise sociale et terrorisme se sont combinées.

Les structures mêmes de l'Etat ont été bouleversées, affectant les hiérarchies et les cohérences entre Présidence, Ministères, Wilaya et APC. Les outils réglementaires, sensés contrôler l'urbanisation, se sont aussi révélés inadaptés à ces situations d'urgence dominées par les problèmes sécuritaires qui avaient accaparé l'essentiel des moyens de plus en plus limités. L'Etat n'a pas pu faire face à une urbanisation illégale galopante.

Néanmoins, l'Etat avait pensé au début des années 80 à la mise en place de structures institutionnelles chargées de l'urbanisation de l'Algérie en général, et de la ville d'Alger en particulier (voir figure N°251).

Figure 251 L'organisation institutionnelle des domaines d'urbansime et du transport après 80



Un comité interministériel a créé en 1980 un nouvel organisme appelé le Centre National d'Etude et de Réalisations Urbaines (CNERU) remplaçant la CADAT pour l'élaboration d'un nouveau projet sur treize villes de l'Est⁵¹¹, menant à l'approbation du plan d'urbanisme, le PUD. Pour l'agglomération d'Alger, il s'agissait cette fois-ci d'orienter la croissance urbaine vers l'Ouest sur les collines du *Sabel*. Deux organismes avaient été créés pour aménager la future ville, l'Office de Promotion et de Gestion Immobilières (OPGI) et la Direction de l'Urbanisme, de la Construction et de l'Habitat (DUCH) associé à l'Organisme National du Logement Familial (ONLF)⁵¹².

Le nouveau projet du PUD fut approuvé par une conférence interservices puis soumis à une enquête d'utilité publique. Il est soumis à la wilaya et présenté ensuite devant les Assemblées élues, pour approbation (Sidi-Boumedine 2018, p.26). La circulaire ministérielle n° 2178 du 12/09/1981 imposait l'acceptation du projet au Ministère de l'Urbanisme avant l'approbation des Assemblées Populaires Communales (APC), réduisant leur compétence. La centralisation affaiblissait les acteurs centraux et les acteurs locaux, en réduisant leur engagement dans la mise en application des objectifs du PUD.

Pour Alger, le PUD préconisait une politique d'urbanisation vers l'Ouest. Il imposait une nouvelle organisation de l'espace algérois avec la création de 35 communes sur un territoire réduit⁵¹³ par rapport à celui du POG. Ce nouveau découpage est rentré en vigueur en 1984. Les communes pouvaient désormais acquérir du foncier préalablement possédé par l'Etat, sur lequel elles pouvaient définir leur politique d'urbanisation (ZI, ZHUN), indépendantes et non coordonnées.

Parallèlement, une charte de l'habitat a été promulguée (1980)⁵¹⁴ favorisant l'accession à la propriété privée pour les familles, les communes ayant désormais les possibilités de consacrer leurs nouvelles réserves foncières⁵¹⁵ à cet objectif. Ces compétences, nouvelles données aux

⁵¹¹ Agglomérations principales et secondaires.

⁵¹² C'est le successeur de la CIA qui s'occupait de la résorption des bidonvilles dans la ville d'Alger.

⁵¹³ Une surface de 273 km².

⁵¹⁴ Sidi-Boumedine (2018), c'était après une réunion du comité central du FLN.

⁵¹⁵ Issue du décret n°74.76 de 20 février en 1971.

communes avaient entraîné les mobilisations du foncier agricoles de *la Mitidja* dans des opérations d'urbanisation.

L'affaiblissement des pouvoirs réglementaires de l'Etat et les politiques laxistes des communes ont encouragé le développement d'un urbanisme illicite, engagé par la suite dans des procédures de régularisation⁵¹⁶.

Le PUD a repris le PCD, le PMU et le plan de transport comme des instruments visant d'une part, à intégrer les différents projets des collectivités locales et à les hiérarchiser, et d'autre part, à les associer aux impératifs d'organisation spatiale (Guerroudj 2013, p.49). Malgré l'aspect sectoriel de leurs mises en œuvre, ils ont contribué à améliorer les réseaux d'AEP et les voies importantes de communication.

Le plan de transport a été plutôt une version plus réduite de l'ancien plan (POG). Il reste opérationnel jusqu'à 1990, il s'est concentré sur la création des autoroutes générant des pertes de cohérence entre la croissance urbaine et les systèmes de déplacements.

Dans le cadre de la loi de 1987, l'Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire avait proposé le SNAT (Schéma national), le SRAT (Schéma régional) et le PAW (Plan d'aménagement de wilaya) comme instruments de référence territoriaux pour créer sept villes satellites. Mais ils constituaient un simple cadre théorique d'orientation, particulièrement le PAW qui est devenu par la force des choses un nouvel instrument d'urbanisme des années 90, le PDAU. Le PAW donnait lieu à l'établissement des Plans d'Aménagement Communaux (PAC)⁵¹⁷.

Le PUD a été l'origine du début de l'urbanisation illégale et de l'étalement urbain de l'agglomération. Il a été vite abandonné et qualifié de passif. Sa méthodologie linéaire se résumait par la succession de phases d'études qui ont servi à l'Etat pour la distribution des programmes autorisés (Guerroudj 2013, p.48 et p.50). Le PUD n'avait pas force de loi mais seulement celle

⁵¹⁶ Par des modalités de permis de construire et de bâtir, ou de démolition par la plus grande opération de débidonvillisation de 1984.

⁵¹⁷ D'après Guerroudj (2013, p.50), ceci a été mentionné dans le code communal de 1981 mais non dans la loi d'aménagement de 1987, ni dans la loi relative à la commune de 1990.

d'un outil d'orientation des politiques urbaines (E Berezowska-Azzag 2007, p.2). Le PUD était caractérisé par sa faible assise juridique (non opposable aux tiers).

Paradoxalement, la centralisation des politiques d'urbanisation s'est accompagnée d'un pouvoir accru des communes sur le foncier, préalable à une urbanisation anarchique.

7.1.4 La décennie 90, l'Etat et la défense de la ville

Dans un contexte politique de plus en plus difficile, marqué par la dissolution de l'Assemblée Populaire Communale conquise par le Front Islamique du Salut (FIS) et son remplacement par les Délégués Exécutifs Populaires (DEC) en 1990, une nouvelle organisation de la planification urbaine est apparue. Le PDAU fut créé pour remplacer le PUD afin de mieux réguler et contrôler l'occupation du sol. Le Conseil Populaire de la Ville d'Alger⁵¹⁸(CPVA), le Conseil Urbain de Coordination⁵¹⁹ (CUC) et le Conseil Intercommunal encadraient la mission du PDAU.

Les textes législatifs et réglementaires du PDAU concernaient le foncier à travers la loi n°90-25 du 18 novembre 1990 portant orientation foncière et celle qui concernait l'urbanisme par la loi n°90-29 du 1^{er} Décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme et le décret exécutif n°91-178 du 28 mai fixant les procédures d'élaboration et d'approbation des plans d'occupation des sols (POS). Le PDAU et le POS deviennent opposables aux tiers et acquièrent la force de la loi.

Le PDAU marque une volonté de renforcement et a encouragé l'extension sur les collines sahéniennes à partir de la *Mitidja* orientale. L'absence d'une vision à l'échelle régionale a favorisé une urbanisation étirée le long des grandes voies de communication.

Le PDAU maintenait le découpage communal de 1984 (35 communes), il en retient 28 pour définir le Grand Alger, les sept restantes devenaient communes périphériques avec leurs propres PDAU. Dans le Grand Alger apparaissaient les agglomérations chefs-lieux (ACL), les autres communes intègrent les catégories des agglomérations secondaires (As). Cette multiplication des

⁵¹⁸ Créé par l'Ordonnance n°77-8 du 18 février 1978 portant organisation administrative de la ville d'Alger. Décret n°85-04 du 12 janvier 1985.

⁵¹⁹ Créé par le Décret exécutif n°90-207 du 14 juillet 1990 portant organisation et fonctionnement des Conseils Urbains de Coordination de la wilaya d'Alger.

AS et ACL reflétait ainsi la multiplication des centres de décision locaux à travers l'extension du réseau de collectivités locales (Bakour et Baouni 2015, p.386).

Pour Guerroudj (2013, p.54), le PDAU comme dispositif réglementaire relatif au foncier et à l'urbanisme, est limité et présente des problèmes de fond, et les plus importants points à citer sont ;

- Le Grand Alger n'a pas de pouvoir institutionnel réel, chaque commune qui en fait partie conservant son autonomie clairement définie.
- Les conditions réglementaires ne sont pas définies, notamment en ce qui concerne le transfert des terres agricoles vers la catégorie urbanisable.
- La technique du zoning⁵²⁰ et les échéances⁵²¹ prévues sont fixées de façon assez compliquée et parfois aléatoire.
- L'absence de cohérence et de liaison entre l'aménagement du territoire, le PDAU et le POS ont conduit à des blocages fonciers et à des difficultés dans la mise en œuvre du plan à prendre en charge directement l'administration centrale, ainsi que la gestion foncière.
- Le processus de coordination des acteurs⁵²² entre le POS (viabilisation des terrains) et l'élaboration des projets urbains est complexe.
- La partie de l'aménagement est le grand échec de ce plan. La construction de la ville d'Alger s'est faite par des extensions systématiques linéaires et concentriques, négligeant ainsi la ville existante et ses ressources essentielles.
- Les DEC ne sont pas représentés par des personnes élues mais plutôt nommées par le pouvoir et les agences de régulation foncières sont souvent court-circuitées.
- Les possibilités d'action des collectivités locales et des agences foncières ont été réduites.
- Le PDAU traduit une forte recentralisation des politiques foncières et d'urbanisation.

⁵²⁰ Selon Guerroudj (2013, p.60) une confusion se présente entre les différentes fractions ; zones, secteurs, territoires.

⁵²¹ Guerroudj (2013, p.60) a précisé que des horizons trop rapprochés (10 et 20 ans) entre les secteurs à urbanisation future, destinés à être urbanisés ont gêné les politiques foncières locales, aucune souplesse d'adaptation à cause de la rigidité de relation entre le POS et le PDAU.

⁵²² Selon Guerroudj (2013, p.68), en Algérie, la réglementation interdit l'intégration de ces deux processus, car le projet urbain est placé sous la responsabilité de l'APC tandis que la viabilisation des terrains est placée sous la responsabilité d'un opérateur (AADL, OPGI...).

En effet, le PDAU établi par les instances de la wilaya est plus au moins imposé à l'ensemble des acteurs du Grand Alger et des communes périphériques. L'absence de consultation des acteurs, en particulier des communes, a conduit à une programmation déconnectée des réalités locales, réduisant les engagements que ces acteurs pouvaient apporter à sa réalisation.

La réponse effective de ces acteurs se mesurera par l'apparition massive de constructions informelles, en particulier les grandes zones commerciales.

Guerroudj (2013, p.57) insiste sur l'absence de procédure d'aménagement opérationnelle qui a résulté des choix d'implantation non adéquats, produisant un flux irrégulier des terrains urbanisables à un coût socialement inacceptable (pour les logements, les industries et les équipements). Le PDAU était considéré comme un outil de régulation sociale et de distribution de rente foncière (Sidi Boumedine, 2004)⁵²³. Avec le PDAU, le foncier est devenu une propriété et un bien rare⁵²⁴ (E Berezowska-Azzag 2007, p.2).

Le législateur s'est remis aux jeux du marché pour l'offre des terrains à bâtir, générant une absence de prise en compte de l'extension urbaine, marquée essentiellement par les lotissements informels. La régularisation de l'informel est devenue une nouveauté juridique dans le PDAU d'urbanisme. Le PDAU est resté en charge de la gestion urbaine jusqu'en 2012 malgré les changements répétitifs de stratégie et le passage d'un instrument à un autre (Hadjiedj, 2012)⁵²⁵.

Dans le cadre du transport, la loi a libéré les opérateurs publics et privés, entreprises et collectivités de la mission d'exécution des choix décidés au niveau central, au profit des relations à caractères contractuels (Guerroudj 2013, p.50).

L'élaboration du Plan de Transport en 1993 a estimé les besoins de la population à l'horizon 2000 et 2010 en proposant une étude d'opportunité et un tracé de l'option Métro, mais aucune mesure proposée n'a pu être réalisée à cause de moyens financiers insuffisants. La question de la cohérence est marquée par une désarticulation entre l'urbanisme et l'infrastructure de transport, aggravant les problèmes du fonctionnement de la capitale en termes de déplacement (Meguitif 2008, p.51).

⁵²³ In Bakour et Baouni (2015, p.393).

⁵²⁴ Loi n°90.25, relative à la politique dominicale.

⁵²⁵ In Bakour et Baouni (2015, p.393).

Dans le même temps, on assiste aussi à une recentralisation en matière d'urbanisation par un contrôle étatique des ressources foncières et on donne plus de liberté aux acteurs publics et privés du transport, ce qui permet leur présence en grand nombre (bus et minibus), et une augmentation de déplacements motorisés individuels.

Cette situation contribue à créer une décentralisation entre urbanisme et transport. Les politiques de l'Etat en matière se limitaient à des projets avortés comme le Métro.

A partir de 1997, des évolutions institutionnelles significatives sont apparues. D'une part, la *willaya*⁵²⁶ d'Alger est devenue une collectivité territoriale à statut particulier, d'autre part le Gouvernorat du Grand Alger a à sa tête, un ministre gouverneur⁵²⁷.

Le Conseil Populaire du Gouvernorat du Grand Alger (CPGGA) était un organisme intermédiaire qui assurait la centralisation de la gestion urbaine en coordination avec la nouvelle agence d'Aménagement du GGA (Urbanis), qui est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Cet organisme était chargé de la mise en place d'un nouvel outil appelé Grand Projet Urbain (GPU) pour assurer la cohérence et la stratégie de l'implantation spatiale définies dans le GPU et les règles d'urbanisme.

Le territoire du Gouvernorat intègre de nouvelles communes issues des wilayas voisines. Cette nouvelle division territoriale administrative du GGA regroupe 13 Daïras en augmentant le nombre de communes, passé de 33 à 57 réparties sur 804 km². Le Gouvernorat du Grand-Alger est organisé en 28 arrondissements urbains (communes urbaines constituant la ville d'Alger) et 29 communes. Vingt-quatre communes des wilayas de *Blida*, *Boumerdès* et *Tipaza* ont été transférées vers la nouvelle entité territoriale : six communes de *Boumerdes*, quatorze de *Tipaza* et enfin quatre de *Blida*.

L'objectif était d'intégrer la capitale dans une nouvelle ère de globalisation économique. Alger devait tenir un rôle de métropole dans un contexte plus large, méditerranéen, maghrébin, arabe et africain (Silva 2016, p.77).

Il projetait alors d'une part, une réappropriation de l'espace central de l'agglomération par des opérations spécifiques de réhabilitation des espaces urbains existants et la réalisation

⁵²⁶ Conformément à l'ordonnance n°97-15 du 31-05-97.

⁵²⁷ Cherif Rahmani.

d'équipements (grands projets urbains). Et d'autre part, un nouveau Schéma directeur métropolitain envisageait la délocalisation des activités et des populations que la ville d'Alger ne pouvait plus accueillir. La création de la nouvelle ville technologique de *Sidi Abdellab*, à l'horizon 2020, spécialisée sur les nouvelles technologies représentait un projet phare.

Les autorités publiques du Gouvernorat du Grand Alger étaient confrontées aux problèmes de déplacement. La loi LOOTT⁵²⁸ de 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres et définissant les dispositions principales concernant l'organisation des transports urbains des voyageurs, est approuvée par le ministère des Transports. En général, le transport urbain était un service public contrôlé par les pouvoirs publics, d'autres acteurs au niveau central et niveau local interviennent en matière d'organisation, de réglementation et de planification (voir tableau N°81).

Tableau 81 Les institutions chargées directes et indirectes des transports urbains

Activité de transport	Les intervenants
Règlementation	Ministère des Transports
Organisation	Etat- GGA Communes (AU)
Planification	Etat- GGA-MT- Communes (AU)-MEAT ⁵²⁹ -MHU ⁵³⁰
Financement des investissements	Conseil national de la planification -MF ⁵³¹ - MICL ⁵³² - GGA- la communes-les exploitants
Financement des exploitations	GGA-commune-MT-les exploitants
Tarification	GGA- MC ⁵³³
Contrôle et respect de la réglementation	Direction de la concurrence et des prix-DDTC ⁵³⁴ - Sureté Nationale-Gendarmerie Nationale
Prestation de services de transport public	SNTF-opérateurs publics (ETUSA-TRANSUB) ⁵³⁵ ,

⁵²⁸ Loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres.

⁵²⁹ Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire

⁵³⁰ Ministère de l'Habitat et l'Urbanisme.

⁵³¹ Ministère des Finances.

⁵³² Ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales.

⁵³³ Ministère du commerce.

⁵³⁴ Direction des déplacements, des transports et de la circulation.

	opérateurs privés
Développement et gestion des infrastructures routières	MEAT-DTP ⁵³⁶ (GGA)- DU ⁵³⁷ - GGA- la commune-EGCTU ⁵³⁸ - ASROUT ⁵³⁹
Elaboration du plan de transport	MEAT-
Elaboration de développement des infrastructures ferroviaires	MEAT
Elaboration des plans directeurs des grandes infrastructures urbaines et suburbaines	MEAT
Plan d'aménagement urbain/voies réservées au transport	MHU (plusieurs wilayas) - Commune et GGA (plusieurs communes)

L'aspect réglementaire dépendait du Ministère des transports s'agissant de son élaboration aux directions des transports (DTW), s'agissant de son contrôle et de la direction des travaux publics (DTP) en charge de l'entretien et du développement des routes nationales. De nombreux textes de loi, décrets et arrêtés ministériels définissent le dispositif général du secteur des transports collectifs urbains. En 1994, plus de 150 textes ont été recensés par le ministère des Transports (SafarZitoun et Talamali 2009, p.50) .

Le GGA a renforcé le rôle de la commune, l'APC, le Ministère des Transports conjointement avec le ministre de tutelle des collectivités locales n'avaient pas assuré la mise en œuvre du système du transport urbain et du plan de transport. L'absence de coordination entre ces différents intervenants avait limité la prise en charge de la gestion de l'activité du transport et des déplacements au niveau du GGA.

Une motorisation relativement faible de la population est remarquée durant les années 90, mais au début de la décennie 2000 (2004), les facilités d'accès aux prêts bancaires pour l'acquisition de véhicules résultèrent une hausse importante de la motorisation individuelle dans la capitale.

⁵³⁵ Relavant du Holding services.

⁵³⁶ Direction des travaux publics.

⁵³⁷ Direction de l'urbanisme

⁵³⁸ Etablissement de Gestion de la Circulation et du Transport Urbain.

⁵³⁹ Etablissement de Maintenance des Réseaux Routiers et Assainissement d'Alger.

Mais, le GPU abandonné rapidement, le GGA fut dissout par un retour au statut de wilaya. Selon Tabti-Talamali.A (2018, p.235), son inconstitutionnalité avait mis fin à l'existence de cette institution particulière.

Les conflits au sein du pouvoir et la multiplication des opposants (les autres ministères) ont fait du GGA une expérience peu concluante dont le problème résidait en l'absence maîtrisée des effets locaux des grands projets urbains. La succession des dispositifs réglementaires négligeait toutes les logiques et les dynamiques internes urbaines et celles des citoyens (Guerroudj 2013, (p.49 et p.74).

7.2 La décennie 2000, l'Etat et la globalisation

7.2.1 L'examen de la réglementation algérienne relative à la planification

Dans un contexte économique plus favorable, l'arrivée du président Abdelaziz Bouteflika a permis un retour à une stabilité politique. L'Etat promeut l'entrée du pays dans une nouvelle ère de mondialisation et de globalisation.

La décennie 2000 ouvre une ère nouvelle en proposant une rupture avec les dispositifs hérités de l'ère coloniale. Une approche novatrice est présentée, qui consiste à emboîter les échelles spatiales et temporelles complémentaires, à diversifier les problématiques traitées et à élargir le cercle des acteurs participant à l'élaboration des scénarios prospectifs du développement urbain. La priorité est donnée à la structure chargée de la conception, du suivi, de l'élaboration et la mise en œuvre du Plan (Sidi-Boumedine 2018, p.33).

Marquer l'empreinte du pouvoir sur la ville se traduit par de multiples projets de réalisation, et la planification urbaine tente d'opérer un virage dans ses méthodes d'approche, malgré « *l'incompétence des gestionnaires de l'espace urbain* » (E Berezowska-Azzag 2007, p.4), l'explosion du marché informel et de la spéculation foncière.

Le nouveau projet se réfère à un monde globalisé, marqué par des exigences de développement durable. La planification ne se limite plus à la conception, à la répartition des fonctions urbaines et au mode d'occupation du sol, mais prend en charge une démarche stratégique pour le développement urbain de la ville.

De là, des changements aux ministères furent remarqués ces trois dernières années, qui se traduisaient par la mise en place du Ministère de l'Environnement et des Energies Renouvelables (MEER), le Ministère de l'Intérieur, des Collectivités locales, et de l'Aménagement du Territoire (MICLAT)⁵⁴⁰, le Ministère des Travaux Public et des Transports (MTPT) qui ont été assemblés en 2017.

7.2.1.1 A l'échelle nationale

La nouvelle politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire initiée et conduite par l'Etat a établi deux lois, la première relative à l'aménagement et au développement durable du territoire en 2001⁵⁴¹, et la deuxième portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) en 2005, modifiée et complétée en 2010⁵⁴². Cette loi du SNAT fut engagée après avis du Conseil d'Etat et adoption par le parlement.

L'élaboration du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) et les instruments qui en découlent, s'est basée sur une démarche participative. Elle a constitué une opportunité rare pour l'ensemble des services ministériels à travers les conférences nationales et régionales animées par les comités intersectoriels et de wilaya. L'ensemble des contributions de ces acteurs a permis d'éclairer, de préciser et d'orienter les travaux du SNAT sur le plan territorial, sectoriel, prospectif et opérationnel. Il s'agit également d'une appropriation par tous les acteurs des dimensions territoriales du SNAT⁵⁴³.

⁵⁴¹Loi n° 2001-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.

⁵⁴²Loi n° 10-02 du 16 Rajab 1431 correspondant au 29 juin 2010.

⁵⁴³D'après le document : « politique gouvernementale dans le domaine de l'aménagement du territoire, du tourisme et de l'artisanat » (2015), p.8.

Cette loi spécifie une nouvelle façon de penser l'aménagement et à des échelles différentes de la ville, par rapport à la précédente de 1987. Elle fut accompagnée par des schémas spécifiques, le SEPT et le Plan d'Aménagement du territoire de wilaya (PATW), le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine algéroise (SDAAM), le Schéma Directeur Routier et Autoroutier (SDRA).

Ce réseau de plans et de missions fut déterminé dans les objectifs territoriaux principaux SNAT fixés à l'horizon de 2025, portant le slogan Alger « *portail international* » de l'Algérie. Les recommandations et les orientations reposent sur quatre lignes directives : durabilité, équilibre, attractivité et équité. Les articles 4 et 6 précisent essentiellement ;

- La répartition appropriée entre les régions et les territoires, en allégeant les pressions sur le littoral.
- Les métropoles et les grandes villes.
- Le rééquilibrage de l'armature urbaine et la promotion des fonctions régionales, nationales et internationales.
- La protection et la valorisation des espaces écologiquement et économiquement sensibles.
- La maîtrise et l'organisation de la croissance des villes.

D'autres schémas furent élaborés couvrant certaines zones spécifiques (littoral, zones humides, parcs naturels...), et permettent la programmation des grandes infrastructures et leur évolution à long terme au long de l'exécution du plan stratégique, le SNAT.

- Le SNAT est structuré autour de 20 programmes d'action territoriale (PAT).
- 19 schémas directeurs sectoriels des grandes infrastructures et des services collectifs d'intérêt national.
- 9 Schémas d'Aménagement d'Espace de Programmation Territoriale (SEPT)⁵⁴⁴.
- 4 schémas directeurs d'aménagement d'aires métropolitaines (SDAAM) : *Alger, Oran, Annaba, Constantine*.
- 48 plans d'aménagement de territoires de wilaya (PATW).

⁵⁴⁴ La loi cadre n° 2001-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, a défini 9 schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT) devenus des SEPT dans la nouvelle loi du SNAT.

- 6 Pôles de Compétitivité et d'Excellence (POC).

La concrétisation du SNAT s'effectuera par la mise en œuvre au niveau spatial des neuf SEPT à l'horizon 2025, couvrant les Régions-Programme⁵⁴⁵ prévues par l'article 48 de la loi (2001), notamment : Nord-centre, Hauts plateaux-Est, Nord-Est, Hauts plateaux-Ouest, Nord-Ouest, Sud-Est, Hauts plateaux centre, Sud-Ouest, Grand Sud. Deux phases ont été fixées pour la mise en œuvre du SNAT, la 1^{ère} concerne 19 schémas directeurs sectoriels (2007-2015), et la 2^{ème} mettra en place les investissements structurants de la politique d'aménagement du territoire (2015-2025).

Le SNAT précise le rôle des différentes institutions pour la programmation territoriale ;

« Le SNAT est une opportunité majeure afin de préciser le rôle partenarial des acteurs nationaux et locaux, publics et privés, de renouveler les modes de gouvernance et d'envisager de nouvelles échelles de planification ».

« Le niveau national doit jouer pleinement un rôle de stratège, le niveau local doit devenir l'espace pour la planification stratégique territoriale »⁵⁴⁶.

Des institutions de la gouvernance territoriale nationales et décentralisées, des instances sectorielles et des départements ministériels sont mises en place pour introduire de la cohérence entre les différentes structures. Le caractère transversal de l'aménagement du territoire pose d'emblée la question de l'inter-ministérielle et donc du rattachement des structures en charge de ce sujet.

Le Conseil National de l'Aménagement et du Développement Durable du Territoire (CNADDT) fut créé en 2005 et a pour mission d'évaluer l'actualisation périodique⁵⁴⁷ du SNAT. La Caisse Nationale d'Équipement pour le Développement (CNED) constituée sous la forme d'un EPIC, permet de faciliter le financement des grands équipements structurants et des infrastructures. Elle soulage l'État du financement de ces derniers tout en fournissant aux collectivités locales et aux agents économiques les appuis financiers nécessaires (prêts, organisation d'emprunts etc....).

⁵⁴⁵ La Région Programme constitue un cadre de planification stratégique, de programmation et de concertation, d'élaboration de projets pour la mise en œuvre du SNAT.

⁵⁴⁶ Selon le document du SNAT, p.88.

⁵⁴⁷ Il s'agit de l'actualisation tous les 5 ans.

Figure 252 La composition du CNADDT

CHAPITRE I DE LA COMPOSITION DU CONSEIL NATIONAL DE L'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	
<p>Art. 2. — Le conseil est présidé par le Chef du Gouvernement.</p> <p>Le conseil comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> — le ministre de la défense nationale ; — le ministre chargé de l'intérieur et des collectivités locales ; — le ministre chargé des finances ; — le ministre chargé de l'énergie et des mines ; — le ministre chargé des ressources en eau ; — le ministre chargé des participations et de la promotion des investissements ; — le ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'environnement ; — le ministre chargé des transports ; — le ministre chargé de l'agriculture ; — le ministre chargé des travaux publics ; — le ministre chargé de la santé ; — le ministre chargé de la culture ; — le ministre chargé de la petite et moyenne entreprise ; — le ministre chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique ; — le ministre chargé des technologies de l'information et de la communication ; — le ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme ; — le ministre chargé de l'industrie ; — le ministre chargé de la jeunesse et des sports ; — le ministre chargé du tourisme ; — le président du conseil national économique et social ; — le président directeur général de la société nationale pour la recherche, la production, le transport, la transformation et la commercialisation des hydrocarbures ; — le président directeur général de la société nationale de l'électricité et du gaz ; — le directeur général de l'institut national de cartographie ; — le directeur général de l'agence spatiale algérienne ; — le directeur général de l'agence nationale des ressources hydrauliques ; — le directeur général de la société nationale des transports ferroviaires ; — le directeur général de l'agence nationale des autoroutes ; — le directeur général des forêts ; — le directeur général de l'agence nationale d'aménagement du territoire ; — le directeur général de l'office national de la météorologie ; — le directeur général de l'observatoire national de l'environnement et du développement durable ; 	
	<ul style="list-style-type: none"> — le directeur général du commissariat national du littoral ; — le directeur général de l'agence nationale des sciences de la terre ; — le directeur général de l'agence nationale des barrages et transferts ; — le directeur de l'agence nationale d'archéologie et de protection des sites et monuments historiques ; — six (6) personnalités choisies par le Chef du Gouvernement, sur proposition du ministre chargé de l'aménagement du territoire, en raison de leur compétence et de leur notoriété dans le domaine de l'aménagement du territoire. <p>Le conseil peut faire appel à tout autre ministre concerné par les questions pouvant l'éclairer dans sa délibération.</p> <p>En cas d'empêchement du président, les travaux du conseil sont présidés par le ministre chargé de l'aménagement du territoire et de l'environnement.</p>

Deux organismes furent mis en place sous la tutelle du Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (MATE) créé en 2000, l'ANAAT et l'ONT.

- 1) L'Agence Nationale d'Aménagement et d'Attractivité du Territoire (ANAAT) fut créée en 2011 sous la forme d'un EPIC qui participe au titre des missions de services publics, à l'élaboration des orientations stratégiques de la politique nationale d'aménagement et de développement durable du territoire. Elle entreprend les études liées à la coordination, à

la cohérence et à la mise en œuvre des politiques sectorielles déclinées au niveau territorial. Elle est, en outre, chargée de développer la formation et la recherche appliquée dans ses domaines d'actions et de proposer des instruments en vue de l'attractivité du territoire. L'organisation et le fonctionnement sont assurés par un conseil d'administration. Le passage de l'ANAAT d'une direction au secrétariat d'Etat, puis le retour de nouveau à une direction, marquait la division dans la politique d'aménagement du territoire (Sidi Boumedine 2013a, 139) .

Figure 253 La composition du conseil de l'ANAAT

CHAPITRE 2	
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT	
Art. 9. — L'agence est administrée par un conseil d'administration, dirigée par un directeur général. Elle est dotée d'un comité scientifique.	
Section 1	
Le conseil d'administration	
Art. 10. — Le conseil d'administration est présidé par le ministre chargé de l'aménagement du territoire ou par son représentant et composé du :	
—	représentant du ministre de la défense nationale ;
—	représentant du ministre de l'intérieur ;
—	représentant du ministre des finances ;
—	représentant du ministre chargé de l'énergie ;
—	représentant du ministre chargé des ressources en eau ;
—	représentant du ministre chargé de la prospective ;
—	représentant du ministre chargé de l'environnement ;
—	représentant du ministre chargé des transports ;
—	représentant du ministre chargé de l'agriculture ;
—	représentant du ministre chargé des travaux publics ;
—	représentant du ministre chargé de la culture ;
—	représentant du ministre chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique ;
—	représentant du ministre chargé de l'urbanisme ;
—	représentant du ministre chargé du tourisme ;
—	représentant du ministre chargé de l'industrie ;
—	représentant du ministre chargé des technologies de l'information et de la communication.

2) L'Observatoire National du Territoire (ONT) défini par décret en 2007 et créé en 2015, se trouve au niveau du secrétariat général du gouvernement. Cet organisme a suivi l'évolution des espaces d'une part, et pour la définition, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques territoriales d'autre part. Il constitue un dispositif et un outil d'aide importants à la décision de capitalisation et de valorisation de l'information territoriale produite par les acteurs, les partenaires publics ou privés et les différents secteurs d'activités économiques et sociales. L'observatoire a pour mission principale d'élaborer des outils d'aide à la décision stratégique d'aménagement du territoire et d'actions territoriales, et d'évaluer les politiques publiques territorialisées. L'ONT concrétise les PAT.

Figure 254 La composition de l'ONT

<p>Art. 9. — Le conseil d'orientation de l'observatoire national est présidé par le ministre chargé de la Ville ou son représentant et comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> — le représentant du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et des collectivités locales ; — le représentant du ministre chargé des finances ; — le représentant du ministre chargé de l'énergie et des mines ; — le représentant du ministre chargé des ressources en eau ; — le représentant du ministre chargé des transports ; — le représentant du ministre chargé des travaux publics ; 	<ul style="list-style-type: none"> — le représentant du ministre chargé de la culture ; — le représentant du ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme ; — le représentant du ministre chargé de l'emploi et de la solidarité nationale ; — le représentant du ministre de la formation et de l'enseignement professionnels ; — le représentant du ministre chargé du tourisme. <p>Le conseil d'orientation peut faire appel à toute personne compétente dont il juge la contribution utile pour le déroulement de ses travaux.</p>
--	---

Il a été prévu également, la création d'Etablissements Publics d'Aménagement (EPAM) et de Sociétés d'Economie Mixtes d'Aménagement (SEMA) pour assurer la gestion et la coordination des projets des villes nouvelles, adaptés aux projets du développement local avec trois partenaires principaux : l'Etat, les collectivités territoriales et le secteur privé.

A ce niveau d'échelle, la Wilaya agit comme un espace intermédiaire stratégique, à la fois par le rôle joué par le Wali coordonnateur des services extérieurs de l'Etat et par celui joué en tant que lien entre monde rural et urbain. Sa taille n'est cependant pas suffisamment importante pour constituer l'échelon entre l'Etat et les collectivités de base pour la planification des grands projets d'infrastructure, mais elle demeure le bon échelon pour la mise en œuvre des politiques de développement local.

La Wilaya possède par ailleurs des structures de gouvernance, comme la Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (DPAT) qui prend en charge les acteurs locaux, le plan d'aménagement de la Wilaya. Le Conseil de Wilaya (CW) présidé par le Wali impulse et donne des avis sur les projets de développement, tout en étant une base pour la constitution d'un réseau d'acteurs. Au niveau communal, la commune est un espace de proximité qui constitue l'unité de base de l'aménagement et du développement du territoire.

7.2.1.2 A l'échelle interrégionale

Le SEPT (Le Schéma d'Aménagement de l'Espace de Programmation Territoriale) est un schéma régional d'aménagement du territoire et un instrument⁵⁴⁸ d'aménagement et de développement durable du territoire à l'échelle inter-wilaya. Il détermine pour son espace, la Région-Programme, un plan selon les grandes orientations du SNAT. Le SEPT concerne un ensemble de wilayas ayant des caractéristiques physiques et des vocations de développement similaires.

Le SEPT de la Région Nord Centre (2010) concernant la capitale, définit la distribution des activités et le peuplement, la localisation des infrastructures et des équipements et le règlement de l'armature urbaine régionale.

La concertation et la participation des partenaires par l'organisation des ateliers, des journées d'études et des conférences régionales furent des démarches de base pendant son élaboration. Des comités de suivi des wilayas des neuf (9) espaces de programmation territoriale furent mis en place par le Comité Intersectoriel composé de représentants de Départements Ministériels, d'Institutions Publiques, d'élus et d'experts.

Par ailleurs, la loi de 2002⁵⁴⁹ relative aux conditions de création des villes nouvelles et de leur aménagement fait référence au rééquilibrage de l'armature urbaine et de la répartition spatiale des villes, selon les orientations définies dans le SNAT. Le désengorgement positif des métropoles et des grandes villes est possible par la programmation des villes nouvelles à fonctions régionale, nationale et internationale.

Il en découle de cette loi des schémas directifs comme le Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine algéroise (SDAAM), élaboré en 2008 par les anciens services du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme (MATET). Il s'agit de mettre l'accent sur la question de la place de la métropole algéroise dans l'avenir urbain du pays. Des moyens pour encadrer conceptuellement et institutionnellement le processus de métropolisation d'Alger ont été dégagés, mais dans un nouveau contexte de Programme

⁵⁴⁸ Il est fixé par l'article 03 de la loi 01-20 du 12/12/2001.

⁵⁴⁹ 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.

d'Ajustement Structurel et Mondialisation. Le Schéma Régional de la Région Programme (SRRP) fut aussi créé par la loi 01-20.

Le SDAAM est un outil de la concertation qui concerne le développement et l'organisation des quatre villes algériennes définies par le SNAT (*Alger, Oran, Annaba et Constantine*), en tenant compte de leurs polarisations d'équipements, bassins d'emplois et aires d'influence. Il détermine les orientations générales d'utilisation du sol, la localisation des grandes infrastructures de transport, d'équipements, des activités industrielles, touristiques, des extensions urbaines des villes nouvelles, ainsi que la mise en place des directives de la protection du patrimoine naturel matériel et immatériel. A travers le SDAAM, la ville d'Alger s'engage à intégrer des villes satellites à la métropole régionale.

Pour la ville d'Alger, le SDAAM, envisage de doter la capitale des fonctions d'excellence dédiées au rôle international, de maîtriser l'étalement urbain pour protéger les terres agricoles par la promotion des nouvelles villes (*Sidi Abdellab et Bouinan*). Des approches dérogatoires furent envisagées pour l'élaboration des instruments des villes nouvelles (Sidi Boumedine 2013a, p.117). Le Plan d'aménagement de la nouvelle ville dans art.8 s'imposa au nouveau PDAU intercommunal de *Mabelma/Rahmania*, une révision fut effectuée en 1998. Le Pôle de Compétitivité et d'Excellence (POC) d'*Alger- Sidi Abdellab – Bouinan* envisage alors le développement du pôle de Technologies avancées et TIC à *Sidi Abdellab* et biotechnologies alimentaires et médecine du sport à *Bouinan*.

La concrétisation de ce projet doit passer par des phasages impliquant d'avance une vision de projet urbain pour la nouvelle ville. Il fut constaté une rupture sectorielle entre les anciens ministères (MATEV⁵⁵⁰, MHU⁵⁵¹ et MICL⁵⁵²) qui a posé la problématique d'une triple gouvernance (interne et externe) au sein de l'Observatoire National de la Ville créé initialement par le MATEV (Sidi Boumedine, p.55).

En 2012, pour examiner le SDAAM défini par le SNAT, fut instituée une commission Interministérielle (DE11-76. ART6) d'examen du projet du schéma directeur d'aménagement de

⁵⁵⁰ Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

⁵⁵¹ Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme.

⁵⁵² Ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales.

l'aire métropolitaine, auprès du Ministre chargé de l'aménagement du territoire, dénommée la Commission de Développement de l'Aire Métropolitaine d'Alger (CDAMA). L'Agence de Gestion de l'Aire Métropolitaine (AGAMA) fut aussi créée sous forme d'une instance de coordination de la planification à l'échelle métropolitaine. Le SNAT, SRAT, le PAW, le SDAL, PAC et le PDAU devaient guider les interventions du SDAAM. En effet, le SDAAM n'a toujours pas été approuvé, et ce, jusqu'à présent.

Figure 255 La composition de la commission

<p>Art 5. — La commission, présidée par le ministre chargé de l'aménagement du territoire ou son représentant, est composée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> — un représentant du ministre de la défense nationale ; — un représentant du ministre de l'intérieur et des collectivités locales ; — un représentant du ministre des finances ; — un représentant du ministre chargé de l'énergie et des mines ; — un représentant du ministre chargé des ressources en eau ; 	<ul style="list-style-type: none"> — un représentant du ministre chargé des transports ; — un représentant du ministre chargé de l'agriculture et du développement rural ; — un représentant du ministre chargé des forêts ; — un représentant du ministre chargé des travaux publics ; — un représentant du ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme ; — un représentant du ministre chargé de la culture ; — un représentant du ministre chargé de l'industrie ; — un représentant du ministre chargé de la pêche ; — un représentant du ministre chargé du tourisme ; — des walis territorialement concernés ou de leurs représentants ; — des P/APW territorialement concernés ou de leurs représentants ; — des P/APC territorialement concernés ou de leurs représentants ; — des élus territorialement concernés ; — des présidents de chambres de commerce et de l'agriculture des wilayas concernées ; — des présidents des organisations professionnelles des wilayas concernées ; — des présidents des associations locales des wilayas concernées.
---	--

L'utilisation des dispositifs liés à la métropolisation dans le contexte algérien n'a pas été intégrée au contexte économique (l'émergence des tissus industriels denses, zones d'activités, ...). Les termes repris comme compétitivité et attractivité ont été transposés dans un contexte et des conditions inadaptés. Sidi Boumedine a noté que les enquêtes menées par le Centre National d'Etudes, d'Analyses pour la Population et le Développement (CENEAP) et l'ANAT sur la carte des pauvretés, essentiellement dans les communes rurales, ont été ignorées. En effet, la législation liée à la métropolisation a laissé d'une part, la place et la marge d'action à différents acteurs institutionnels, et d'autre part, a montré l'incompétence des acteurs locaux, wilaya et communes.

7.2.1.3 A l'échelle de la wilaya d'Alger

Le Plan d'Aménagement de Territoire de la Wilaya (PATW) est un instrument d'aménagement et de développement à l'échelle de la wilaya. Il a fait l'objet d'une instruction ministérielle et doit être initié par les wilayas, dans le respect des dispositions du SNAT et des SRAT. Il fixe les vocations, atouts, et problématiques spécifiques du territoire de wilaya. Ainsi, le PATW distribue les activités et le peuplement à travers leurs territoires, en localisant les infrastructures, les zones d'activité économique et les zones de mise en valeur. Il identifie la hiérarchie urbaine dans les wilayas (communes rurales, communes urbaines) et les rythmes d'urbanisation. Il détermine les aires de planification intercommunales pour les communes à forte solidarité, et distribue les services publics dans la wilaya.

Le plan d'aménagement du territoire de wilaya approuvé par l'Assemblée Populaire de Wilaya, conformément aux dispositions de art.55 de la loi de 2001 est adopté par arrêté conjoint des ministres chargés des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire, dans un délai n'excédant pas les trois (3) mois, à compter de la date de sa transmission par le wali concerné.

Il est initié par l'APW et distingue trois phases d'études (Evaluation territoriale et diagnostic, Schéma prospectif d'aménagement et de développement durable et Plan d'aménagement par aire de planification. Les PAW, outils de prospective et d'évaluation territoriale précisent et valorisent, en conformité avec le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire concerné, les prescriptions spécifiques à chaque territoire de wilaya. Cet instrument place le pouvoir décisionnel sur le plan des orientations majeures inhérentes à l'espace micro régional. Il se positionne entre les schémas nationaux et régionaux et les plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme, ce qui lui confère une intégration des directives nationales et régionales.

Un comité de pilotage est mis en place pour fournir un état des lieux et un diagnostic du territoire de la wilaya, en désignant un chef de projet parmi les membres du comité.

Figure 256 la composition du comité du pilotage

Art. 8. — Le comité est présidé par le wali ou son représentant.

Il est composé des :

- président de l'assemblée populaire de wilaya ;
- directeurs des services déconcentrés de l'Etat ;
- présidents des assemblées populaires communales ;
- présidents des chambres professionnelles et des métiers ;
- présidents des organisations professionnelles.

Le comité peut faire appel à toute personne et/ou organisme susceptible d'éclairer ses travaux.

En principe, il est sous la responsabilité de l'APW (Assemblée Populaire de wilaya), organisation élue, et non sous la responsabilité du wali. Ainsi, il pourrait présenter des garanties de concertation impliquant des acteurs publics et privés, une nouveauté institutionnelle.

Le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL) est fixé par la loi⁵⁵³ de

2002 liée à la protection et à la valorisation du littoral. C'est une nouvelle politique de reprise en main des enjeux que représente le littoral, l'art.24 de cette loi a mentionnée la création d'un Commissariat National du Littoral (CNL) en 2004, administré par un conseil d'orientation du Commissariat⁵⁵⁴.

Il est placé sous la tutelle du Ministère de l'Environnement et des Energies Renouvelables.

⁵⁵³ Loi n°02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 Février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral.

⁵⁵⁴ Il a été établi aussi une commission nationale de validation des études (DE07-206.ART6), une commission interministérielle de classement des zones critiques (DE09-88. art. 4), et commission interministérielle du plan d'aménagement côtier (DE09-114.art.5) et le conseil de coordination côtier (L02-02.art.34).

Figure 257 La composition du CNL

Art 8. — Le conseil d'orientation du commissariat, sous la présidence du représentant du ministre chargé de l'environnement, comprend :

- le représentant du ministre de la défense nationale,
- le représentant du ministre chargé des collectivités locales,
- le représentant du ministre chargé du commerce,
- le représentant du ministre chargé des transports,
- le représentant du ministre chargé de l'agriculture,
- le représentant du ministre chargé du tourisme,
- le représentant du ministre chargé des travaux publics,
- le représentant du ministre chargé de la santé,
- le représentant du ministre chargé des finances,
- le représentant du ministre chargé de la culture,
- le représentant du ministre chargé des ressources en eau,
- le représentant du ministre chargé de l'enseignement supérieur
- le représentant du ministre chargé de l'urbanisme,
- le représentant du ministre chargé de l'emploi,
- le représentant du ministre chargé de la pêche,
- les représentants de deux associations de protection de l'environnement désignées par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Il a pour objectif⁵⁵⁵ de réorienter l'extension des centres urbains existants vers les zones éloignées du littoral, classer et frapper des servitudes non aedificandi des zones et milieux sensibles, œuvrer pour le transfert vers des sites appropriés des installations industrielles existantes dont l'activité présente des dommages pour l'environnement, faire coexister établissements humains, infrastructures et activités en veillant à la prévention de la dégradation de l'écosystème, maîtriser l'urbanisation, assurer l'équilibre de l'écosystème littoral par la protection de la biodiversité marine et terrestre, réduire voire éliminer à terme les pollutions, prévenir le recul du trait de côte et l'érosion des bassins versants côtiers.

Dans ce cadre, des plans d'aménagement côtiers (PAC) sont établis pour toutes les communes littorales.

Le schéma de Cohérence Urbaine (SCU) est un nouvel instrument d'urbanisme défini par la loi d'orientation de la ville de 2006. Ses principes ont été ramenés dans le cadre de concrétisation de l'idée du développement durable de la ville, avec ses dimensions sociales, économiques, culturelles et environnementales. Ce schéma, non opposable aux tiers et issu des orientations du SNAT et du SRAT, se place entre l'échelle régionale et l'échelle locale urbaine, en mettant en place un outil d'orientation plutôt stratégique et non réglementaire. Il doit traduire une vision collective, négociée et partagée par tous les acteurs concernés par son développement sur les 15-25 années à venir. C'est un outil d'aide à la décision et un instrument novateur, appartenant à la

⁵⁵⁵Selon les orientations du SNAT, p.26.

nouvelle génération des outils de planification et d'aménagement urbains, en développant la notion du « projet urbain ».

7.2.2 L'examen de la réglementation algérienne relative à l'urbanisme

7.2.2.1 A l'échelle de la commune

L'utilisation et la gestion du sol urbanisable, la formation et la transformation du cadre bâti d'une agglomération sont définies par les instruments d'urbanisme opposables aux tiers. Deux lois influent en matière d'urbanisme : la loi⁵⁵⁶ de 2004 modifiant, et celle de 1990 complétant la loi de 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme, ont fixé des plans et des schémas réglementés. Il s'agit du PDAU comme instrument de planification spatiale et de gestion urbaine (art.16). La loi 06-06 portant loi d'orientation de la ville a défini le PDAU comme un instrument de planification spatiale et urbaine (art.19).

Le PDAU est initié par l'autorité locale, l'Assemblée Populaire Communale (APC), et applicable à différentes échelles du territoire, notamment celui de l'agglomération. Selon l'art.16 de la loi concernée, il fixe les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire, de la ou des communes concernées en tenant compte des schémas d'aménagement et plans développement. Il définit les termes de référence du plan d'occupation du sol (POS).

La révision⁵⁵⁷ du PDAU est possible en fonction des situations particulières (inondation de *Bab El Oued* en 2001 séisme de *Boumerdes* en 2003). La question en matière d'environnement, de risque et de sismicité a été placée au centre des préoccupations, d'où l'approbation de loi⁵⁵⁸ en 2008 fixant les règles de mise en conformité des constructions et leur achèvement.

⁵⁵⁶Loi n° 04-05 du 27 Jomada Ethania 1425 correspondant au 14 Août de 2004 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

⁵⁵⁷ La révision des PDAU de *Blida* et de *Boumerdes* a été établie après les catastrophes naturelles.

⁵⁵⁸ Loi n°08-15 du 17 Rajab 1429 correspondant au 20 Juillet 2008 fixant les règles de mise en conformité des constructions et leur achèvement.

Également, en 2006, deux études (révisions) furent élaborées par la Direction de l'Urbanisme, celle qui concerne le PDAU de la wilaya d'Alger et le Plan d'Aménagement et de Développement de la Baie d'Alger (PADBA). La première porte sur l'ensemble du territoire de la wilaya d'Alger tandis que la seconde ne concerne que les 11 communes littorales allant de *Cap Caxine* à *Cap Matifou*. Une consultation internationale par un « Comité de pilotage » fut installée à la wilaya, sous la direction du Directeur de l'Urbanisme de la wilaya d'Alger (DUW).

Les deux études distinctes concernant l'aménagement urbain de la capitale et la baie d'Alger ont été confiées à deux bureaux d'études internationaux différents, Parque Expo (Portugal) pour le PDAU et Arte Charpentier⁵⁵⁹ (France) pour la baie d'Alger. Ces bureaux d'études ont livré leurs projets en 2010 et 2011 et ont introduit un certain nombre d'éléments nouveaux par rapport aux précédentes conceptions et approches de la planification urbaine algéroise (SafarZitoun et Talamali 2009, p.40).

Ces études ont mené à l'établissement d'un Plan Stratégique (2012-2031) définissant trois échéances à court, moyen et long terme, établi sous la responsabilité de la wilaya et de son consultant en urbanisme *Amine Benaïssa*. L'étude est supervisée par le Comité de pilotage « ad hoc ». Les projets qui en ont émergé ont été marqués par l'intervention des autorités politiques au plus haut niveau.

Néanmoins, les interventions centrales des pouvoirs politiques sont restées importantes et ont été confirmées par la loi de la ville (2006), qui précise que les contraintes dans l'élaboration des PDAU et du POS s'imposaient aux procédures de concertations. Encore plus, la création des villes nouvelles⁵⁶⁰ imposa des décisions et normes au PDAU et PATW concernés.

Un Observatoire National de la Ville⁵⁶¹ (ONV) fut créé (art.26) et rattaché à l'ancien ministère chargé de la ville (MCV). L'agence nationale, l'ANIREF (agence nationale d'intermédiation et de régulation foncière)⁵⁶², placée sous la tutelle du ministre chargé de l'Industrie et des Mines, assure

⁵⁵⁹Les membres du groupement sont Arte Charpentier Architectes ; Phyto restore (écologie urbaine et environnement) ; Catram (organisation portuaire) ; Planeth Consultants (patrimoine et tourisme) et le Laboratoire d'études maritimes (génie maritime et côtier (SafarZitoun et Talamali 2009, p.40).

⁵⁶⁰ Le DE 11-76.art. 3 précise un certain nombre d'orientations liées aux conditions de création des villes nouvelles et leur aménagement.

⁵⁶¹ Décret exécutif n°2007-05 du 19 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 8 Janvier 2007 portant composition, organisation, et fonctionnement de l'observatoire national de la ville.

⁵⁶² Créée par DE07.119.

une mission de gestion, de promotion, d'intermédiation et de régulation foncière. L'ANURB (agence nationale d'urbanisme)⁵⁶³ est placée sous la tutelle du ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme.

La Composition de l'ANIREF⁵⁶⁴ est comme suit :

- Un représentant du ministère de l'Industrie et des Mines : Président.
- Un représentant du ministre chargé de l'Intérieur, des Collectivités locales et de l'Aménagement du Territoire.
- Un représentant du ministre chargé des Finances - DG Trésor.
- Un représentant du ministre chargé des Finances-DG Domaines.
- Un représentant du ministre chargé de l'Habitat et l'Urbanisme.
- Un représentant du ministre chargé du Tourisme et de l'Artisanat.
- Un représentant du ministre chargé des Travaux publics et des Transports.
- Un représentant du ministre chargé de l'Environnement et des Energies Renouvelables.
- Un représentant du ministre chargé de l'Agriculture.
- Un représentant du ministre chargé du Commerce.

Le PDAU peut être accompagné à l'échelle d'un ensemble de terrains (Guerroudj 2017, p.44) par des ZET (zones d'expansion touristiques)⁵⁶⁵ et des PAT (plans d'aménagement touristiques)⁵⁶⁶. L'ANDT (agence nationale de développement du tourisme)⁵⁶⁷ fut créée et placée sous la tutelle du ministre chargé du tourisme. La cohérence des PAT avec les instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme est fixée par la loi liée au ZET et au PAT. Le PDAU se réfère aussi à la stratégie des (ITUE)⁵⁶⁸ pour intervenir en milieux urbains existants. La gestion est sous la responsabilité d'une commission de pilotage de wilaya et une commission technique de commune.

⁵⁶³ Créée par le DE09-344

⁵⁶⁴ Actualisé par l'auteur après les changements des ministères.

⁵⁶⁵ Définie par la loi 03-03 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 17 février 2003 relative aux zones d'expansion et sites touristiques.

⁵⁶⁶ Les ZET et PAT créés par DE07-86.

⁵⁶⁷ Créée par le DE98-70.

⁵⁶⁸ Créée par le DE16-55, art.2 qui fixe des actions et travaux de réhabilitation, de rénovation, et/ou restructuration urbaine et rurale.

En effet, le PDAU se trouve dans une nouvelle phase transitoire, il passe de la procédure du Plan au Projet. La concertation se met en place autour des acteurs professionnels pluridisciplinaires, les décideurs, les investisseurs potentiels, les élus, les gestionnaires et la société civile. C'est démarche compliquée en Algérie car elle est encore au stade d'expérimentation, la question du manque de cadres de concertation, d'absence des procédures de contractualisation et de montage financier participatif, des moyens d'aide à la décision (SIG, SIAD) et de la faiblesse de formation aux méthodes de diagnostic et de la prospective urbaine et territoriale (E Berezowska-Azzag 2007, p.4) imposent une entrée en scène de nouveaux concepts d'aménagement et d'urbanisme. Institutionnellement et structurellement, le PDAU est incapable de maîtriser l'urbanisation sans la mise en place des plans subordonnés, SEPT, PATW et le SDAAM (Sidi Boumedine 2013a, p.105).

7.2.2.2 A l'échelle du secteur urbain

Le plan d'occupation du sol (POS) créé par la loi 90-09 définie dans son art.31, en conformité aux dispositions du PDAU, le POS fixe de façon détaillée les droits d'usage des sols et de constructions.

Le plan de protection, de sauvegarde et de mise en valeur des sites archéologiques et de leurs zones de protection (PPMV SA)⁵⁶⁹ est fixé par la loi de 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé (PPSMV SS)⁵⁷⁰ tient lieu du POS. Une agence nationale des secteurs sauvegardés (ANSS) fut placée en 2011 sous la tutelle du ministère de la culture qui a pour mission d'assurer l'application du plan PPSMV SS. L'application aveugle des règlements du POS depuis 1990 montre l'absence de maîtrise des exigences locales, alors qu'il est possible de procéder aux correctifs au moment de l'élaboration de chaque plan de concertation des actions correspondant à la mise en œuvre des plans (Sidi Boumedine 2013a, p.81 et p.105).

⁵⁶⁹ Fixé par la loi 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 Juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Son Décret exécutif (2003) DE 03-323 portant modalités de ce plan.

⁵⁷⁰ Le Décret exécutif (2003) DE 03-324 portant modalités de ce plan.

Depuis la promulgation de la loi instituant le PDAU et le POS, qui concerne essentiellement le foncier et la régularisation des constructions à risque, aucun changement fondamental dans les modes opératoires d'urbanisme n'a été constaté. La méthodologie dans ces outils d'urbanisme d'aujourd'hui, se réfère à celle de la première institution (CADAT). Le changement s'opère juste dans l'introduction de nouvelles terminologies (centralité, habitat intégré.)

Cette méthodologie de la programmation des équipements publics découle des outils rigides qui n'apportent pas de réponse souple aux conditions locales. A noter que, mise à part le SNAT qui est le seul plan publié dans les deux langues, les autres sont uniquement en français. Ce qui peut poser un problème pour la concertation de la population.

Figure 258 Les instrument d'aménagement et de développement durable d'Alger (PDAU, 2015)

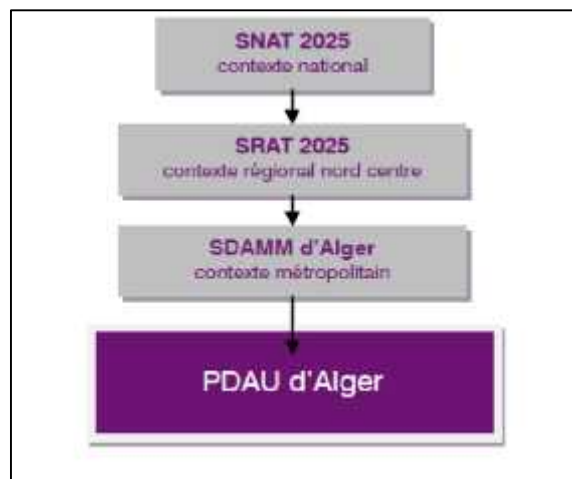


Figure 259 La hiérarchisation des outils de planification et du transport

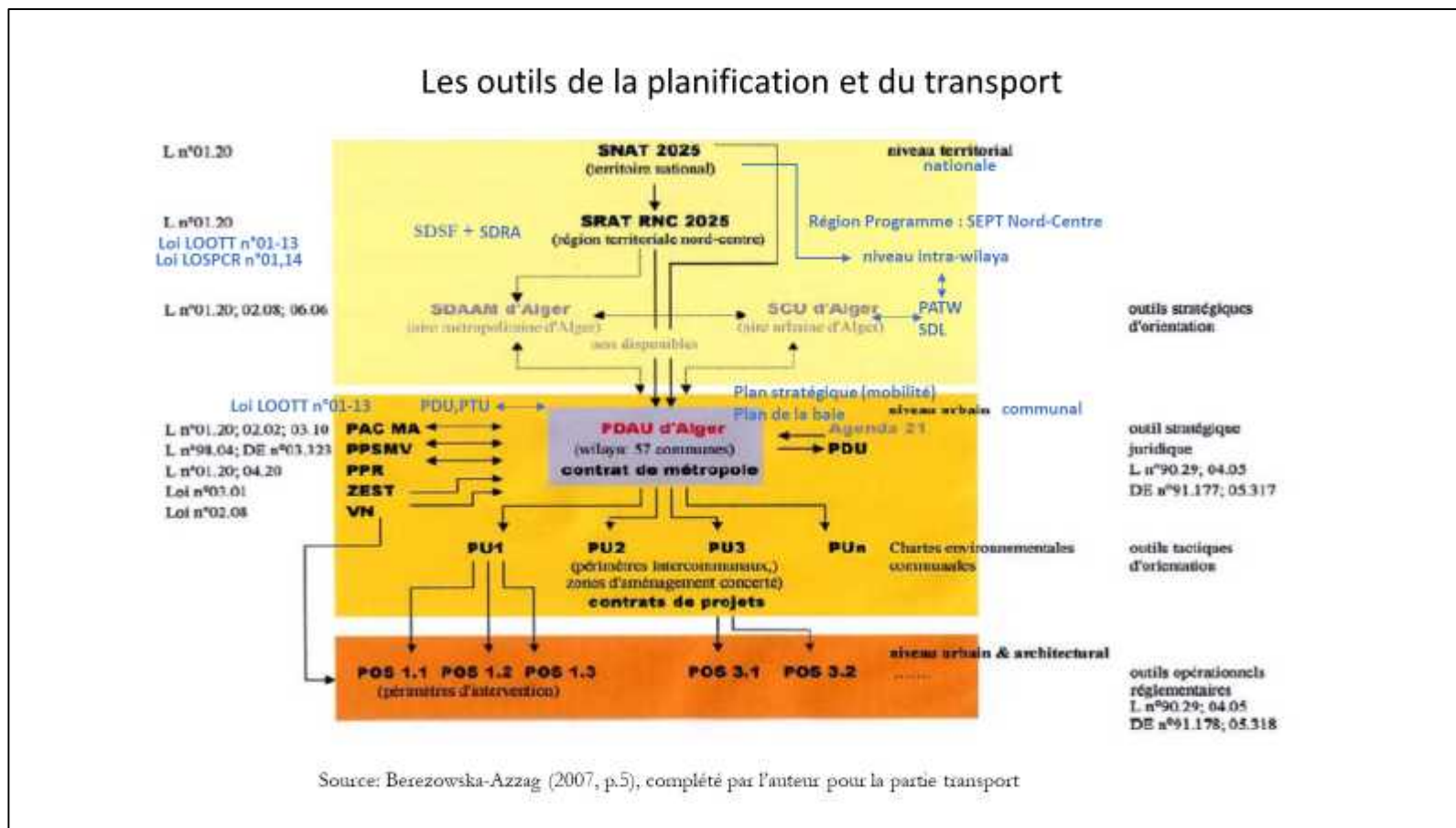
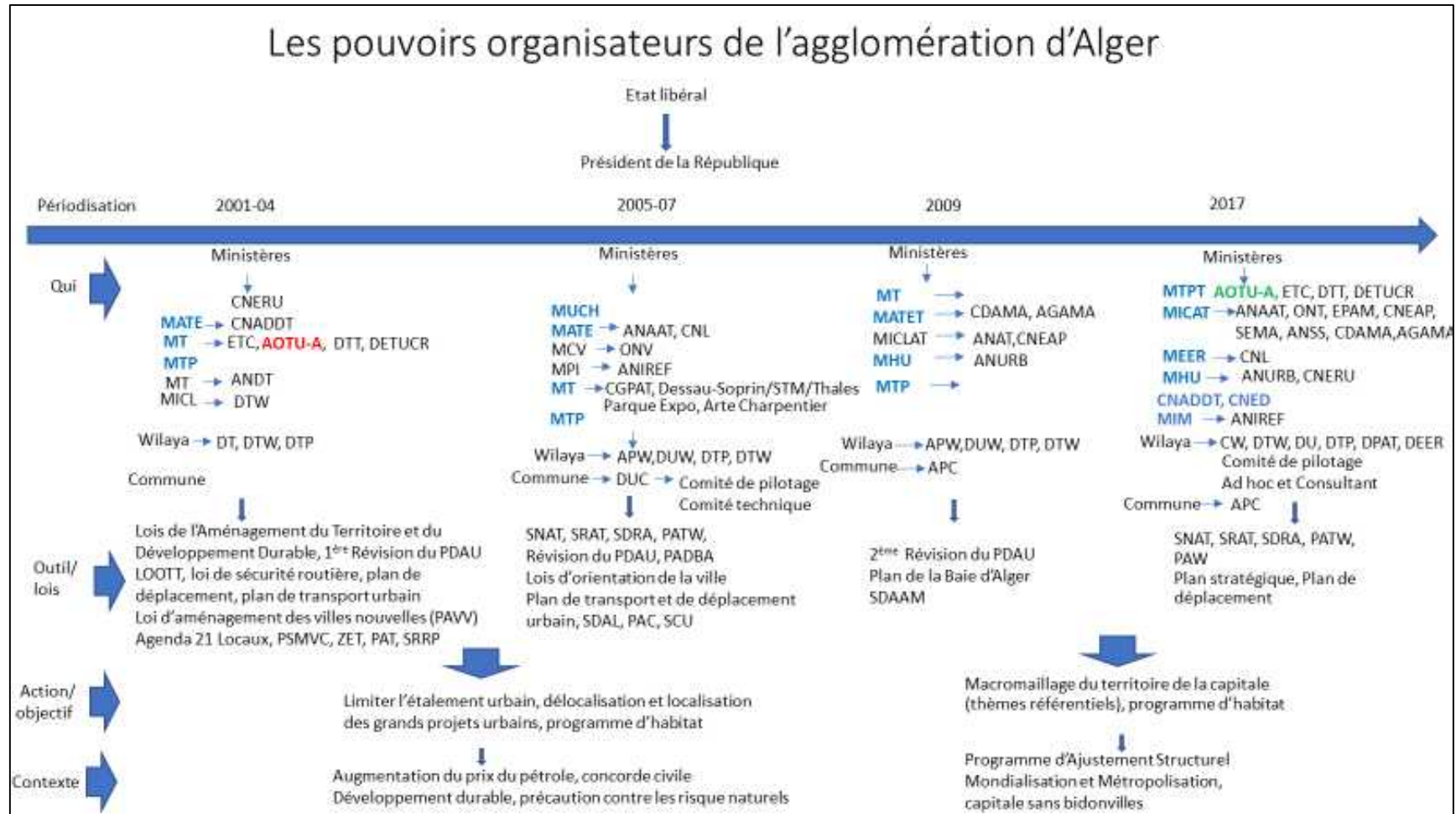


Figure 260 L'organisation institutionnelle des domaines d'urbanisme et du transport



7.2.3 L'examen de la réglementation algérienne relative au transport

Les ministères des transports et des Travaux publics furent jumelés en un ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT) en 2017. Le transport à travers la législation algérienne est déterminé par la loi⁵⁷¹ de 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, dénommée LOOTT et la loi⁵⁷² relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, avec un plan de circulation.

D'autres lois sont relatives à l'organisation du transport :

- Loi⁵⁷³ de 2011 relative à la commune.
- Loi⁵⁷⁴ de 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.
- Loi⁵⁷⁵ de 1988, modifiée et complétée portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques.

La LOOTT a permis la mise en place d'un dispositif législatif et réglementaire à même de créer des conditions appropriées à l'organisation et au développement d'un système de transport répondant aux besoins de la collectivité nationale. Cette loi prévoit un plan de transport avec des dispositions relatives aux modes de transport, à l'organisation des transports, aux infrastructures et équipements, aux infractions et sanctions.

Le cadre général des réformes introduites dès le début des années 2000 s'ouvre à la possibilité de recourir à des acteurs privés pour le transport des personnes et des marchandises.

⁵⁷¹ Loi n°01-13 du 17 Jomada El Oula 1422 correspondant au 7 Août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, modifiant et complétant la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres.

⁵⁷² Loi n°01-14 du 29 Jomada El Oula 1422 correspondant au 19 Août 2001, modifiée et complétée, relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière qui établit un plan de circulation.

⁵⁷³ Loi n° 11-10 du 20 Rajab 1432 correspondant au 22 Juin 2011 relative à la commune.

⁵⁷⁴ Loi n° 90-29 du 7 Dhou El Hidja 1414 correspondant au 1^{er} Décembre 1990 relative à l'aménagement et l'urbanisme.

⁵⁷⁵ Loi n° 88 – 01 du 12 janvier 1988, modifiée et complétée portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques.

La présente loi fixe des objectifs pour les transports publics urbains :

- En donnant la priorité aux transports en commun.
- Les collectivités territoriales et/ou l'Etat organisent des transports publics terrestres de voyageurs.
- Les services du ministre chargé des transports précisent les activités de transport routier.
- Le wali délimite le périmètre de transport urbain, lorsque les services concernent plusieurs communes de la wilaya.
- Une autorité chargée de l'organisation et du développement des transports urbains est mise en place lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes.
- Dans la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire et du développement économique et social, les besoins de transports sont pris en charge en matière de conditions, de sécurité, de disponibilité, de coût, de prix et de qualité des services.

7.2.3.1 Pour les infrastructures de transport :

La décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs est à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales. Ainsi des personnes physiques ou morales, de droit Algérien, peuvent les réaliser et les gérer (art. 51). Selon SafarZitoun et Talamali 2(009, p.51) il a été fixé : .

- La loi a *démonopolisé* le transport ferroviaire en permettant à des opérateurs de statut privé d'intervenir sous le régime de la concession, dans la gestion et/ou l'exploitation du réseau ferré national
- L'absence de disposition particulière concernant la réalisation et l'exploitation des TCSP (transport collectif en site propre) autres que les chemins de fer, est constatée.
- Les pouvoirs publics prévoient de céder au secteur privé la réalisation et l'exploitation des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs, concernant les projets

d'infrastructures (tramways, parkings, pôles d'échanges, etc.) arrêtés dans le cadre du Schéma directeur des transports urbains (SDTU)⁵⁷⁶.

- La loi de l'aménagement et du développement durable du territoire, la LOOT et la loi du SNAT fixent le cadre institutionnel des projets, à savoir le Schéma Directeur Routier et Autoroutier (SDRA) et le Schéma Directeur Sectoriel Ferroviaire (SDSF).

7.2.3.2 Pour les services publics de transport

La loi définit :

- Le rôle du service public des transports publics terrestres des voyageurs.
- Le rôle de l'État et/ou les collectivités territoriales lorsqu'il s'agit des compensations des opérateurs et leurs services publics, en cas de manque ou déficit.
- L'exploitation des réseaux de transport urbain sera assurée sous le régime de la concession.
- Le rôle de l'État quand il fixe les tarifs de transport pour les services jugés stratégiques ou spécifiques.

Les dispositions de la LOOTT sont cohérentes avec la politique générale mais certaines semblent contraignantes comme :

- La définition des modalités de gestion et d'exploitation des infrastructures publiques de transport et des services des transports publics (licence de transport, concession, etc.).
- Le champ d'application des dispositions relatives aux transports ferroviaires, aux seuls transports d'intérêt national. Les transports ferroviaires urbains (métro, tramway, téléphérique, télécabine), sont appelés à jouer un rôle important dans le système urbain des transports.
- La précision de l'autorité chargée d'organiser les transports collectifs urbains, mentionnée dans son article 30.

⁵⁷⁶ De plus, le décret exécutif n°04-417 du 20 décembre 2004 a traité la concession du système de transport urbain.

7.2.3.3 Les outils de transport et de déplacement

Sur le plan national, ce sont la loi de 2001 relative à l'aménagement du territoire et au développement durable ainsi que la loi du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) qui ont défini les lignes directrices liées au domaine du transport. La mise en œuvre des 20 Programmes d'Action Territoriale (PAT) constitue un programme opérationnel par la ligne directrice de l'attractivité et la compétitivité du territoire. Le PAT n°12 est consacré au développement métropolitain des quatre grandes villes algériennes à travers le volet de l'accessibilité et des dessertes performantes, la modernisation et le maillage du transport par route.

La première phase (2007-2015) du SNAT⁵⁷⁷ a défini des Schémas Directeurs des Grandes Infrastructures et Services Collectifs d'Intérêt National. Il s'agit des Schémas Directeurs sectoriels, le Schéma Directeur Sectoriel Ferroviaire (SDSF) finalisé et examiné en Conseil du Gouvernement, et le schéma directeur routier et autoroutier (SDRA) qui relève des prérogatives du Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTP) finalisé et examiné en Conseil du Gouvernement. Le SDRA tient compte des orientations dans un contexte de plan international, plan Euro-Méditerranéen, Plan Maghrébin. Le SDSF et le SDRA sont définis par la loi n° 01-20 du 11 décembre 2001, relative à l'aménagement et au développement durable du territoire et par la Loi n°01-13 du 07 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres.

Ces deux schémas se placent dans un vaste et ambitieux programme d'investissements de modernisation économique et infrastructurelle, dont la réalisation est avancée. Ces schémas sont traduits dans les dix-neuf (19) Schémas Directeurs qui contribuent ensemble à intégrer l'économie nationale dans les espaces de libre-échange, générer des richesses nouvelles, créer des opportunités d'emplois, et accroître les moyens financiers affectés aux programmes de rattrapage des déficits sociaux et territoriaux, mis en relief par le SNAT.

⁵⁷⁷ Selon le document de synthèse du SNAT, p.14.

Le Schéma directeur routier et autoroutier (SDRA) :

Il a pour objectif :

L'élaboration de ce schéma 2005/2025 constitue l'un des « grands dossiers de la Direction des Routes ». Ce schéma est le cadre ayant déterminé la configuration optimale du réseau routier existant, susceptible de satisfaire convenablement les futures demandes de transports routiers et autoroutiers, en vue d'accompagner le développement socioéconomique de l'Algérie à l'horizon 2025.

Il s'articule selon quelques axes principaux, dépendant de l'horizon considéré, à court terme (2010) :

- La sauvegarde des infrastructures routières existantes (renforcement, réhabilitation des routes et confortement des ouvrages d'art).
- Le développement et l'extension du réseau (autoroute est/ouest, rocares, pénétrantes nord/sud, route transsaharienne, désenclavement, routes côtières).
- L'aménagement dans les grands centres urbains par la réalisation d'évitements de grands ouvrages d'arts et de trémies, la modernisation et l'adaptation du réseau existant (en 2x2 voies, 2x3 voies ou 2x4 voies). »

A long terme (2025), la période entre 2010 et 2025 correspond à « la phase de rentabilité économique et de la gestion intelligente des infrastructures routières, marquée par :

- La continuité de l'extension de capacité du réseau routier.
- Le renforcement de l'intermodalité.
- La préservation du patrimoine et de l'environnement.
- Le renforcement du maillage du réseau routier dès les hauts plateaux et le développement du maillage du réseau routier dans le grand Sud, le développement des liaisons principales et des routes frontalières pour le désenclavement et avec plus d'ouverture vers l'Afrique.

L'objectif stratégique d'aménagement est celui d'une desserte intégrale et hiérarchisée du territoire que le grand chantier a mis en œuvre depuis 2000 sur tout le territoire, à travers l'autoroute Est-Ouest.

Le réseau routier prend en charge près de 90% du trafic intérieur de passagers et de marchandises⁵⁷⁸. Le réseau de transport connaît une profonde mutation (décuplement du parc de véhicules et développement de la charge utile), face à laquelle la désorganisation des opérateurs de transport et le déficit de planification posent un problème.

En ce que concerne la Wilaya d'Alger, la plupart des ouvrages récents, en cours ou prévus, s'inscrivent dans l'axe à court terme (2010). Parmi ces ouvrages, on signale à titre d'exemple :

- La réalisation de la 2ème Rocade Sud d'Alger, incluant les bretelles de *Sidi Abdellab* et de la zone industrielle de Rouiba.
- Une autre bretelle pour relier l'aéroport.
- Le dédoublement de la RN 24 et de la RN 36 en 2x2 voies en deux tranches.

Le Schéma directeur ferroviaire (SDSF) :

Il a pour objectif de :

- Répondre aux besoins de transports et de déplacements à l'horizon 2025 afin de concrétiser la politique d'aménagement et de développement durable du territoire.
- Assurer le maillage infrastructurel.
- Réduire les inégalités territoriales.
- Améliorer l'attractivité et la compétitivité des territoires.
- Favoriser les actions de désenclavement.
- Prévoir des modes de transports adaptés aux besoins spécifiques.
- Développer les dessertes des zones métropolitaines, des plateformes logistiques, des zones industrielles et des zones d'activité.
- Répondre aux attentes de mobilité des citoyens.
- S'inscrire dans une démarche qui se trouve être au carrefour des échanges euro-méditerranéens, arabes et africains (UMA, NEPAD, EUROMED) et se préparer à l'accession à l'OMC⁵⁷⁹.

Le schéma inclut trois étapes :

⁵⁷⁸ Selon le document du SNAT.

⁵⁷⁹ Organisation mondiale du commerce.

1. Étape de rattrapage 2005-2010.
2. Étape de consolidation 2010-2015.
3. Étape d'extension du réseau 2015-2025.

« *L'accomplissement de toutes les actions intégrées dans ce schéma directeur « permettra à l'Algérie de disposer d'un réseau ferroviaire dense, maillé, performant, assurant un mode de transport moderne et sécurisé, permettant une meilleure équité dans le développement durable des territoires, tout en contribuant à asseoir une plus grande cohésion sociale. »*⁵⁸⁰.

Les schémas SDRA et SDSF prévoient faire face à la difficulté d'adéquation entre une population en croissance rapide, sa répartition spatiale et la cohérence dans l'urbanisation. La recherche d'une solution capable d'équilibrer l'armature urbaine et de désengorger démographiquement et fonctionnellement la ville d'Alger, a été d'une importance capitale pour les autorités publiques. C'est dans cette optique qu'a été reprise l'idée déjà avancée par les plans précédents, de construire une série de villes nouvelles sur un rayon de 50 km à partir d'Alger, définies par le SDAAM. Une série de villes dites de première génération a été retenue et qui visait de façon prioritaire celles situées autour de la métropole algéroise : *Sidi Abdellab (Mabelma), Bouinan, Naceria, El Affroun*, capables de participer au fonctionnement économique du potentiel métropolitain et de prendre en charge toutes les dimensions (économique, sociale et résidentielle) complémentaires à celles d'Alger.

7.2.3.4 A l'échelle de la wilaya

Le Plan de Transport Urbain et le Plan de Circulation de la Wilaya d'Alger, élaborés par le groupement Dessau-Soprin/STM/Thales E&C en 2004, ont préconisé de mettre en place un système de transport urbain multimodal, fonctionnel, intégré et performant, en vue de répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité de tous les algérois, tout en assurant un développement durable de l'agglomération algéroise, en contribuant à l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants de manière respectueuse et de son environnement.

⁵⁸⁰ Master Plan, Stratégie et schéma des déplacements urbains d'Alger, p.11.

La nouvelle stratégie et le schéma de mobilité proposés pour Alger, se sont développés à partir de cette étude en introduisant le concept du macro-maillage. La vision pour le secteur des transports et de la mobilité, synthétisée dans l'ambition « Alger, ville des mobilités et des proximités » est fondée sur trois lignes stratégiques :

- Développer le système de transport en commun de la Wilaya d'Alger pour résoudre les problèmes de mobilité urbaine, par le développement du transport collectif en site propre (TCSP).
- Répondre aux nécessités d'accessibilité et de mobilité des habitants d'Alger
- Contribuer au développement économique et social d'Alger.

Pour répondre à ces objectifs, un Plan de Transport Urbain et un Plan de Circulation de l'Agglomération d'Alger sont à l'étude. Le projet devrait être finalisé en Octobre 2018. Des experts de l'ONU contribuent à l'élaboration de ce plan.

7.3 L'architecture institutionnelle, réglementaire et organisationnelle des transports

Dans l'agglomération d'Alger de multiples acteurs interviennent dans l'organisation des transports urbains, ministères, wilaya, divers organismes officiels et établissements publics à vocation industrielle et commerciale (EPIC) ou à vocation économique (EPE).

Cette multiplicité des intervenants apparaît nécessaire pour répondre au problème des mobilités urbaines, problème rendu d'autant plus complexe en raison d'une part, de l'extension rapide et encore non maîtrisée de l'agglomération, et d'autre part, de la topographie contraignante du site d'Alger (SafarZitoun et Talamali 2009, p.46).

Toutefois, la présence d'institutions et d'opérateurs aux statuts et compétences si variés, nécessite la création d'un organisme l'AOTU.A pour coordonner leurs actions, veillant à la cohérence des rôles joués et des décisions prises par chacun d'entre eux.

Actuellement, il semble que cohérence et coordination restent du domaine d'un vœu pieux, ce qui se traduit sur le terrain par de multiples chevauchements de compétences ne manquant pas de susciter des incompréhensions, des hésitations et des pertes de temps.

7.3.1 L'organisation institutionnelle des transports urbains

Au niveau central le Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT) est une nouvelle institution directe chargée des transports. La politique nationale des transports collectifs, sa mise en œuvre et la réglementation afférente sont arrêtées par ce ministère. La responsabilité de missions relatives aux transports terrestres et urbains se résume par :

- Elaborer et contrôler la réglementation générale du transport routier des voyageurs, de la circulation et de la prévention et la sécurité routière.
- Intervenir dans l'organisation de la formation et du perfectionnement du personnel du secteur des transports.
- Orienter, contrôler et attribuer les autorisations d'exploitation de l'activité des opérateurs publics et privés en matière de transport.
- Participer à l'élaboration des schémas directeurs des infrastructures routières, ferroviaires et de transports urbains, des plans de transports, à la conception des plans directeurs d'urbanisme et à l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire.

Il participe également à la réalisation des plans directeurs routiers en collaboration avec les ministères chargés de l'urbanisme. Il concourt entre autres, à l'élaboration des plans de transport, des plans de développement des infrastructures ferroviaires et des plans directeurs des grandes infrastructures urbaines et suburbaines de transport. Il participe également à la définition des règles de signalisations routières et à la promotion de la prévention et de la sécurité routière.

Ainsi, les prérogatives du MTPT sont très vastes, les ressources humaines et matérielles nécessaires à l'exercice de ses responsabilités posent la difficulté des chevauchements des compétences (SafarZitoun et Talamali 2009, p.46).

- **Au niveau central** on trouve aussi la Direction des Routes⁵⁸¹, la Direction de l'Entretien et de l'Exploitation Routiers⁵⁸².
- **Au niveau de l'espace intermédiaire**, trois établissements sont placés sous la tutelle du MTPT :

L'Agence Nationale des Autoroutes (ANA), EPIC, chargée de la maîtrise d'ouvrages, déléguée dans le cadre de la réalisation des programmes autoroutiers de l'Etat. L'Algérienne de Gestion des Autoroutes (AGA), EPIC, chargée de la mise en œuvre des plans et programmes arrêtés en matière de gestion, de surveillance et de maintenance de la totalité des tronçons d'autoroutes, de voies express et de leurs dépendances. A ce titre, elle doit offrir sur les autoroutes, un niveau de service de standard international, en contrepartie d'un péage lié à l'usage. Et enfin, l'Organisme National de Contrôle Technique des Travaux Publics (CTTP), EPIC chargé de la mission de contrôle technique des Travaux liés au secteur.

- **Au niveau local de la wilaya**, les infrastructures routières, l'entretien et le développement des routes nationales relèvent de la responsabilité d'une administration centrale déconcentrée en direction de travaux publics (DTP) et direction des Transports (DTW).
- **Au niveau des Daïras ou groupe de Daïras**, des Subdivisions Territoriales des Travaux Publics⁵⁸³ (STTP) sont placées sous l'autorité du DTP.

7.3.1.1 Les attributions du ministère des Travaux Publics et des Transports

L'organisation centrale⁵⁸⁴ MTPT comporte plusieurs directions, deux spécifiquement en charge des transports terrestres, la Direction des Transports Urbains et de la Circulation Routière (DTUCR)⁵⁸⁵, et la Direction des Transports Terrestres (DTT)⁵⁸⁶.

⁵⁸¹ Chargée d'élaborer, d'évaluer, de mettre en œuvre la politique en matière de conception et de la réalisation des infrastructures routières et autoroutières, d'élaborer les schémas directeurs de développement et d'aménagement des Routes Nationales et des Autoroutes et coordonner les plans directeurs des wilayas.

⁵⁸² Chargée d'élaborer, d'évaluer et de mettre en œuvre la politique d'entretien des infrastructures routières, préparer les schémas directeurs d'entretien des routes, définir les règles d'exploitation et de maintenance des routes, des autoroutes et des ouvrages d'art.

⁵⁸³ Elles sont chargées de l'assistance technique aux communes.

⁵⁸⁴ Trois décrets exécutifs précisaient le rôle et les attributions de l'ancien ministre des Transports (décret exécutif n° 89-165 du 29 août 1989), l'organisation de l'administration centrale de l'ancien ministre des Transports (décret

7.3.1.2 Les organismes sous tutelle du Ministère des Travaux publics et des Transports

Le MTPT exerce une tutelle directe sur plusieurs entreprises de transports collectifs urbains :

- L'Entreprise de réalisation et d'exploitation du chemin de fer urbain pour l'agglomération d'Alger, dite « Entreprise Métro d'Alger » (EMA) et sa filiale, le Bureau d'Etudes des Transports Urbains (BETUR).
- La Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF).
- L'Entreprise Publique de Transport Urbain et Suburbain d'Alger (ETUSA).
- L'Entreprise Publique de Transport Suburbain des Personnes (TRANSUB).
- L'Entreprise de Transport Algérien par Câbles (ETAC) créée en 2015.
- L'Entreprise Nationale du Transport Maritime des Voyageurs (ENTMV)⁵⁸⁷.
- Le Centre national de la Prévention et de la Sécurité Routière (CNPSR).
- L'Etablissement National de Contrôle Technique Automobile (ENACTA).

7.3.1.3 L'Autorité Organisatrice des Transports Urbains d'Alger (AOTU-A)

Elle est prévue par la LOOT (2001) pour l'organisation et de développement des transports urbains, lorsque le périmètre du transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes. Elle fut créée seulement en 2015 et le projet pilote lancé en 2012⁵⁸⁸.

L'AOTU-A a reçu la mission d'organiser en les fédérant, tous les moyens de transports urbains desservant la capitale et ses proches et lointaines banlieues. L'ensemble des moyens de déplacement que sont les bus, les tramways, le métro, les trains de banlieues et les téléphériques sont sous sa responsabilité.

exécutif n° 89-166 du 29 août 1989) et l'organisation et le fonctionnement des Directions des Transports des Wilayas (décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990).

⁵⁸⁵ DTUCR : comprend 2 directions qui se chargent des transports urbains et de la circulation routière.

⁵⁸⁶ DTT : comprend 3 directions qui se chargent du chemin de fer, transport terrestre de marchandises, et coordination des transports terrestres des voyageurs.

⁵⁸⁷ Connue sous le nom de « Algérie Ferries ».

⁵⁸⁸ Selon le décret exécutif n°12-109 du 13 Rabie Ethani 1433 correspondant au 6 Mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'AOTU-A.

L'AOTU-A doit se charger de la réalisation et de la gestion des infrastructures du secteur ainsi que de l'élaboration d'une politique tarifaire unique. Elle a pour mission de définir les modalités d'intégration des transports urbains dans le schéma d'aménagement du territoire, de réaliser et gérer les infrastructures et les équipements affectés aux transports ainsi que de suivre l'évolution de l'offre et la demande, et d'élaborer une politique tarifaire unique. Son slogan « *ensemble pour une mobilité durable* ».

Cet organe est destiné aussi à :

- Offrir aux différentes autorités concernées par l'organisation et le développement des transports urbains, un espace de concentration et de coordination.
- Être également un instrument d'exécution du SDTU (Schéma de déplacement et de transport urbain).

Ce schéma de déplacement à l'horizon de 2029 est encore en cours d'étude pour l'élaboration des enquêtes sur terrain avec la collaboration des experts de l'Union européenne⁵⁸⁹. Il rencontre des difficultés de mise en œuvre en raison des résistances des opérateurs privés de bus⁵⁹⁰. Le cadre de ce projet est de renforcer des capacités dans le domaine de l'environnement (PRCDE) avec la coopération technique belge (CTB).

L'AOTU-A a envisagé le lancement d'une carte multimodale dans le cadre d'un nouveau plan mis en place pour faciliter les déplacements des citoyens : « *Une carte de transport multimodale sera prochainement diffusée à grande échelle et sera disponible au niveau des plus importantes stations de transport tous modes confondus ainsi qu'au niveau d'autres infrastructures de transport et d'hôtellerie* »⁵⁹¹. Aussi la carte de transport : « *se veut aussi un système d'information multimodal devant permettre de fournir des données, notamment sur le tracé de tous les moyens de transport disponibles (transport public, métro et tramway d'Alger, téléphérique et train) ainsi que la continuité entre ces moyens de transport* ».

⁵⁸⁹ Une enquête origine- destination qui a débuté en 2015 et qui doit être finalisée en Octobre 2018.

⁵⁹⁰ Déclaration du président de l'AOTU-A en Juin 2018.

⁵⁹¹ Déclaration de M. Khoukhi, directeur général des transports au ministère des Travaux publics et des Transports en Juin 2018.

L'autorité travaille également sur un système de développement d'une application mobile pour rendre disponible le transport multimodal sur androïde. Il s'agit d'améliorer les informations, au profit du voyageur dans la capitale, s'appuyant sur les systèmes d'informations géographiques.

Les principales actions réalisées de l'AOTU-A :

- En 2016, elle a commercialisé un abonnement mensuel unique par un ticket unique sur les quatre modes de transport (métro, tramway, téléphérique, autobus ETUSA).
- Elle a restructuré le réseau de transport urbain d'Alger en effectuant une enquête (Origine-Destination- Montées- Descentes)⁵⁹².
- La rédaction REFOCO de la charte d'interopérabilité (concernant les systèmes billettiques) a été finalisée et soumise à la validation.

L'AOTU-A est gérée par un conseil d'administration désigné « le conseil » et dirigée par un directeur général. Elle est dotée d'un comité technique des entreprises et des usagers des transports publics urbains de personnes.

Le conseil se compose :

- Du ministre des travaux publics et des transports ou son représentant, président.
- Du représentant du ministre de l'intérieur et des collectivités locales et de l'aménagement du territoire.
- Du représentant du ministre de l'agriculture et du développement rural.
- Du représentant du ministre de l'environnement et des énergies renouvelables.
- Du représentant du ministre chargé des télécommunications.
- Du représentant du ministre chargé de l'industrie et des mines.
- Du représentant du ministre de la solidarité nationale.
- Du représentant du ministre de la culture.
- Du directeur chargé des transports urbains au ministère des MTPT.
- Du directeur de la planification et du développement au MTPT.
- Du représentant du président de l'APW territorialement concerné.
- Du représentant du wali territorialement concerné.
- Du directeur des transports de la wilaya territorialement concernée.

⁵⁹² L'équipe faisait partie de l'AOTU-A et l'ETUSA.

Pour l'instant, ces fonctions sont prises en charge en réalité par l'ETUSA, ce qui peut conduire à des dysfonctionnements et à des confusions de compétence.

7.3.1.4 La Direction des Transports de la Wilaya (DTW)

Parallèlement, un autre organisme joue le rôle d'autorité organisatrice des transports, la Direction des Transports de la Wilaya (DTW), organe déconcentré du MTPT et placé sous l'autorité du Wali. Les DTW relèvent du ministère MTPT concernant les aspects techniques et contrôle de la réglementation, et du MICLAT (Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire) pour les aspects administratifs.

La DTW joue le rôle actuellement d'autorité organisatrice des transports urbains puisqu'elle détermine le niveau de l'offre à mettre en œuvre, accorde les autorisations d'exploitation des services des transports en commun et des transports par taxi de même qu'elle assure l'encadrement et le contrôle des opérateurs de transport, met en œuvre le plan de transport urbain ainsi que tout schéma de son développement d'infrastructures : tramway, téléphérique, métro, bus, etc.

7.3.1.5 Les autres intervenants dans le secteur des transports urbains

- Les intervenants au niveau national

A côté du ministère des Travaux Publics et des Transports, certains ministères peuvent être amenés, conformément aux textes réglementaires fixant leurs attributions, à intervenir dans le domaine des transports urbains, du moins lorsqu'il y a interférence avec les secteurs dont ils ont la responsabilité.

- Le ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme (MHU) a compétence dans l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain. A ce titre, il encadre l'élaboration et la mise en œuvre des instruments d'urbanisme, plan d'occupation des sols (POS) et plan directeur d'aménagement

urbain (PDAU), à travers lesquels sont définies les emprises nécessaires au développement des infrastructures de transport : chemin de fer, tramway, etc.

- Le ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales et de l'Aménagement du Territoire (MICLAT) intervient par le biais de la tutelle qu'exercent les wilayas sur les collectivités locales. Les Wilayas sont fortement impliquées en matière d'organisation générale, de développement et de gestion des transports et des infrastructures routières à caractère local, d'infrastructures d'accueil des voyageurs et de stationnement.

- Le Ministère du Commerce (MC) a la charge de délivrer aux opérateurs de transport le registre de commerce, de vérifier la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et d'arrêter les tarifs des services urbains et interurbains des transports des voyageurs routiers et ferroviaires, taxis individuels et taxis collectifs. Il donne son avis pour toute fixation du tarif en milieu urbain proposé par le MTPT, lorsque, après avis du Conseil de la Concurrence, le projet est soumis au Secrétariat Général du Gouvernement.

- Le Ministère des Finances (MF) dispose de larges prérogatives ayant une incidence sur tous les secteurs, les transports urbains compris : par exemple, la dotation budgétaire dédiée aux projets d'infrastructures de transport. Il est chargé, en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics et des Transports et/ou les Collectivités Territoriales et l'Aménagement du Territoire, de mettre en place les mécanismes de subordination des services publics pour les transports collectifs.

- Les autorités locales et les collectivités territoriales

La Wilaya et la Commune ont des prérogatives en matière de transports urbains, qu'elles ont pleinement exercés avant l'ouverture du marché des transports au secteur privé et la dissolution des entreprises publiques locales de transport.

La wilaya, circonscription administrative de l'Etat, a à sa tête un wali nommé par l'État. Rappelons que la wilaya d'Alger couvre 13 circonscriptions administratives subdivisées en 57 communes. Chaque ministère est représenté au niveau de la wilaya par une direction sectorielle sous l'autorité du wali.

Ses missions spécifiques liées au secteur des transports sont d'initier des actions liées aux travaux d'aménagement, de maintenance et d'entretien des chemins de wilaya (CW). La wilaya peut, selon les dispositions de la Loi 90-09 du 7 avril 1990, créer des services publics de transport, en vue de satisfaire les besoins de déplacements sur les liaisons situées à l'intérieur de son territoire. Elle peut également réaliser des études des plans de transport et de circulation routière, ainsi que leur mise en œuvre.

Afin de moderniser ses structures et d'améliorer la qualité des services, la wilaya d'Alger a créé 22 établissements à caractère industriel et commercial (EPIC). Trois de ces EPIC participent à l'amélioration des transports et de la circulation à Alger :

- Établissement de gestion de la circulation et des transports urbains (EGCTU).
- Agence d'urbanisme et d'aménagement du Grand Alger (URBANIS).
- Établissement public d'assainissement et des routes (ASROUT).

Ces établissements publics empiètent souvent sur les compétences des communes et sur celles des services extérieurs des ministères (directions territoriales), sans parler des chevauchements de compétences entre ces établissements eux-mêmes.

De plus, la wilaya d'Alger a créé une *Commission de la circulation et de la sécurité routière*, comme cadre de concertation et d'action, en vue de régler les dysfonctionnements de la circulation et de la sécurité routière, notamment dans le noyau central de la capitale (zone Hyper centre). Enfin, pour contraindre les opérateurs des transports collectifs à respecter leurs obligations en matière d'exploitation et ainsi améliorer la qualité des services offerts aux usagers, la wilaya a mis en place une *Commission de Sanctions Administratives*.

La commune constitue le cadre institutionnel de prise en charge de la plus grande partie des services touchant à la vie quotidienne des habitants, et est par ailleurs chargée de l'organisation des transports urbains sur son territoire.

Théoriquement, la commune est chargée, entre autres, de réaliser et de mettre en œuvre les études de plans du transport et de circulation routière, d'initier des actions liées à la construction, gestion et l'entretien de la voirie communale, de créer des services publics de transport sous forme de régie, EPIC ou concession en vue de satisfaire les besoins de ses administrés en matière de déplacements, de réglementer la circulation urbaine, de réaliser des aires de stationnement et des gares routières, de définir son périmètre de transport urbain etc..

Sur le terrain, les communes interviennent d'une manière restreinte sur les transports urbains, mais ne disposent pas de ressources humaines et financières requises à l'accomplissement de ces missions.

En matière de circulation et de transport urbain, les responsabilités des communes font souvent double emploi avec celles du Conseil exécutif de la Wilaya, placé sous l'autorité du Wali qui exerce la tutelle et le contrôle des Communes relevant de sa compétence.

7.3.1.6 L'organisation opérationnelle des transports urbains

A la suite de l'ouverture du marché des transports routiers au secteur privé et à la promulgation de la LOOTT portant orientation et organisation des transports terrestres, des exploitants de statut public et des exploitants de statut privé coexistent en tant que prestataires des services du transport collectif.

Dans l'agglomération algéroise, trois entreprises publiques de transport sont des entreprises nationales : ETUSA et TRANSUB qui offrent des services de transport par autobus urbains et suburbains, ainsi que la SNTF pour le transport ferroviaire (trains de banlieue). Les projets de métro et de tramway seront exploités par l'Entreprise Métro d'Alger (EMA). La SETRAM⁵⁹³ est la société chargée de l'exploitation et de la maintenance des Tramways Algériens. Elle exploite actuellement les Tramways d'Alger, Oran, Constantine et de Sidi Bel Abbes pour une période de 10 ans. La SETRAM est née d'un accord entre l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) et le groupe RATPA côté des opérateurs publics, il existe des exploitants privés qui ont mis un grand nombre de bus au service du transport collectif et dont l'émergence fut possible grâce aux dispositions de la loi 88-17 du 10 mai 1988.

Le transport par câbles (téléphérique) était assuré par l'ETUSA et depuis 2014 c'est l'ETAC qui a pris en charge le transport sur les sites accidentés d'Alger. L'ETAC est une société mixte créée

⁵⁹³ SETRAM est née d'un accord entre l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) et le groupe RATP.

entre l'ETUSA, l'EMA, et la société française POMAGALSKI. L'ETUSA gère l'escalier mécanique au centre-ville⁵⁹⁴ et les ascenseurs⁵⁹⁵ de la gare d'Alger et de la rue *Larbi Ben M'Hidi*.

Ensuite, la LOOTT ouvre l'accès à des personnes privées à la profession de transporteurs du public. La création de l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes (ANSEJ) a permis à de jeunes chômeurs d'acquérir des véhicules hors taxes avec des prêts bancaires bonifiés, en plus d'une exonération fiscale pendant cinq ans. L'Etat a mis en place ces dispositions pour lutter contre le chômage des jeunes.

La multiplication des opérateurs privés a certes permis d'augmenter de manière très significative l'offre quantitative des transports collectifs dans la Wilaya d'Alger. Toutefois une partie importante du développement du transport privé de personnes et de marchandises s'effectue d'une manière informelle hors de tout cadre réglementaire.

Ce développement du transport privé contribue largement aux dysfonctionnements (encombrements, accidents...) de la circulation algéroise.

D'autres organismes publics et entreprises privées offrent des services de transport spécialisés : le transport employeur/personnel, entreprises, transport aux personnes aux besoins spécifiques (PBS), le transport des étudiants (COUS et Talaba). Quant au transport urbain par taxi, il a pratiquement remplacé le transport collectif dans la zone Hyper centre où l'ETUSA n'arrive plus à satisfaire la demande sur les lignes dont elle a l'exclusivité.

7.3.2 L'architecture institutionnelle et les pouvoirs organisateurs de l'urbanisme et du transport

« Un projet de ville est un projet de société, il révèle du politique »(Sidi Boumedine 2013a, p.100).

La planification des transports urbains est assurée par trois autorités : le Ministère des Transports, la Wilaya et la Commune. La loi de 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres stipule que « *la mise en œuvre de tout le système de transport urbain est subordonnée à l'élaboration d'un plan de transport urbain* ». Celui-ci constitue un outil de planification appelé à déterminer

⁵⁹⁴ Un escalier mécanique reliant Boulevard *Mohamed 5* au club *Debussy* côté *Didouche Mourad*.

⁵⁹⁵ Un ascenseur de la gare d'Alger vers Boulevard *Che Guevara* (square *Port Saïd*) et celui de la rue *Larbi Ben M'Hidi* vers la rue Docteur *Saâdane* (palais du Gouvernement).

« l'organisation générale des transports, la circulation et le stationnement ». De plus, il est précisé que *« le plan de transport urbain constitue un élément essentiel du plan d'urbanisme directeur et des plans de développement ou d'aménagement urbains »*.

Actuellement, ce domaine est régi par l'article 44 de la LOOTT ainsi que par le décret exécutif 04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans du transport terrestre de personnes.

Conformément à ces textes, l'ensemble des liaisons urbaines est organisé dans le cadre d'un plan de transport urbain élaboré et approuvé par l'Assemblée Populaire Communale (APC) lorsqu'il est circonscrit dans les limites territoriales de la commune, ou l'Assemblée populaire de Wilaya (APW) lorsqu'il couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ou par les walis concernés et approuvés conjointement par le ministre des transports lorsqu'il excède les limites du territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de 200 000 habitants.

La loi du 7 août 2001 introduit certaines nouveautés concernant l'organisation « en réseaux intégrés » des services de transports collectifs urbains : l'intégration doit se faire tant sur le plan physique que tarifaire, ainsi que sur le plan territorial à travers l'élaboration de plans de transports à trois échelons (national, de wilaya et urbain). Ainsi, les plans de transports constituent des instruments d'orientation et de développement du transport terrestre à moyen et long terme. Selon l'article 9, l'élaboration de ces plans de transports doit permettre de favoriser une approche intermodale et d'affirmer le caractère « prioritaire » des investissements d'infrastructures et d'équipements qui visent *« la promotion du transport combiné intermodal »*.

L'examen du cadre institutionnel et réglementaire des transports urbains à Alger se caractérise actuellement par de nombreux dysfonctionnements :

- Retard de la mise en place de l'Autorité de coordination (article 30 de la LOOTT) alors que les textes réglementaires régissant cette autorité sont d'ores et déjà rédigés.
- Manque de coordination entre les acteurs d'où la dilution des responsabilités et le manque d'efficacité qui se répercutent négativement sur le niveau de développement et la qualité de services des transports publics urbains.

- Absence d'une stratégie globale et de politique affichée en matière d'aménagement du territoire, de gestion de la voirie, de l'espace public, de stationnement, de la circulation et des transports urbains.
- Décalage constaté entre la situation réelle du terrain et le contenu des textes législatifs et réglementaires régissant l'activité des transports urbains et encadrant les attributions des différentes institutions de gestion, de développement et de contrôle (à titre d'exemple la ligne bleue⁵⁹⁶ instaurée par arrêté du Wali d'Alger et dont l'application est entrée en vigueur en octobre 2007. Elle a été très vite abandonnée, elle ne faisait pas partie des attributions du Ministère de l'intérieur (Wilaya) mais des prérogatives du Ministère des travaux publics responsable des infrastructures autoroutières, et du Ministère des transports responsable de la réglementation et du code de la route.
- Confusion concernant les objectifs de développement et l'organisation du secteur des transports, avec des chevauchements de compétence entre les ministères intervenant dans l'organisation et la planification des transports urbains, organismes divers sous tutelle des ministères et institutions locales et wilayales.
- Insuffisance de l'encadrement à tous les niveaux, générant des carences en matière de planification, d'organisation et d'exploitation des transports urbains et de stratégies de développement.
- Multiplicité des textes et fréquences de leur mise à jour, laissant croire à une absence de vision à long terme, créant souvent des situations où la gestion des réseaux et des systèmes de transport relève de l'improvisation, sous la contrainte des événements plutôt que de la rigueur nécessaire pour assurer à la population des services de qualité et abordables, dans les meilleures conditions de sécurité et de circulation possibles.
- Inadéquation entre la hiérarchisation des modes de déplacement avec les exigences d'une organisation efficiente des TC : prépondérance du véhicule particulier, atomisation des moyens de transport et émergence de véhicules de faible gabarit, faible intégration du chemin de fer au système de desserte urbaine.
- Absence d'une intégration multimodale, largement entretenue par la faiblesse jusqu'à récemment de l'engagement des pouvoirs publics dans le domaine de la réalisation et du financement d'actions permettant l'amélioration des capacités de transport.

⁵⁹⁶ La ligne bleue est une voie réservée sur la rocade Sud d'Alger, située entre les communes de *Zéralda* à l'Ouest et *Régbaïa* à l'Est, destinée exclusivement au covoiturage et au transport en commun.

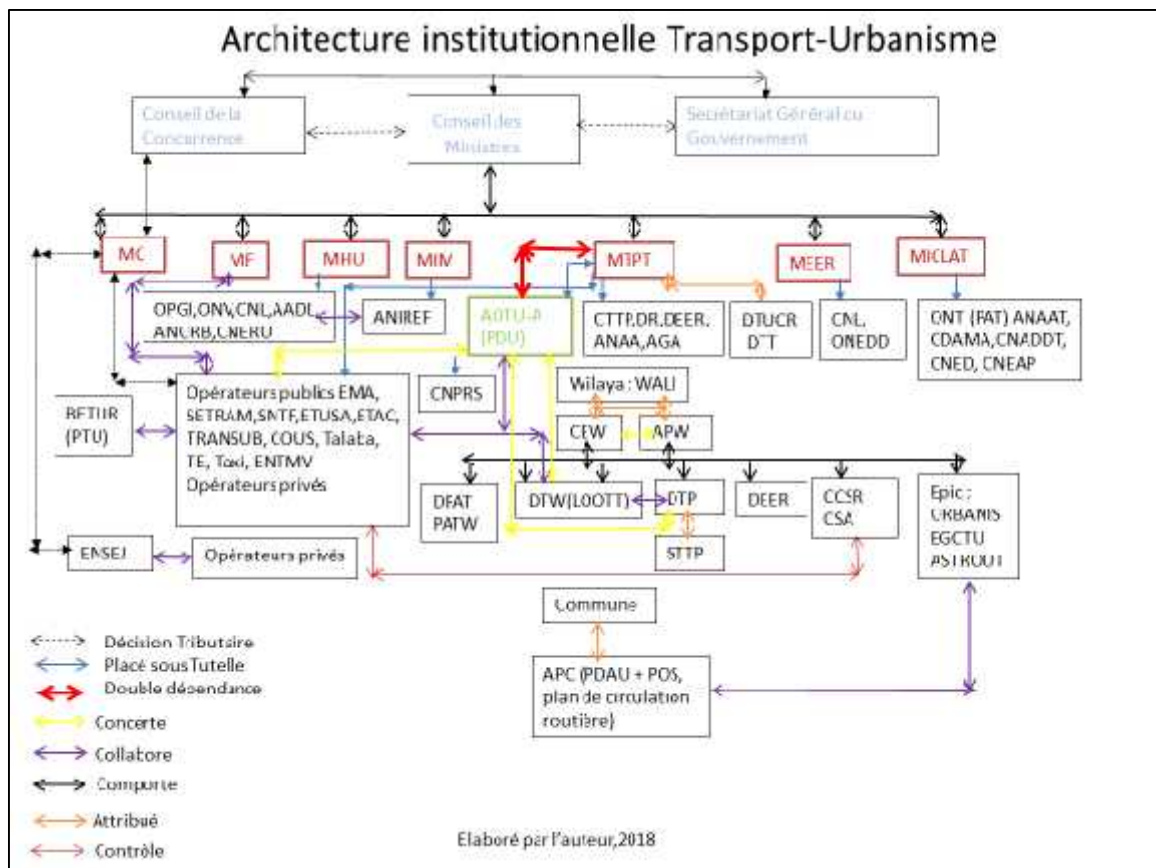
Pour mettre fin aux désordres et aux contraintes que connaît le secteur des transports urbains dans l'agglomération d'Alger, de grands projets d'infrastructures de transports publics sont prévus : train de banlieue, métro, tramway. Il reste évident que la performance attendue de ces projets ne dépend pas uniquement de la qualité du management interne des opérateurs en ayant la charge. Cette performance est également conditionnée par l'organisation générale du système de transports : définition du périmètre de transports urbains, coordination avec le réseau d'autobus, tarification, gestion de la voirie et du stationnement, etc.

Tableau 82 Synthèse des responsabilités en matière de transport et de circulation

	Ministères et Organismes sous tutelle	Wilaya et institutions régionales
Politique des transports	MTPT	
Organisation des transports publics	MTPT DTT	DTW
Organisation, développement du transport urbain, politique de tarification	AOTU-A, ETUSA	Comité de pilotage
Elaboration et exécution des plans de déplacement et de transport urbain	AOTU-A	DTW
Réglementation des transports terrestres	DTT	DTW
Réseau routier national et régional : Constructions et entretien	MTPT	DTP
Voirie urbaine : Constructions et entretien		DTPW ASROUT
Autorisation de transports, permis de conduire, écoles de conduite		DTW
Etude de transports	DTUCR BETUR	DTW
Gestion de la circulation	DTUCR	EGECTU COMUNENES/Police
Sécurité routière	DTCUR CNPSR ENACTA Gendarmerie	Commission de la circulation et de la sécurité routière police
Aménagement urbain	MHU CNERU	DUCH URBANIS
Exploitation des transports collectifs urbains	ETUSA TRANSUB	Opérateurs privés Taxis collectifs
Réalisation du métro d'Alger	EMA	
Exploitation et de la maintenance des Tramways Algériens	SETRAM	

Réalisation du tramway d'Alger	DPTTC	
Electrification des trains de banlieue	SNTF	
Téléferiques	ETAC	
Transports spécialisés	ETUSA	DTW Opérateurs privés
Taxis		DTW Opérateurs privés

Figure 261 L'architecture institutionnelle Transport-Urbanisme



Source : (Safar Zitoun et Talamali 2009, p.52), complété par l'auteur

Conclusion

Il est difficile de comprendre la logique des institutions dans le domaine des transports et de l'urbanisme en Algérie. L'architecture institutionnelle qui combine le transport et l'urbanisme présente une configuration complexe, diffuse et peu cohérente, résultant de nombreux acteurs ayant leurs objectifs et intérêts propres. La planification est marquée par l'expérimentation, par l'urgence, car les gestionnaires sont souvent dépassés par les phénomènes de l'urbanisation et de l'organisation de l'agglomération d'Alger.

La position du système de transport en situation intermédiaire entre les deux ministères de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire place ses responsables dans une situation délicate, celle d'assurer la coordination entre des décisions parfois incompatibles. Comme ce système relève lui-même de centres de décisions en compétition et présente une faible capacité de coordination de ses actions, il en résulte un système de décisions marqué par l'opacité et l'arbitraire.

Les limites du PDAU par rapport à la politique du transport et des déplacements dans la capitale, résultent pour partie de l'absence de textes réglementaires en matière de gouvernance commune des acteurs du transport et de l'urbanisme. Le retard dans la mise en place du plan de déplacement (en cours d'étude) et du plan stratégique (nouveau PDAU finalisé) n'a pas permis de développer une vision collective et partagée des déplacements.

Selon Sidi-Boumedine (2018, p.153), durant ces dernières années, la multiplication des walis en charge des plans a conduit à des études contradictoires et mal hiérarchisées, celle du PDAU (le plan stratégique) et du plan de la baie d'Alger, et en même temps les centres de pouvoir (publics et privés) continuent à obtenir des dérogations pour des localisations de grands investissements qui s'opposaient à ces outils d'urbanisme.

Par ailleurs, la politique de construction des grands équipements s'est faite souvent en dérogation par rapport à la programmation prévue par le PDAU, entraînant des mobilités et des flux non maîtrisés.

Alors que l'Etat prétend se conformer à des objectifs de globalisation et d'internationalisation, les bonnes pratiques de gouvernance recommandées par les organisations institutionnelles ne sont pas toujours au rendez-vous.

Chapitre 8. La métropole et mégapole

Introduction

Pour la ville d'Alger, les nouveaux plans (Plan stratégique et le SDAAM) mettent l'accent sur la notion de développer les fonctions métropolitaines et de faire d'Alger une Métropole méditerranéenne. Mais l'urbanisation des villes du monde subit en fait un double mouvement, en partie contradictoire : d'une part, un processus de métropolisation et, d'autre part, un processus de mégapolisation. Ces deux processus combinés produisent aujourd'hui des villes de grande taille, dont la gouvernance pose des problèmes difficiles.

Alger est confrontée aux effets de ces deux processus, qu'il convient de définir : le premier, le processus de métropolisation, met en jeu des facteurs de domination économique d'un espace sur d'autres espaces. De ce point de vue, il se distingue des formes de domination politique qui se traduisent par exemple dans la notion de capitale. Dans beaucoup de pays, en particulier aux Etats Unis, la capitale n'est pas une métropole. Mais comme Paris, Alger est capitale et se veut une nouvelle métropole.

Le deuxième processus, celui de mégapolisation, concerne les transformations brutales liées à la massification, à l'entassement et à l'insalubrité. L'espace urbain de l'agglomération est devenu un objet de conflits, social, économique et culturel (André 1995, p.345) dont il apparaît difficile de définir la forme et la structure. Les faits urbains d'étalement et de fragmentation préparent le passage progressif à la mégapole dont le rythme de peuplement ne s'accorde pas au manque d'emplois, de logements et d'infrastructures. Bien que ces dynamiques soient encore lentes comparées aux grandes mégapoles du monde (Le Caire, Lagos, Istanbul), durant ces dernières années, l'évolution des risques, d'insécurité, des catastrophes environnementales et climatiques, ou encore les menaces du terrorisme dans la capitale montrent la figure d'une ville explosive (Denis 2015, p.26).

8.1 Le processus de métropolisation de la ville d'Alger

La première transition économique du pays fut marquée par la libéralisation du marché durant les années 80, et depuis, Alger tente de se replacer peu à peu sur le plan international à travers la succession des différents outils et lois, cadres stratégiques. L'entrée dans l'ère de la mondialisation fut souhaitée depuis 2005 par la mise en place du Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) à l'horizon 2025. Cet instrument définit la métropolisation comme un enjeu pour le futur pour les 4 grandes villes du pays *Alger, Oran, Annaba et Constantine*. Ces futures métropoles sont porteuses de vecteurs de compétitivité et génératrices de croissance, offrant un environnement d'affaires.

L'Etat affiche son grand projet territorial dans la quatrième ligne directrice du SNAT, en insistant sur l'attractivité et la compétitivité des territoires : « *il s'agit de créer les conditions de la compétitivité et de l'attractivité des territoires en affirmant leurs capacités à produire et échanger et à attirer les savoir-faire, les technologies et les investissements nationaux* ». Pour la capitale, la hiérarchie et le fonctionnement du réseau urbain algérien sont largement dominés par la ville, sur le plan démographique et fonctionnel.

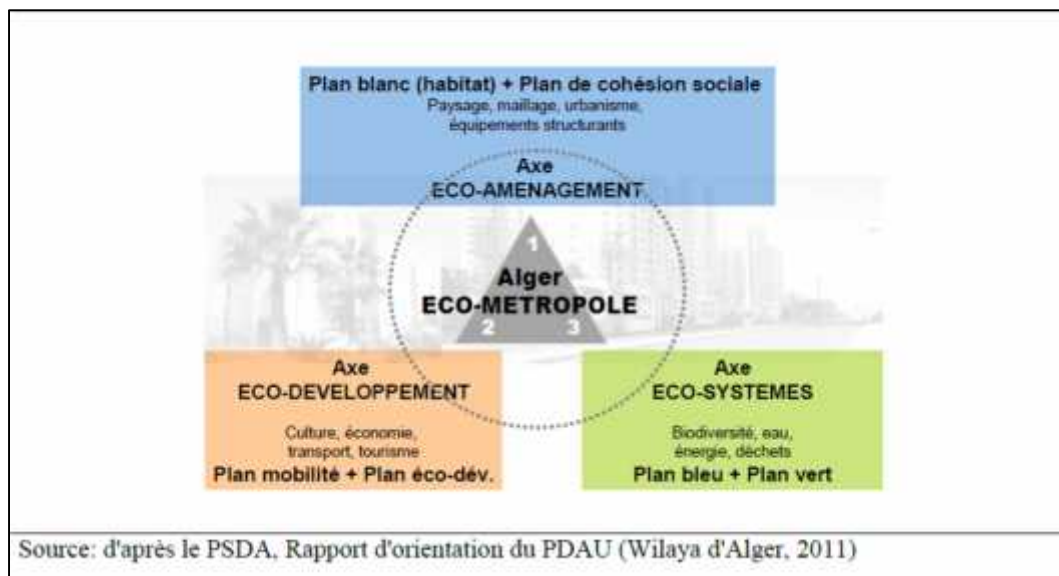
Le SNAT a rendu lisible les faiblesses et les forces du territoire algérois. Il a identifié les opportunités et les menaces, ainsi que les enjeux qui encadrent cette dynamique territoriale en mouvement. Le développement de son territoire dépend largement de sa capacité à s'adapter et à innover dans un contexte globalisé, marqué par une concurrence complexe, à laquelle se livre le territoire régional pour gagner attractivité et compétitivité.

En effet, cette loi cadre, précise que la capitale algéroise doit entreprendre des actions fondamentales sur son cadre métropolitain. Alger est située dans un monde émergent et en voie de développement. Elle doit construire un projet de la métropole ayant pour objectif la valorisation des fonctions économiques, des réseaux du transport, le développement des ressources universitaires, de recherches et d'innovations, tout en assurant la promotion internationale du territoire (Faburel 2018, p.13).

La loi de 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire a placé le *SDAAM* (Schéma directeur d'aménagement des aires métropolitaines)⁵⁹⁷ comme un instrument pour le nouvel environnement économique que dictent la globalisation et les enjeux des territoires spécifiques que sont les aires métropolitaines.

Aussi, en 2011, le Plan Stratégique de Développement d'Alger (PSDA-Master Plan) à l'horizon 2031, inscrit dans le cadre de la révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU), a esquissé des orientations sur le projet de métropolisation de la ville d'Alger. Il s'agit d'assurer une Eco-métropole par la mise en place d'un triangle éco-thématique de développement pour la capitale. Le PDAU insiste sur le renforcement d'Alger en tant que ville-capitale et territoire d'excellence. C'est, selon lui, une condition fondamentale au succès de l'Algérie dans le monde globalisé. La capitale algéroise y dispose d'importants atouts qui n'assurent pas nécessairement le succès de l'Algérie car le contexte compétitif mondial impose une sélection rigoureuse et exigeante des vainqueurs (voir figure N°262).

Figure 262 La planification de la métropole d'Alger proposée par les outils d'urbanisme



source : (Ewa Berezowska-Azzag, s. d., p.6).

⁵⁹⁷ Depuis son élaboration en 2010, le SDAAM n'a pas été encore approuvé.

8.1.1 Alger et le monde

8.1.1.1 Le processus de métropolisation par l'attractivité économique

La mise en place de l'appareil métropolitain pour Alger doit se placer au moins à l'échelle maghrébine, africaine et méditerranéenne, à travers une diversification de ses activités. La classification au rang de métropole doit situer la ville dans un fort rayonnement économique national et international et le développement d'une économie urbaine de service.

La ville doit être en mesure d'offrir un cadre urbain adéquat et des infrastructures d'accueil à la mesure de ses ambitions. Cependant des handicaps réels ne doivent pas occulter ses nombreux atouts qui doivent être exploités et mis en valeur.

En effet, si la base productive est faible en Algérie, Alger veut sa place comme Dubaï, comme une métropole commerciale. Toutefois, la banque mondiale a publié un rapport⁵⁹⁸ plaçant l'Algérie à la 140ème place sur les 150 pays étudiés, loin derrière la Tunisie et le Maroc (respectivement au 60ème et 94ème rang) (Abdoun 2010, p.53).

Des efforts sont donc à faire pour attirer des investissements étrangers et accueillir pour cela des fonctions stratégiques et décisionnelles de haut niveau, passer des services à la population aux services aux entreprises, recevoir des sièges d'institutions maghrébines et africaines.

Pour la capitale, l'entrée progressive dans l'économie internationale se fait aussi par la production d'objets stratégiques métropolitains (Alain Bourdin⁵⁹⁹), comme les grands stades, les édifices culturels, les réseaux de transport de dimension supra-urbaine, un réseau de communication soutenu par un grand aéroport international, rocade, port et réseaux ferrés, les établissements d'enseignement et de recherches, les banques et les services de haut niveau, les médias et les technologies d'information, les événements et les manifestations de portée internationale.

⁵⁹⁸ Le rapport portait sur une évolution d'ensemble de la qualité de la logistique commerciale, des services aux infrastructures.

⁵⁹⁹ In M.-P. Lefèvre (2015, p.11).

8.1.1.2 Les Sièges sociaux

Durant cette dernière décennie des sièges sociaux des grandes firmes, des entreprises étrangères, des banques internationales ont été implantés sur le territoire algérois. Cette croissance a été favorisée par les textes régissant les codes d'investissements de 2001⁶⁰⁰. Entre 2000 et 2006, les investissements directs étrangers (IDE) connurent une multiplication par six et par dix, si on fait abstraction des hydrocarbures (Abdoun 2010, p.116). Différents secteurs connurent cette attractivité, les télécommunications (Alcatel Lucent), l'automobile (Renault, Toyota, Volkswagen, Hyundai...), l'alimentaire (Danone, Nestlé), l'agriculture (Dagris), le transport (Aéroport de Paris CMA-CGM) ... etc.

Ces grandes firmes mondiales se localisent dans les zones les plus développées. « *Les I.D.E (Investissements Directs à l'Etranger) pèsent sur le processus de métropolisation en favorisant les regroupements d'entreprises de services, de conseil..., nécessaires à la production mondialisée. Ceux-ci se réalisent dans les espaces métropolitains bénéficiant d'avantages divers : connexion, qualification, proximité, qualité de place..., qui sont plus déterminants que les coûts et les contraintes de la congestion urbaine.* » (Escallier 2002, p.9).

L'arrivée des entreprises étrangères a connu une progression remarquable dans la capitale algéroise. D'après les données d'Abdoun (2010, p.118), sur un total de 6 454 entreprises étrangères inscrites au registre de commerce au 31 décembre 2008, 3 785 sont implantées à Alger, ce qui représente un taux de 58,6%. Ce taux s'accroît à 70% en incluant les wilayas de *Blida, Boumerdès, et Tīpaza*. M. Abdoun a relevé une répartition des secteurs d'investissements par nationalité, ce qui dessine une sorte de spécialisation.

- Les Français sont les premiers investisseurs, dominant le secteur des services (Banques, finances, hôtellerie, bureaux d'ingénierie et études techniques, Import-export de matériel et produits liés au domaine informatique et bureautique).

⁶⁰⁰ Selon Abdoun (2010, p.116), les textes majeurs élaborent des mesures de baisses significatives des taxes, des redevances fiscales, et des charges sociales, ainsi qu'un assouplissement des procédures administratives de création d'entreprises.

- Les Egyptiens ont investi moitié moins que les Français en 2006, mais sont actifs dans le domaine des télécommunications et du BTP.
- Les Chinois investissent le secteur du BTP, du commerce, en multipliant les entreprises de vente directe et l'import.

8.1.1.3 Les Services du haut niveau

Les banques et les établissements financiers internationaux ont bénéficié de la promulgation des lois d'investissement et d'ouverture économique, permettant aux étrangers d'accéder au marché bancaire algérien. L'implantation du tertiaire supérieur dans la ville d'Alger est un support aux fonctions métropolitaines, tenues après une longue période par les seules banques publiques locales. D'après Abdoun (2010, p.124), le système compte 20 banques commerciales aux côtés de la banque centrale, trois bureaux de représentation de grandes banques internationales, une bourse des valeurs (à l'état embryonnaire), une société de clearing chargée des fonctions de dépositaires, trois caisses d'assurance-crédit, une société de refinancement hypothécaire.

En plus des fonctions de capitale administrative, gouvernementale et diplomatique, le passage au rang de métropole régionale se renforce par le nouveau pôle bancaire, regroupement des sièges sociaux d'entreprises d'envergure internationale, carrefour et point de contrôle des flux d'hommes et de produits. Ces activités ont vocation pour l'affirmation d'une « métropole tertiaire » de l'agglomération d'Alger. Le partenariat public et privé ouvert sur l'extérieur est aussi un des vecteurs de la métropolisation. Les acteurs privés tels les groupes CEVITAL, EMAAR et SIDAR..., investissent à travers d'importants grands projets, comme le réaménagement de la baie avec le projet *Alger- Médina* (quartiers d'affaires, hôtels et ports de plaisance).

Tableau 83 L'évolution du nombre d'entreprises étrangères

Année	2005	2006	2007	2008
Nombre d'entreprises étrangères	3746	4439	5386	6454

Source : (Abdoun 2010, p.123)⁶⁰¹.

⁶⁰¹ Bulletins statistiques du ministère du Commerce, 2008.

8.1.1.4 Recherche et innovation

Le potentiel d'innovation et de recherche contribue au développement de la métropole. La multiplication des grandes universités constitue un élément d'attractivité du savoir et de la culture. Alger est la première ville universitaire d'Algérie, l'armature d'équipement en matière d'enseignement supérieur est la plus dense du territoire national.

Un nombre croissant d'étudiants viennent se former à Alger (150 000 étudiants en 2008). Le rythme de croissance des étudiants algérois n'a cessé d'augmenter et les établissements d'enseignement n'arrivent pas à les prendre charge. En effet, de nouvelles infrastructures ont été réalisées comme un enjeu pour la promotion de la métropole. Les trois nouvelles universités sont localisées à l'Ouest de la ville, deux longent la rocade Sud : la faculté de droit et de journalisme, la troisième faculté de médecine se trouve à *Ben Akenoun*.

Toutefois les universités algéroises ne figurent pas dans le classement international (celui de « Shanghai », ni parmi les 6 000 meilleures universités dans le Monde). Au niveau africain, l'université de l'USTHB (*Bab Ezzouar*) s'est positionnée à la 40ème place en 2017.

Des projets nouveaux peuvent à terme améliorer cette situation. Au Sud-Ouest de l'agglomération, dans la nouvelle ville de *Sidi Abdellah*, un complexe universitaire de 20 000 places avec un cyber-parc contenant un centre de recherche sur les hautes technologies de communication et un téléport sont en cours de réalisation. Ce grand projet d'industries de haute technologie cherche à assurer un effet de « fertilisation croisée » entre recherche fondamentale, recherche appliquée et innovation industrielle (Abdoun 2010, p.52). Cependant, le succès de la technopole de la nouvelle ville est conditionné par la mise en relation des élites scientifiques et industrielles. Or, cette nouvelle ville technologique se trouve éloignée du tissu industriel de la métropole (Chaline 1990, p.33).

8.1.1.5 Les logements de cadres

Pour une métropole, garantir des logements de type haut standing pour les cadres est nécessaire. Les villes à vocation internationale doivent offrir des lieux d'habitats sécurisés et disposant d'un environnement de qualité.

Dans l'agglomération algéroise, des opérations importantes de rénovation urbaine furent entreprises pendant la décennie 2000, afin de dégager des assiettes foncières pour la construction des résidences destinées aux cadres locaux ou étrangers. L'ensemble des zones d'habitats réalisées se trouve à proximité des pôles d'affaires d'Alger.

Les résidences des deux pôles d'affaires de *Bab Ezzeouar* et de *Mohammadia* (Business Center) sont localisées à côté de l'aéroport international, des quartiers d'affaires, des centres commerciaux et de loisirs, de la foire, cette position étant favorable à tous les déplacements professionnels. D'autres résidences se trouvent dans des communes péri-centrales à vocation tertiaire comme *Dely Ibrahim*, *Chéraga*, *Ben Aknoun*...

Ces nouvelles résidences modernes et sécurisées regroupent des équipements de toutes les commodités de la vie quotidienne. Elles assurent une qualité de vie recherchée par les acteurs de la métropole, intègrent les restaurants, les magasins, les salles de sport, les crèches, les jardins... Ainsi, des quartiers fermés et formés de maisons individuelles (villas) localisées sur les crêtes d'Alger et dans les communes sahéliennes sont loués par une clientèle étrangère. La location de ce type de villas haut standing (avec piscine, grand jardin...) a conduit à de nombreuses transactions immobilières durant ces dernières années. La multiplication des résidences luxueuses montre la croissance de la demande des étrangers désirant travailler et habiter la capitale algéroise.

8.1.1.6 Les hôtels et les centres commerciaux

Le tourisme urbain ou d'affaires est un élément central des dimensions culturelles et symboliques des métropoles contemporaines (Stock 2016, p.139). L'alignement des nouveaux projets aux standards touristiques mondiaux, montre une volonté de créer une métropole créative et récréative.

Alger, comme première ville économique du pays, doit être un lieu attractif et désirable. Elle doit assurer une destination touristique par des infrastructures adaptées. La modernisation et l'extension de l'aéroport international est parmi les projets principaux pour la promotion du tourisme d'affaires surtout. C'est un atout qui permet les échanges et l'ouverture vers les grandes villes du monde.

En plus, la réalisation de nombreux hôtels de haute gamme (5 et 4 étoiles comme Sheraton, Sofitel, Hilton, Ibis, ...) peut répondre à une demande exigée par des hommes d'affaires. Ces équipements ont aujourd'hui la capacité d'héberger une main d'œuvre étrangère qualifiée, selon les normes internationales.

Les échanges et l'ouverture d'Alger vers l'extérieur animent le tourisme événementiel et d'affaires, caractérisé par la multiplication des manifestations internationales (foire, salons, congrès, colloques et séminaires...). Selon les données fournies par la police des frontières⁶⁰², 50% des flux d'étrangers à l'aéroport d'Alger seraient liés au tourisme d'affaires.

Par ailleurs, le nombre de nuitées dans les établissements hôteliers a connu une évolution positive, en réponse à la promotion de l'activité touristique urbaine et d'affaires en particulier. L'augmentation du nombre d'agences de voyage et d'opérateurs de tourisme (qui passent de 153 en 2003 à 190 en 2005) explique aussi la demande en matière de tourisme de tous types (PDAU, 2015).

⁶⁰² In Abdoun (2010, p.154).

Les pôles touristiques balnéaires en cours de réalisation de *Sidi Fredj* et de *Zéralda* à l'Ouest d'Alger, constituent le type le plus recherché pour le tourisme d'affaires et événementiel. Des tours modernes, équipées et multifonctionnelles, offrant une belle vue sur la mer, intègrent l'habitat, les commerces, les espaces de loisirs, les bureaux...

Les centres commerciaux enregistrent l'entrée en force des investissements d'acteurs privés. Malgré l'échec des projets commerciaux comme celui de l'Ouest d'Alger (*Chéraga*) El Kods, promu par le groupe SIDAR du Moyen Orient en 2008, et celui du groupe Carrefour en 2006 localisé à l'Est (*Hussein Dey*), une autre tentative de grandes surfaces fut proposée par le groupe SCCA (Société des Centres Commerciaux d'Algérie). Le centre commercial et de loisirs de *Bab ezzouar*, qui se trouve à 5 minutes de l'aéroport international fut inauguré en 2007. La société ARDIS (tenue par l'homme d'affaires Abdelwahab Rahim) a réalisé un autre hypermarché localisé à *Mohammadia*, dans le quartier des *Pins Maritimes*, accompagné d'un méga projet tertiaire « Alger médina », initié par le groupe Dahli.

La localisation de ces centres commerciaux à l'Est, bénéficie d'une bonne accessibilité à l'aéroport (Boquet 2004, p.37).

8.1.1.7 La culture, l'environnement et la qualité de vie

Un équipement culturel renforce le rôle central et l'image de la métropole (Wolff 2004, pp.170). La ville festive, événementielle et commémorative assure l'échelle de métropole économique (Vivant 2008, p.50) par l'organisation des foires et salons internationaux. La métropole offrant une ouverture vers l'international favorise les échanges et les contacts (Gill 2014, p.183).

Dans l'agglomération d'Alger, les équipements d'exposition sont une vitrine principale du marché Algérien et contribuent au prestige d'une ville au niveau concurrentiel. La SAFEX (Société Algérienne des Foires et Expositions) organise et gère les foires et salons internationaux depuis les années 70. La décennie 2000 est marquée par une croissance importante des manifestations internationales et il a été enregistré 40 foires annuellement. Un objectif est fixé pour atteindre 50 manifestations annuellement, ce qui placera la métropole d'Alger dans le peloton de tête des villes Méditerranéennes d'organisation de foires (Abdoun 2010, p.147).

Le nouveau Centre International de Conférences d'Alger (CIC), fut inauguré en 2016 pour accueillir les sommets de chefs d'Etat et des événements de haut niveau, avec une capacité d'accueil de 6 000 personnes. Pour les foires commerciales et salons internationaux deux halls d'exposition de 12 400 m² aux accès autonomes furent prévus. Les travaux du 1er *Congrès international* sur les énergies en 2018 ont eu lieu dans le CIC d'Alger.

Par ailleurs, la culture et le patrimoine sont un outil de *marketing* territorial (Wolff 2004, p.170). Ces dernières années de nouvelles stratégies urbaines à dominance culturelle ont été organisées par la multiplication des manifestations internationales (jeux panafricains, jeux arabes, Alger capitale de la culture arabe, festival panafricain...) , ce qui va contribuer au positionnement singulier de la capitale algéroise au tant que métropole avec une dynamique d'*empowerment* (Lucchini 2015, p.33).

La volonté politique culturelle de l'Etat s'est traduite par l'aménagement des projets de régénération urbaine par la culture locale (Gill 2014, p.180), comme la grande Bibliothèque Nationale (1998), le Musée National d'Art Moderne et Contemporain d'Alger (2007), *Jamma Ketchaoua* (restauré et aménagé en musée en 2018). Cette reconnaissance contextuelle permet de construire une image dynamique et créative d'une ville (Elsa Vivant 2008, p.50) et de la culture musulmane qui devient un élément essentiel pour la fabrication durable de la métropole (C. Lefèvre, Roseau, et Vitale 2013, p.29). La mobilisation du patrimoine est une opération de marketing pour la promotion identitaire de la métropole (Beaudet 2014, p.189).

D'autres projets furent localisés dans les pôles centraux et en périphérie après leur revalorisation foncière come l'Opéra d'Alger inauguré en 2016, installé à *Ouled Fayet* dans l'Ouest, à proximité des centres touristiques de *Zeralda* et *Sidi Fredj* et en bordure de la rocade Sud. Ce projet s'affirmant par l'art, le design et la créativité est un besoin assez particulier pour l'émergence politique des nouvelles métropoles (Hubert, Lewis, et Raynaud 2014, p.10).

La Grande Mosquée d'Alger (2019) est un projet urbain culturel, de grande ampleur, combiné à une transformation et régénération spatiale de la baie Est. C'est le projet du « Collier de perles » qui devrait renforcer l'image d'Alger comme métropole arabe et musulmane. Géographiquement,

elle s'inscrit dans la mise en scène architecturale et culturelle de la baie. *Mohammadia* deviendra la vitrine Nord et un haut lieu de la métropole (Beaudet 2014, p.221), assurant sa fonction symbolique (Mongin 2016, p.14).

Par ailleurs, deux méga projets sont en cours de réalisation dans la capitale, dans la deuxième couronne périphérique : le stade de *Baraki* situé dans une commune populaire et celui de *Douéra* en banlieue Sud-Ouest. Ces deux localités, avec des spécificités locales populaires, sont éloignées du centre d'Alger. Ces deux stades devraient donc permettre de les intégrer plus fortement dans l'agglomération et pourraient être les déclencheurs économiques dans des zones de non-droit (Braouezec 2004, p.134). Cependant, les investissements concernant les transports en commun n'ont pas été au centre des préoccupations des pouvoirs publics pour garantir l'accessibilité à ces projets.

La question de l'aménagement de l'espace métropolitain passe aussi par la valorisation du paysage naturel (Christ 2013, p.149), tel l'aménagement des espaces verts et des parcs à Alger (parc *Dounia*). La rénovation de la décharge d'*Oued Smar* en parc naturel, participe à l'équilibre écologique. La question environnementale est au cœur des préoccupations des pouvoirs publics algériens, notamment après l'adoption de la loi de l'environnement de 2006, qui préconise des transformations et des valorisations écologiques motivantes pour l'image métropolitaine (Christ 2013, p.156).

8.1.1.8 La modernisation et l'extension de l'aéroport d'Alger

L'aéroport est aujourd'hui un moteur de l'économie des villes internationales et un élément structurant de l'organisation métropolitaine (Boquet 2004, p.50). L'aéroport d'Alger Houari Boumediene est le seul aéroport civil international à l'échelle régionale, destiné aux wilayas limitrophes *Alger, Tipaza, Blida, Médéa, Boumerdès et Tizi Ouzou*. Il est considéré de classe « A » sur l'échelle internationale de classification de l'OACI.

L'extension et la modernisation du premier terminal furent effectuées en 2004. Il a accueilli 4 millions de voyageurs⁶⁰³ en 2004 et environ 6 millions en 2007, dont 40 % au terminal international et 60 % au terminal national. Sa capacité actuelle est d'environ 12 millions de passagers par an. Aujourd'hui, plus de 10 000 personnes par jour transitent par l'aéroport (Abdoun 2010, p.134). L'aéroport d'Alger fut classé meilleur aéroport africain en 2011⁶⁰⁴, quatrième en 2014 et troisième meilleur aéroport du continent africain en 2015. Il est géré depuis novembre 2006 par la Société de gestion des services et infrastructures aéroportuaires (SGSIA), filiale de l'EGSA Alger, en partenariat avec Aéroports de Paris (ADP).

L'activité de l'aéroport est assurée par plus de 22 compagnies de passagers (vers l'Europe, l'Afrique, le Canada, la Chine, le Moyen-Orient) et 8 compagnies Cargo, 16 destinations nationales et 64 internationales.

Tableau 84 : Evolution du trafic

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Trafic	4 745 854	5 398 270	5 918 132	6 457 795	6 879 630	7 588 857
Evolution	+ 9,1 %	+13,7 %	+ 9,6 %	+9,1 %	+ 6,1 %	+ 9,3 %

SOURCE : le site officiel de l'aéroport international d'Alger

La construction d'une nouvelle aérogare internationale d'une superficie de 73 hectares qui devrait permettre l'accueil de 10 millions de passagers supplémentaires par an, et serait capable d'accueillir les avions de type Airbus A380, sera mise en service en fin de l'année 2019. Une nouvelle tour de contrôle ainsi que l'hôtel Hyatt Regency sont également en construction. L'ancienne aérogare nationale (Terminal 3) est destinée aux vols charters et vols spéciaux, après avoir fait l'objet d'un réaménagement.

La desserte de l'aéroport reste dépendante du réseau autoroutier existant et pose des problèmes d'accessibilité et de congestion. Le nouveau terminal exigera un réaménagement des voies de circulation à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, mais elles ne devraient pas avoir d'impact

⁶⁰³ Il a été noté que l'aéroport d'Alger a enregistré 4 millions de passagers en 1987(Chaline, 1990, p.35).

⁶⁰⁴ Le classement a été fait par le site *Sleeping in Airports* selon un vote des voyageurs et basé sur l'expérience globale dans l'aéroport. Le site *Sleeping in Airports* a écrit : « pour sa grande taille, l'organisation et l'efficacité de ses terminaux et la facilité à naviguer, ... le sol semble être perpétuellement tenu parfaitement propre ».

majeur sur la voie principale d'accès à l'aéroport, qui, en dehors des restrictions, offre une capacité résiduelle importante. Une voie ferrée est en construction reliant l'aéroport à la gare de *Bab Ezzouar* à l'Est d'Alger, ce qui permettrait le transport des voyageurs par train. Les travaux d'extension du Métro d'Alger actuellement en construction, relieront l'aéroport d'Alger au reste du réseau à l'horizon 2020.

8.1.1.9 L'activité portuaire

Le port fait d'Alger une métropole côtière. Il constitue l'élément clé contribuant à son insertion dans l'économie mondiale. Jusqu'à présent, l'économie maritime était basée sur des échanges commerciaux constitués essentiellement d'importations des biens de consommation et d'équipements.

Au niveau mondial, l'activité du port d'Alger reste faible. Une augmentation fut enregistrée dans le trafic portuaire ces dernières années, passant de 9,93 millions de tonnes de marchandises en 1998 à 20 millions de tonnes en 2015. En 2017, le trafic a connu une hausse en nombre et en tonnage, laissant apparaître une augmentation de 10,86 % en EVP (Equivalent vingt pieds). A la suite du projet de modernisation du port et son extension, se fait la construction du nouveau terminal à conteneurs pour augmenter sa capacité à plus de 300 000 EVP, ce qui reste insuffisant en comparant aux autres grands ports du monde. L'EPAL⁶⁰⁵ a généré en 2017 un chiffre d'affaires de 4,39 milliards de dinars contre 4,18 milliards de dinars, en hausse de 5% par rapport à celui de 2016.

Selon Abdoun (2010, p.137-139), au niveau méditerranéen, le port d'Alger est un petit port alors que ceux de la rive Nord dominant dans le trafic international. En 2006, les ports de : *Marseille* a enregistré 100 millions de tonnes de marchandises, *Tanger* avec 3,3 millions de conteneurs EVP, *Gioia Tauro*⁶⁰⁶ 3,4 millions EVP, *Algeriras* 3,1 millions EVP, *Valence* 3 millions EVP. Au niveau Maghrébin, *Tanger* ambitionne de devenir le plus grand port d'Afrique et même le plus grand port à conteneurs avec une capacité de 8,5 millions EVP.

⁶⁰⁵ Entreprise portuaire d'Alger.

⁶⁰⁶ En Italie.

La forme d'infrastructures à l'heure de la mondialisation du commerce et des flux, caractérisée par le gigantisme des navires, montre que le port d'Alger est inadapté, ce qui oblige à utiliser des cargos de petite taille, non économiques, qui pratiquent des prix de fret plus élevés.

Aujourd'hui, le port d'Alger souffre de son étroitesse spatiale (en eau profonde) et sa position géographique en plein centre de la ville, ce qui ne facilite pas le fonctionnement des transits (1 500 camions de gros tonnages). La limitation de connexion du port aux voies terrestres complexifie la liaison port-métropole.

L'abandon du projet du nouveau port *Cap Djenet* à l'Est, à *Boumerdès*, promu par le groupe Cévital en partenariat avec des investisseurs étrangers, constitue un obstacle et un retard pour la mise en place du processus de métropolisation. En remplacement, il a été prévu la création d'un nouveau port commercial centre au niveau des *Issers*. Les voies de desserte de ce futur port devraient être constituées d'une pénétrante autoroutière, de l'aménagement de la RN°68 et du dédoublement de la RN°24D.

La proximité de l'activité du port de la baie n'assure pas une qualité environnementale à la métropole, et des répercussions négatives apparaissent comme la pollution marine, la dégradation et la dénaturation des écosystèmes et des habitats spécifiques (zones de pêche, pôles de biodiversité...) ainsi que l'atteinte au littoral d'Alger.

En effet, pendant l'année 2005, la compagnie maritime française CMA CGM créa un port sec à *Rouiba*, à l'Est d'Alger. Ce port sec est un élément associant le port à la région métropolitaine (Ducruet 2008b). A travers cette initiative de privatisation graduelle des activités portuaires, s'affiche une volonté de la part des pouvoirs publics d'offrir aux acteurs privés la possibilité d'investir dans un secteur intégré dans l'économie mondialisée.

8.1.1.10 Le réseau de communication

Sur le plan international, le Schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT, p.2) met en avance que les infrastructures doivent être intégrées dans le cadre d'une conjoncture économique de la ville d'Alger, aux autres villes du monde sur différents plans. Le Schéma Directeur Routier et Autoroutier (SDRA), quant à lui, devra, relier les pays du Maghreb.

- **Euro-Méditerranéen** : un des objectifs fondamentaux (volet transports) de la déclaration de *Barcelone* signée en 1995 entre l'U.E et les pays méditerranéens partenaires, porte sur la définition d'un Schéma de transport multimodal Air–Mer plus un complément en liaisons terrestres pour la promotion des échanges Sud–Sud. Le réseau ainsi défini aura donc une dimension trans méditerranéenne, en interconnexion avec les réseaux trans européens de transport, et une dimension Sud – Sud.
- Alors que les bases de la zone de libre-échange Euro-Méditerranéenne se mettent progressivement en place, la mise à niveau des systèmes de transport dans les pays de la rive Sud de la Méditerranée, apparaît plus que prioritaire.
- Les politiques sous sectorielles en matière d'infrastructures doivent ainsi tenir compte de ces impératifs d'intégration régionale (U.E, U.M.A, N.E.P.A.D) et mondiale (O.M.C).
- **Maghrébin** : le corridor Multimodal Trans-maghrébin et ses deux principales composantes, autoroutière et ferroviaire, ont été retenus par le GTMO comme l'un des corridors principaux pour la Méditerranée occidentale. Dans ce corridor le mode autoroutier est totalement intégré pour relier *Nouakchott* à *Tobrouk (Libye)* sur plus de 7000 Km, tout en desservant à travers ses différentes branches, les principales villes du Maghreb.

8.1.2 Alger et l'Algérie

Est-ce qu'Alger est une métropole pour l'ensemble du pays ou simplement pour son aire métropolitaine ? On s'interroge sur la position d'Alger comme relais pour l'accès à la globalisation et sur la présence d'une fonction hiérarchique dans le processus réticulaire. Le rayonnement de la ville d'Alger dépasse-t-il son espace métropolitain ? La connexion des villes secondaires avec le

monde (*Oran, Annaba, Constantine...*), est-elle directe ou bien doit-elle passer par la capitale algéroise.

Le modèle économique d'Alger doit privilégier la performance de fonctions tertiaires dans la métropole, tout en assurant l'intégration fonctionnelle du système économique national (PDAU, 2009). Ce modèle doit prendre en compte des dimensions qualitatives à l'échelle territoriale et métropolitaine. Le modèle territorial doit garantir, en plus de la vitalité et de la compétitivité du centre-ville, l'intégration spatiale des fonctions économiques (investir et travailler) et des fonctions sociales (vivre et visiter) par la création d'un système polycentrique et interactif de vraies « polis » dans la métropole algéroise.

8.1.2.1 Le port

Par son port, Alger est clairement dominante au niveau national. Il a été enregistré 60% du trafic national avec 423 000 EVP en 2005. Cette suprématie est moins marquée en ce qui concerne le trafic en volume, où le port ne présente en moyenne que 40% des échanges (Abdoun 2010, p.141).

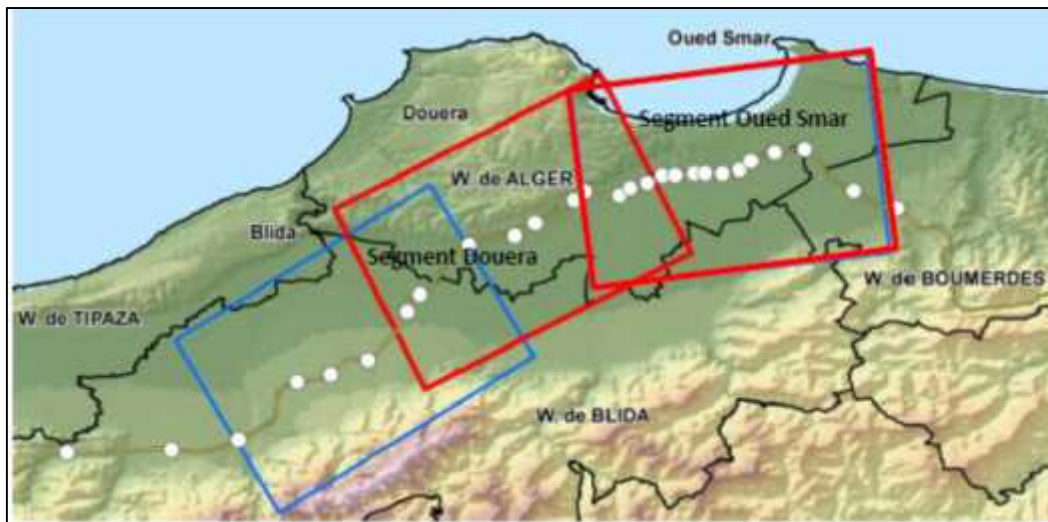
8.1.2.2 Le réseau de communication

Comme en Algérie la route est l'infrastructure utilisée par excellence et que 90% des échanges commerciaux se font sur le réseau économique de base (Idres 2018, p.116), l'Etat tente à maintenir la relation entre Alger et les autres villes du pays par les réseaux de communications physiques. L'outil du SNAT envisage l'aménagement des infrastructures terrestres à l'échelle territoriale, jouant un rôle primordial dans l'économie nationale, comme le projet de l'Autoroute Est-Ouest ainsi que les Aménagements Routiers du Nord-centre (SNAT, p.9).

L'Autoroute Est-Ouest : cette autoroute traverse toute l'Algérie parallèlement aux côtes méditerranéennes, elle doit relier la frontière tunisienne près de la ville d'*El Kala* à la frontière marocaine près de celle de *Maghnia* en passant près des grandes villes algériennes du nord telles que *Annaba, Skikda, Constantine, Sétif, Alger, Chlef, Oran et Tlemcen*, sur une distance de 1 216 km

(1 720 km en comptant les routes annexes et les bretelles). Cette autoroute est un principal ouvrage qui représente l'élément central autour duquel s'articulent tous les autres aménagements, et constitue une donnée de base du SDRA (2005–2025). D'après Bakour (2016, p.131), l'autoroute Est-Ouest est le projet du siècle traversant la wilaya d'Alger sur un itinéraire de 21,5 km. Cette section autoroutière chevauche sur une grande partie de la deuxième rocade d'Alger et traverse un espace à forte potentialité agricole. L'autoroute Est-Ouest dans sa partie centrale, pouvant atteindre rapidement un niveau de saturation, nécessite de transférer une partie du trafic vers des rocales rapides et des axes routiers plus au Sud. En plus des deux rocales Sud d'Alger, une troisième Rocade Sud est prévue pour relier les wilayas de *Tipasa (Nador)* et *Boumerdès (Bordj Menaiel)* sur un linéaire d'environ 150 Km, ainsi que la quatrième Rocade Sud qui reliera les wilayas de *Ain Defla (Khemis Miliana)* et *Bordj Bou Arreridj* sur un linéaire de 350 Km avec option de péage (voir figure N°263).

Figure 263 Le segment de l'autoroute Est-Ouest traversant la région d'Alger



Source : (Bakour 2016, p.131).

Les Aménagements routiers du Nord-centre : la préoccupation en matière de circulation dans la région algéroise revêt le caractère spécifique des zones fortement urbanisées. L'activité économique entre Alger et ses trois villes satellites : *Blida*, *Boumerdès* et *Tipaza* y est très intense, et la demande de plus en plus croissante de déplacements ne peut être satisfaite par la configuration actuelle du réseau. La jonction des axes *Alger-Tipaza-Cherchell* et celle *Tipaza-Blida* présentent actuellement de difficiles particularités.

A l'Ouest d'Alger : il s'agit de relier les villes de *Bou Ismail* et *Cherchell* avec un raccordement à l'autoroute Est-Ouest, en reliant cette dernière à *Koléa*. Par ailleurs, au niveau de la wilaya de Tizi Ouzou, ont été développés une déviation de la Rocade Sud, la modernisation de la route nationale allant vers *Bejaia* ainsi que le développement de deux pénétrantes Nord/Sud. La première, part de *Dellys* passe par *Draâ Ben Khedda*, *Draâ El-Mizane* et aboutit à l'autoroute Est-Ouest au niveau *d'Aomar* et la seconde entre *Draâ El-Mizane* et *Tizi Ouzou* en passant par *Boghni*, *Ouadbias* et *Oued Aïssi*.

8.1.2.3 Les entreprises et les filiales

L'émergence des métropoles de rang régional (comme *Constantine*, *Oran*...) qui retiennent certaines fonctions importantes économiques, sociales, politiques et culturelles à l'échelle de la région, accompagne les politiques de décentralisation. Le *Sahara* et les zones des hauts plateaux attirent de gros investissements étrangers (des usines) dans le domaine de l'automobile, comme les wilayas de *Batna* (*Hyundai* camion et *Kia* voiture), *Tiaret* (*Hyundai* voiture), *Ghiliçane* (*Volkswagen*). Les investissements bénéficient d'incitations fiscales et d'autres formes de facilités, ainsi que la disponibilité du foncier industriel, incitant donc à sortir de la capitale algéroise. Le passage de l'autoroute Est-Ouest a facilité cette décentralisation progressive.

Le programme de mise à niveau du secteur financier (modernisation et création d'instruments financiers sur le marché) et du nouveau système de gestion du foncier a été adopté par l'État. L'ANIREF fut créé pour prendre en charge les disponibilités foncières, les communiquer et orienter les décisions d'investissement des agents. Néanmoins, le degré de développement actuel du système financier laisse prévoir de longs délais.

De plus, la mise en place des antennes de quelques entreprises dans les autres villes du pays, explique les positions hiérarchiques et la mise en réseau du système économique. La présence des services de haut niveau dans la capitale, impose le recours à leur utilisation (recherche des cadres, services de recrutement, chercheurs, bureau d'études d'architecture international...). Le cas des centres culturels d'*Annaba* ou d'*Oran* sont sous le contrôle de l'ambassade de France, expliquant ainsi cette relation directe des villes secondaires avec l'international.

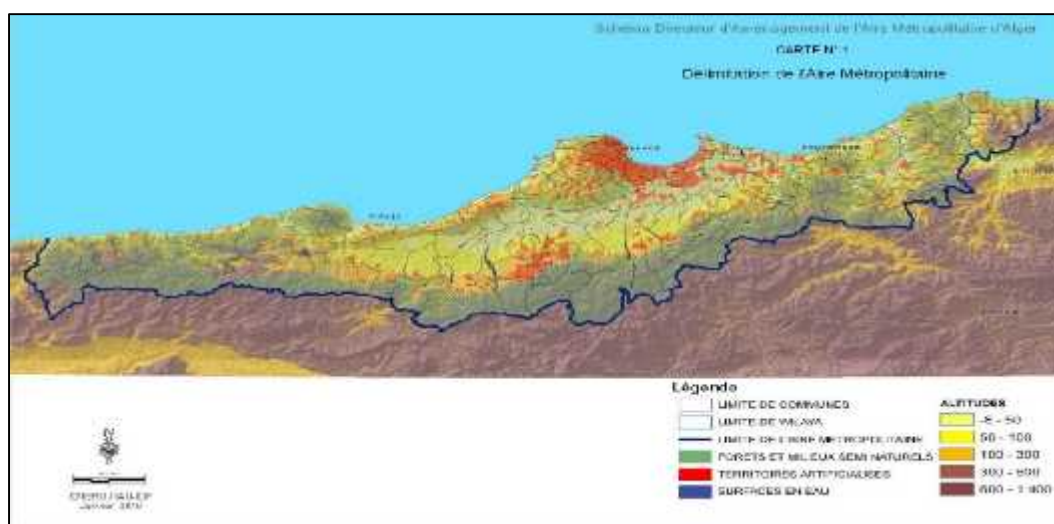
8.1.3 Alger et sa région métropolitaine

8.1.3.1 Le processus de métropolisation par la position

Le processus de métropolisation s'appuie fortement sur la position géostratégique qui pourrait la placer dans un réseau de compétitivité entre les villes méditerranéennes communes, tout en garantissant prioritairement un pouvoir économique pour les villes régionales. La ville d'Alger ne devrait pas s'inscrire uniquement dans un réseau de villes mondiales, mais aussi dans des espaces de proximité, constituant un point d'ancrage pour son territoire régional. Les politiques d'aménagement ne doivent pas ignorer les particularités physiques communes qui peuvent intégrer la région algéroise dans sa territorialité.






Le territoire régional d'Alger gravite autour des trois wilayas limitrophes : *Blida*, *Boumerdès* et *Tipaza*. Cette aire métropolitaine bénéficie d'une position stratégique qui permet une structuration immédiate de l'arrière-région par un réseau de ces trois grandes villes. Cette position, liée à la porte de l'Afrique au Nord et au centre du Maghreb, constitue un atout géographique pour la croissance économique, et offre des spécificités et des composantes naturelles internes qui favorisent l'attractivité démo-économique inscrite dans la dynamique métropolitaine.

Figure 264 L'aire métropolitaine d'Alger



Le cadrage administratif est une première étape pour envelopper l'espace de la métropole. Cette dernière est définie comme suit : "une Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300 000 habitants et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales"(Armature Urbaine 2011). La recomposition territoriale et administrative a défini 142 communes pour la région algéroise (voir tableau N°85).

Tableau 85 Portrait général de l'aire métropolitaine

Périmètre	Alger	Blida	Boumerdes	Tipaza	Total Aire métropolitaine
Découpage territorial					
Nombre de communes	57	25	32	28	142
Densité (hab/km ²)	3426,77	678,12	550,88	266,34	891,49
Population 2008	2 988 145	1 002 937	802 083	591 010	5 384 175
Superficie (Km ²)	872	1479	1456	2219	6026

Source :(Tabti-Talamli.A 2018, p.8)

L'entité métropolitaine est une stratégie clé, car elle se fonde sur une entité unique (Healey 2013, p.129), qui est *la Mitidja*. Cet élément fédérateur et commun⁶⁰⁷, chevauchant les quatre wilayas, constitue un puissant enjeu qu'il convient de préserver et d'exploiter de la façon la plus rationnelle, ce qui renforcerait alors l'interdépendance des villes métropolitaines. Le littoral algérois est aussi un atout pour la conservation durable de la métropole. Ce site portuaire et urbain constitue une réponse aux préoccupations conjointes des secteurs de l'aménagement du territoire.

Les perspectives du SDAAM s'appuieront sur la mise en valeur des ensembles de l'aire métropolitaine d'Alger, le bassin de *la Mitidja*, l'Atlas *Blidéen* et le littoral. Ils forment un territoire fort et solidaire, capable de mobiliser ses forces et ses potentiels pour former une communauté

⁶⁰⁷ Selon le SDAAM, 2010.

de vie quasi quotidienne et ainsi faire d'Alger une métropole attractive et compétitive (Tabti-Talamli.A 2018, p.18).

La métropole algéroise compte une population importante de plus de 5 millions d'habitants, soit 15,56% de la population nationale (34,5 M). Elle constitue incontestablement le territoire le plus densément peuplé, le plus urbanisé (avec un taux d'urbanisation qui avoisine 80%) et le plus équipé du pays. La capitale est nettement distinguée par rapport aux autres wilayas, 2 947 461 habitants, soit 55 % de la population de l'aire Métropolitaine avec une densité la plus forte (712,12 habitants/km²). Cette répartition inégale est liée aux dimensions historiques, économiques et politiques qui influent sur le mode de peuplement.

Tableau 86 Evolution de la population urbaine sur l'aire métropolitaine

Année	1987		1998		2008	
	Population urbaine	Taux d'urbanisation	Population Urbaine	Taux d'urbanisation	Population Urbaine	Taux d'urbanisation
Alger	1 652 424	77,64	2335371	91,13	2817868	94,30
Blida	441 400	69,55	570 958	72,80	771706	76,94
Boumerdes	260 549	51,00	292404	45,17	465489	58,04
Tipaza	292 581	75,11	271 886	53,73	341710	57,82
Aire métropolitaine	2 646 954	72,25	3 470 619	77,12	4396773	81,66

Source : RGPH, 87-98- 2008.

La région algéroise est au sommet d'un réseau urbain dense cachant une véritable boulimie de consommation d'espaces (Safar-Zitoun 2001, p.33). Le processus de métropolisation de la région a déjà pris la forme d'une urbanisation métropolitaine (Martinotti, 1993)⁶⁰⁸, qui est basée sur une nouvelle localisation de la population, estompant le rapport entre les centres et les périphéries régionales (Siino, Laumière, et Leriche 2004, p.11).

⁶⁰⁸ Martinotti G. (1993). *Metropoli*, Bologne, Il Mulino.

8.1.3.2 Le processus de métropolisation par le réseau régional

- *La gouvernance*

La métropole d'Alger doit assurer sa domination sur d'autres espaces métropolitains de manière réticulaire (en réseau). La notion de métropole d'Alger renvoie vers cette ville-mère⁶⁰⁹ qui se rattache à un territoire plus vaste et plus confus (C. Lefèvre, Roseau, et Vitale 2013, p.23), sur lequel elle exerce son influence inscrite dans un ordre géographique et politique (Faburel 2018, p.15).

Aujourd'hui, la question de maîtrise du pouvoir en réseau dans un processus de métropolisation renvoie vers la gouvernance. C'est l'implication d'une multitude d'acteurs et structures politiques concernant la prise en charge du processus de métropolisation dépassant la commune ou la ville. Il est cependant clair qu'avant de prétendre à une compétitivité internationale, une mise à niveau de l'ensemble des collectivités locales s'impose (Ewa Berezowska-Azzag, s. d., p.1).

Le PDAU (2009, p.39)⁶¹⁰ avait précisé sur l'échelle territoriale de référence que : « *la croissance quantitative d'Alger souligne l'importance d'élargir l'échelle territoriale de référence stratégique, notamment dans le sens de renforcer la gouvernance dans un cadre métropolitain* ». Ce label de métropole doit se construire symboliquement et conformément selon des standards (M.-P. Lefèvre 2015, p.12). La difficulté de l'émergence de l'échelle métropolitaine au niveau d'Alger se place dans l'action collective, construisant les conditions de la gouvernabilité d'une métropole (C. Lefèvre, Roseau, et Vitale 2013, p.21).

Depuis la fin des années 90, le discours de la wilaya a porté une attention particulière concernant la gestion politique du processus de métropolisation. La wilaya d'Alger a introduit la notion de gouvernance à travers l'expérience de l'ancien Gouvernorat du Grand Alger et de son Grand Projet Urbain en 1997, il s'agissait d'une nouvelle manière d'administrer qui marquerait la rupture avec les catégories classiques du pouvoir à double niveaux : celui de la structure et celui des finalités du pouvoir (Gouvernorat du Grand Alger 1998, p.271).

⁶⁰⁹ Selon Faburel (2018, p.15), la notion du terme métropole vient du bas latin *métropolis*, issue des racines grecques *mété* (mère) et *polis* (ville).

⁶¹⁰ Master Plan, livrable 7, stratégie et schéma de développement économique, octobre 2009.

- Au niveau de la structure, le GGA a montré la difficulté de placer le pouvoir aux échelons locaux, alors que la gouvernance devrait se pratiquer par une multitude d'interventions des acteurs, le chef du syndicat de l'immeuble, le président de l'association, les habitants du quartier, le syndicat des promoteurs immobiliers, le chef de la division de l'urbanisme, l'architecte et l'ingénieur municipal, le délégué de l'habitat de la santé et de l'équipement, le président du conseil communal, le Caïd et le gouverneur.
- Au niveau de la finalité du pouvoir, le GGA est lié à la réglementation et la production des lois d'urbanisme, démontrées durant son expérience par l'obéissance et l'application à l'aveuglette des lois.

L'échec du GGA se manifestait dans la difficulté de s'ouvrir vers le nouvel horizon de la gouvernance qui tentait de rompre avec « *le pouvoir prédateur qui prélève et qui réprime* » (Gouvernorat du Grand Alger 1998, p.273). La promotion de l'émergence de l'échelle métropolitaine s'est finalement réduite à la mise en place de quelques infrastructures dédiées au statut de métropole.

La décennie 2000 a pointé du doigt ce vide institutionnel en matière de gestion de la métropole d'Alger. Il semble que la prise en main de cette gestion spécifique se réaffirme avec la création pour quelque temps d'un ministère délégué chargé de la Ville (en 2007), qui a instauré une loi d'orientation de la ville en général, et des grandes villes en particuliers. L'organisme ONT (Observatoire National de la Ville) fut créé et devrait prendre en charge les questions de gestion métropolitaine.

L'ONT tente aujourd'hui d'améliorer la gestion de la région algéroise et promouvoir sa fonction métropolitaine en faveur du développement durable. Le Ministre chargé de la Ville a estimé dans le cadre d'une démocratie participative former les maires des communes et les élus, les fonctionnaires des administrations et les services publics concernés. Il se charge aussi de réformer les impôts locaux et les instruments d'aménagement, de planification et de programmation au niveau des communes, tout en leur accordant les moyens financiers et l'encadrement nécessaires et surtout les prérogatives pour assurer le développement (durable) de leur territoire (Abdoun 2010, p.50).

Par ailleurs, la première mesure identitaire métropolitaine (Healey 2013, p.130) avait porté sur la définition du statut d'Alger par la promulgation administrative de la ville en tant que « métropole » en 2005, puis réactualisé en 2011⁶¹¹, impliquant par la suite le jumelage du Ministère de l'Aménagement du Territoire à celui des Collectivités Locales en 2017.

Malgré ces efforts de changements consécutifs des ministères, et la volonté de les assembler pour avantager l'exercice de la gestion métropolitaine, il semble que le vide institutionnel persiste et la prise en charge de la métropole subit la négligence de ses limites territoriales administratives. La précarité institutionnelle métropolitaine reproduit des rapports de force locaux (Abdoun 2010, p.8) qui ne s'ouvrent pas facilement à la population et son quartier, la recherche de cette échelle territoriale locale permettant l'ouverture au système par le bas (C. Lefèvre, Roseau, et Vitale 2013, p.24).

En effet, seule l'Agence Nationale pour l'Aménagement du Territoire en 1997⁶¹² avait insisté sur la gestion de la métropole, indissociable du contexte national et local. Elle révélera une nouvelle ambition de transformation profonde des systèmes d'acteurs au sein de la métropole d'Alger (C. Lefèvre, Roseau, et Vitale 2013, p.23). La présence des sous-administrations, l'instabilité des structures, les cloisonnements (ou chevauchements) des compétences, l'interface du pouvoir, la rigidité bureaucratique et la faiblesse de la norme juridique, s'expriment par une confrontation sur le terrain opérationnel pour la gestion administrative des métropoles algériennes. Les phénomènes métropolitains restent quand même circonscrits au champ « intra-muros » (ANNAT 1997, p.2) qui impacte réellement le vécu institutionnel de la métropole.

Il a été prévu comme résultat par ce changement de statut, de libérer les grandes villes (*Blida, Boumerdès et Tīpaza*) autour de la capitale de leurs statuaire uniformes dans lesquels elles sont actuellement enfermées, et leur accorder un nouveau cadre d'organisation, de gestion et de planification, du fait du poids qu'elles représentent dans l'armature urbaine et l'économie nationale.

⁶¹¹Une Collection Statistiques N° 163, Série S : Statistiques Sociales, une définition adoptée par la loi 2001-20 du 12/12/2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.

⁶¹² ANAT, « *Gestion de Métropoles* », Mission II, rapport finale (1997).

Également, l'organisation et la gestion de la métropole d'Alger sont étroitement liées à un désengagement de l'Etat vis-à-vis de certaines missions locales qui passent nécessairement par une redéfinition des missions communales de gestions urbaines (ANNAT 1997, p.3), car la métropole contribue à faire du local une scène d'enjeux politiques (M.-P. Lefèvre 2015, p.12). La capacité de gouverner la métropole d'Alger dépendra du partage du pouvoir au niveau local (Kübler 2013, p.63). La gestion de la métropole consiste à situer clairement le dispositif global de l'administration communale au niveau des trois wilayas concernées (De Queiroz Ribeiro et Lucia Britto 2013, P.52). Le manque de moyens a constitué d'une part, l'argumentaire habituel qui explique la faiblesse des communes à assumer leurs obligations, et d'autre part, la démultiplication des administrations rendant ingérable la mission communale.

Le rôle ou la fonction de la commune comme organe spécial ou pas, dans la politique métropolitaine au niveau de la région d'Alger n'est pas clair. La commune n'arrive pas à fixer sa finalité institutionnelle qui reste depuis longtemps dans l'application de façon standardisée. Les compétences des différentes catégories de communes (ex : urbaines, rurales...) ne sont pas respectées. Cette question est fondamentale lorsqu'il s'agit de la nature des communes, chacune ayant un plan de charge surdimensionné, altérant ainsi le processus d'intercommunalité et générant des défaillances dans la gouvernance locale (Berezowska-Azzag et al. 2015, p.114). Il a été signalé qu'une définition du statut des nouvelles communes ou/et aires urbaines est impérative, d'où la nécessité de mettre en place un cadre de gestion qui tient compte de la spécificité et de la nature de leur fonction dans l'armature urbaine nationale ⁶¹³.

Les administrations communales, comme collectivités locales ordinaires, ne sont pas encore préparées à prendre en charge les transformations qualitatives de leurs croissances promues vers le rang de métropole, surtout dans le cas des périphéries urbaines qui sont des zones émergentes montrant un déficit dans leur gouvernances locale (Salet et Savini 2013, p.73). La gestion de cette dernière doit se décomposer en centre d'intérêt spécifique et superposé « gestion micro » et « macro urbaine » (ANNAT 1997, p.4), dépassant ainsi les vocations d'une direction.

Un schéma de décentralisation politique peut faire fonctionner la métropole. L'intervention des trois wilayas (*Blida, Boumerdes, Tipaza*) dans les affaires communales peut générer une ingérence qui bloquerait le principe même de décentralisation, et nuirait à la clarté des responsabilités.

⁶¹³ Selon une interview de Abdoun.M (docteur en géographie) avec la revue Vies de Villes en 2007.

La dispersion des centres de décision dans la gestion de la métropole ne favorise pas le traitement d'ensemble. Un morcellement sur le plan fonctionnel se caractérise par l'ouverture à l'intervention de différents acteurs sur le plan spatial, les collectivités locales intercèdent sur le territoire de la métropole, sa périphérie posant la problématique de gestion partagée.

Enfin, on s'est référé à l'étude effectuée par l'ANNAT (1997, pp.7-38) qui avait mis en place une analyse pour une architecture institutionnelle de gestion de la métropole d'Alger. Cette nouvelle architecture est appliquée aux communes qui s'imposent par la mise en place d'un acteur avec des fonctions de chef d'administration métropolitaine à des niveaux différents, avec des domaines où s'exercent leurs responsabilités. Deux idées forces cadreront la gestion de la métropole, elles sont liées :

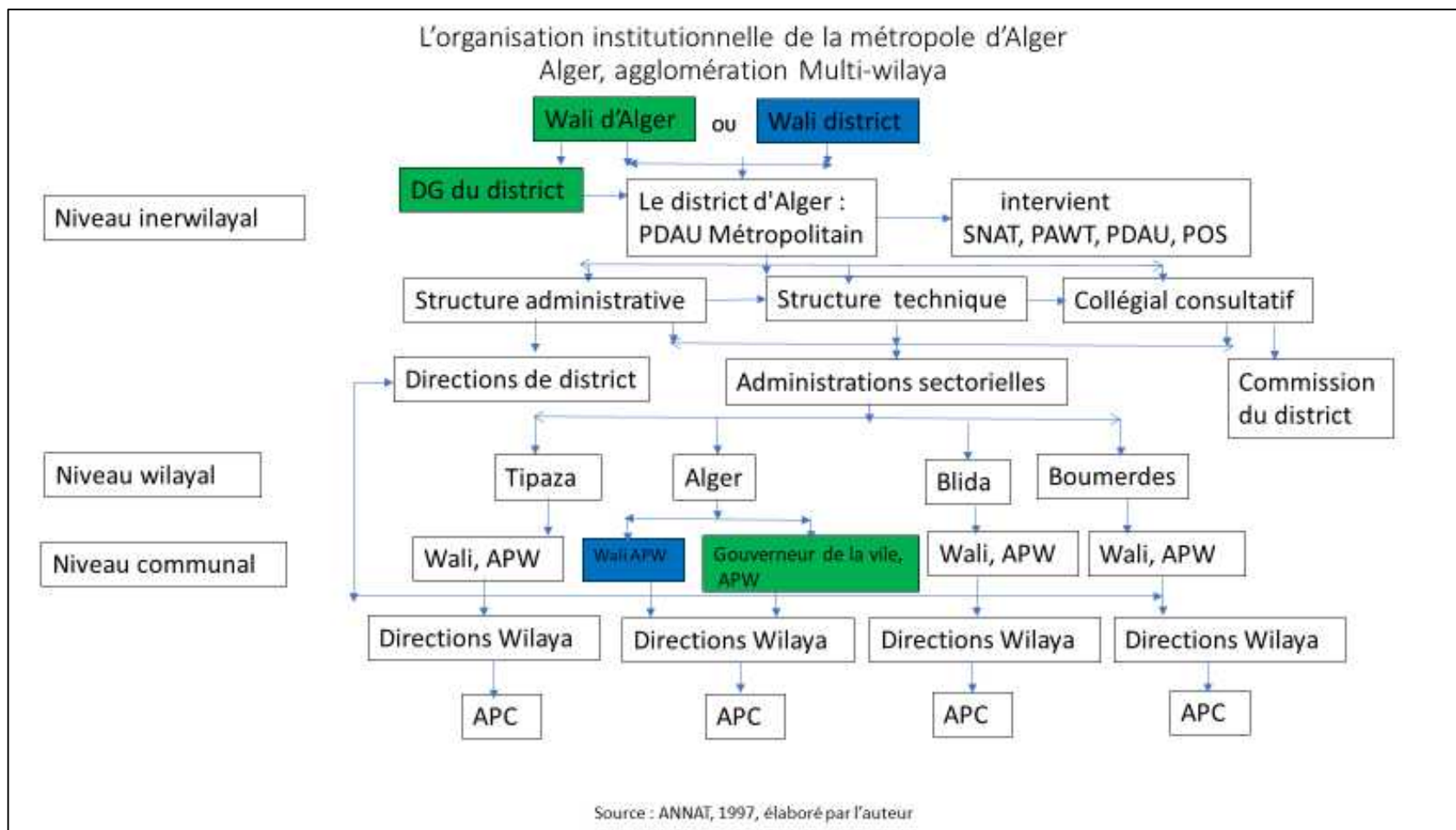
- Aux aménagements institutionnels qui doivent introduire dans le dispositif d'organisation spécifique de la métropole, une dimension communale par des approches de décentralisation, l'articulation des pouvoirs communaux, les fonctions (missions) communales.
- Aux aménagements qui concernent les niveaux d'administration : gérer la dimension métropolitaine par des approches de niveau communal, infra-communal et supra-communal.

Trois propositions d'organisation institutionnelle ont défini la métropole algéroise en se basant sur trois configurations institutionnelles : l'élément fonctionnel, structurel et spatial (territorial). Il s'agit :

- Du remembrement communal de l'agglomération d'Alger.
- La ville -Wilaya.
- Alger, agglomération Multi-wilaya.

La troisième hypothèse peut cadrer l'état actuel de la métropole. L'étendue physique réelle de l'agglomération d'Alger qui a intégré les communes des wilayas limitrophes, a généré une forte polarisation sur son environnement immédiat. La ville d'Alger a développé une aire d'influence directe qui englobe les trois villes (*Blida, Boumerdès et Tipaza*). La gestion cohérente de l'espace commun, sans effacer les limites administratives, passera par une administration inter-wilayale (voir figure N°265).

Figure 265 L'organisation institutionnelle pour la métropole d'Alger



La gestion spatiale de la métropole à l'échelle régionale permettra de penser l'aire d'influence en demi-couronne. L'équilibre de la croissance urbaine doit être maintenu sans que la possibilité de croissance anarchique n'interrompe le système urbain. *Le district* fut envisagé comme un organe d'un certain pouvoir pour intervenir et dégager les lignes de force de conduite pour cette urbanisation incontrôlée dans ses évolutions lourdes : « *Le district d'Alger se présente comme l'instance qui transcendera les cloisonnements d'ordre territorial et sectoriel pour faire converger les conceptions, les approches et les objectifs d'une gestion maîtrisée d'un espace particulièrement sensible et important* » (ANNAT 1997, p.34).

Dans la même logique, le travail de recherche de Ewa Berezowska-Azzag a porté sur une réflexion du point de vue organisationnel, le *district* au niveau métropolitain sera assuré par l'Agence Métropole Alger (AMA) et au niveau territorial par l'Observatoire National de la Ville (ONV), AMA assurera la responsabilité de coordination des stratégies entre les communes.

Le territoire métropolitain est fragmenté en plusieurs municipalités (localités) qui peuvent être progressivement intégrées sous une seule administration. Cette restructuration administrative à travers *le district*, permettra une gestion et une planification globale de la région. L'ANNAT a insisté sur le statut du *district* : « *il n'est pas une nouvelle collectivité territoriale ni une circonscription administrative, ni un établissement public interwilayal, mais un échelon spécial d'administration déconcentrée de l'Etat, avec des administrations sectorielles à consistance Multi-wilayale* ».

Des structures administratives et techniques ainsi qu'un organe de concertation dit « collégial consultatif » (composé d'élus locaux et représentants d'administrations centrales et locales, animateurs d'associations), seront mis en place tout autant que la commission d'aménagement du district. Les structures administratives, formées de directions *district*, prendront en charge les liaisons horizontales intersectorielles avec les directions de wilaya. Un système d'information du *district* est prévu par la mise en place d'un centre de documentations et de statistiques.

L'agencement du *district* au sein de l'architecture institutionnelle est composé :

- D'un wali de district, distinct des 4 walis en poste et qui prendra en charge l'administration du district.
- Le wali d'Alger aura sous son autorité l'administration du district, et les affaires de la wilaya d'Alger seront confiées à un gouverneur de la ville.

Le district mis en place par voie réglementaire devra produire un PDAU métropolitain couvrant la totalité du territoire considéré. Dans ce cas, *le district* peut s'engager dans les études du SNAT mais aussi les PAWT, les PDAU et les POS. La localisation, la délocalisation des activités, l'intervention en milieu urbain par la restructuration, sont des mesures qui se circonscrivent dans le district. Le contrôle du foncier est aussi à la charge de cet organisme.

Malheureusement, cette proposition de gouvernance de la métropole par l'ANNAT n'a pas été concrétisée. Elle est restée un projet ambitieux suivi par les tentatives du SNAT, outil qui insiste sur l'approche régionale pour la mise en place d'une gestion de la métropole. Les finalités de la notion région restent encore mal maîtrisées par manque de textes juridiques et réglementaires en termes de gestion institutionnelle. La bonne définition de la région, comme un ensemble multi-wilaya et homogène d'un statut juridique, est un défi pour la gouvernance de la métropole algéroise.

Un retard accusé dans la prise de position institutionnelle à l'égard du concept de la région d'Alger renforcera les difficultés de coordination pour les opérations d'intérêt régional. La gestion de l'espace métropolitain est liée à la méfiance des administrations voisines qui soupçonnent une volonté de mainmise et d'intégration dans leur noyau d'où ils imposent leurs décisions (Healey 2013, p.131).

En effet, d'après Ewa Berezowska-Azzag (s. d., p.6), la crise de gouvernance est significative à Alger. Le rôle du wali et les APW, la faiblesse des moyens de gestion urbaine actuelle ainsi que la crise de confiance entre les pouvoirs publics et la population sont des problèmes considérables. La démarche centralisée et volontariste est peu participative, les collectivités locales ne s'engagent pas pour une concertation commune, l'intercommunalité fait défaut et l'usage de l'ingénierie urbaine est marqué par l'absence de confiance en leur utilité opérationnelle. Sidi Boumedine (2013a, p.87) a aussi signalé le problème de la gouvernance de la métropole, dans le cas d'Alger

qui doit se « *démocratiser* » avec l'adoption des nouveaux concepts du développement durable et de l'ère de la globalisation. La démocratie qui désignait pendant une longue période un « Etat », devrait se montrer de nature plutôt qualitative qui permettrait de s'aligner à l'échelle locale métropolitaine.

La relation entre une gouvernance moderne métropolitaine et la démocratie locale solliciterait du partenariat entre les pouvoirs municipaux, la société civile et les acteurs privés (De Queiroz Ribeiro et Lucia Britto 2013, p.52).

8.1.3.3 Le processus de métropolisation par les équipements de transport

- *Le chemin de fer de la région algéroise*

La multiplication des agglomérations secondaires dans la région algéroise se situe entre *Alger, Blida -Tipaza* et entre *Alger - Boumerdès* (SDAAM, 2015). Ces frontières constituées après une déconcentration des activités et d'habitats, forment aujourd'hui l'espace métropolitain partagé entre les flux et les lieux (Castells, 2001)⁶¹⁴. Ce sont les nouveaux contours de la métropole algéroise dont les accessibilités favorisent la structuration de l'aire urbaine régionale (Christ, s. d., p.147).

L'intégration physique des parties de la métropole d'Alger par les transports, la circulation et la mobilité durable, est un principe géopolitique métropolitain (Cerveco 2013, p.230). Les infrastructures de transport sont les vecteurs de la construction équilibrée du projet de métropole (Paris 2004, p.91).

La région algéroise est couverte par les deux lignes de train de banlieue, reliant Alger à l'Est (ligne *Alger - El Thénia*) et au Sud-Ouest (ligne *Alger – El Affroun*) avec un tronçon commun depuis *El Harrach* jusqu'au centre d'Alger (gares d'Alger terminus et d'Agha). Ces lignes desservent, à niveau de la wilaya d'Alger, l'ensemble des cités d'habitations, des zones industrielles (*El Harrach, Oued Smar, Rouïba/Réghaïa, Gué de Constantine, Baba Ali*, tec.) et les pôles universitaires situés sur le tracé ferroviaire irrigant les trois wilayas du centre (*Alger, Boumerdès et Blida*).

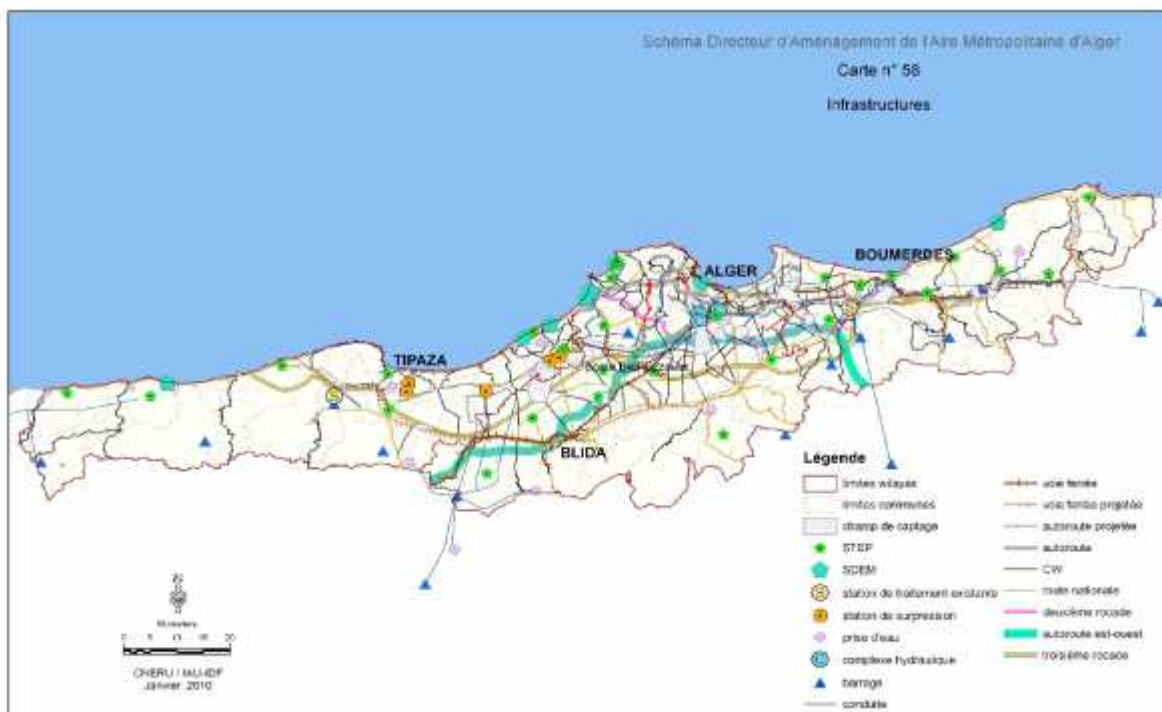
⁶¹⁴ In C. Lefèvre, Roseau, et Vitale (2013, p.27).

Ainsi, dans le cadre du programme d'aménagement ferroviaire de la banlieue algéroise, et sur la base du trafic prévisionnel en l'an 2020 de 80 millions de voyageurs par an, le transport ferroviaire de voyageurs dans la région algéroise a porté ces dernières années sur :

- Un programme de modernisation et d'électrification d'une longueur totale de 120 km des tronçons des lignes de chemin de fer (en cours de réalisation).
- L'électrification du chemin de fer à l'Est par *Thénia* et à l'Ouest par *El Affroun*.
- Le doublement de la voie de la ligne de banlieue Est *Alger-Thénia* qui se prolonge de *Thénia à Oued Aissi (Tizi-Ouzou)*.
- Le dédoublement de la voie de la ligne de banlieue Ouest *Alger-Blida-El Affroun*.

Une nouvelle ligne dessert la nouvelle ville de *Sidi Abdellah* en reliant *Birtouta* (sur la ligne Alger – *El Affroun*) et *Zeralda* avec sa gare ferroviaire (*Zeralda et Birtouta*) sur un linéaire de 22 km. Une future desserte entre *Bab Ezzouar/Dar-El-Beida* et l'Aéroport (sur la ligne Alger – *Thénia*) ainsi que le projet de réalisation de la gare ferroviaire centrale *d'Alger-Hamma* sont prévus.

Figure 266 Les transports en commun dans la région algéroise



Source : SDAAM, 2015

Actuellement, l'organisation et la structure du réseau de transport collectif par route le long du corridor de la voie ferrée, sont caractérisées non seulement par l'absence de rabattements par bus vers les gares, mais aussi par l'existence de plusieurs lignes de bus concurrentielles, les échanges bus-train étant quasi inexistantes. Une baisse de fréquentation du réseau ferré de la banlieue d'Alger se fait remarquer, due en partie à la forte concurrence exercée par les transports routiers. Ainsi la plus grande partie des déplacements est prise en charge par les transporteurs routiers privés et par l'usage de la voiture particulière (SDAAM, 2015).

Le chemin de fer constitue l'épine dorsale de la structuration du système de déplacements dans l'aire métropolitaine d'Alger. Les vastes programmes d'aménagement des décennies précédentes (dédoublage de la voie, reconstruction de gares, signalisations...) n'ont pas servi d'axe structurant pour favoriser une urbanisation dense et homogène autour des principales gares, pour répondre aux attentes en matière de mobilité au niveau régional de façon plus équitable, plus économe et aussi plus respectueuse de l'environnement. La cohérence des politiques concernant l'urbanisme, l'habitat et le transport n'était pas au rendez-vous. L'axe *Alger – Thénia – Tizi Ouzou et Alger – Blida – El Affroun* peut bénéficier d'une couverture remarquable par les transports publics.

En effet, il est prévu dans le futur, le transfert de la gare centrale vers *El Harrach (Kourifa)*, facilitant ainsi les déplacements intra-wilaya, ce qui nécessiterait une restructuration et réorganisation autour de cette voie ferroviaire et son rabattement vers les autres modes complémentaires (bus, Métro, Tramway, téléphérique). Le rôle structurant de cet équipement de transport intégrerait physiquement les espaces métropolitains de la ville d'Alger. Un aménagement du territoire régional couplé au déploiement des schémas de transport, permettrait de réduire significativement la dépendance à la voiture pour les habitants de revenus moyens des périphéries urbaines (Cerveco 2013, p.219). Ainsi, la liaison rail-route est une des ambitions pour la structuration de la mobilité au bassin régional algérois.

Figure 267 Ligne de train et l'extension prévue



Source (PDAU, 2015, p.219)

- *Le Métro et le Tramway*

Le développement du transport collectif en site propre (TCSP) est un modèle de mobilité défendu pour la promotion de la métropole. La circulation des touristes est un champ constitutif d'un système de métropole mondiale (Stock 2016, p.146), et la mobilité efficace est un élément crucial dans les voyages d'affaires.

Le rôle du service du transport pour la structuration de l'espace de la métropole est important, car il apporte un nouveau modèle de progrès économique. Les grands projets du transport sont une justification pour l'échelle métropolitaine

Le réseau des transports en commun dans la ville d'Alger intègre en plus du Chemin de fer plusieurs modes : Tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)/TCSP, Métro, Téléphériques et Funiculaires. Ce sont de grands projets de transport à l'échelle métropolitaine locale (Hubert et Lewis 2014, p.398). Ces différents modes de transport en site propre doivent assurer la

promotion d'une mobilité soutenable nécessitant la création des points de connexion, des pôles d'échanges qui faciliteraient l'accès à l'espace régional, et qui sont : les gares intermodales, les gares ferroviaires et routières, l'aéroport, le port et le réseau logistique.

Les zones de grande accessibilité constituent les localisations optimales pour la connexion entre les pôles d'échanges. C'est vers la partie Est de l'agglomération d'Alger que la zone d'*El Harrach* offre la possibilité de cette liaison. Vu la morphologie complexe de la ville d'Alger, la *Mitidja-Est* avec sa porte d'entrée *El Harrach* devient un territoire circulatoire (Tarrus, 1989)⁶¹⁵ qui a pu intégrer dans une logique multipolaire les modes des transports en commun.

La mise en service prioritaire du Métro et du Tramway vers *El Harrach* montre cette volonté de régler les problèmes de déplacements autour des grands équipements structurants et générateurs de déplacements, localisés principalement dans cette partie de la ville. Ces nouveaux modes tentent de faciliter les déplacements de la population algéroise ainsi que celle des touristes étrangers.

El Harrach est un second pôle économique après le centre administratif d'Alger. Elle exerce une attraction (commerciale, tertiaire, industrielle, de loisirs...) sur la population de la région. Cette partie de la ville constitue l'espace intermédiaire entre les nouvelles centralités périphériques (les nouveaux pôles) situées sur les franges de la métropole (Le Goix 2016, p.1). La construction progressive de l'espace métropolitain doit passer par le pôle d'échanges d'*El Harrach*. Cet espace métropolitain des nomades quotidiens urbains (Martinotti 1993), devient la plateforme de la métropole qui permettrait l'exploit de toutes les formes de la ville (loisirs, divertissements, études, business, sport...). (Leotta 2010, p.112).

A cette échelle, le SDAAM (2015) insiste sur le contrôle du fonctionnement du système du transport public urbain et son respect dans l'espace régional. Une nouvelle configuration d'un périmètre de transports urbains qui dépasse les limites d'Alger (PTU) est préconisée, pour prendre en charge les déplacements polarisés vers Alger, avec notamment les mouvements pendulaires en relation étroite avec la continuité urbaine entre les zones régionales. Une nouvelle

⁶¹⁵ In Imbert (2014, p.15).

AOTU (autorité organisatrice du transport) devrait assurer les déplacements à l'échelle de la métropole.

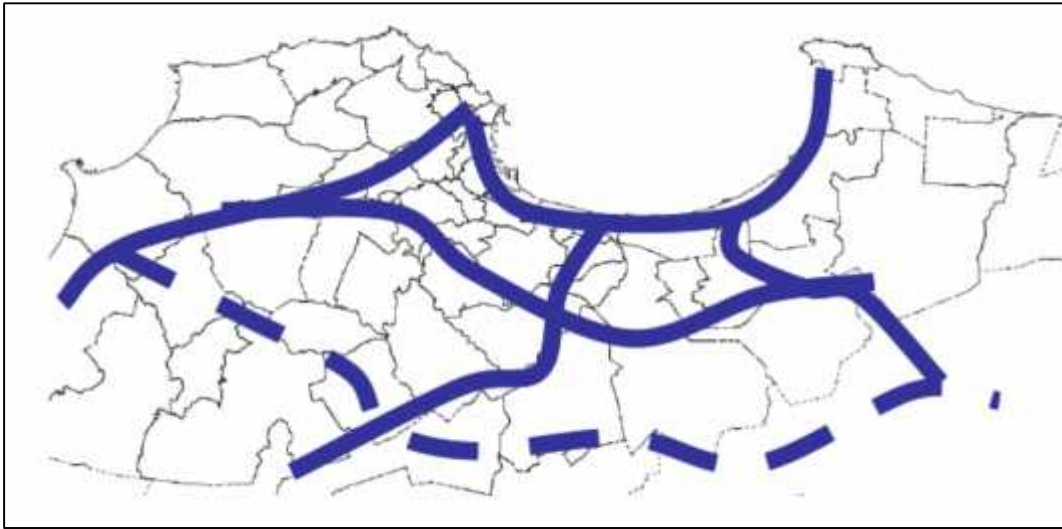
- *L'aménagement paysager de la rocade Sud*

La rocade Sud était conçue initialement comme une barrière à l'urbanisation accélérée de l'agglomération d'Alger durant les années 70, puis une colonne de desserte de l'Est vers l'Ouest durant les années 80. Aujourd'hui, cet axe se voit se transformer d'un projet d'infrastructure de transport routier en milieu urbain, en projet urbain (Gariépy 2014, p.35), vu l'implantation des grands projets urbains le long de cette voie de transit. L'enjeu fondamental reste sur la possibilité de la structuration de la mobilité, à partir de cette rocade.

L'essor de l'automobile a marqué l'organisation de l'espace urbain dans la capitale d'où la multiplication des échangeurs, trémies...etc., vers cette voie de transit pour la relier impérativement au centre d'Alger. La voiture paraît comme une bonne solution individuelle et souple pour se déplacer dans une ville multipolaire (Paris 2004, p.98).

En effet, une attention particulière est portée sur l'accessibilité d'Alger par les routes à travers le macro-maillage de Mobilité proposé par le Plan Stratégique. Un couloir de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui relierait *Dar El Beida à Zeralda* est proposé sur cette rocade Sud. La rocade Sud doit offrir une capacité routière équilibrée avec des performances de transports en commun, pour le fonctionnement interne de la métropole (Cerveco 2013, p.227). Ceci permettrait la mise en évidence des axes à privilégier pour desservir les flux les plus importants et l'identification immédiate des pôles d'échanges à promouvoir. Jusqu'à présent, la stratégie du transport collectif est vue comme un facteur de gestion résiduelle des flux et non pas un facteur structurant (Paris 2004, p.98).

Figure 268 Schéma du maillage routier proposé par le PDAU



A Alger, les infrastructures anciennes du transport en commun (train, téléphérique) et nouvelles (Métro, Tramway) peuvent orienter la construction et le développement de la métropole d'Alger à partir d'un pôle urbain d'échanges, à *El Harrach*. Sa localisation au centre géographique de l'agglomération est une entrée vers la métropole.

- *Les routes et les autoroutes de l'aire métropolitaine*

Le développement économique d'une région est conditionné généralement par la disponibilité d'un réseau de transport routier combiné solide et fonctionnant parfaitement en tant que base opérationnelle. Les infrastructures de transport sont de plus en plus considérées comme un indice pour évaluer les performances économiques et sociales d'une métropole.

La croissance spatiale d'une métropole suit les réseaux routiers principaux et transforme la métropole polycentrique en région métropolitaine diffuse (Gill 2014, p.172). Un système de transport routier efficace permet d'accroître l'efficacité des chaînes logistiques de plus en plus complexes. Le transport, à des degrés divers, est à l'origine des mouvements économiques, en restant un des éléments déterminants dans le choix des politiques de développement économique et social.

Des efforts remarquables ont été orientés par la structuration routière dans la région métropolitaine d'Alger. La modernisation et le maillage des infrastructures routières sont préconisés dans la politique du projet de la métropole d'Alger, afin d'assurer la croissance économique à grande échelle (SDAAM, 2015).

Les routes reliant le centre Alger et le reste des périphéries urbaines ont connu une amélioration du niveau de service, grâce aux travaux d'aménagement durant ces dernières années sur les voies de communication (construction de voies autoroutières). Le schéma directeur du réseau routier de la wilaya d'Alger et le schéma directeur national routier et autoroutier (2002-2020) ont fixé principalement un réseau périphérique express interne qui forme une ceinture autour de l'agglomération algéroise, l'autoroute de l'Est au Nord et la Rcade au Sud d'Alger (Plan de Transport, 2004). Elles sont reliées entre elles par des pénétrantes et des radiales. Ce réseau structurant permet de drainer tout le trafic de transit dans la wilaya d'Alger et d'assurer des échanges rapides entre les différentes localités d'Alger, notamment avec les différents pôles économiques de la capitale (port, aéroport, zones industrielles). Il ne répond toutefois plus à l'évolution phénoménale de la demande de transport, produite par le développement et l'extension du tissu urbain.

En plus de l'autoroute **Est-Ouest**, au Sud d'Alger, trois rocade ont été réalisées (d'autres en cours de réalisation) :

- Deuxième Rcade Sud d'Alger et la voie express relie la ville de *Zeralda* à *Bondouaou*⁶¹⁶ en prenant en considération la desserte de la nouvelle ville de *Sidi Abdallah* et la zone industrielle de *Roniba*.
- Le dédoublement de la RN°08 entre la 2ème rocade Sud et la rocade Sud actuelle.

En effet, le SDAAM (2015) envisage prioritairement d'assurer l'accessibilité des villes de *Larbaa* et *Bougara*, il est nécessaire alors de dédoubler la RN°08 entre *Larbaa* et la Rcade Sud d'Alger et la CW14 de *Bougara* à l'autoroute Est-Ouest, au niveau de l'échangeur autoroutier de *Baraki* en passant par *Sidi Moussa*.

A l'Est et vers la wilaya de *Boumerdes*, des dédoublements et des aménagements sont prévus autour des routes nationales (RN°24, RN°68, RN°24D).

⁶¹⁶ Sur un linéaire de 65 Km.

A l'Ouest de la ville sont réalisés :

- La rocade reliant *Bou Ismail et Cherbell* avec raccordement à l'autoroute Est/Ouest.
- Le dédoublement de la RN°36 entre *Dely Ibrahim et Tessala El-Merdja* avec raccordement à la RN°11 à hauteur d'*Ain Bénian*.
- La liaison rapide entre *Koléa* et l'autoroute Est-Ouest en dédoublant la RN°69 et la RN°42A entre *El-Affroun et Tipaza*.

L'analyse du SDAAM (2015)⁶¹⁷ sur la mobilité motorisée dans l'espace régional métropolitain, affirme une évolution de la géographie des flux par l'importance du trafic urbain. Il a été signalé que si les zones urbaines de la région algéroise représentent les trois quarts de la population, les trois quarts des véhicules et le tiers des linéaires de voiries, les transports collectifs ne prennent en charge que le tiers des trafics. Une importante partie du trafic est donc hors de portée du transport collectif.

Il en résulte un accroissement des distances parcourues ainsi qu'une augmentation de l'usage de la voiture particulière au détriment du transport collectif. Le parc des quatre wilayas de l'aire métropolitaine est d'environ un (1) million de véhicules particuliers, ce qui représente 44% du parc national de cette catégorie. Les populations des zones peu denses éprouvent des problèmes de déplacements en transport collectif, malgré les investissements effectués ces dernières années.

Voici quelques données (2004) sur la mobilité : les 474 118 ménages de l'aire d'enquête d'Alger disposent de 233 222 véhicules, soit un taux de motorisation **de 49 véhicules pour 100 ménages**, 83 véhicules pour 1000 personnes (taille moyenne des ménages : 5,9 personnes, population totale de 2 947 461 habitants dont 56% sont âgés de moins de 31 ans). La multi motorisation reste marginale : 86% des ménages motorisés ne disposent que d'un seul véhicule. La motorisation des ménages dépend du nombre d'actifs dans le ménage.

⁶¹⁷ Selon le SDAAM, une difficile collecte d'informations sur le transport routier des voyageurs dans la région algéroise a été précisée. Les seules informations disponibles sur la mobilité dans la région algéroise sont celles obtenues par l'**enquête ménages** sur les déplacements réalisés dans la Wilaya d'Alger en 2004 par le groupement EMA/BETUR – CENEAP, dans le cadre de l'étude du Plan de Transport et de Circulation d'Alger. Ce qui rend problématique l'estimation des besoins et de la satisfaction de la demande.

La zone transit de la métropole d'Alger est centrée autour d'importants trajets réalisés au niveau régional entre les wilayas limitrophes *Boumerdes, Blida et Tipaza* (Tahraoui 2012, p.135). Les déplacements internes-externes expliquent une importante géographie des flux, constituée de trafics des déplacements domicile/travail. Selon le SDAAM (2015), les principes de la nouvelle politique métropolitaine du transport sont de :

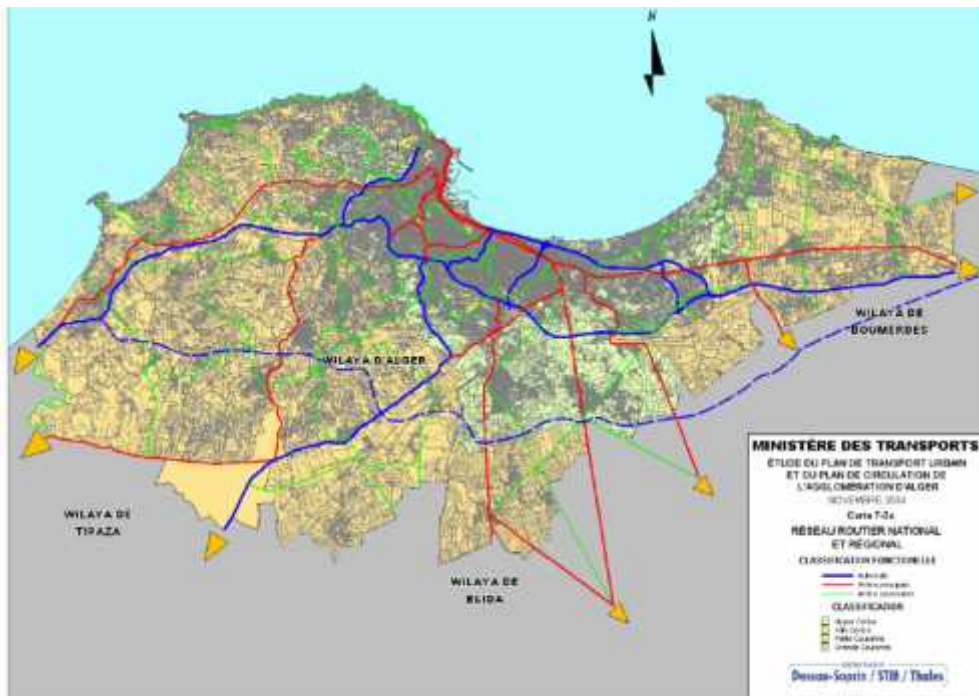
- Favoriser les déplacements entre les villes de la région algéroise.
 - Améliorer les dessertes périurbaines.
 - Favoriser l'accès aux régions voisines.
 - Assurer la présence du service des transports publics dans l'ensemble de l'espace algérois.
 - Renforcer l'attractivité des transports publics, en particulier par une organisation coordonnée des services.
 - Développer l'inter modalité.
 - Garantir la mobilité au niveau du bassin de mobilités en liaison avec le bassin d'emplois et des différents services utilitaires.
- *Les aménagements des routes côtières*

L'une des raisons du retard du développement du tourisme le long de la côte algérienne est liée notamment au niveau du développement des infrastructures routières, le long de la mer Méditerranée (SDAAM, 2015). Il a été envisagé une modernisation de ces axes afin de stimuler le développement du tourisme. Le SDRA prévoit :

- La création de nouvelles sections (Est/Ouest) pour assurer la continuité de l'itinéraire en vue de promouvoir le tourisme et de valoriser le littoral.
- La modernisation des axes côtiers existants, en cours de réalisation notamment (*la RN° 11, la RN° 24, la RN° 43*).

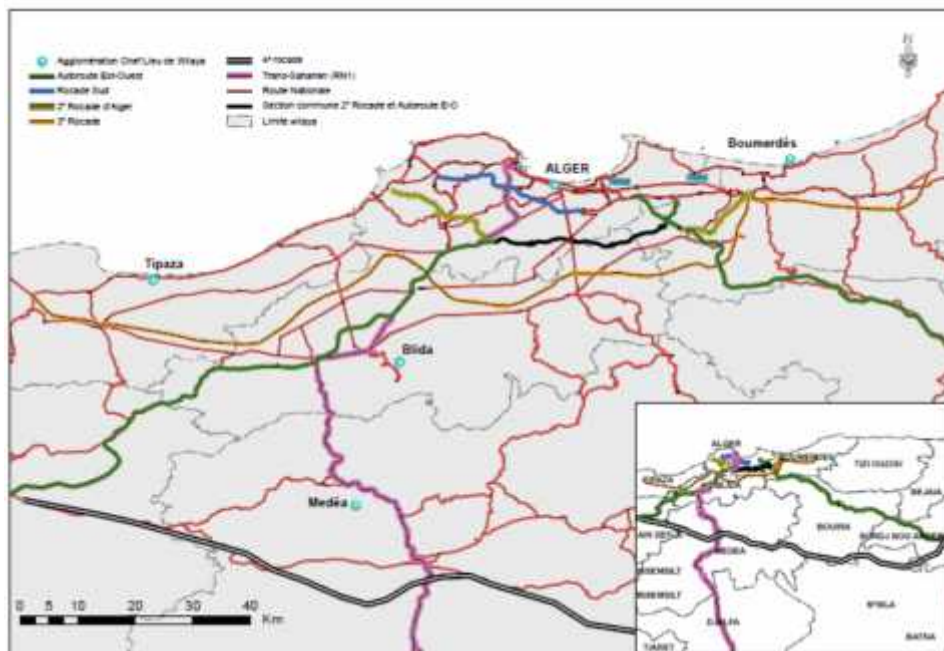
Les infrastructures routières au-delà des fractures paysagères et morphologiques induites entre les régions, participent à la recomposition économique, sociale et urbanistique de l'espace métropolitain (Wolff 2004, p.169).

Figure 269 Le réseau routier régional



Source : Plan de Transport, 2004.

Figure 270 Configuration du réseau routier projeté dans l'aire métropolitaine



Source Bakour, Baouni, et Thevenin (2018, P.8).

8.1.3.4 La ville nouvelle, un moteur de la métropole

Les villes nouvelles sont un outil privilégié qui aide la métropole à atteindre de simples objectifs sectoriels, comme atténuer la crise du logement (Chaline 1996, p.24). Le processus de métropolisation de la ville d'Alger s'est engagé initialement par l'aménagement des villes nouvelles et des pôles de compétitivité et d'excellence.

C'est un enjeu majeur pour l'Algérie de préparer les territoires régionaux qui subissent une extension rapide et anarchique, à se structurer autour d'une ville mère apte à la compétitivité et à l'attractivité. Le projet de nouvelle ville dans la métropole doit identifier les territoires les plus déterminants, où la croissance et l'excellence se conjuguent pour accueillir les futurs pôles de développement du pays.

Pour la région d'Alger, la relation macro-régionale d'Alger (Côte 2005, p.186) est une spécificité du SDAAM qui doit établir un processus de métropolisation par les villes nouvelles de *Sidi Abdellah, de Bouinan et de Boughezoul*, afin de faire d'Alger une des grandes métropoles du bassin méditerranéen.

La fonction spécifique est donnée à ces villes autonomes accompagnées d'une nouvelle localisation géographique et organisation régionale. Six (06) Pôles de Compétitivité et d'Excellence (POC) furent pré-identifiés par le SNAT 2025 pour contrebalancer les tendances à la concentration littorale et renforcer l'attractivité métropolitaine. A Alger c'est le POC de *Sidi Abdellah – Bouinan* qui fut envisagé, avec les technologies avancées, les TIC à *Sidi Abdellah*, et biotechnologies alimentaires et médecine du sport, à *Bouinan*. Il s'agit d'une spécialisation technologique et scientifique inscrite dans un cadre du programme de modernisation à l'échelle régionale.

La nouvelle ville de *Sidi Abdellah* se trouve à 30 km de l'aéroport international et à 25 km du port d'Alger. Elle a été choisie sur un site exceptionnel de *Mabelma*. C'est un village traditionnel, structuré par un réseau de routes de village, enveloppé par un ensemble de collines et de talwegs sur des terres agricoles divisés en deux versants, le premier orienté vers la mer au Nord et l'autre vers la *Mitidja* au Sud.

La ville regroupe un pôle résidentiel (un ensemble de cités sociales de 3 000 logements), un pôle pharmaceutique et biotechnologique, un secteur pharmaceutique et un pôle de santé, un pôle Universitaire, un pôle de loisirs (Central Parc), un laboratoire testant les nouvelles approches Eco- quartier, ville verte, énergie positive a été prévu dans cette ville.

L'attractivité de la nouvelle ville de *Sidi Abdellab* se fait par l'intermédiaire de son offre de logements, une solution facile pour une ville en croissance urbaine rapide. Elle doit maîtriser l'organisation de l'urbanisation, dans l'aire métropolitaine d'Alger, pour absorber la croissance démographique et créer des zones d'activités économiques à force d'impulsion et de diffusion, qui sont un point fort pour concevoir un bassin régional d'emplois (Chaline 1996, p.31 et p.65). Elle propose un cadre de vie harmonieux et une mixité sociale (Achaïbou-Younsi 2014, p.111). Le choix de ce site d'implantation a obéi à la disponibilité du foncier et à l'accessibilité par le maillage routier et autoroutier, car l'objectif est aussi de réduire les migrations alternantes domicile-travail. La distance à la métropole est un facteur déterminant pour ceux qui n'ont pas d'emploi sur place. La localisation de cette zone sur la frontière doit désengorger la métropole et canaliser l'urbanisation diffuse et mettre fin à la consommation abusive des terres agricoles.

Cette ville se réorganise à partir des périphéries de la ville d'Alger, son peuplement par une recherche de mixité sociale, se fait à partir du relogement des habitants des quartiers précaires (bidonvilles, bâtiments menaçant ruine...). Plus de 18 000 logements (type AADL, LPP) ont été livrés depuis 2017, la nouvelle ville de *Sidi Abdellab* sera totalement livrée en fin 2019.

Un nouveau couloir d'urbanisation fut développé par une spécialisation fonctionnelle de la ville, où la distance à la métropole pèserait fortement sur l'organisation des réseaux urbains entre les régions. Cette localisation dépendante de la route posera le problème de son intégration au système du transport en commun.

Pour le moment, la relation route-rail ne répond pas à la demande de la mobilité au bassin régional, la nouvelle ligne ferroviaire reliant *Zeralda à Birtouta* au Sud de la région, constitue la solution la plus adéquate pour faciliter les flux entre les lieux d'habitat et les pôles d'activité. L'insertion de la ville nouvelle dans un système métropolitain de transports collectifs favorisera la continuité du tissu urbain, à un niveau plus organique que morphologique (Chaline 1996, p.49).

En effet, la création de ce technopôle régional est un mode d'intervention susceptible d'avoir un impact sur les espaces périphériques développés d'une façon chaotique et non coordonnée (Chaline 1990, p.38) et (Cattedra 2010). *Sidi Abdellab* est créée selon ex-nihilo sur un territoire censé être vacant et doté de fonctions autonomes, mais en réalité, c'est une ville satellite plutôt dépendante (Sidi Boumedine 2013a, p.115). Le risque majeur de cette localisation est le flux de populations nouvelles, générateur d'une demande sociale qu'il n'est pas toujours possible de prendre en charge (Chaline 1990, p.31).

Cette ville s'implante dans un paysage environnemental et rural riche en ressources locales, alors que l'intégration du réseau urbain, selon le modèle de méga-cité dortoir dans l'armature métropolitaine, n'as pas été prise en charge (Achaïbou-Younsi 2014, p.111). La ville n'a pas été créée à partir d'un noyau initial sur un modèle radioconcentrique habituel, il fallait une Ville-Paysage (Deluz 2001, p.214) apte à modifier l'écosystème local. Elle deviendra l'élément moteur d'une recomposition des paysage locaux et une réapparition de l'espace social et économique (Chaline 1996, p.48), de l'aire métropolitaine d'Alger. Concevoir la métropolisation passe aussi par les approches locales propres au contexte algérois.

En effet, le modèle choisi pour la nouvelle ville de *Sidi Abdellab* est celui de l'organisation de la région métropolitaine, elle ne doit donc pas dissimuler d'autres processus d'urbanisation de l'agglomération d'Alger plus prompts à correspondre aux préférences collectives, le périurbain diffus. Ce modèle ne peut apporter de réponses, surtout en matière du coût en transports collectifs (Chaline 1996, p.120).

8.1.3.5 Le processus de métropolisation par les types d'urbanisation

Les croissances de la ville par les moteurs d'urbanisation (éclatement de la centralité), de suburbanisation (en doigts de gants) et de périurbanisation (en taches d'huile), sont les nouvelles formes caractérisant un processus de métropolisation. Les axes routiers, les autoroutes et les rocade sont les moteurs des urbanisations formant ce qu'on appelle les *Edge Cities* à l'américaine (Garreau, 1991). C'est une croissance spatiale résidentielle de la ville, orientée vers l'échelle régionale.

Ces nouvelles zones résidentielles intermédiaires montrent le processus de composition progressive des marges d'une métropole contemporaine (Le Goix 2016, p.9) fortement appropriée par l'aspect économique représenté par leurs revenus. Aujourd'hui, l'étalement de l'agglomération algéroise vers l'espace régional est caractérisé par cette logique de structure des *Edge Cities*, organisée par le lotissement ou le morcellement foncier. Le lotissement qui s'étire le long des routes et des autoroutes est devenu un modèle de différenciation spatiale entre la ville centre et sa région.

Une double dynamique se produit sur les marges de la métropole algéroise, une fragmentation spatiale et une densification de ces espaces intermédiaires (Le Goix 2016, p.10). La ville est redistribuée par le lotissement gentrifié qui se trouve dans les espaces péricentraux de la première et deuxième couronne. Cette séparation nette entre les modèles de lotissements est une des manifestations de métropolisation. La variation entre le lotissement haut standing (villas), le paupérisé (zones de bidonville et habitat individuel illégal), l'ordinaire (ancien habitat social) et le dispersé à caractère rural, expliquent le phénomène du processus de ségrégation socio-spatiale de la métropole.

C'est la densification spatiale de la deuxième couronne qui marque la porte d'entrée Sud vers la métropole d'Alger, ce sont les nouveaux contours et frontières de la métropole algéroise. Il semble qu'une homogénéité spatiale de cette forme résidentielle se maintient vers la direction des agglomérations voisines (*Blida, Bonmerdes*). Cette partie de la ville constitue une limite et un seuil de type structurel de croissance urbaine régionale qu'il faudra maîtriser (Berezowska-Azzag 2005, pp.3-5), afin de cerner les mobilités intra-wilayales par une coopération intercommunale entre les régions métropolitaines.

8.1.4 La localisation des activités métropolitaines

L'établissement spatial de la métropole d'Alger se présente spécifiquement dans quelques communes à profil et à degré d'efficacité économique selon Berezowska-Azzag et al. (2015, p.163). La densité d'activité commerciale, économique et de services et leur polarisation dépendent des conditions de localisation (accessibilité par les infrastructures de transport, coût et disponibilité du foncier). Ces paramètres permettent à certains territoires d'accueillir les activités

métropolitaines, et de répondre aux sollicitations socio-économiques liées au processus de métropolisation.

En effet, le processus de localisation des activités métropolitaines économiques obéit à une concentration de projets dans la partie Est de la ville. Ce processus de métropolisation semble suivre un schéma semblable à ce qui se fait au Moyen-Orient par des méga projets (Abdoun 2010, p.57). Deux localisations de la métropole semblent se présenter dans la ville d'Alger, celle liée à la métropole économique et celle de la capitale administrative (voir figure N°271). A l'Est et autour d'*El Harrach, BabEzzouar, Mohammadia et Dar El Beida* se localise la métropole économique qui est avantagée par l'offre des indicateurs économiques⁶¹⁸. Dans les communes précentrales et celles qui se situent sur les hauteurs du *Sabel: Dély Ibrahim, Hydra (Sidi Yabia), Chéraga, Bir Mourad rais (Sid Hamdine)* se localisent les fonctions administratives.

Les nouveaux grands projets de la capitale cherchent à assurer le développement des services métropolitains contemporains. Une localisation adaptée permettra ainsi leur développement pour mieux accueillir les futurs services supérieurs de la métropole. La mise en relation physique entre les deux espaces métropolitain et administratif est un défi pour le développement d'Alger.

⁶¹⁸ Ces communes figurent parmi le top 10 de l'indicateur Active City Index (voir le travail de recherche sous la direction de Berezowska-Azzag, intitulé du livre : « *le Baromètre des Performances Urbaines Locales LPCI* » (2015).

Figure 271 La localisation des activités métropolitaines



8.2 La Mégapole d'Alger

Une mégapole est, selon les définitions de l'ONU une très grande agglomération de plus de 10 millions d'habitants. Elle concentre des fonctions économiques, culturelles et organisationnelles importantes et exerce un rayonnement d'envergure internationale.

Tableau 87 Le classement démographique des villes

Grande ville	Métropole	Grande Métropole	Mégapole
200 000 habitants	1 million habitants	2 millions habitants	10 millions habitants

Source : G. Antier, 2005.

Beaucoup de ces grandes villes, notamment dans les pays du Sud, n'ont pas un véritable développement économique, et ne sont pas des métropoles. On peut donc selon Haeringer (1998)⁶¹⁹ définir un processus de mégapolisation de croissance des villes indépendamment de leur attractivité économique. Ainsi, cette croissance serait le fait du processus essentiellement démographique. Dans un premier temps, ces grandes villes du Sud accueilleraient des populations migrantes quittant leur territoire d'origine :

- Soit par un exode rural normal lié à l'amélioration de la production agricole.
- Soit par des crises politiques ou écologiques qui rendraient la vie impossible dans ces lieux isolés : guerres, sécheresse, inondation, catastrophes de toutes natures.

Ces très grandes mégapoles accueillent ainsi des populations classées, sans que leurs ressources économiques ne puissent faire face à cet afflux. Pour partie, la croissance d'Alger correspond à cette situation.

Et dans un deuxième temps, cette population le plus souvent sans emploi et vivant dans l'habitat informel se reproduit sur place. Plusieurs générations de populations marginales peuvent ainsi faire croître ces grandes villes par dynamiques naturelles. Ces populations marginales à activité réduite ou informelle accompagnent la formation des bidonvilles durables, dont la réduction progressive est difficile.

⁶¹⁹ Haeringer, P « La mégapolisation. Un autre monde, un nouvel apprentissage ». In *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXI^e siècle*, 27-43. Techniques, Territoires et Sociétés 35. Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement, 1998.

8.2.1 Le processus de mégapolisation par migration

8.2.1.1 L'exode rural

La politique coloniale française (1830-1954) avait tenté d'empêcher la population de migrer vers la capitale, malgré le processus de dépossession de leurs terres (Côte 2011, p.77), elle avait tenté de contrôler les flux, notamment en développant des programmes de regroupements fonciers à travers l'ensemble du territoire algérien.

Néanmoins, la forte concentration humaine et économique sur la bande littorale a été exacerbée par ce trait historique (la colonisation) (Côte 2011, p.77), générant la croissance des quatre villes (Alger, Oran, Annaba et Constantine). Par la suite, le déclenchement de la guerre de libération (1954) provoqua un mouvement de migrations intenses, les zones rurales étant des champs de batailles et des refuges pour les combattants algériens (*Moudjahidines*).

Après l'indépendance de l'Algérie en 1962, le pays a connu un grand mouvement de l'exode rural. Le départ de la population des Hauts Plateaux et du Sud vers la bande côtière a accéléré le processus de peuplement du littoral, accompagné de taux de croissance naturelle les plus élevés. La désertion des campagnes et le départ massif des européens ont déclenché une urbanisation démographique (Santos 1971, p.733). Ce phénomène sans précédent aggrava les écarts entre les Hauts Plateaux et le Sud ainsi que le déséquilibre de répartition des populations entre le Nord et le Sud.

Cet exode rural fut favorisé par les politiques d'industrialisation qui ont attiré les populations vers les sites industriels, essentiellement urbains. La capitale, se trouvant face à des transformations essentiellement rattachées aux mouvements démographiques urbains, est passée de 900 000 habitants en 1966 à près de 3 millions habitants en 2008.

Mais face à la crainte du débordement démographique dans la capitale et afin de fixer cette population, l'Etat socialiste a mis ses efforts sur la densification du réseau urbain à travers trois domaines clés : industriel, tertiaire et éducatif, dirigée essentiellement vers l'intérieur du pays. L'exemple d'implantation d'un nombre considérable d'universités dans les villes comme *Tébessa*,

Biskra, Laghouat, Msila... a permis une maîtrise des flux des populations et leur maintien loin d'Alger. Toutefois, les débouchés de travail après l'université dans ces villes, surtout celles du Sud (*au Sahara*) sont difficiles. L'Etat a tenté de pallier le manque d'emploi et d'accroître l'attraction des petites villes Sud par des politiques d'aménagement du territoire, diversifiées. Mais, le basculement brutal depuis 1984 et l'entrée dans l'économie de marché ont modifié les territorialités algériennes. Les transports furent libérés et les mouvements de déplacements vers les grandes villes facilités.

Néanmoins, ces politiques ont produit des effets incontestables, Alger n'a aujourd'hui que 5 millions d'habitants, bien au-dessous d'autres mégapoles africaines comme Le Caire ou Lagos.

8.2.1.2 La décennie noire

La guerre civile algérienne des années 90 a provoqué un traumatisme social dans le pays, qui s'est traduit par de multiples mouvements territoriaux (Côte 2011, p.77). Le terrorisme islamiste a provoqué des flux migratoires intenses vers la capitale, Alger était la ville sûre. Ce conflit a sans doute provoqué un million de personnes déplacées et des dizaines de milliers d'exilés.

Les risques étaient perçus comme plus intenses dans les campagnes algériennes, zones d'insécurité (comme les zones montagnardes, espaces ruraux enclavés, périphéries urbaines), incitant les déplacements importants vers les villes, et modifiant la répartition de la population. Le taux d'urbanisation est passé de 25% en 1954 à 60% en 1998.

Les difficultés financières de l'Etat pendant cette période n'ont pu lui permettre de répondre à cet afflux de population. Pour la capitale algéroise, les franges urbaines et périurbaines ont été marquées par la concentration d'habitats (bidonvilles) et des activités informelles. L'habitat informel s'est également implanté dans les grandes villes intensivement, en particulier à Alger, que les autorités ont commencé à réduire dans les années 2000.

8.2.1.3 Le climat

Désormais, le climat est un facteur de déstabilisation et de migration. L'Algérie figure parmi les pays les plus vulnérables et à fort risque de changements climatiques. Elle se situe au plus niveau des pays à risque. Selon les experts du GIEC⁶²⁰, le pays constitue aujourd'hui un « hotspot » du changement climatique.

Une autre étude de chercheurs américains publiée⁶²¹ en 2015 a classé 181 pays selon un index global d'adaptation aux changements climatiques. L'Algérie y est classée au rang 109 avec un indice de 44,5. Elle se place dans la catégorie des pays à faible vulnérabilité (41^{ème} place avec un indice de vulnérabilité de 0,37) et un niveau de résilience très bas (166^{ème} rang avec un indice de 0,26). Les conséquences du réchauffement climatique de plus en plus visibles et alarmantes, sont observées sur la pluviométrie, la dégradation des sols, l'érosion côtière, sécheresse, séismes et inondations.

Selon les déclarations de Z. Nouaceur (2018)⁶²², la configuration climatique du pays est vulnérable, l'Ouest de l'Algérie souffrira plus des sécheresses et est désavantagé en termes pluviométrique par rapport aux régions Est, le Sud du pays (*Sahara*) souffrira également plus de la chaleur⁶²³. Ces zones, non adaptées aux changements climatiques actuels, doivent rapidement s'y accommoder.

Cette situation de risque climatique constitue un paramètre qui peut modifier le mouvement des populations, car la sécheresse réduit l'emploi disponible, en dépit des volontés affichées de lutter contre la désertification par l'instauration du « Barrage vert⁶²⁴ », dont les effets, limités par le nouveau contexte climatique impliqueraient des actions de grande ampleur et durables.

⁶²⁰ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

⁶²¹ Article sur internet.

⁶²² Enseignant chercheur à l'Université de Rouen et membre d'un laboratoire de recherche du CNRS spécialisé dans le domaine du climat et des risques environnementaux. Il est co-fondateur du réseau Eau et Climat au Maghreb. Il a rédigé ou participé à la rédaction de plusieurs ouvrages traitant du climat et ses changements en Algérie et en Afrique du Nord.

⁶²³ Un constat confirmé par les chercheurs du projet AMMA – African Monsoon and Multidisciplinary Analyses.

⁶²⁴ Appelé en arabe *As-Sadd al-Akhdbar*, c'est un projet agro-écologique réalisé par l'Algérie après son indépendance, il s'agissait d'un boisement de la steppe algérienne pour contrer l'avancée du désert par une ceinture forestière de 3 millions d'hectares sur 1500 Km dans les monts *des Ouled Nail* et de *Moudjebara* dans la wilaya de *Djelfa*.

8.2.2 Le processus de mégapolisation par reproduction

Les différents mouvements migratoires de la population algérienne concernant les jeunes sont caractérisés par des taux de fécondité importants. C'est toutefois, une population jeune, plus précarisée, peu éduquée et structurée. Les taux de mortalité sont également élevés à cause du manque de soins et des conditions de vie précaires... L'espérance de vie dans les espaces mégapolitains est réduite. Les données montrent une croissance de la population urbaine renforcée par l'apport migratoire. Il est supérieur au taux de croissance naturel, la taille moyenne des ménages dans la région algéroise étant de 5,9 (voir tableau N°88 et figure N°271).

Tableau 88 Evolution de la population dans la région algéroise

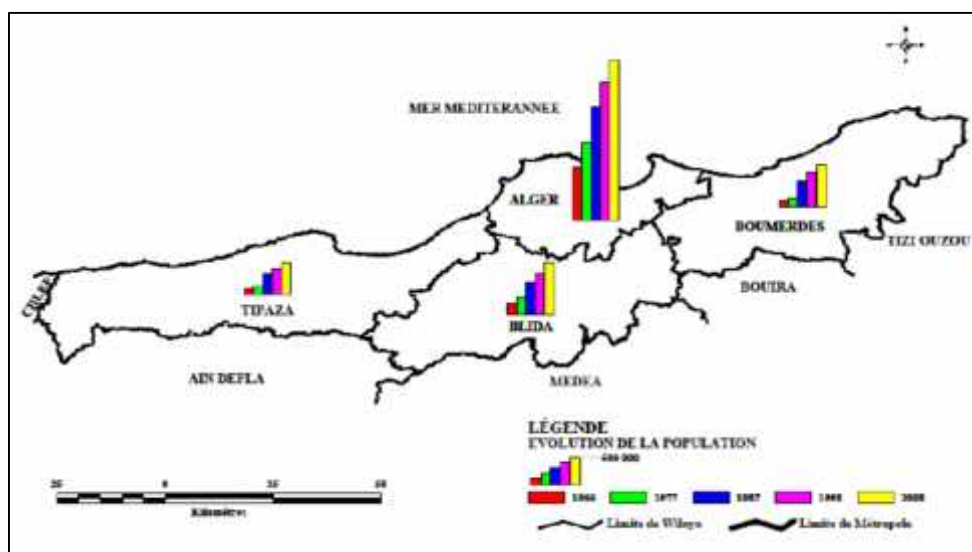
Année wilaya	1966	1977	1987	1998	2008	Taux de Croissance Annuel (%)			
						66/77	77/87	87/98	98/08
Alger	979916	1463003	2128419	2562432	2988144	3,7	3,8	1,7	1,6
Blida	210421	344537	634687	784286	1002936	4,6	6,3	1,9	2,5
Boumerdes	120623	164104	510858	647388	802079	2,8	12,0	2,2	2,2
Tipaza	110244	153055	389541	506054	591009	3,0	9,8	2,4	1,6
périphérie	441288	661696	1535086	1937728	2396024	3,8	8,8	2,1	2,1
Aire Métropolitaine	1421204	2124699	3663505	4500160	5384168	3,7	5,6	1,9	1,8
Algérie	12022000	16 948 000	23 038 942	29 080 843	34080030	3,2	3,1	2,1	1,6

Source : ONS, RGPH : 1966 ; 1977 ; 1987, 1998 et 2008.

Source : Tabti-Talamli.A (2018, p.121).

Si dans les dernières années la wilaya d'Alger a vu sa croissance démographique diminuer, il n'en est pas de même pour les wilayas voisines de *Blida* ou *Boumerdes*. Des franges périurbaines plus éloignées du centre croissent encore fortement.

Figure 272 Evolution de la population dans la région algéroise



Source : Tabti-Talamli.A (2018, p.121).

8.2.3 Les franges urbaines et périurbaines

La densification du système urbain régional a entraîné un développement rapide et anarchique sur les marges de la région formant ce qu'on appelle les franges urbaines. Elles sont caractérisées par la présence des espaces mixtes ruraux et urbains à la fois, entraînant l'hétérogénéité du territoire. Dans la plupart des cas des franges urbaines, la construction est illégale et la population ne vit pas de l'agriculture, mais travaille en grande partie dans des activités informelles.

8.2.3.1 Les bidonvilles

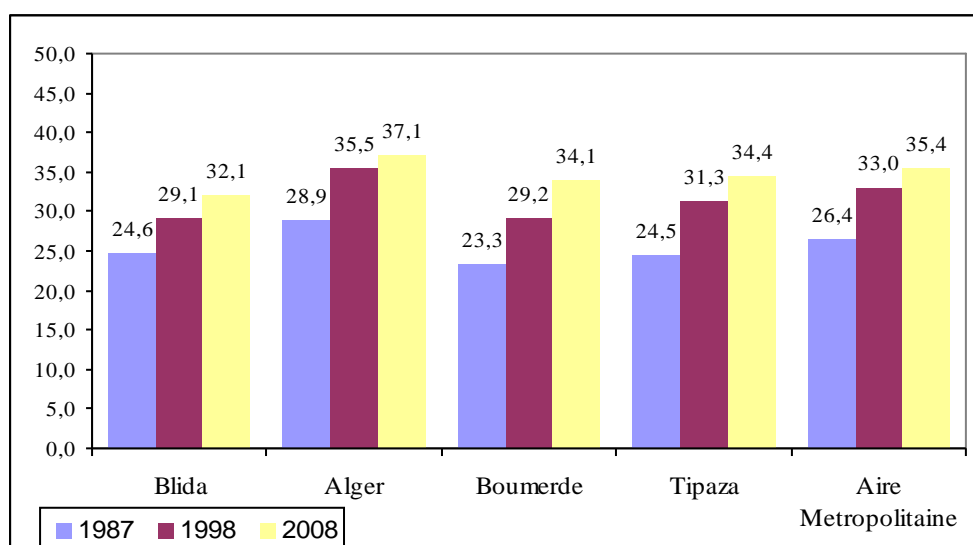
Les zones de bidonvilles se développent dans les espaces suburbains et périurbains des grandes villes arabes musulmanes (Chaline 1990, p.112). La possession des lotissements et du foncier, de manière illégale, accompagne le développement des mégapoles. Cette absorption des zones rurales fait apparaître d'immenses conurbations (Yerasimos 2001, p.115). Ces nouveaux terrains constructibles sont une conséquence majeure qui rend l'illégalité plus attractive et plus opératoire (Yerasimos 2001, p.111).

Dans l'aire métropolitaine d'Alger, plus de 65 000 bidonvilles furent recensés (SDAAM, 2009), ce qui représente 14,04% de la population totale (MHU, 2007). Dans la ville d'Alger, plus de

47 000 bidonvilles sont recensés en 2008, logeant plus de 250 000 habitants, avec un niveau de chômage assez élevé chez les plus jeunes et les non qualifiés. Les bidonvilles sont des espaces d'exclusion, de pauvreté absolue (Chaline 1990, p.114). La *Casbah* d'Alger est aussi un quartier de type mégapolitain, cette ancienne ville qui regroupe les bidonvilles et habitats traditionnels vétustes concentre une population très pauvre, ce sont les exclus de la mégapole.

Les statistiques du chômage et de la pauvreté dans la région algéroise ne sont pas disponibles. Le dernier recensement de 2008 se limite au volume de la population active seulement, sans aucun autre détail (voir graphique N°41). L'accès à l'information des évolutions de l'emploi⁶²⁵ à travers les différents organismes⁶²⁶ est difficile, ce qui limite les possibilités de compréhension de la situation du chômage et d'emplois dans l'aire métropolitaine. D'après, Semmoud (2009, p.114) la montée du taux de chômage qui atteint un réel record, entre 30% et 50% est lié à une extension fulgurante des activités informelles.

Graphique 41 Evolution de la part de population active dans la population totale



Source :(SDAAM, 2009)

Le taux d'activité reste peu important au niveau de l'aire métropolitaine, à cause du faible taux de l'activité féminine. La non-déclaration au travail implique aussi un taux d'activité bas.

⁶²⁵ Les demandeurs d'emplois, leurs profils (diplômés ou non) et les secteurs concernés (public et privé).

⁶²⁶ Le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Sécurité Sociale (MTESS), l'Agence Nationale de l'emploi (ANEM), l'Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes (ANSEJ).

Par ailleurs, la Banque Mondiale précise les données sur la très grande pauvreté et considère un pauvre comme une personne qui vit avec moins de 1,9 dollar par jour (niveau de seuil de pauvreté défini en 2015). En France, les taux de pauvreté internationale considèrent un pauvre celui qui a salaire de 60% inférieur du salaire médian⁶²⁷, 15% de la population en France est pauvre, 25% aux Etats Unis, 21% en Grande Bretagne, 17% en Allemagne et 10% en Algérie.

En Algérie, un pauvre serait ainsi celui qui vit avec 225 dinars par jours, c'est-à-dire 6 750 dinars par mois, sachant que le salaire national minimum garanti (SNMG) est fixé à 18 000 Da. Au niveau supérieur, de 230 à 1200 dinars par jour, la classe dite moyenne est très hétérogène. Ainsi, il existe des revenus intermédiaires qui caractérisent aujourd'hui une grande majorité des pauvres vivant dans des pays riches ou en voie de développement (Banque Mondiale 2018).

Les conditions d'habitabilité sont un indice de pauvreté, comme la surcharge des logements et le manque d'infrastructures de base. Un individu peut ressentir les effets de la pauvreté en n'ayant pas accès à la nourriture comme première nécessité, mais aussi à des services essentiels comme les soins de santé, l'eau potable, l'électricité et l'éducation. Les faibles revenus entraînent une plus grande vulnérabilité au chômage et à l'intégration sociale. L'économie informelle devient alors une source de revenus pour la population pauvre habitant les bidonvilles.

Cet habitat spontané se situe dans les interstices de la ville, en fonction des disponibilités foncières, mais de manière temporaire, éliminé donc à mesure que se développe une « contre-ville ». Cette dernière est faite de quartiers non réglementés et non prévus dans l'urbanisme officiel, et constitue une des formes des mégapoles (Le Goix 2005, p.16). Le contrôle étatique sur ces espaces passe par une réintégration dans un urbanisme formel (régularisation et /ou délogement).

8.2.3.2 Le commerce informel

L'explosion des grandes villes du tiers monde se remarque par le développement de l'emploi lié au commerce informel, animé par de grands flux d'importations et d'exportations qui s'intensifient par les besoins des nouveaux citadins (Bataillon 1995, p.715). La place de l'informel est décisive pour comprendre les dimensions du processus de mégapolisation, car la

⁶²⁷ Ce qui représente un taux de pauvreté de 850 euros par mois, sachant que le SMIG est à 1000 euros par mois.

généralisation de l'informel à grande échelle apparaît comme un cheminement discret à la modernité et la mondialisation, et nourrit l'entrée de la ville dans une logique de globalisation par l'activité portuaire (Choplin et Pliez 2018, p.15 et p.109).

Dans la capitale, la libéralisation de l'économie et du foncier a eu comme effet une expansion des zones de transition (Le Goix 2005, p.138), occupées par un marché parallèle qui devient un remède à la pénurie d'emplois et une forme de révolution de l'économie urbaine (Paulet 2014, p.88).

8.2.3.3 Le sous-équipement et sous-intégration

Dans la région d'Alger, la résorption d'habitats précaires (bidonvilles, terrasses, caves, bâtiments en ruine...) par les nouveaux projets sociaux est une réponse à une situation d'urgence au débordement d'une grande ville. Ces nouvelles cités dortoirs, implantées en périphérie, sont marquées par l'absence de qualités architecturales et urbanistiques. Fonctionnellement et spatialement, ces nouveaux quartiers sont dépourvus d'une vision d'ensemble et sont mal intégrés au tissu urbain environnant. Ils sont loin des principaux axes d'accessibilité et sont mal desservis par les transports en commun. L'absence de critères de proximité géographique dans les opérations de relogement, favorise des aménagements urbanistiques enclavés dans un milieu rural, mal reliés aux routes de niveau hiérarchiquement supérieur (autoroutes).

A long terme, ces cités monofonctionnelles seront une source de crise sociale. Ce tissu urbain risque de devenir de nouveaux ghettos et engendrer de graves problèmes sociaux. Le manque de services urbains, d'espaces publics, d'équipements de proximité, pose la question de l'avenir de ces marges de la ville, et leur faible qualité de vie.

Par ailleurs, ces nouveaux quartiers (lotissements résidentiels) inachevés, localisés dans les couronnes périphériques, génèrent une utilisation massive du sol. L'auto-construction et l'absence d'un suivi technique sont le moteur de l'urbanisation anarchique, sans infrastructures et sans équipements. Ces zones présentent des menaces et des faiblesses, bien loin de l'image recherchée d'Alger métropole.

En effet, sociologiquement, ce modèle d'urbanisation mégapolitain se trouve dans l'espace régional. L'auteur Safar-Zitoun (2001, p.14 et p.35) met l'accent sur cette structure spatiale, accentuant les fortes inégalités et les ségrégations socio-spatiales qui peuvent aller jusqu'à qualifier ces populations « d'étrangers ».

8.2.3.4 L'insécurité et les gated communities

L'insécurité dans la ville renforce les clivages sociaux et la fragmentation spatiale. Ces dernières années, l'apparition du modèle ressemblant aux « *gated communities* » dans l'agglomération d'Alger atteste le désir de sécurité des populations les plus aisées. Il favorise l'apparition des résidences privées et fermées⁶²⁸, constituées de complexes d'immeubles (du petit collectif) ou de maisons individuelles.

Les *gated communities* se localisent dans les quartiers centraux et péri-centraux mais aussi dans les zones en expansion urbaine (Benazzouz-Belhai et Djelal 2018, p.2), avec aussi un manque d'aménagements urbains, comme l'éclairage et les espaces publics ainsi que des équipements de proximité et un réseau viaire, insuffisants.

Ce phénomène progressif d'auto-enfermement se généralise avec une ségrégation accentuée des populations. Il contribue par les tensions qu'il crée à une opposition spatiale de plus en plus forte entre les espaces à vocation métropolitaine et ceux abandonnés à la mégapolisation.

8.2.4 La localisation des activités mégapolitaines

Les populations mégapolitaines se trouvent entre la première et la deuxième couronne de la région. Ces espaces marginaux suburbains sont caractérisés par une urbanisation incontrôlée et une structure spatiale non continue. L'enclavement et leur surpeuplement génèrent de fortes inégalités socio-économiques.

La mégapole algéroise rassemble à la fois les grands centres commerciaux informels, les zones de bidonvilles et les nouvelles cités sociales. La dynamique de mégapolisation est plus visible vers la

⁶²⁸Se fait par le contrôle de l'accès, la fermeture des rues, la construction des maisons familiales, groupements de villas délimités par une clôture (poste de garde, accès exclusif aux propriétaires, grilles ou barrières avec ouverture électronique, digicodes et caméras de surveillance.

direction du Sud de la région, en prenant une forme de plus en plus dispersée. Cette localisation se maintient avec les grands axes de communication régionaux (voir figure N°273).

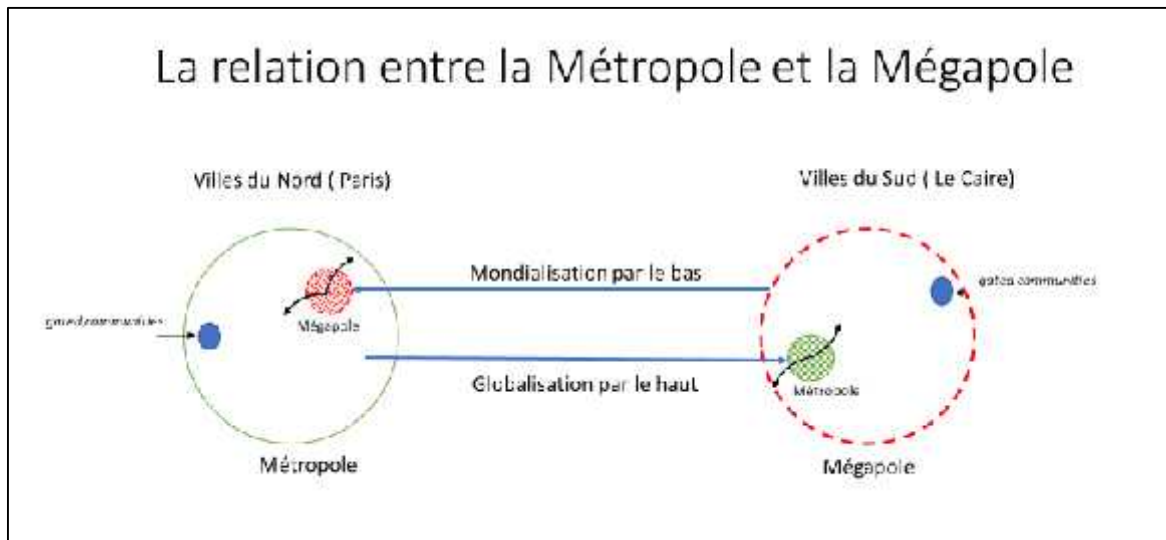
Figure 273 La localisation des activités mégapolitaines



Conclusion

Toutes les villes combinent dans des proportions différentes les deux formes, métropole et mégapole. Les villes du Nord, fortement métropolitaines intègrent néanmoins des espaces moins contrôlés, occupés par les populations pauvres et des migrants. Les villes du Sud, sont au contraire fortement marquées par des processus de mégapolisation, mais présentent quelques points métropolitains notamment liés au commerce mondial. De nombreux travaux ont porté sur les phénomènes de mondialisation par le bas (Tarrus, 2002) et (Choplin et Pliez, 2018).

Figure 274 La relation entre la Métropole et la Mégapole



Pour Alger, la ville se développe par un processus intermédiaire entre le modèle des villes du Nord et celui des villes du Sud. Les deux processus de métropolisation et de mégapolisation y sont relativement équilibrés. En effet, il s'agit d'une part, de la présence du quartier économique formel avec des activités de nature métropolitaine qui entretient des relations avec les grandes métropoles du monde par le port, et d'autre part, la dispersion des activités mégapolitaines (*la Casbah*, bidonvilles, zones de commerce informel...) soutient les flux illégaux de commerce à l'échelle mondiale. Une imbrication forte et une complexité de liens entre le modèle de métropole et mégapole caractérisent ainsi le développement contemporain de la ville d'Alger (voir figures N°275 et 276).

Figure 275 La Métropole et la Mégapole à Alger

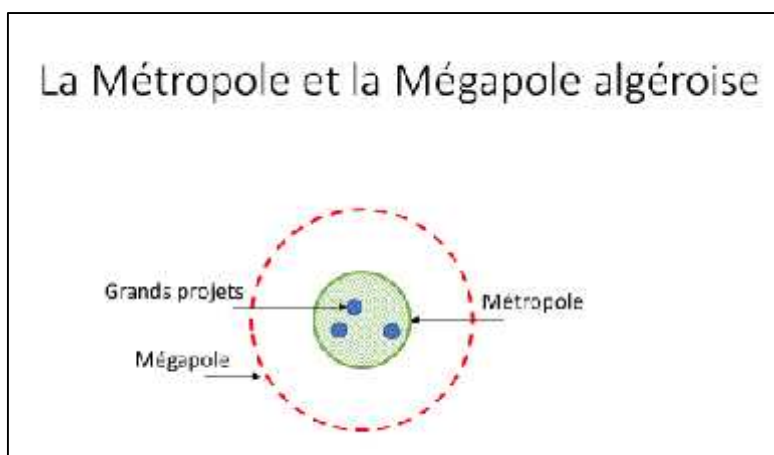
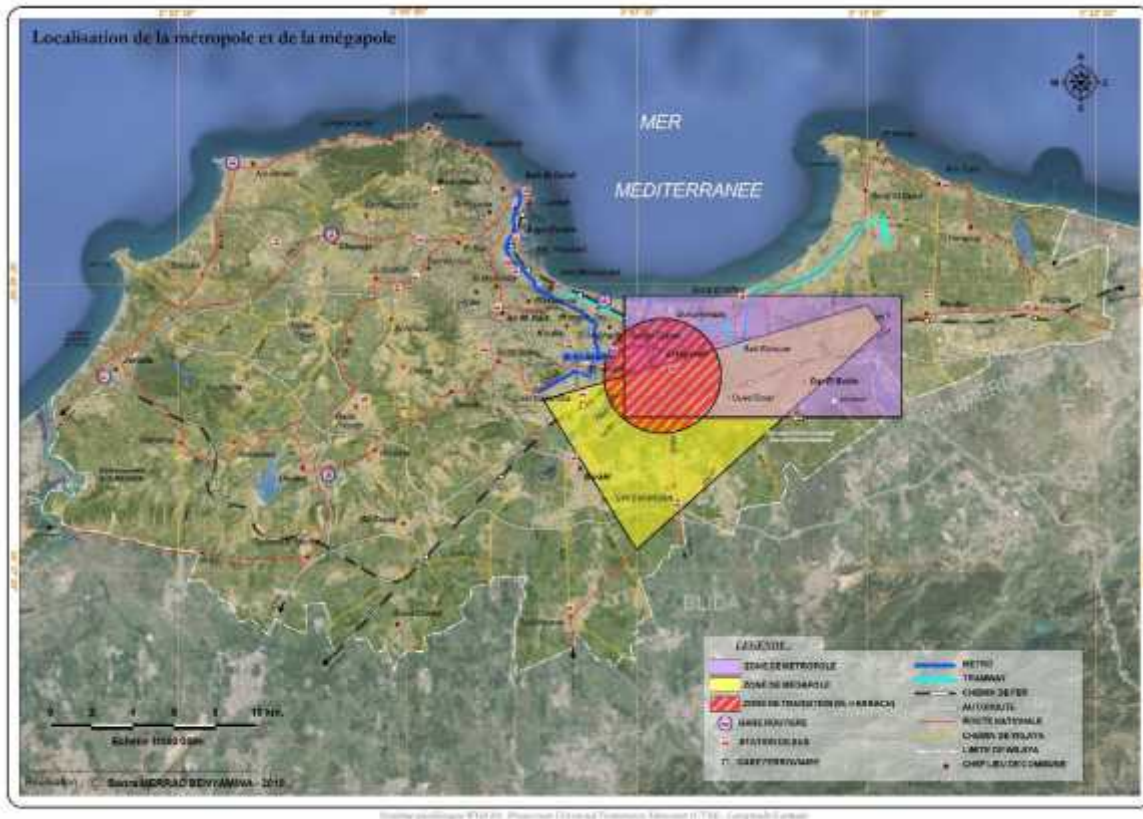


Figure 276 La localisation de la métropole et mégapole algéroise



Aujourd’hui, pour le processus de métropolisation d’Alger, la question de la gouvernance institutionnelle réside dans la puissance publique qui intervient sur la métropole qu’elle maîtrise peu. Il s’agit seulement de créer un climat d’attractivité qui se limite aux localisations des méga projets répondant à la notion de métropole, mais non coordonnés, et posant le problème de cohérence. Certes, la valorisation d’un site maritime d’une grande qualité conditionne la construction de la métropole, alors que la tentative de l’émergence progressive de la métropole d’Alger limite la valorisation de ces espaces maritimes.

Les moyens d’exercer cette vocation ne semblent pas être, à Alger, à la hauteur du défi de la métropolisation (Ewa Berezowska-Azzag, s. d., p.3). Alger, reste une métropole incomplète (Hammache 2003, p.114), et ne réunit pas encore tous les moyens pour assurer le rôle d’une métropole internationale. Le retard est immense en termes d’activités. Son cadre urbain et son environnement sont fortement dégradés, ce qui la rend peu attractive, avec des commodités insuffisantes en termes d’infrastructures d’accueil de cette dimension (restaurants, hôtels ...etc.), pour assurer un rayonnement international.

En effet, Alger a tenté d'assurer une image de métropole méditerranéenne orientale à travers la reconquête de sa centralité dans le GPU. Son processus de métropolisation provoque une multipolarité et poly-centralité de la ville (Mongin 2016, p.13), avec une accélération de l'urbanisation diffuse.

La ville-centre (Alger) semble bénéficier encore de son rôle de capitale et vouloir absorber aussi des fonctions métropolitaines. Les grands projets urbains de l'agglomération sont souvent inscrits territorialement de manière aléatoire selon la disponibilité foncière et les logiques sectorielles. Cette urbanisation accélérée, non maîtrisée et anarchique, paralyse le fonctionnement et la croissance métropolitaine. Elle ne paraît pas pouvoir surmonter les effets de proximité et d'externalité par une dissémination peu coordonnée des équipements métropolitains. Malgré, les efforts fournis pour contrôler l'expansion mégapolitaine à travers des programmes de constructions accélérées, de faible qualité environnementale, des difficultés se feront ressentir certainement pour l'avenir de la mégapole

En effet, les deux processus métropolitain et mégapolitain sont à la fois contradictoires et compatibles. Et Alger révèle une articulation originale entre ces deux processus.

En ce qui concerne la mégapole d'Alger, la mégapolisation a été contrôlée par l'Etat, par la politique d'aménagement du territoire. La politique coloniale (1830-1954) d'abord, puis celle du socialisme des années 80 (1962-1980), ont empêché le processus de mégapolisation, par la stabilisation de la population migrante. Les flux mégapolitains sont très datés historiquement, l'Etat a agi en permanence pour les contrer, bien que ce fût difficile durant les périodes d'insécurité.

Aujourd'hui, culturellement, Alger est marquée par son aspect mégapolitain, alors qu'en termes d'image et pour des raisons politiques, sa résorption est fondamentale. A titre d'exemple, l'insécurité a contribué à l'apparition du modèle des espaces fermés, inspiré des *gated communities*, qui ne correspond pas au modèle spatial d'une métropole, les métropolitains ont besoin plutôt d'une ouverture vers l'extérieur et du contact avec la vie urbaine moderne. Ainsi, l'informel qui fait partie intégrante dans le développement du processus de mégapolisation d'Alger, apparaît compatible avec la métropole et pourrait être réintégré dans les activités légales métropolitaines.

Les deux processus sont contradictoires. En effet, plus c'est mégapolitain, moins l'aspect métropolitain apparaît. Malgré l'incompatibilité entre ces deux processus (mégapole et métropole)

en matière de gestion, il existe des rapports positifs entre la mondialisation économique et culturelle comme la tolérance sur l'immigration et la mixité. L'espace métropolitain d'Alger se développe à travers un désordre visible qui résulte de chevauchements sociaux et culturels de temps et d'espaces moins articulés (PDAU, 2015), mais des lignes de force physiques, économiques et sociales favorisent l'introduction d'Alger au sein du réseau de métropole.

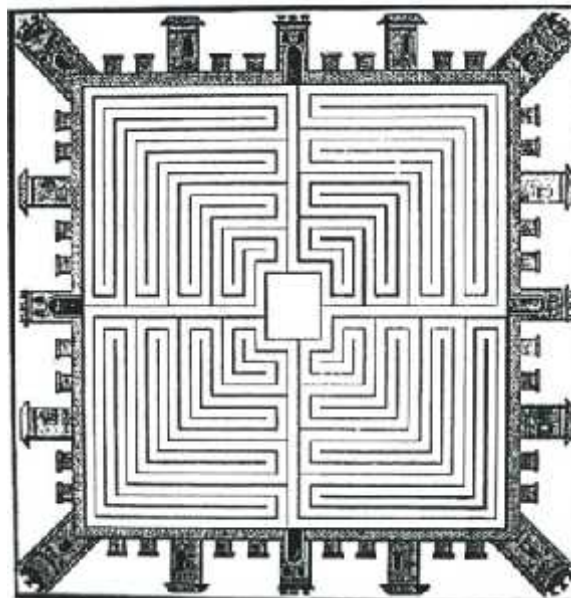
Chapitre 9. Essai de Modélisation graphique

Introduction

L'objectif de ce chapitre est de mettre en place une représentation schématique et simplifiée du développement urbain de la ville d'Alger, pour comprendre certaines propriétés et contraintes, et expliquer la structure et les dynamiques géographiques de la ville d'Alger.

Une ville, son plan ou son organisation interne, peuvent révéler un ordre et un désordre à la fois. La ville s'organise selon un ordre lorsque par exemple son plan d'ensemble est géométrique comme celui des villes romaines entourées de remparts, divisées en quartier et organisées autour d'un centre. Mais un désordre, peut apparaître tout aussi bien lorsque son développement est conditionné par des décisions individuelles ou produites dans le temps. La succession de plans et de décisions différentes crée les conditions d'une inorganisation finale (voir figure N°277).

Figure 277 Le modèle de ville de Pompéi



Ce modèle théorique représenté sur une fresque de Pompéi traduit, de manière claire, la double dimension de la ville : d'une part, un ordre représenté par les remparts, la division en quartiers et la place centrale, et d'autre part, le désordre représenté par le labyrinthe à l'intérieur de chacun

des quartiers. D'autres modèles d'organisation urbaine peuvent être proposés, rendant compte de cette combinaison d'ordre et de désordre.

Aujourd'hui, les formes les plus structurantes et organisatrices de l'espace urbain sont incontestablement créées par les réseaux de communication, plus ou moins cohérents et reliés. Mais les différents îlots, planifiés ou spontanés, donnent le plus souvent une image d'ensemble floue, déstructurée sur le plan urbanistique et ségréguée sur le plan social.

C'est le cas en particulier pour Alger. Cette ville a généré une grande complexité de son organisation urbaine. La morphologie a contraint des dynamiques spatiales, marquées par des oppositions et des spécificités entre les différentes parties de la ville. Ces dynamiques peuvent être modélisées.

Plusieurs modèles peuvent rendre compte du développement urbain en général. Mais chaque combinaison est spécifique. Cela concerne également Alger. La croissance spatiale et son impact sur les pratiques de déplacement nécessitent la compréhension, la superposition et la combinaison de différents modèles.

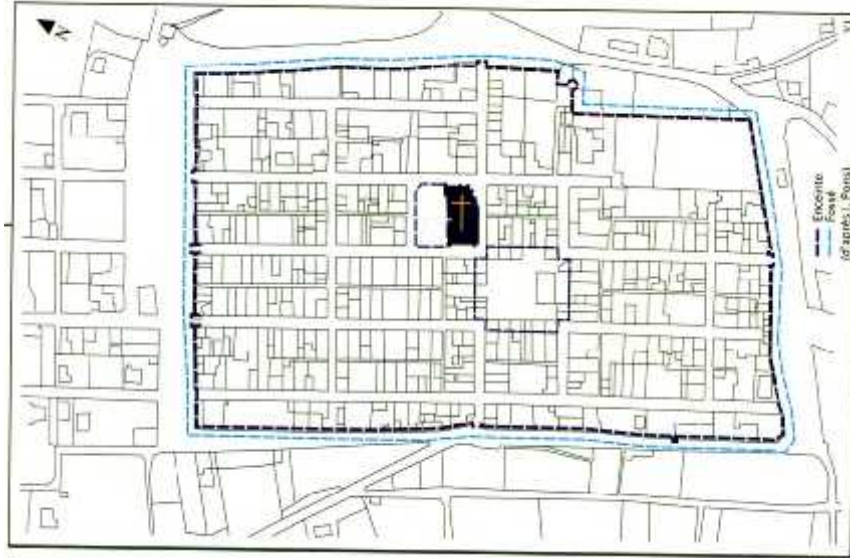
9.1 Les modèles morphologiques des villes

9.1.1 Les modèles de l'ordre

9.1.1.1 Le modèle orthogonal, en damier

Il résulte d'une vision planifiée, à priori il se fonde sur l'homogénéité de l'espace (plaine, campagne). La ville s'organise avec une trame régulière, bien quadrillée ou maillée, à partir de rues rectilignes parallèles se croisant en angle droit, créant des îlots et des formes géométriques généralement carrées ou rectangulaires. Le centre est marqué par une place de marché ou un édifice public. L'égalité entre les habitants est un principe de répartition spatiale. Le modèle de base renvoie au plan de l'architecte *Hippodamos de Milet*. Ces modèles sont largement développés, un exemple type est celui des bastides du Sud-Ouest français. Les bastides de *Monflanquin* et *Monpazier*, illustrent ce type d'organisation urbaine. La plupart des villes coloniales suivaient ce modèle (voir figures N° 278 et 279).

Figure 278 Modèle de Monpazier



C'est particulièrement le cas des espaces coloniaux d'Alger.

Figure 279 Modèle de la ville coloniale au centre d'Alger



Le caractère assez général de ce modèle se retrace dans beaucoup de villes construites ex nihilo, comme pour la plupart des villes américaines. Celles-ci montrent une généralisation du plan en

damier, souvent avec une juxtaposition des plans lorsque les contraintes morphologiques l'imposent. C'est aussi le cas de *San Francisco* (voir figure N°280).

Figure 280 La ville de San Francisco.

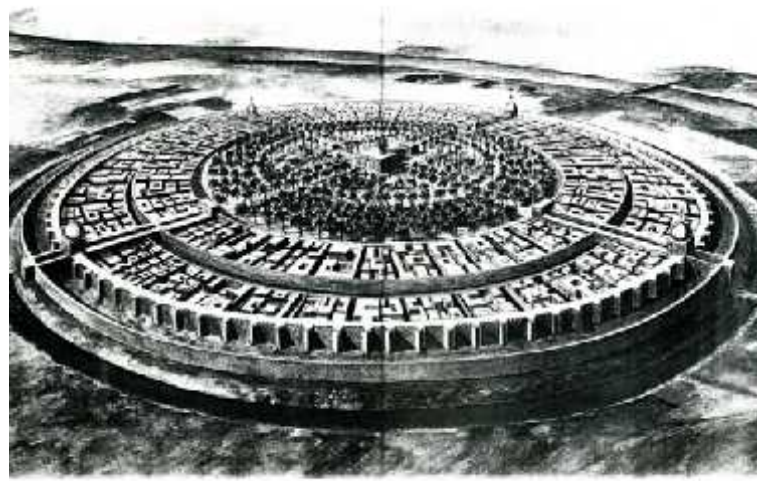


9.1.1.2 Le modèle circulaire

Il se développe selon un plan radioconcentrique, autour d'un centre qui est souvent une église ou un château fort. Cette dénomination est employée pour désigner les villages ronds organisés par un système parcellaire et une succession d'anneaux homogènes, les faubourgs sont construits plus tard autour de la ville. Un exemple aussi est celui, sans doute imaginaire de *Bagdad* (voir figure N°281).

Les exemples les plus connus sont les circulades qui se sont fondés en même temps que *les Bastides*, comme les villages situés en Occitanie à *Bram* et *Gruissan*, la ville de *Ghardaïa* au Sud-Est de l'Algérie (voir figures N° 282 et 283).

Figure 281 Restitution de la ville de Bagdad



Reconstitution de la ville de Bagdad

Figure 282 Plan de Bram



Figure 283 Plan de Ghardaïa



9.1.1.3 Ville solaire

Ce type d'organisation urbaine se développe en Europe à l'âge classique, et traduit une vision panoptique de l'espace. Il fait apparaître la place d'un rayonnement des avenues comme des rayons solaires. La ville s'organise à partir des places centrales, formant des ronds, points reliés entre eux par des grandes avenues.

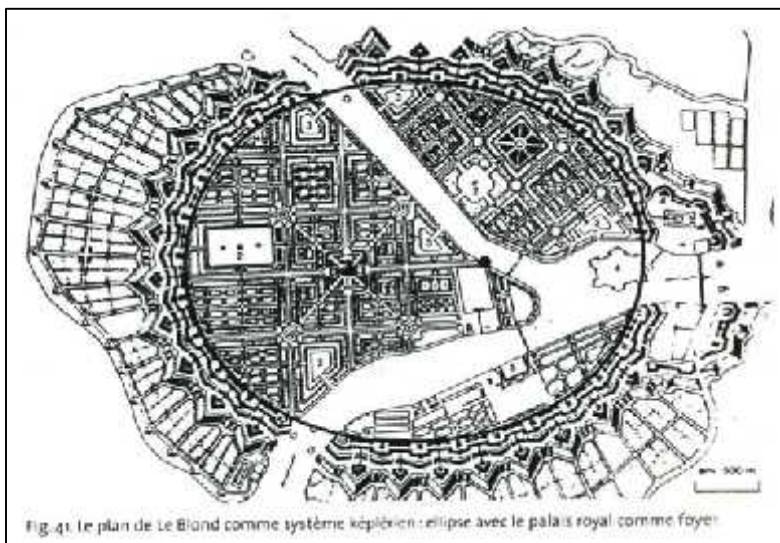
Ce modèle peut se développer en imaginant l'espace urbain selon un schéma astronomique. L'ellipse est alors la figure de référence comme l'image du système solaire. La place royale

s'enrichit de la structure du Roi-Soleil. Plus généralement ce modèle en « hub and spoke » s'impose en raison des contraintes d'accessibilité (voir figure N° 284 et 285).

Figure 284 Place de l'Etoile



Figure 285 Saint Pétersbourg



9.1.1.4 Le modèle semi circulaire

- *Le modèle de ville-port*

Le modèle de ville circulaire peut se réduire en fonction des contraintes morphologiques comme la présence d'une côte. C'est le cas des villes-port, notamment la ville d'*Oran* à l'Ouest de

l'Algérie, la ville touristique de *Cabourg* en Normandie et *Koweït City* (voir figures N° 286, 287, 288).

Figure 286 Ville-port d'Oran

Figure 287 Ville de Cabourg



Figure 288 Koweït City



9.1.2 L'organisation spontanée et les modèles de désordre

9.1.2.1 Le labyrinthe et la ville spontanée

Les *Médinas* traditionnelles : elles se situent en Afrique du Nord et constituent le centre de beaucoup de villes d'origine médiévale. Ce tissu traditionnel s'organise selon un plan irrégulier aléatoire et non planifié, résultant surtout de l'impératif de sécurité qui obligeait à entasser les

constructions à l'abri des remparts (Lacaze 2018, p.8). La *Médina* arabe est structurée par la juxtaposition des formes organiques, construites progressivement.

On n'y relève pas de places, qu'elles aient une fonction politique ou commerciale. Les commerces sont dispersés dans les ruelles tracées sans ordre apparent, où l'angle droit est ignoré. L'espace public est généralement dévalué au profit d'intérieur des palais, cours, édifices religieux, qui concentrent la vie et les relations sociales (voir figures N° 289, 290 et 291).

Figure 289 Modèle de ville de Dijon



Figure 290 Modèle de la Casbah d'Alger

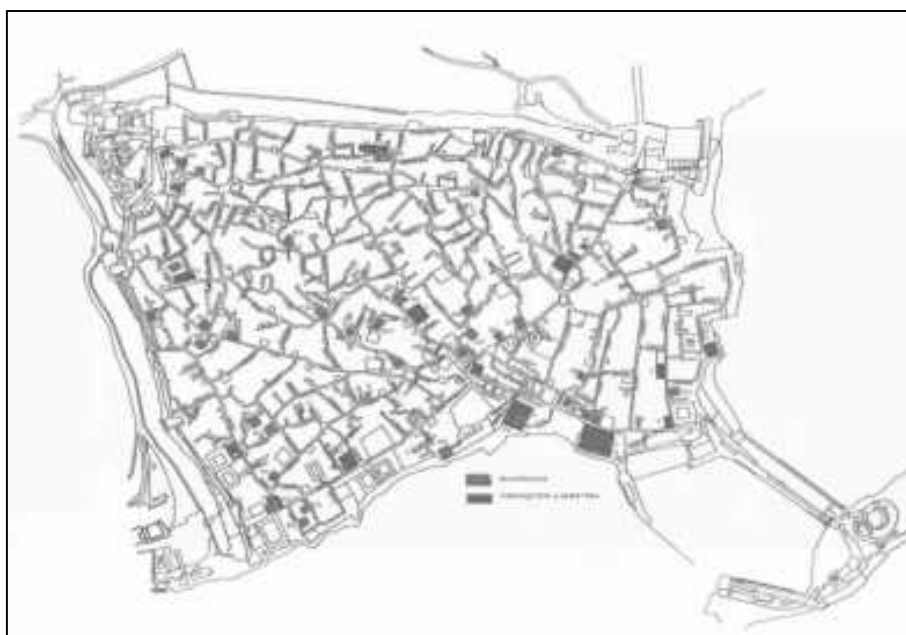
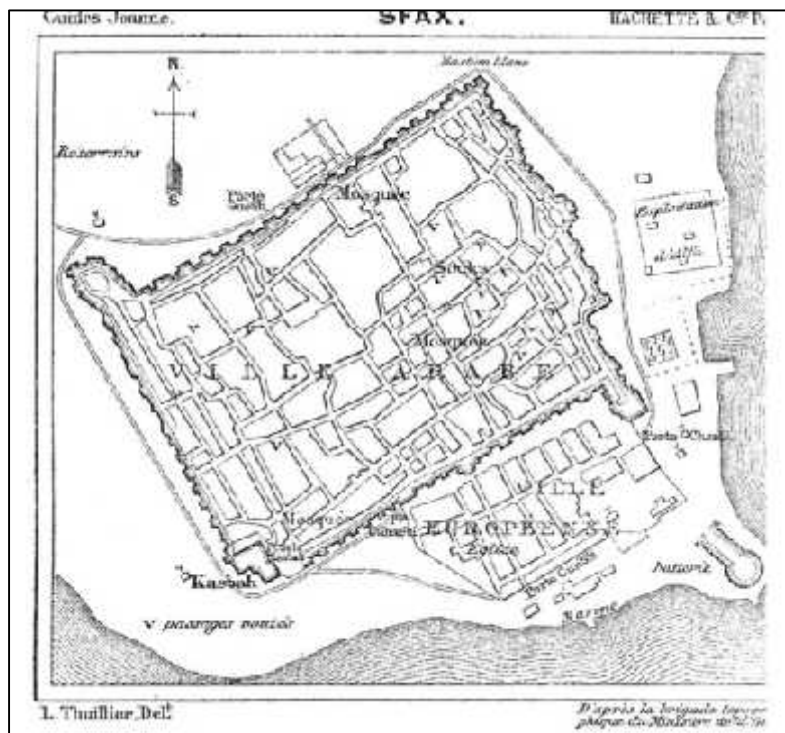


Figure 291 Modèle de ville de SFAX



9.2 Combinaison de modèles

Les villes réelles sont souvent le résultat historique de la combinaison, dans le temps, des modèles différents et développés successivement de manière spontanée ou plus volontariste. Ces modèles juxtaposent, de manière parfois contradictoire, des logiques apparentes. Les trames urbaines donnent souvent une impression d'ordre multiple dont la cohérence d'ensemble n'apparaît pas clairement.

La combinaison des formes urbaines présentant une ville ancienne ou une ville haussmannienne moderne, peut procéder de dynamique historique propre. Mais on peut aussi trouver des combinaisons par simple juxtaposition de structures urbaines différentes. La ville moderne de *Fès* par exemple, peut donner cette impression. C'est aussi le cas de *Washington* qui combine un quadrillage en damier et place en étoile (voir figures N°292, 293 et 294).

Figure 292 La ville de Barcelone

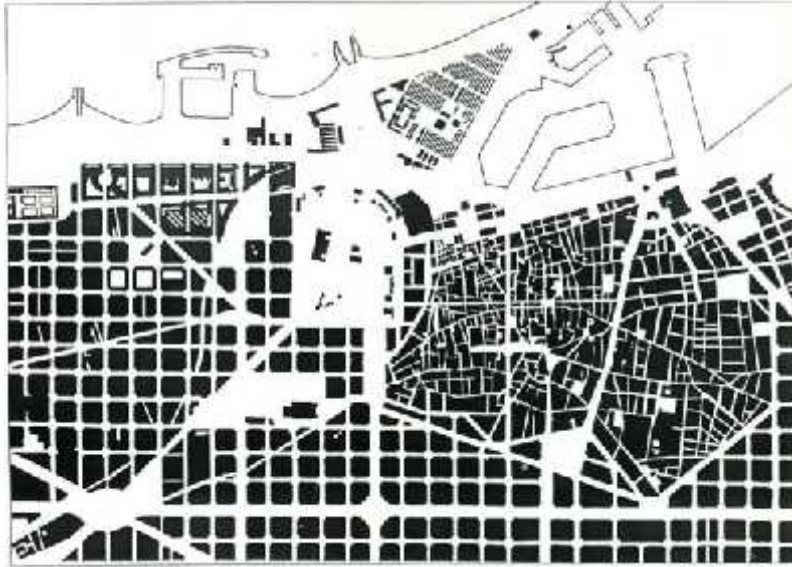
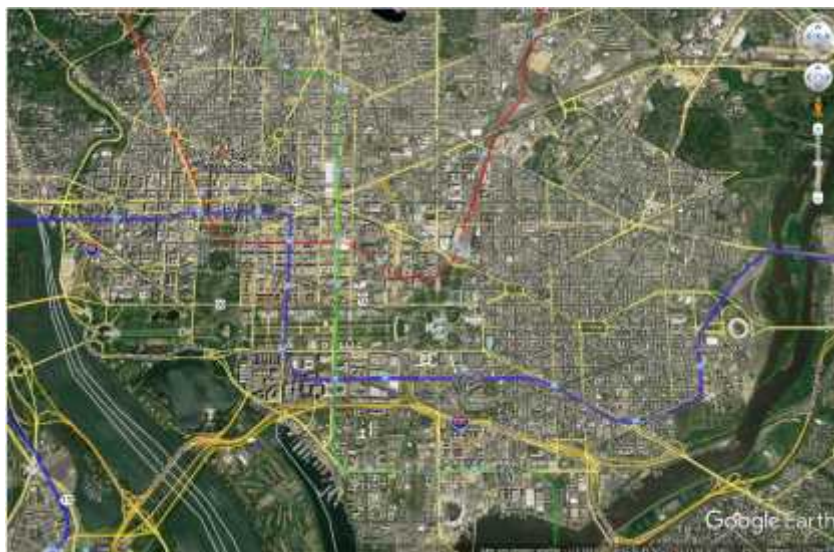


Figure 293 L'ancienne et la nouvelle ville de Fès



Figure 294 La ville de Washington



9.3 Densité, développement urbain et entropie

La population se répartit de manière non homogène sur l'espace bâti. Elle suit des lois de densité qui dépendent des distances et du temps de déplacement.

9.3.1 Isotropie et isochronie

Ces logiques de répartition s'imposent avec de fortes centralités. Les modèles urbains standards : monocentrique, radioconcentrique et semi-radioconcentrique induisent une logique d'espace isotropique (Goffette-Nagot 2009, p.854). C'est une logique régulière d'un système qui présente des propriétés physiques identiques dans toutes les directions (Saint-Julien 2009). L'ordonnance spatiale et temporelle est qualifiée d'isotropique lorsqu'elle n'est pas soumise à une dépendance directionnelle. Dans le cas où une seule de ses propriétés est directionnelle, le système cesse d'être isotrope, il est alors anisotrope. En général, le temps et l'espace sont des grandeurs physiques mesurables qui peuvent être isotropes ou anisotropes (SERGIESCO s. d.). D'après Saint-Julien, l'isotropie de l'espace géographique met en évidence l'homogénéité et la continuité, construisant ainsi l'unité d'un territoire. Cette unité et l'équité territoriales offrent selon les radiales, une même distance au centre et permettent de produire un espace homogène de circulation, de donner aux tissus politico-administratifs une régularité et une neutralité isotropiques.

Dans l'espace isotrope d'une ville fermée, le prix unitaire du sol est en fonction de la distance aux emplois et de la taille de la ville en termes de population (Goffette-Nagot 2009, p.854). Les habitants choisissent simultanément leur localisation par rapport au centre, ce qui détermine le prix unitaire du sol. L'isotropie impose des centres et des espaces périphériques hiérarchiques et non égalitaires. La répartition des catégories sociales oppose les riches au centre et les pauvres à la périphérie. Ainsi, l'éloignement du centre entraîne un coût qui s'accroît avec la distance, augmentant ainsi le temps du parcours, vers **Pisochronie**.

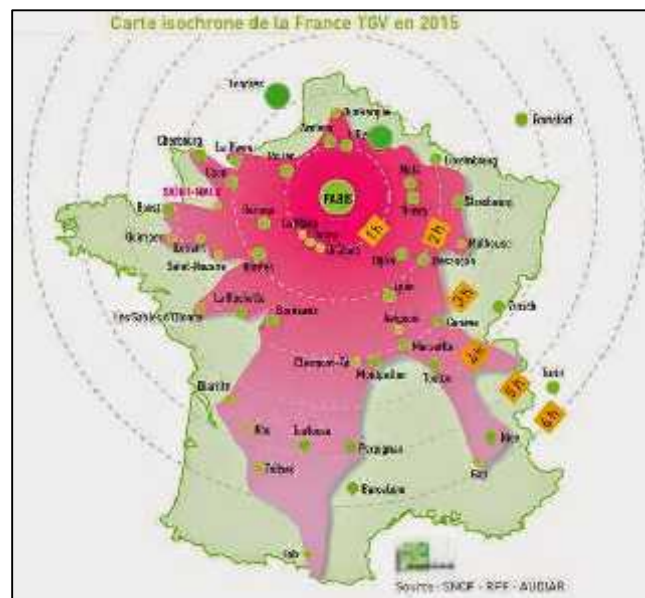
L'isochronie renvoie vers les déplacements dont le rythme égal en durée dans le temps est identique (LACAS s. d.), une succession de temps différents et les temporalités spécifiques (Berry, 1964, Pumain, Sanders, Saint-Julien, 1989) traduisent plutôt la notion de **l'anisochronie**, générée souvent par l'hétérogénéité physique.

Dans le cas de la ville d'Alger, la morphologie du site a imposé diverses potentialités de déplacements quotidiens, selon des rythmes contraints et des niveaux d'attractivité exercés par les différentes parties de la ville.

En réalité, la variation la plus importante n'est pas la distance à vol d'oiseau au centre, mais le temps de déplacement. C'est donc une carte isochrone qu'il faut construire. C'est elle qui tient compte des localisations et donc des densités des populations.

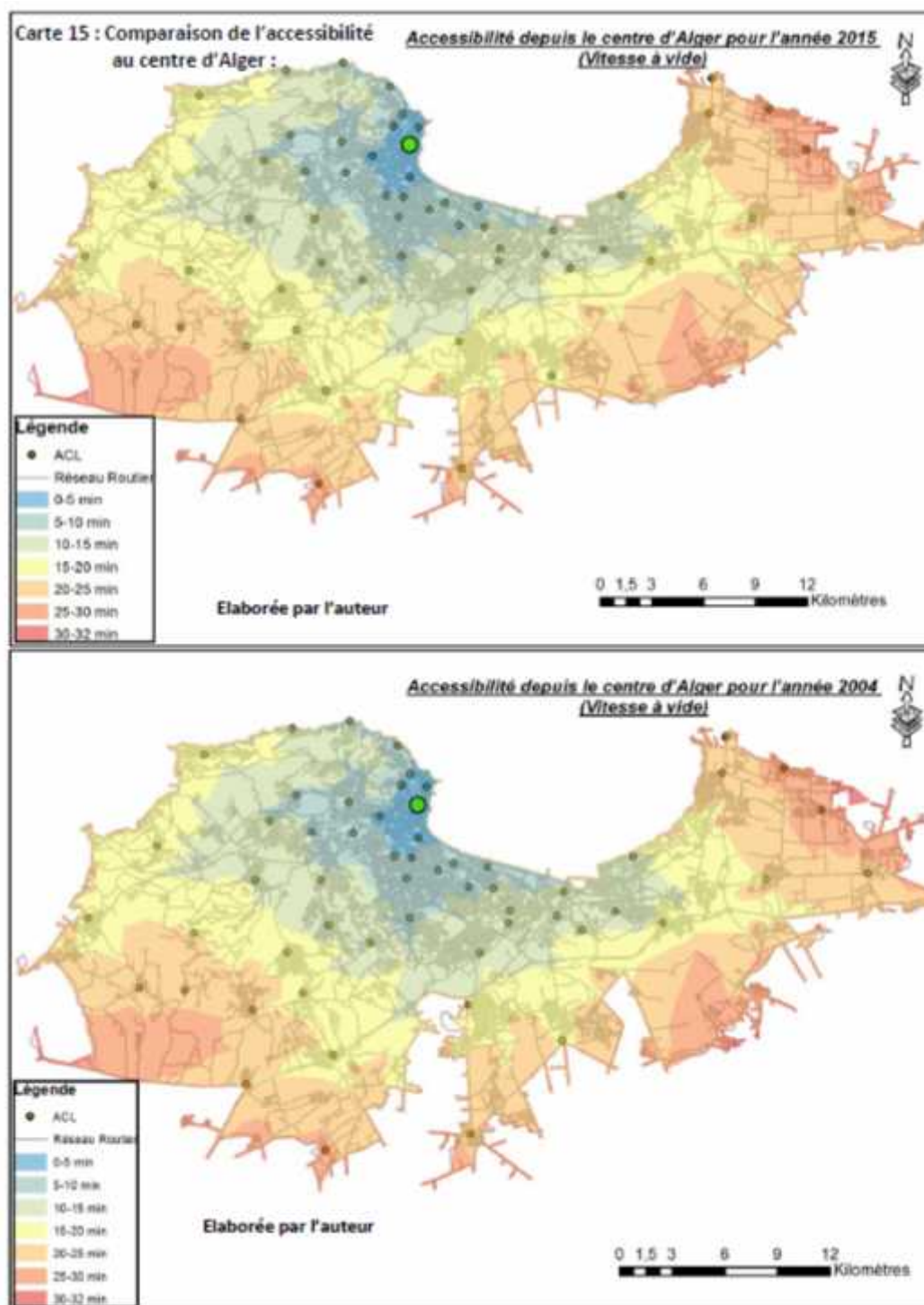
Les effets des distances et des interactions entre centre-périphérie, selon cette logique isochronique, tiennent compte des déplacements et de la vitesse, la distance est mise en valeur par le temps. On peut représenter ces distances en temps par des cartes **anamorphoses**. La modélisation du temps du trajet est représentée par les cartes isochroniques dans l'aménagement urbain, qui montrent des aires délimitées par des courbes isochrones. Une courbe isochrone est définie comme une ligne reliant des points pour lesquels quelque chose se produit en même temps et sont accessibles en un temps donné.

Figure 295 Carte isochrone de la France TGV (2015)



Les cartes analysant l'espace-temps de parcours peuvent nous renseigner sur le niveau d'accessibilité. Pour l'agglomération d'Alger, les travaux de recherche de Bakour (2016) sur les questions de mobilité ont permis d'évaluer l'accessibilité routière par le mode VP (voir figures N° 296).

Figure 296 Cartes isochrones d'accessibilité dans la ville d'Alger entre 2004 et 2015



Source : (Bakour 2016, p.174).

Le passage progressif d'Alger vers une trame radioconcentrique (Bakour 2016, p.173) à travers le nouveau maillage routier et autoroutier, a impacté le niveau d'accessibilité spatiale à Alger. L'auteur compare l'accessibilité depuis le centre vers l'ensemble de l'agglomération d'Alger entre

les années 2004 et 2015. Il en résulte que l'étendue spatiale des différentes zones de 0 à 15 min est restée identique, ces zones n'ayant pas fait l'objet d'insertion de grandes infrastructures d'un niveau de services élevé. Les déplacements centre-périphérie s'effectuent toujours par les routes nationales (*RN°05, la RN°24, la RN°11, etc.*).

Quant à la zone comprise entre 20 à 32 min, elle a connu un changement de potentiel de desserte en 2015 qui est lié à l'aménagement de l'infrastructure routière (la 2ème rocade d'Alger), des dédoublements, des échangeurs, etc. Ces nouveaux projets inscrits dans le Plan Stratégique doivent maintenir un niveau de desserte convenable dans les quartiers en cours de développement ou de transformation. Ainsi, dans le contexte d'équilibre régional (Bakour 2016, p.138), ces nouvelles infrastructures routières qui tentent d'améliorer l'accessibilité, résultent un modèle de développement urbain linéaire ou axial de l'agglomération d'Alger.

La forme urbanistique de l'agglomération d'Alger est marquée par l'isochronie. Ceci, fortement lié aux spécificités du relief, est un premier élément qui modifie le temps de déplacement, définissant la valeur économique (du terrain) et les densités. La comptabilité de la valeur du terrain est dans le coût du transport. Dans ce modèle de ville, la valeur du temps de déplacement peut être identique, tandis que la valeur des distances est différente.

En effet, l'isochronie de l'espace urbain est expliquée selon le modèle d'Hotelling, fondé principalement sur les coûts du transport.

9.3.2 Le linéaire et l'anisotropie

La morphologie et la géographie peuvent contraindre les dynamiques urbaines. Elles peuvent imposer une croissance le long d'un axe routier, un fleuve, une côte ou un littoral. Elle est caractérisée par une organisation horizontale monodimensionnelle en rupture avec l'organisation verticale. La ville linéaire peut être pensée comme l'extension d'une ville existante ou comme la jonction entre deux ou plusieurs villes.

Le modèle de ville linéaire présente une figure de continuité construite à partir des espaces urbains irréguliers, infinis et anisotropes. L'anisotropie organise les espaces de la ville avec des propriétés physiques non-identiques, selon des directions radiales, imposant un développement spatio-temporel soumis à des dépendances directionnelles et des orientations géographiques

(Saint-Julien 2009). Cette structure de continuité s'effectue souvent par la succession des lotissements le long d'un axe principal et/ou d'axes secondaires. Le modèle proposé est fondé sur un découpage du sol en parcelles de tailles différentes, permettant d'accueillir différentes zones : lieux de résidence, des activités et de l'emploi, afin de répondre aux besoins des différentes catégories de la population.

Le modèle linéaire ne dispose pas de véritable centre mais d'une infinité de centres. Cette multiplication des lieux centraux avec la même valeur, génère une faible concentration et organise les prix du terrain selon la proximité de l'axe de desserte. Les valeurs foncières qui sont proches, le long de l'axe linéaire sont croissantes ou décroissantes par rapport à cet axe (bord de mer, axe de circulation, bruyant et polluant).

A Alger, le modèle linéaire de communication physique sur un axe unique est le support du développement spatial de la ville, au moins entre le port et *El Harrach*. Ce type de croissance urbaine débute progressivement par la première extension de la ville coloniale vers l'Est, partant du port à *El Harrach*, selon la route du littoral. Aujourd'hui, la croissance urbaine de l'agglomération s'organise essentiellement autour des lignes parallèles au littoral (*la Moutonnière*), comme la première rocade Sud qui était conçue initialement comme barrière physique, et les nouveaux projets d'infrastructures de transport (Tramway et Métro). La rocade Sud structure l'espace de la ville jusqu'à l'aéroport selon un modèle linéaire, mettant en valeur d'autres grandes radiales de circulation.

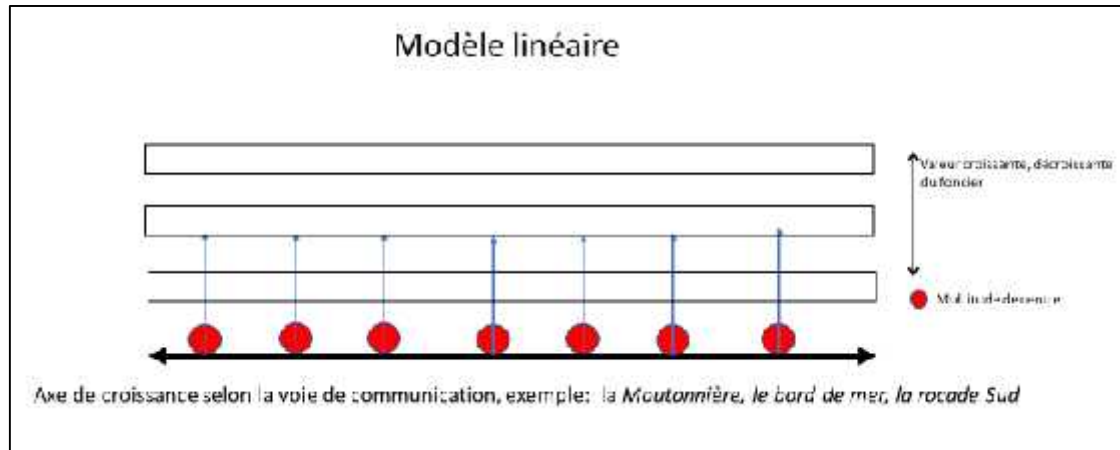
Ces nouvelles rocades routières ont servi de support à la diffusion des zones résidentielles individuelles et aux grands projets urbains de la métropole. Le développement linéaire moderne se fait aussi le long des nouvelles infrastructures de transport à Alger. Le tramway, le train... recherchent une modernité technique et fonctionnelle pour la mobilité, mais mettent aussi en relation les flux et les formes urbaines dans une logique linéaire.

Généralement, le développement urbain le long d'une voie de communication génère une rente liée au coût du terrain, qui dépend étroitement des coûts de déplacements, et qui peut financer l'infrastructure. Les effets de localisation le long d'un axe peuvent être expliqués par le modèle d'Hotelling.

Par ailleurs, dans la ville d'Alger, la linéarité a généré une multitude de centres secondaires, orientant et guidant la nouvelle croissance urbaine selon des directions différentes. La volonté

fondamentale de l'Etat est de maintenir le véritable centre près du port avec sa butée à l'Ouest. Cette centralité importante est dédiée à la fonction régaliennne, mais le modèle linéaire ne s'accorde pas à l'ensemble de la structure urbaine.

Figure 297 Le modèle linéaire

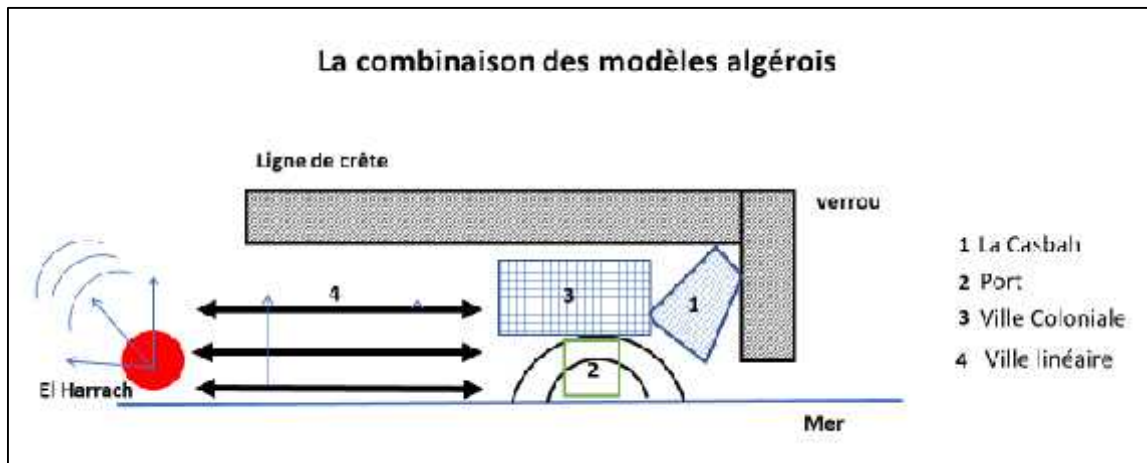


9.4 Le modèle algérois, une combinaison de modèles

Différents modèles se sont juxtaposés pour former la structure urbaine de la ville d'Alger : Le modèle irrégulier de la *Casbah*, le maillé de la ville coloniale, la ville-port et enfin le modèle linéaire de la ville moderne. La morphologie du site est à l'origine de cette diversité de modèles. La contrainte du relief à l'Ouest, le Mont de *Bonzaréah* et de *Bab El Oued* n'ont pas permis le développement d'une structure urbaine cohérente sur l'ensemble de l'agglomération d'Alger.

La juxtaposition de ces différents modèles à travers la lecture historique de l'urbanisation d'Alger, montre la ville enserrée entre la ligne de crête et la mer. Seule une ouverture est possible pour assurer une croissance spatiale logique, celle de l'Est, à partir de la route du littoral. Une fois dépassée la ligne de crête à partir d'*El Harrach*, un espace homogène de faible altitude peut permettre une croissance radiale, à partir d'une nouvelle centralité.

Figure 298 La combinaison des modèles algérois



9.5 Modélisation de la dynamique urbaine algéroise contemporaine

Initialement contraint par le verrou de *Bouzaréah* et la ligne de crête, le développement d'Alger s'est effectué en privilégiant successivement le site défensif de la *Casbah*, puis en investissant la ville régulière coloniale, et pour les fonctions régaliennes, la ligne de crête. Les voies de communication littorales ont ensuite imposé un développement anisotrope, éloignant les fonctions les plus résidentielles de la côte. Le développement a naturellement conduit vers l'Est au carrefour d'*El Harrach*.

Dans un premier temps, *El Harrach* a été le point de départ colonial pour le contrôle et le développement de l'agriculture dans *la Mitidja*. La première école d'agriculture fut logiquement implantée à *Maison Carrée*. L'exportation de produits agricoles a entraîné le développement des voies de chemin de fer depuis la gare vers le port. Ce développement spatial fut accompagné par la mise en service de la ligne ferroviaire qui relie la capitale de l'Est à l'Ouest de la ville. Démarrant du centre d'Alger, le chemin de fer était obligé de se diriger vers l'Est, à *El Harrach*, pour prendre ensuite la direction d'Oran, à l'Ouest algérien.

Figure 299 Modélisation schématique de la ville coloniale

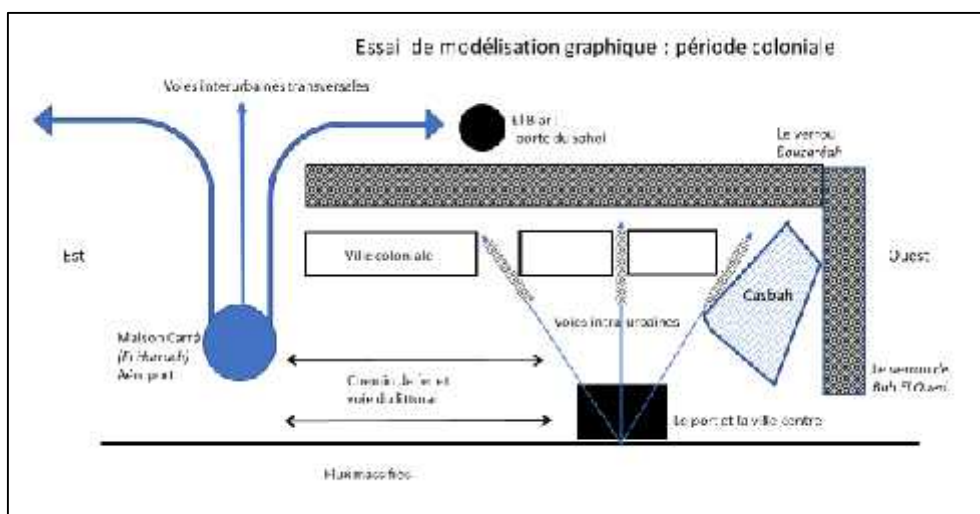
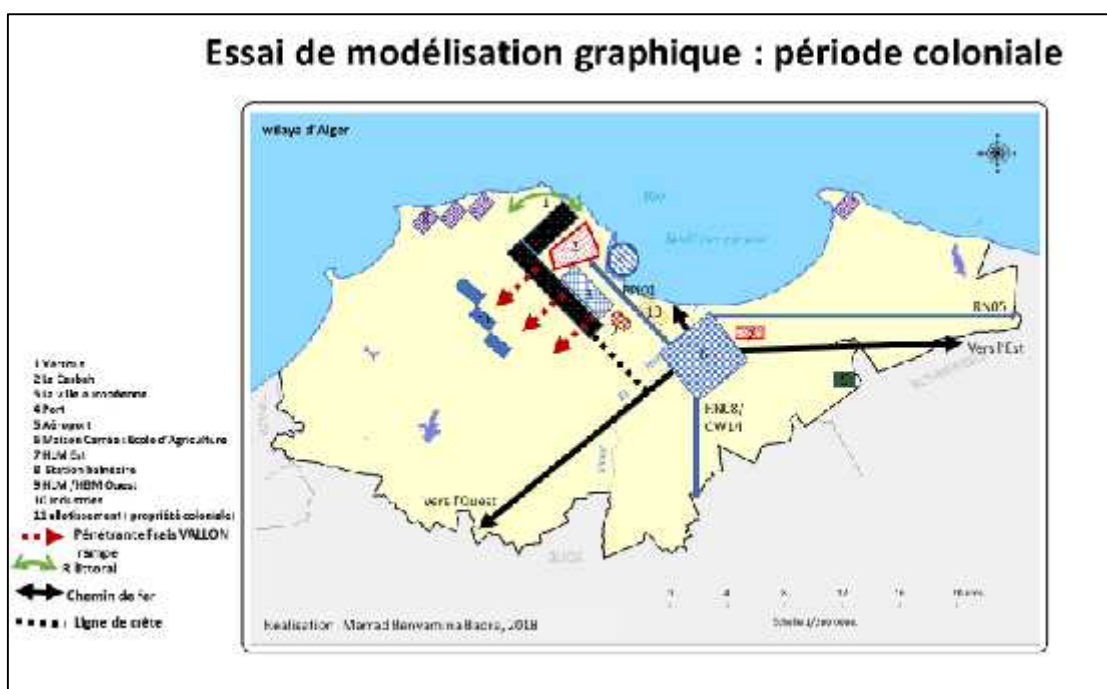


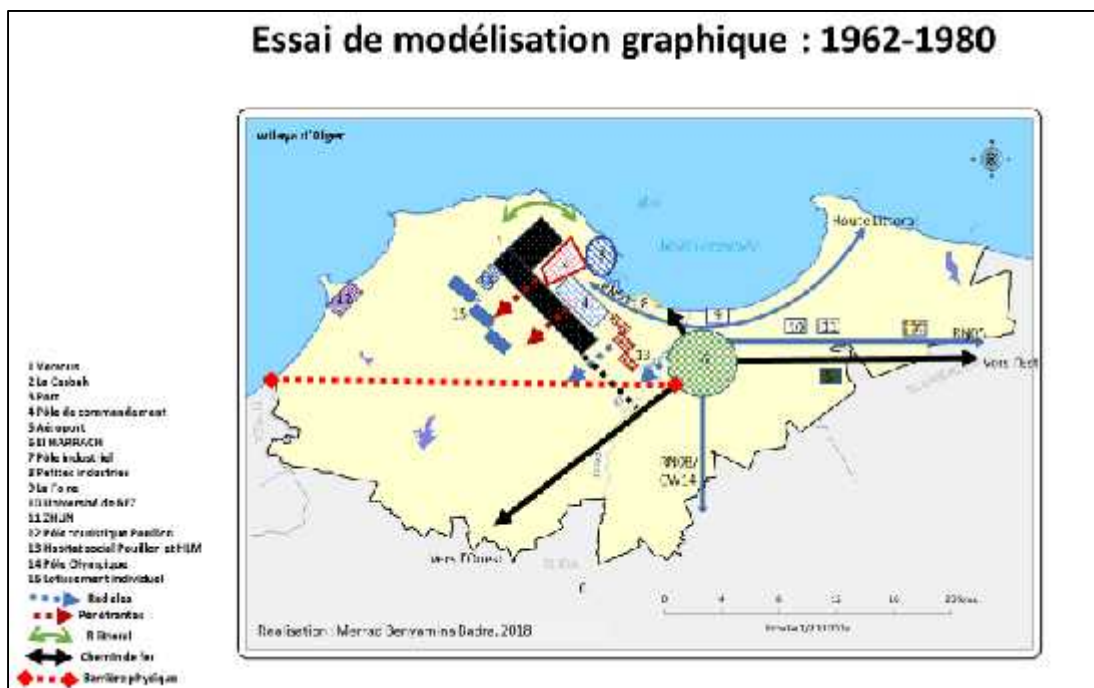
Figure 300 Modèle graphique d'Alger coloniale



Après l'indépendance, l'industrialisation du pays devient la priorité. Elle se fait par l'occupation des terres de l'Est, tout en essayant de protéger les terres agricoles de la *Mitidja*. Par nécessité, se développent des programmes de logements des travailleurs à proximité de ces industries.

Les projets de la politique urbaine de la capitale algéroise tournent le dos au port et orientent l'urbanisation et le développement vers l'Est. De nombreuses cités furent créées à l'Est d'Alger, des ZHUN, la foire d'Alger, l'université des sciences et le plus grand pôle industriel de l'Algérie. L'autoroute de l'Est a permis la desserte et la structuration de ces pôles, selon une logique linéaire.

Figure 301 Modèle graphique d'Alger avant 1980



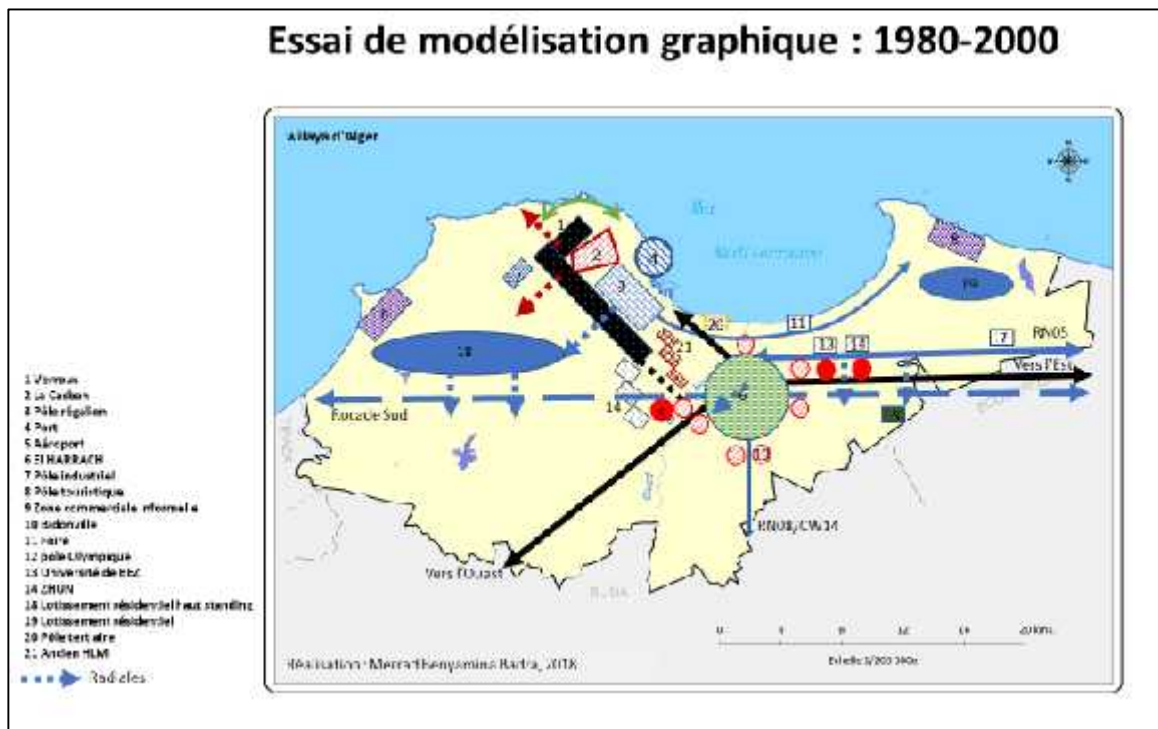
Après les années 80, l'ouverture du marché économique et la libéralisation du foncier ont généré une crise sociale et urbaine. Un exode rural massif vers la capitale a provoqué un surpeuplement et une surexploitation des infrastructures de la ville.

L'urbanisation fut réorientée vers l'Ouest de l'agglomération, sur les collines du *Sahel*, au-delà de la ligne de crête, et la croissance spatiale caractérisée par le développement des lotissements individuels. Ceux de l'Ouest sont marqués par une installation résidentielle de type haut standing, tandis que ceux de la partie Est le sont par l'implantation des zones commerciales informelles, associées à l'habitat individuel informel aussi, mais construit en dur.

Ces espaces commerciaux, dont le rayonnement se mesure à l'échelle nationale, sont devenus de nouveaux centres secondaires. Leur développement a été avantaagé par la disponibilité foncière, la bonne accessibilité et la proximité du port, fournisseur de produits importés.

La décision du GPU (1997) fut centrée sur la fermeture de la ville et l'organisation, selon une logique du modèle circulaire en densifiant le centre principal. La volonté de projeter une centralité qui permet de structurer la ville selon des radiales concentriques a été un échec. Les localisations imposées et la construction des voies de communication dans la partie centrale ont aggravé encore plus les déplacements et limité l'accès au centre.

Figure 302 Modèle graphique d'Alger après 1980



En dépit, d'un développement réel polycentrique, les autorités algériennes ont voulu conserver la logique d'un centre unique dominant. L'Alger ancien devait conserver ses prérogatives. Le développement d'une urbanisation résidentielle pour la population aisée au Sud, au-delà de la ligne de crête, devait ainsi être maîtrisé par celui des radiales traversant ces crêtes.

Toutefois, l'insuffisance des liaisons entre ces nouveaux espaces urbanisés et leurs encombrements rapides n'a pas permis d'assurer des connexions efficaces. Ainsi, les déplacements se sont surtout effectués par le contournement des crêtes, et l'accessibilité au centre d'Alger par *El Harrach* et l'autoroute « moutonnaire ».

Depuis 2000, l'Algérie a connu un nouveau développement économique permis par la nouvelle richesse pétrolière, sans changement significatif de modèle stratégique. Cependant la nouvelle ère est caractérisée, d'une part par le développement d'infrastructures tertiaires lié à la globalisation économique, et d'autre part la nécessité de résorber l'habitat précaire fortement développé pendant les années de crise.

Alger a ainsi connu une urbanisation sans précédent, aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest, dans la plaine de *la Mitidja*. Cette urbanisation fut marquée par l'installation de grands équipements : centre d'affaires, universités, grande mosquée, stades, nouvelles villes, centres commerciaux. Leurs localisations ont été conditionnées par la rocade et la desserte autoroutière. La construction de lotissements a aussi suivi la même logique de localisation.

L'augmentation des flux de déplacements impliquée par cette urbanisation planifiée a aggravé les difficultés rencontrées pour les rocades, et renforcé l'accessibilité du centre par voie littorale, accentuant ainsi la centralité *d'El Harrach*.

Bien que présentant une volonté planificatrice, la succession des décisions urbanistiques, peu cohérente, a abouti à créer un tissu urbain faiblement structuré. Des implantations aléatoires d'équipements publics et des zones résidentielles ont donné à cet espace Est de l'agglomération d'Alger la forme d'une ville spontanée. Alors que la centralité *d'El Harrach* pouvait imposer une organisation efficace, notamment comme centre d'intermodalité, le refus de voir une réelle centralité se développant en dehors de l'ancien centre d'Alger créa un territoire déstructuré, où les flux se concentrent sans se croiser, et où la qualification des espaces est impossible par la juxtaposition de vocations fonctionnelles, formelles ou informelles, disparates mais soumises à des critères d'accessibilité.

Figure 303 Le modèle algérois contemporain

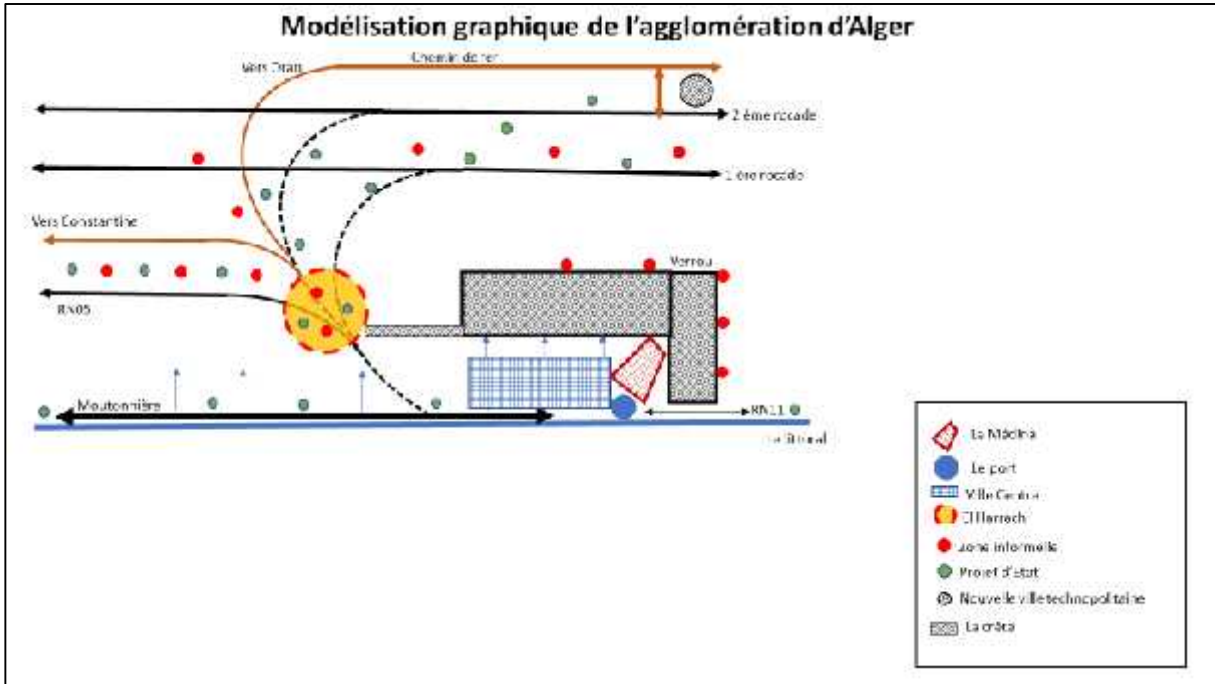
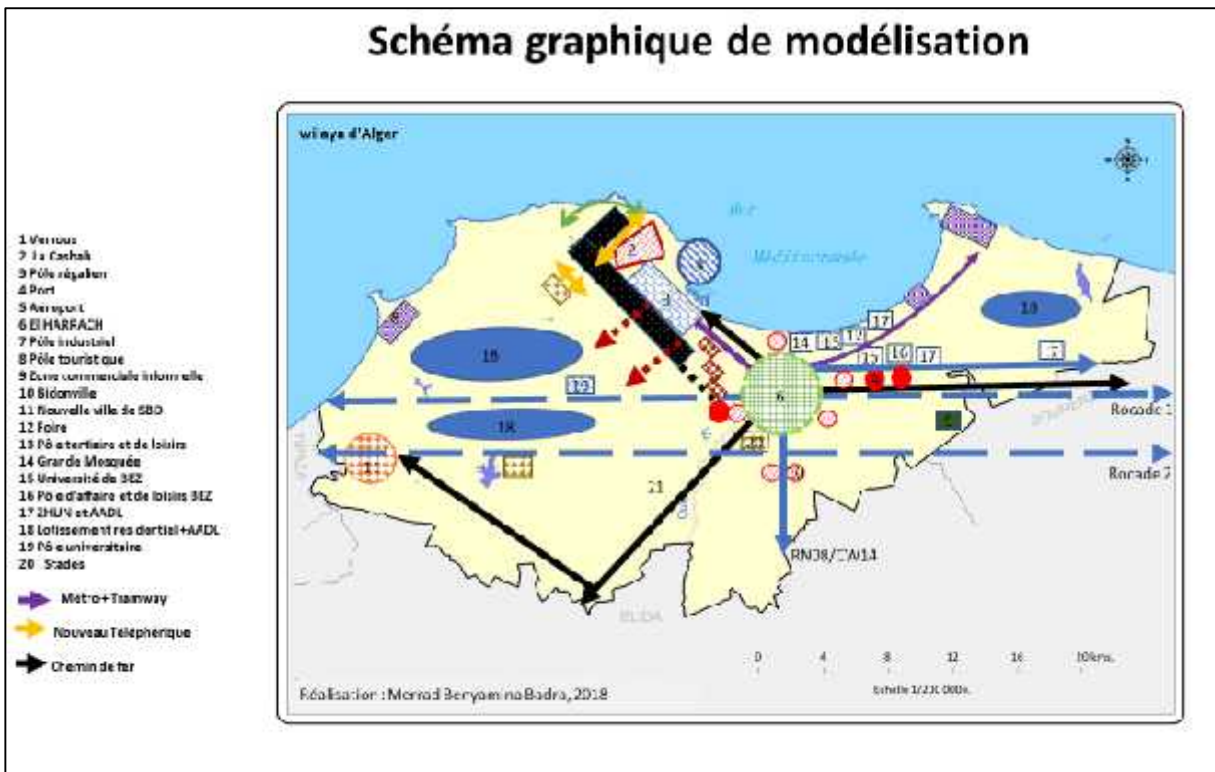


Figure 304 Modèle graphique d'Alger contemporain



Conclusion

L'organisation de l'espace urbain algérois se présente sous le signe de la complexité. D'une part, une succession historique de modèles différents caractérise la croissance d'Alger, de la ville Ottomane à la ville coloniale puis à la ville moderne. D'autre part, les décisions urbanistiques mises en œuvre depuis l'indépendance n'ont pas suivi un projet urbain unique, ni résulté d'une vision stratégique homogène et stable.

Le relief a clairement imposé ces dynamiques spatiaux-fonctionnelles résultant un modèle de développement urbain spécifique. L'urbanisation de l'agglomération a montré l'assemblage des modèles concurrencés. Les différents territoires géographiques, contrés au butoir morphologique (*Mont de Bouzaréah* et de *Bab El Oued*, *ligne de crête*) ont été exploités comme force par les premières civilisations (défense naturelle et abri climatique), mais sont devenus néanmoins une faiblesse et une contrainte à une croissance cohérente.

Par ailleurs, l'anisotropie spatiale de l'agglomération d'Alger n'a pas permis une diffusion de la croissance urbaine dans un modèle omnidirectionnel. La structure urbaine, développée en territoires uniformes, a réparti les populations et les fonctions urbaines selon des localisations privilégiées. Ce modèle a imposé un maillage politico-administratif avec une grande irrégularité, et a promu des espaces hétérogènes où la dimension socio-spatiale présente des injustices.

Cette anisotropie pose la problématique de configuration géographique de l'espace urbain, susceptible d'assurer à tous, les mêmes conditions d'accès aux services publics, à l'emploi et aux divers avantages de la vie urbaine.

Pour Alger, les distances dans leur contexte anisotrope expliquent les localisations privilégiées et enclavées, qui imposent des linéarités pour répondre à leur fonctionnement. Ce modèle axial qui ne répond pas à une forme gravitaire, freine les interactions et fait varier la valeur des lieux en fonction de leur situation géographique relative. Un pouvoir dominant de différenciation géographique implique une relation centre-périphérie non-hiérarchique, la diffusion spatiale des échanges et de la rente foncière présente la complexité du fonctionnement anisotropique.

La recomposition urbaine autour d'un maillage routier s'avère la seule solution assurant la continuité spatiale. Ces rocales, immergées aujourd'hui dans le tissu urbain, ne semblent pas atténuer les coupures physiques et les dysfonctionnements urbains. L'implantation régulière d'échangeurs, de ponts, de trémies et de passerelles, constitue l'unique lien entre les parties de l'agglomération pour renforcer la continuité de certaines artères historiques (*RN°05 et RN°01, RN°08*).

Ce modèle génère une forme d'urbanisation conquérante et consommatrice d'espaces qui n'opposent pas la ville (le centre) à sa banlieue (périphérie). Les espaces urbains sont diffus soit de manière continue, soit de manière ségréguée et fragmentée, résultant ainsi la multiplication du décentrement, et donc l'autonomie du fragment (Roux, et al. 2010, p.8), l'extension du planifiable et la concentration du spontané.

La conquête sans fin des communes suburbaines permet un étalement de plus en plus extensif de l'agglomération. Les rocales autoroutières tentent d'assurer des connexions spatio-fonctionnelles, un rôle qui n'est pas évident, vu les encombrements permanents et les difficultés des circulations. Les déplacements motorisés, l'allongement des distances et l'intensité des flux tiennent un rôle hégémonique dans la ville algéroise, alors qu'il est nécessaire de restituer l'unité de la ville d'Alger par un modèle spatial contemporain, assurant un réseau de mobilité efficace.

Désormais, dans l'agglomération d'Alger, le processus spatial engagé est limité, étant fondé sur la multiplication de la ville linéaire qui n'offre pas une mixité des usages et des déplacements. Le contexte de la ville durable assigne une place et un rôle important aux transports collectifs, car elle invite à combiner les flux pour atteindre une morphologie urbaine réputée compatible avec l'élévation du bien-être urbain (Wachter, 2003, p 7).

Jusqu'à présent, la mise en service des infrastructures lourdes (Métro et Tramway) dans la partie centrale et Est d'Alger, n'assure pas une parfaite coordination entre les projets urbains. La figure contemporaine de la ville linéaire ne montre pas sa capacité à coopérer avec tous les nouveaux tissus urbains. L'anisotropie de l'espace urbain de l'agglomération d'Alger s'est générée du fait que la planification ne s'est pas imposée.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

L'architecture institutionnelle des domaines du transport et de l'urbanisme en Algérie montre une incohérence héritée, résultant des conflits d'intérêts permanents entre les pouvoirs publics, privés et la société civile. L'administration urbaine de la ville obéit à une importation de modèles de gestion urbaine non-adaptés à la réalité physique et sociale. Le manque d'expérience entraîne souvent à agir en situation d'urgence. Ceci a toujours généré une complexité de coordination entre les échelons décisionnels soumis à un système centralisé fort, et une lourde bureaucratie. La refonte de l'architecture institutionnelle algérienne doit nécessairement obéir aux règles d'un véritable projet de gouvernance qui assurerait une cohésion entre le développement du processus de la métropolisation et de mégapolisation de l'agglomération algéroise.

Le projet de métropolisation de la capitale est limité à de simples localisations des méga projets attractifs dépendant des disponibilités foncières, menant à une forte imbrication et une compétition à la fois entre les espaces formels et informels. En effet, cette imbrication entre la ville mégapolitaine et ville métropolitaine résulte un modèle de développement contemporain distinctif pour la ville d'Alger dont la logique revient principalement à son site.

La morphologie de la ville d'Alger a imposé une différenciation géographique entre l'Est et l'Ouest, générant une anisotropie spatiale et une croissance multidirectionnelle. Dans ce contexte, tous les projets urbains et les infrastructures de transport suivent une logique globale linéaire impliquant des localisations privilégiées mais pas coordonnées.

CONCLUSION GENERALE

Dans l'agglomération algéroise, les mutations économiques, sociales et spatiales s'exercent dans un cadre contraignant marqué d'abord par le site et sa morphologie assez exceptionnelle, le verrou de *Bouzaréah* constituant une barrière et un blocage à toute possibilité de croissance urbaine cohérente. Ensuite, le port et la ville coloniale qui constituent des centralités héritées ne favorisant pas l'apparition de nouveaux lieux centraux.

Les grands projets urbains réalisés apparaissent peu coordonnés, juxtaposés, parfois contradictoires. Ils sont souvent pensés indépendamment des politiques de transport qui se satisfont de la construction de multiples infrastructures (gares, tram, métro, autoroute). L'urbanisme est le plus souvent soumis à des contraintes d'urgence et à des disponibilités foncières, sans vision stratégique globale.

Par ailleurs, ces espaces à vocation métropolitaine se trouvent en concurrence avec d'autres grands centres commerciaux informels qui imposent d'autres logiques pour l'ensemble de l'agglomération. Les politiques urbaines restent dominées par une conception ancienne de la centralité, associant fonctions régaliennes et portuaires.

La wilaya d'Alger peine à trouver des structures urbanistiques cohérentes dues à :

- Un refus d'une vision unifiée.
- Des plans successifs non compatibles.
- Des réalisations incertaines des actions étatiques notamment en raison du poids de la bureaucratie.

Pour conserver l'ancienne centralité, il faudrait pouvoir rééquilibrer l'agglomération algéroise vers l'Ouest. Pour contrer les éléments naturels, le butoir de l'Ouest et les lignes de crêtes, il aurait fallu construire des ouvertures fortes par des voies de communication traversant l'éperon rocheux de *Bouzaréah* et gagnant sur la mer du côté Ouest. Une telle solution se serait avérée très coûteuse face au manque de moyens. Le développement vers l'Est, déséquilibrant, est le plus accessible et c'est la plupart du temps imposé.

Ce modèle d'urbanisation a généré la multiplication des voies de communication (dédoublage des voies, autoroutes, trémies, ponts, échangeurs...) mais n'a pas résolu les difficultés de

circulation. Finalement, la voiture individuelle est restée le moyen privilégié pour la majorité des déplacements dans l'ensemble de l'agglomération.

La nouvelle ville d'Alger repose essentiellement sur les infrastructures routières servant de colonne vertébrale à la réalisation des objectifs de l'Etat, sans desservir le reste des pôles générateurs de déplacements (les centres de loisir, les hôpitaux, les pôles universitaires...). La massification des flux le long des routes et autoroutes a conduit à l'émergence de petits centres secondaires, pas forcément bien équipés, où l'emploi, les lieux de résidence et le commerce ne sont pas reliés. L'absence de centres complets regroupant ces pôles aggrave les déplacements dans l'agglomération d'Alger.

Les politiques publiques peinent à s'ajuster à cette organisation spatiale en privilégiant pour les déplacements une baisse des coûts du transport et en localisant un certain nombre d'équipements selon les possibilités foncières. Ces équipements devraient assurer l'image positive et forte d'une nouvelle métropole. Le projet de la baie (*projet collier de perles*) partant de l'Est jusqu'au centre-ville à l'Ouest est mis en valeur par la réalisation de la Grande Mosquée, hôtels et le pôle tertiaire supérieur, le centre commercial, sans pour autant que ceux-ci soient liés et accessibles.

Il est caractéristique de noter que les nouvelles infrastructures de transport, voies ferrées, tram et métro, ne proposent aucune capacité d'interconnexion effective mais se juxtaposent linéairement jusqu'au centre d'Alger. Les espaces dédiés à une vocation métropolitaine, souvent mis en concurrence entre eux, n'apparaissent pas intégrés dans une réflexion d'ensemble. Il semble être des objets posés quelque peu au hasard sur la carte de la wilaya d'Alger.

En particulier, tout semble fait pour que n'apparaisse pas une centralité métropolitaine qui puisse concurrencer les centralités régaliennes anciennes. La dualité entre la capitale et la métropole est refusée, d'abord comme expression du pouvoir avec le maintien de l'imbrication entre les cadres de l'Etat et ceux de l'économie libéralisée, mais aussi, du point de vue spatial, le vieil Alger veut rester le cœur de l'Alger métropolitain.

C'est à une autre vision que le présent travail espère avoir contribué à promouvoir. Au contraire, donner une cohérence par le développement de liaisons internes, et en faisant *d'El Harrach* un lieu d'interconnexion pour l'ensemble de l'agglomération algéroise à un nouvel espace central à

caractère métropolitain, peut être un des moyens privilégiés pour faire d'Alger une ville mondiale et une ville meilleure à vivre.

Figure 305 La localisation de la gare d'El Harrach



Figure 306 Le nouvel Alger



Photographie : © Auteur, 2018.

BIBLIOGRAPHIE

1. Abbas L, Boudaqa F. Etalement urbain de la périphérie Algéroise. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 135-149.
2. Abbas M. L'ouverture commerciale de l'Algérie apports et limites d'une approche en termes d'économie politique du protectionnisme. Armand Colin. 2012;(210) : p. 51-68.
3. Abda Z. Nouvel habitat individuel et mode d'habiter. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2033. p. 149-67.
4. Abdeslem A. Déplacements domicile - travail dans l'agglomération algéroise : cas de BabEzzouar [Master]. [EPAU Alger] ; 2013.
5. Abdoun M. Le processus de la métropolisation de la ville d'Alger [Doctorat de géographie]. [Université de Paris 8 – Vincennes-Saint Denis] ; 2010.
6. Achaïbou-Younsi S. Le choix des sites d'implantation des villes nouvelles métropolitaines dans le cadre du développement durable. In : Les villes Algérienne 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU Alger : El Djazair ; 2014. p. 111-22.
7. Adraïr P, Bellache Y. Emploi et secteurs informels en Algérie : déterminant, segmentation et mobilité de la main d'œuvre. 2012;(35) : p.121-149.
8. Ageron C., Leca J, Souïah S, Stora B. « Algérie ». In Encyclopædia Universalis ; 2005.
9. Agharmiou N, Aknine R. Appropriation d'un espace urbain par un « souk » informel : exemple du marché de la nouvelle ville dans l'agglomération de Tizi-Ouzou. In 2012.
10. Agier M. L'invention de la ville banlieues, townships, invasions et favelas. Archives contemporaines. Paris ; 1999. 176 p.
11. Aïche B. Formes architecturales de l'époque coloniale à Alger : les prémices d'une nouvelle architecture (1830-1930). In : Alger lumière sur la ville. EPAU Alger ; 2002.
12. Aït Cherkit. Formes urbaines et métropole. In : Alger Métropole. EPAU/SIAAL ; 2000. p. 25-27.
13. Aït Cherkit. Les instruments d'urbanisme traditionnels. In : Alger Métropole. EPAU/SIAAL ; 2000. p. 21-23.
14. Aït Cherkit. Morphologies urbaines dans la métropolisation d'Alger. In : Alger Métropole. EPAU/SIAAL ; 2000. p. 75-76.
15. Aïtaoudia O. Résultats de l'enquête de la mobilité et le Métro. Magistère d'Aménagement et d'Urbanisme Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ; 2012.
16. Almi S. Urbanisme et colonisation : présence française en Algérie [Internet]. Disponible sur : <https://books.google.fr>.
17. Amara M, Kriaa M, Montacer M. Centralité des activités dans la région urbaine de Tunis (1994-2004). Revue d'Économie Régionale & Urbaine. 2010;(3) : p. 473–509.

18. Amireche L, Côte M. De la médina à la métropole : dynamiques spatiales d'Alger à trois niveaux. 2007;(26) :71-84.
19. André Y. Didactique de la géographie. In : Encyclopédie de géographie. ECONOMICA. 1995. p. 327-346.
20. Andreff W. Réformes, libéralisation, privatisation en Algérie. Confluences Méditerranée. 2009 ; (4). p. 41-62.
21. Andres L, Bochet B. Ville durable, ville mutable : quelle convergence en France et en Suisse ? Armand Colin. 2010. p. 729-746.
22. ANNAT. Gestion de Métropoles. Ministère de l'Aménagement du Territoire ; 1997 p. 68.
23. Anouche K. La croissance d'Alger, crise de l'habitat. Essais de planification urbaine [Doctorat]. [Paris] ; 1988.
24. Anouche K. L'impact de la politique du lotissement individuel sur l'espace Algérois. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p.167-179.
25. Arif H. Evolution des « colonies informelles » à Karachi sur fond d'ajustement structurel. In : Explosion Urbaine Et Mondialisation : Syllepse. 2007. p. 125-140. (Alternatives Sud).
26. Aroumougom J-C. Projet de nouvelle ville de Sidi Abdellah. Ministère de l'aménagement du territoire ; 2003.
27. Assari N. Alger un passé à la carte. Dalimen. 2011. 419 p.
28. Atkinson A. Stratégies pour un développement durable local : renouvellement urbain et processus de transformations informelles. Univerlagtuberlin ; 2008. 227 p.
29. Attar A. Les stratégies d'interventions en tissu urbain existant à Alger entre théorie et pratique [Doctorat]. [BUCAREST] ; 2009.
30. Attar A. Les stratégies d'intervention urbaines à Alger : analyse d'un cinquantenaire et suggestions. In : Les Algérienne 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : El Djazair ; 2014. p. 233-245.
31. Aubert F, Lepicier D, Dissart J-C. Une analyse de la géographie des services résidentiels et touristiques à l'échelle des bassins de vie français. Revue d'Économie Régionale & Urbaine. 2011 ; juin (3). p. 527-548.
32. Audouin S, Gazull L. Les dynamiques d'un système d'innovation à travers le prisme des diffusions spatiales. Le cas de l'anacarde au Sud-Ouest du Burkina Faso. L'Espace géographique. 2014 ; Tome 43(1). p. 35-50.
33. Augustin J-P. Qu'est-ce que le sport ? Cultures sportives et géographie. Annales de géographie. 2011 ;680(4) : p. 361-382.
34. Azaïs C, Steck J. Éditorial : les territoires de l'informel. 2010;(143). p. 7-12.

35. Azzouz M. Alger métropole : identification et structuration de l'aire de centralité - nouvelle image et signes urbains. In : Alger Métropole. EPAU/SIAAL ; 2000. p. 82.
36. Ba A. Artisans sans frontières. Marché et organisations. 2006;(1). p. 121-152.
37. Babou I. Le déplacement : une dimension d'analyse et une modalité pour comprendre les relations entre nature, science et société. Questions de communication. 30 juin 2011;(19). p. 215-234.
38. Bakour M. La question du renouvellement urbain à Alger [Magistère en Aménagement Urbain]. [Alger] : USTBH ; 2006.
39. Bakour M. Forme urbaine et mobilité quotidienne pour une meilleure perception du développement durable à Alger. In Alger : El Djazair ; 2014. p. 157-169.
40. Bakour M. La mobilité urbaine et la planification des réseaux de transports dans un contexte de projet de renouvellement urbain : cas d'Alger [Doctorat]. [EPAU- Alger] ; 2016.
41. Bakour M, Baouni T. Etalement urbain et dynamique des agglomérations à Alger : quel rôle pour la promotion administrative ? 2015 ;59(168). p. 377-406.
42. Bakour M, Baouni T, Thevenin T. La dépendance automobile à Alger : entre efficacité du système automobile et précarité du système de transport. Recherche Transport Sécurité. 2018 ; 26 p.
43. Bangbola L. Organiser la transgression ou formaliser l'informelle. In : L'organisation de la transgression : Formaliser l'informel ? L'Harmattan. 2014. p. 67-74.
44. Banque Mondiale. Penser plus loin pour mettre fin à la pauvreté : une nouvelle approche pour mesurer la pauvreté offre une vision élargie des défis à relever [Internet]. World Bank. 2018. Disponible sur : <http://www.banquemondiale.org>.
45. Baouni T. Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger [Thèse de Doctorat]. [EPAU Alger] ; 2001.
46. Baouni T. Croissance urbaine et crise de transport à Alger. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 129-135.
47. Baouni T. Mobilité et systèmes de transport face à la croissance urbaine d'Alger. In CODATU ; 2007. p. 14.
48. Baouni T. Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger. CRASC. 2009;(44-45). p. 75-95.
49. Baouni T, Bakour M, Berchache R. Effets de la multi-modalité à Alger sur la mobilité des usagers. 2013;(62). p. 45-69.
50. Baouni T, Berchache R. Intermodalité et développement urbain dans l'agglomération d'Alger : défis, enjeux et perspectives. Les cahiers du CREAD. 2011;(97). p. 93-108.

51. Baouni T, Rocio De Oña, Merrad-Benyamina B, Tahraoui L, Machado-León, J-L, Juan De Oña, Analysis of the main service quality dimensions that affect the satisfaction of users of the metropolitan rail public transit services in Algiers. *TeMA: Journal of Land Use, Mobility and Environment*. 2018. p. 67-82.
52. Baouni T, Bakour M, Berchache. Effets de la multi-modalité à Alger sur la mobilité des usagers. 2013;(62). p. 45-96.
53. Bas AL. Des piscines et des villes : genèse et développement d'un équipement de loisir. *Histoire urbaine*. 2000 ; n° 1(1). p. 145-162.
54. Bataillon C. Explosion des villes du tiers monde. In : *Encyclopédie de géographie. ECONOMICA*. 1995. p. 713-724.
55. Beaud M. *L'art de la thèse. La découverte*. 1997. 204 p. (Guides Repères).
56. Beaudet G. Patrimoine urbain et grands projets immobiliers. In : *Les grands projets urbains Territoires, acteurs et stratégies*. Les presses de l'Université de Montréal ; 2014. p. 189-234.
57. Beguin H. La localisation des activités banales. In Paris : *Encyclopédie De Géographie* ; 1995. p. 497-512. (Economica).
58. Belabed-Sahraoui B. Une relecture de la ville coloniale du 19ème siècle. Ville coloniale-ville du pouvoir. In : *Alger lumière sur la ville*. EPAU Alger ; 2002. p.196-174.
59. Belguidoum S, Mouaziz N. L'urbain informel et les paradoxes de la ville algérienne : politiques urbaines et légitimité sociale. 2010;(143). p. 101-116.
60. Belguidoum S. Le dynamisme des nouvelles places marchandes de l'Est algérien : reconfiguration urbaine et nouvelles données sociales. In : *Entre le licite et l'illicite : migrations, travail, marchés* [Internet]. 2011. p. 1-12. Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr>.
61. Belhai-Benazzouz A. Impact de l'étalement d'Alger sur la périphérie Est, Cas des communes de Bab Ezzouar, de Bordj El Kiffan et de Dar El Baïda [Magistère]. [U.S.T.H.B Alger] ; 2005.
62. Belhai-Benazzouz A, Djelal N. Le foncier, vecteur de l'étalement urbain algérois. In : *ARSDLF*. ARSDLF ; 2010. p. 1-14.
63. Bellache Y. L'économie informelle en Algérie, une approche par enquête auprès des ménages : le cas de Bejaïa [Internet] [Thèse de Doctorat]. [Paris] : Université Paris-Est ; 2010. Disponible sur : <http://tel.archives-ouvertes.fr>
64. Belli-Riz P. Algérie, l'espace public en mutation. In Alger : *El Djazair* ; 2014. p.195-208.
65. Benameur A. La résidentialisation : une alternative au manque d'urbanité des grands ensembles. Pour une approche de renouvellement urbain : cas de la ZHUN de BabEzzouar [Magistère en architecture et en urbanisme]. 2010.

66. Benazzouz-Belhaï A. Politique foncières et mutations urbaines à Alger. In EPAU Alger ; 2012. p. 19-20.
67. Benazzouz-Belhaï A, Cheballah-Hezil H, Djelal N. Les effets de la périurbanisation sur le réaménagement de l'aire métropolitaine d'Alger. In : Les villes Algériennes 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : Al Djazair ; 2014. p. 135-145.
68. Benazzouz-Belhai A, Djelal N. Les résidences fermées dans les périphéries d'Alger, produits d'un impératif sécuritaire et de disparités sociales. Cybergeo : European Journal of Geography [Internet]. 2018. Disponible sur : <http://journals.openedition.org>
69. Benbitat O. Quelle ville nouvelle en Algérie. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 255-265.
70. Bennai M. La mutabilité des quartiers péricentraux est d'Alger : d'anciens territoires industriels face à la métropolisation. In EPAU Alger ; 2012. p. 63-79.
71. Benyoucef B. La crise de mutation de la ville algérienne et ses enjeux (cas d'Alger). In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 29-41.
72. Benyoucef B. Villes en mutation. 2003;(36-37). p. 90-105.
73. Berchache R. Développement urbain et multimodalité face aux enjeux du développement durables : enjeux et perspectives : cas de l'agglomération algéroise. [Magistère en Urbanisme]. [EPAU Alger] ; 2011.
74. Berchache R. La ville d'Alger, entre stratégie urbaine et politique des transports. In Alger : El Djazair ; 2014. p. 171-183.
75. Berezowska-Azzag. La notion de seuils de croissance urbaine comme enjeu stratégique du projet urbain. In Lausanne : UNIL ; 2005. 9 p.
76. Berezowska-Azzag E. Réflexion sur la structuration spatiale et fonctionnelle du territoire du GGA. Urbanis ; 1999. 60 p.
77. Berezowska-Azzag E. Les nouveaux défis de la gestion urbaine : Alger hésite. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan ; 2003. p. 99-115.
78. Berezowska-Azzag E. Alger, le territoire invente son avenir. The European Journal of Planning. 2007. 11 p.
79. Berezowska-Azzag E, Abdelatif I, Akrouf N, Bouallag-Azoui O, Srir M. Baromètre des performances urbaines locales Alger et ses communes. Alternatives urbaines. Alger ; 2015. 174 p.
80. Berezowska-Azzag E. Stimulation de développement métropolitain par le classement des performances urbaines des collectivités locales à Alger. In MEDITER – Méditerranée et Territoires ; 2015. 17 p. (MEDITER – Méditerranée et Territoires).
81. Bethemont J. Géographie de la méditerranée. Armand Colin. Paris ; 2000. 313 p.

82. Bickel J-F, d'Épinay CL, Vollenwyder N. Changement et continuité dans les loisirs : une comparaison de cohortes. *L'Année sociologique*. 1 mars 2005 ; Vol. 55(1). p. 129-169.
83. Blanc GL. Existe-t-il une culture du divertissement ? *Cités*. 2001 ; n° 7(3). p. 21-34.
84. Bonvalet C, Brun J. Etat des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France. In *L'Harmattan* ; 2002. p. 15-64. (Habitat en Sociétés).
85. Boquet Y. Enjeux métropolitains des nouveaux sites d'aéroports. In : *Métropolisation et grands équipements structurants*. Presses Universitaires du MIRAIL ; 2004. p. 37-52.
86. Boquet Y, Desse R. Commerce et mobilité. ED Universitaire de Dijon. Dijon ; 2010. 293 p. (sociétés ; vol. 1).
87. Bordier M. L'accessibilité aux fonctions urbaines à Alger. Université de Bourgogne ; 2014.
88. Bouaouina N, Feninekh K, Ghodbani T, Hernández González E, Houllier-Guibert C-É, Lauras C, et al. Ville représentée, ville pratiquée. In : *Baduel PR, éditeur. La ville et l'urbain dans le Monde arabe et en Europe : Acteurs, Organisations et Territoires [Internet]*. Rabat : Institut de recherche sur le Maghreb contemporain ; 2014. p. 119-235. (Connaissance du Maghreb). Disponible sur : <http://books.openedition.org>.
89. Boudier A. Industrialisation et urbanisation dans le grand Alger. 2003;(36-37). p. 259-273.
90. Boudier A. L'espace industriel Algérois : mondialisation, concentration et nécessité d'un aménagement. In : *ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION*. L'Harmattan. 2003. p. 75-91.
91. Boudiaf B. Ambitions et incertitudes de la métropolisation d'Alger. In : *ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION*. L'Harmattan. 2003. p. 91-99.
92. Boudiaf B. Les trois âges de la ville Algérienne. 2003. p. 28-47.
93. Bouisri A, Lamaze FPD. La population d'Algérie d'après le recensement de 1966. *Population*. 1971; 26(1). p. 25-46.
94. Boukarta S, Berezowska-Azzag. EXPLORING THE ENERGY IMPLICATION OF URBAN DENSITY IN RESIDENTIAL BUILDINGS. *JOURNAL OF APPLIED ENGINEERING SCIENCES*. 2017 ;7(20). p. 7-14.
95. Boukechiche I. Accessibilité à l'infrastructure aéroportuaire via Un réseau de transport efficace. Cas de l'aéroport d'Alger - Houari Boumedine. EPAU Alger ; 2013.
96. Bounab A. La gestion urbaine aux années cinquante à Alger. In : *Alger lumière sur la ville*. EPAU Alger ; 2002. p. 262-267.
97. Bourdeau-Lepage L, Huriot J-M, Perreur J. À la recherche de la centralité perdue. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*. 2009 ; (3). p. 549-572.
98. Bourdin (dir.) A. Mobilité et écologie urbaine. Descartes & Cies. Paris ; 2007. 248 p.

99. Bourdin A. Universités et ville : les termes d'une question. 1996 ; (80-81). p.7-18.
100. Boutillier S. L'entreprise artisanale, entre l'entrepreneur et la grande entreprise. Marché et organisations. 2006;(1). p. 17-37.
101. Boutillier S, Contant O, Fournier C. Les entreprises artisanales face à l'éco-conception et au développement durable. Annales des Mines - Réalités industrielles. 2008;(4). p. 78-84.
102. Bouzar B. Le logement social à Alger, entre politiques et société [Magistère].
103. Bouzouina L, Delgado JC, Emmerich G. Inégalités d'accessibilité à l'emploi en transport collectif urbain : deux décennies d'évolutions en banlieue lyonnaise. Revue d'Économie Régionale & Urbaine. 2014 ; (1). p. 33-61.
104. Braouezec P. Mais où va la ville populaire ? l'aube. 2004. 128 p. (Les entretiens de l'ESSEC).
105. Broomberg J. L'accessibilité des centres commerciaux de périphérie par les transports publics : un enjeu de la ville durable. Bulletin de la Société géographique de Liège. 2011 ;56. p. 51-68.
106. Brunet R. Le monde des cartes. 1986;(1).
107. Brunet R. Des modèles en géographie ? Sens d'une recherche. In le Bulletin de la Société de Géographie de Liège ; 2000. p. 21-30. (Le Bulletin de la Société de Géographie de Liège ; vol. (2). Disponible sur : <https://www.mgm.fr>.
108. Burgel G. convergences Algériennes. 2003;(36-37). p. 9-14.
109. Carlier O. Centralité algéroise et créativité algérienne : la recreation d'un centre à Alger à l'entre-deux guerres. In : Alger lumière sur la ville. EPAU Alger ; 2002. p. 220-223.
110. Catin M, Van Huffel C. Concentration urbaine et industrialisation. Mondes en développement. 2003;(31). p. 1-21.
111. Cattedra R. Les grands projets urbains à la conquête des périphéries. Les Cahiers d'EMAM Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée. 2010;(19). p. 58-72.
112. Çelik Z. Urban forms and colonial confrontations. Algiers under French rule. University of California Press. 1997; Disponible sur: <https://publishing.cdlib.org>.
113. Cerveco R. Mobilités durables, vecteurs d'intégration pour les politiques urbaines. In : De la ville à la métropole les défis de la gouvernance. L'œil d'or critiques & cités. 2013. p. 213-30.
114. Chabane. Dynamiques socio-spatiales et typologie des communes de la ville d'Alger suivant les résultats des deux recensements de la population RGPH 1998 et RGPH 2008. ODSEF ; 2016. 47 p.
115. Chabane L. La mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger. In Ghardaïa, Algérie ; 2009. p. 231-237.

117. Chabbi-Chemrouk, Djelal N, Safar Zitoun M, Sidi Boumedine (dir.) R. ALGER. Lumières sur la ville. [Internet]. DALIMEN ; 2004. 395 p. Disponible sur : <http://insaniyat.revues.org>.
118. Chabbi-Chemrouk N. Problématique environnementale dans le contexte algérien : perspectives pour de nouvelles prospectives. In : Les villes Algérienne 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : El Djazair ; 2014. p. 29-38.
119. Chabot G. Géographie urbaine : la naissance et la localisation des villes industrielles. L'Information géographique. 1947 ;11(2). p. 57-65.
120. Chabou-Othmani. Renouveau urbain une alternative : transformations informelles dans la ville d'Alger : paradoxes et réalités. In : Stratégies Pour Un Développement Durable Local : Renouveau Urbain Et Processus de Transformations Informelles. Univerlagtuberlin ; 2008. p.73-80.
121. Chabou-Othmani M. Der informelle straßenhandel in Algiers : transformation und inbesitznahme des öffentlichen raums [Thèse de Doctorat]. LIT Verlag Münster ; 2005.
122. Chabou-Othmani M. La résorption de l'habitat précaire en Algérie : enjeux, gouvernance, et stratégies. In : Les Algérienne 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : El Djazair ; 2014. p. 77-88.
123. Chabou-Othmani M. Das Programm Ersatz prekären Wohnraums in Algerien – Hintergründe und Herausforderungen der Umsiedlungspolitik. 2017.
124. Chadli M, Desbouis G. le commerce informel à Alger: cas de l'arrondissement urbain de Bache Djarrach. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 237-245.
125. Chaline C. Les villes du monde arabe. Masson. 1990. 183 p. (Géographie).
126. Chaline C. Villes nouvelles dans le monde. Presses universitaires de France. 1996. 125 p. (Que sais- je ?).
127. Chaline C. Les grandes métropoles Sud méditerranéennes face aux défis d'un développement durable. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 3-13.
128. Chaline C. Les politiques de la ville. In 2008. 127 p. (Que sais- je ?).
129. Chanson-Jabeur C, Godard X, Fakhfakh F, Semmoud B. Villes, transports et déplacement au Maghreb. Paris : L'Harmattan ; 1996. 330 p.
130. Chapelon L. Réseau [Internet]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu>.
131. Charvet J-P, Sivignon M. Les villes : entre réseaux et territoires. In : « Géographie Humaine Questions Et Enjeux Du Monde Contemporain ». Armand Colin ; 2011. p.151-188.
132. Chaze M. Du groupement des déplacements aux parcours quotidiens : la pérégrination du

- consommateur dans les petites villes françaises. In Dijon : ED universitaire de Dijon ; 2010. p. 9-20. (Sociétés ; vol. 1).
133. Chennaoui Y. La logique de structuration du territoire d'Alger à travers l'histoire. In : Alger Métropole. EPAU/SIAAL ; 2000. p. 73-75.
134. Chennaoui Y. Portrait géographique. In : Alger Métropole : région-ville-quartier. EPAU/SIAAL ; 2000. p. 7-9.
136. Cherrad S-E. La ville en Algérie : essai de bilan d'un demi-centenaire (1962-2012). In : Les villes Algérienne 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. El Djazair ; 2014. p. 7-12.
137. Chesneau V. Les supermarchés du loisir. Presses Universitaires de France | « Cités ». 2001 ; (7). p. 93-101.
138. Choplin A, Pliez O. La mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos. Seuil et La République des Idées. 2018. 111 p.
139. Christ W. Aménager l'espace métropolitain. In : De la ville à la métropole les défis de la gouvernance. L'œil d'or critiques & cités. 2013. p. 147-167.
140. CICRED. La population de l'Algérie [Internet]. 1974. Disponible sur : <http://www.cicred.org>.
141. Cireddu R. L'entreprise industrielle. 2006.
142. Claval P. Les espaces de l'économie. Armand Colin. 2008;(664). p. 3-22.
143. Clerc V. Du formel à l'informel dans la fabrique de la ville. Politiques foncières et marchés immobiliers à Phnom penh. 2010;(143). p. 63-79.
144. Collectif. Infrastructures et formes urbaines. Harmattan. Espace et Société ; 1989. 175 p. (Géographie des Infrastructures ; vol. 01).
145. Collectif. Mutations politiques et mutations urbaines. Revues en sciences humaines et sociales. 1999 ;(146). p.11-37.
146. Conrad C. De l'urbanisme réglementaire à l'urbanisme de projets [Internet]. 2011. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>.
147. Corbin A. Temps des loisirs, espaces de la ville. Histoire urbaine. 2000 ; n° (1). p. 163-168.
148. Côte M. L'Algérie. Média plus. 2005. 253 p.
149. Côte M. Constantine cité antique et ville nouvelle. Média plus. 2010. 150 p.
150. Côte M. L'Algérie, mondialisation et nouvelles territorialités. 2011;(116). p. 77-84.
151. Crozet Y. Quelle interface entre recherche et décision publique ? Le cas des réformes dans le secteur ferroviaire. Tracés Revue de Sciences humaine. 2011;(hors-série). p. 213-225.

152. Damon J, Paquet T. Les 100 mots de la ville. Presses universitaires de France PUF. Paris ; 2014. 124 p. (Que sais- je ?).
153. Dauphiné A. Modèles physiques et géographie. In : Encyclopédie de géographie. ECONOMICA. 1995. p. 309-325.
154. De Queiroz Ribeiro, Lucia Britto. Démocratie locale et gouvernance métropolitaine. Le cas De Rio De Janeiro. In : De la ville à la métropole les défis de la gouvernance. L'œil d'or critiques & cités. 2013. p. 37-64.
155. Delcourt L. Explosion urbaine et mondialisation. In : Explosion Urbaine Et Mondialisation : Syllepse. 2007. p. 7-30. (Alternatives sud).
156. Delpirou A. Les transports, ressort et levier de la construction métropolitaine ? [Internet]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>.
157. Deluz J-J. Alger chronique urbaine. Bouchène ; 2001. 237 p.
158. Deluz J-J. Fantômes et réalités. Réflexions sur l'architecture. barzakh. 2008. 170 p.
159. Deluz J-J. Le tout et le fragment. barzakh. 2009. 380 p.
160. Denis É. Qualifier les aires urbaines en forte expansion dans les Suds. L'Espace géographique. 2015 ; Tome 44(4). p. 307-324.
161. Derycke P. L'organisation de l'espace dans les villes. In : Encyclopédie de Géographie. ECONOMICA. 1995. p. 643-666.
162. Desmarais G. Trois concepts-clés pour les modèles morpho-dynamiques de la ville. ERUDIT. 1998 ;42(117) p. 399-419.
163. Dessau–Soprin/STM/THALES E&C. Etude du plan de transport urbain et plan de circulation de l'agglomération d'Alger. Groupement Dessau–Soprin/STM/THALES E&C ; 2004 p. 290.
164. Desse R. Les centres commerciaux français, futurs pôles de Loisirs ? 2002;(50). p. 6-19.
165. Dhaher N. Les implantations universitaires en Tunisie : de la marginalisation à l'intégration dans l'aménagement urbain. L'Espace géographique. 2010 ; Vol. 39(1). p. 65-74.
166. Dias D, Langumier J, Demange D. Mutabilité du périurbain : Le modèle pavillonnaire face aux crises énergétique et environnementale.
167. Djament-Tran G. Questions géographiques, sources historiques. 2009;(84/4).
168. Djedounai-Rakem S. Alger et Marseille, deux villes portuaires en renouvellement. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 65-75.
169. Djelal-Assari N. Le rôle des activités de service dans l'organisation et la structuration spatiale d'Alger [Thèse de Doctorat de Géographie]. [EPAU Alger] ; 2004.

170. Djelal-Assari N. Morphologie urbaine et développement urbain durable : cas d'Alger. In : Colloque de l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable. Université de Lausanne ; 2005. p. 1-12.
171. Djelal-Assari N. paysage urbain durable : outil d'aménagement des villes algériennes. In : Les villes Algérienne 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : El Djazair ; 2014. p. 39-48.
172. Djelal-Assari N. Equipements tertiaires et espaces urbains à Alger/Good, services equipments and urban spaces in Algiers. Annales de Géographie. 2001 ;110(622). p. 673-679.
173. Djerroud K. Catégorisation des quartiers d'Alger/langues usitées : quelle (s) corrélation (s) sociolinguistique (s). 2009;(44-45). p. 137-158.
174. Djar K. Politique de l'habitat en Algérie : cinquante ans après. In : Les villes Algériennes 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : El Djazair ; 2014. p. 49-61.
175. Dollfus O. Géopolitique du système monde. In : Economica. Paris : Encyclopédie De Géographie ; 1996. p. 667-693.
176. Dolowy E. Impact de la mobilité sur les formes urbaines et architecturales. Ministère de l'Equipeement, du Logement et des Transports. 65 p.
177. Dris N. Ville mouvementée : espace public, centralité, mémoire urbaine à Alger. Editions L'Harmattan ; 2002. 438 p.
178. Dris N. Projet urbain et espace public à Alger. De la ville programmée à la ville revendiquée. In : Carrière J-P, éditeur. Villes et projets urbains en Méditerranée [Internet]. Tours : Presses universitaires François-Rabelais ; 2013 [cité 29 mars 2017]. p. 111-21. (Perspectives Villes et Territoires). Disponible sur : <http://books.openedition.org>.
179. Dubois-Maury.J. Les documents d'urbanisme apportent-ils des réponses satisfaisantes aux risques urbains. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 41-49.
180. Ducruet C. Typologie mondiale des relations ville-port. Cybergeog : European Journal of Geography [Internet]. 2008 ; Disponible sur : <http://cybergeog.revues.org>.
181. Ducruet C. Régions portuaires et mondialisation. Méditerranée Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography. 2008;(111). p. 15-24.
182. Dunlop J. Les 100 mots de la géographie. Presses universitaires de France PUF. Paris ; 2009. 82 p. (Que sais-je ?).
183. Durand-Dastés F. Théorie : la localisation. In Hypergeo ; 2006.
184. Dureau F. Le système résidentiel : concepts et applications. In L'Harmattan ; 2002. p. 355-382. (Habitat et Société).
185. El-Djezair. Le gouvernement Sellal déclare la guerre à l'habitat précaire et aux bidonvilles :

- La bataille du grand Alger. Le magazine promotionnel de l'Algérie : El-Djazair. 2015;(93) : 84 p.
186. Elissald B. Outils : topographie. In Hypergéo ; 2005.
187. Elissald B. Spatialité - Hypergéo [Internet]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu>.
188. EPAU/SIAAL. Alger Métropole : région-ville-quartier. In : Alger Métropole : région-ville-quartier. EPAU Alger ; 2000. p. 113. (Monographie).
189. Escallier R. Métropoles et globalisation dans le monde arabe et méditerranéen : état, enjeux et perspectives. Cahiers de la Méditerranée. 15 juin 2002;(64). p. 1-21.
190. Eyeletiet J. Le tramway, le bus et la voiture, quel véritable impact sur le maintien ou l'attraction des consommateurs dans les pôles de centralité classique d'une agglomération ? In : Commerce Et Mobilité. ED universitaire de Dijon ; 2010. p. 121-132. (Sociétés).
191. Faburel G. Les métropoles barbares. Démondialiser la ville, désurbaniser la terre. Le passager clandestin. 2018. 368 p.
192. Fache J. Quand l'entreprise recompose l'espace central. Géographie, économie, société. 2008 ;10(4). p. 469-492.
193. Fine GA. Organiser les mondes de loisir : la mobilisation des ressources. Tracés. 2015 ; n° 28(1). p. 157-182.
194. Fischer A. Transport et localisation industrielle. Annales de Géographie. 1978 ;87(483) : p. 545-559.
195. Foggin PM. La localisation des services d'urgence psychiatrique sur l'île de Montréal. Santé mentale au Québec. 1982 ;7(1). 75 p.
196. Foucault M. L'incorporation de l'hôpital dans la technologie moderne. Hermès (Paris 1988), 1988, N° 2, fascicule thématique " Masses et politique" [Internet]. 1988. Disponible sur : <http://documents.irevues>.
197. Fourcaut A. Alger-Paris : crise du logement et choix des grands ensembles autour du XII^{ème} congrès national d'habitation et d'urbanisme (1952). In : Alger lumière sur la ville. EPAU Alger ; 2002. p. 254-260.
198. Fournier C. Artisanat et politique économique. Marché et organisations. 2006;(1). p. 101-119.
199. Fréteigny J-B. La frontière à l'épreuve des mobilités aériennes : étude de l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, The border put to the test of air mobilities : the example of Paris Charles de Gaulle airport. Annales de géographie.2013;(690). p.151-174.
200. Frey J. Alger, lumières sur la ville. In : Le miroir brisé de la métropole algéroise de la ville disciplinaire à la ville ordinaire. Dalimen. 2004. p. 381-395.
201. Fuzesséry S. Les grands ensembles : généalogie d'un rejet - Métropolitiques [Internet].

2015. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>.
202. Gariépy M. L'acceptabilité sociale des grands projets urbains est -elle prévisible ? Une réflexion à partir de quatre cas montréalais. In : Les grands projets urbains Territoires, acteurs et stratégies. Les presses de l'Université de Montréal. 2014. p. 17-40.
203. Garreau J. Life on the New Frontier. Anchor Books. Anchor ; 1991. 596 p.
204. Généau de Lamarlière. Une relecture des travaux d'Alfred Weber sur la localisation. À l'articulation de l'économique et du socioculturel. In : Annales de géographie [Internet]. Armand Colin ; 2008. p. 50-69. Disponible sur : <http://www.cairn.info>.
205. Genestier P. L'université et la cité. 1996;(80-81). p. 21-46.
206. Gerber A. Le Corbusier cherchant à faire d'Alger une capitale du 20^{ème} siècle : 1931-1942. In : Alger lumière sur la ville. EPAU Alger ; 2002. p. 291-299.
207. Ghorra-Gobin C. Les centres commerciaux : morceaux de villes ou simulacres de villes ? Quaderni. 2000;(41). p. 79-90.
208. Ghorra-Gobin C. Inscription territoriale d'un équipement et légitimité politique à l'échelle de la région urbaine : le cas du Mall of America. 2002;(50). p.44-52.
209. Ghorra-Gobin C. Lieu du transport et polycentrisme : une expérience américaine. Autrepart. 2004;(32). p.37-50.
210. Ghorra-Gobin C. JOËL Garreau J. Edge City : Life on the New Frontier. Annales. 1993 ;48(4). p. 971-973.
211. Giblin B. Le tourisme : un théâtre géopolitique ? Hérodote. 2007 ;127(4). p. 3-14.
212. Gil M, Pleutin B. Alger 1829-1962 les transports urbains. Sutton. 2013. 128 p.
213. Gill D. Les grands projets culturels à la recherche d'une échelle de pertinence. In : Les grands projets urbains Territoires, acteurs et stratégies. Les presses de l'Université de Montréal. 2014. p. 171-187.
214. Gleyze J. La vulnérabilité structurelle des réseaux de transport dans un contexte de risque [Thèse de Doctorat en géographie]. [Université Paris 7] ; 2005.
215. Goffette-Nagot F. Prix fonciers et demande de sol à usage résidentiel en France (1975-2000). Revue économique. 15 juin 2009 ;60(3). p. 853-862.
216. Gouvernorat du Grand Alger. Alger Capitale du 21^{ème} siècle. Le Grand Projet Urbain. 1998.
217. Grataloup C. Echelle. In Hypergéo ; 2004.
218. Grataloup C. Causalité - Hypergéo [Internet]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu>.
219. Grimaud E. Renouer le lien entre port et citadins, un défi impossible à relever ? Le cas du

- Havre. *Norois*. 2015;(236). p. 25-38.
220. Gsell S. *Histoire ancienne de l'Afrique du nord*. 1918. 159 p.
221. Guerroudj T. Le socle instrumental, le PDAU et le POS. In : *L'urbanisme en Algérie : Echec Des Instruments Ou Instruments De L'échec*. Alternatives Urbaine. 2013. p. 48-78.
222. Guerroudj T. *Recueil thématiques des lois et règlements d'urbanisme*. Les Alternatives Urbaines. Les Alternatives Urbaines ; 2017. 276 p.
223. Gwiazdzinski L. Des tramways nommés désirs - Métropolitiques [Internet]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>.
224. Haeringer P. La mégapolisation du monde : du concept de ville à la réalité des mégapoles. *Géographie et Cultures*. 1993;(6). p. 3-14.
225. Haeringer P. La mégapolisation. Un autre monde, un nouvel apprentissage. In : in *De la ville à la mégapole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle*. Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement ; 1998. p. 27-43. (Techniques, Territoires et Sociétés).
226. Hakimi Z. L'urbanisme de la ville d'Alger entre les deux guerres de l'aménagement à l'extension. In : *Alger lumière sur la ville*. EPAU Alger ; 2002. p.246-253.
227. Hakimi Z. Du plan communal au plan régional de la ville d'Alger (1931-1948). *Labyrinthe*. 2002;(13). p.131-136.
228. Hamidi A. L'impact du réseau de transport sur l'accessibilité : le cas du centre commercial de BabEzzouar [Master]. [EPAU Alger] ; 2013.
229. Hamitou-Zaidi I. La densité urbaine au cœur des enjeux du développement durable de la ville : cas de l'agglomération d'Alger. In : *Les villes Algériennes 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir*. EPAU-Alger : El Djazair ; 2014. p. 185-194.
230. Hammache S. *Alger : un regard rétrospectif d'une croissance*. In : *Alger Métropole*. EPAU/SIAAL ; 2000.71 p.
231. Hammache S. *Alger, regard sur la gestion urbaines*. 2003;(36-37). p . 106-118.
232. Hammache S. Concentration et étalement urbain à Alger. In : *ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION*. L'Harmattan. L'Harmattan ; 2003. p. 115-129.
233. Hammache S, Chennaoui Y, Ait Cherkit S, Sidi Moussa L, Ribbeck E, Gangler A, et al. *Alger Métropole Région-Ville-Quartier*. EPAU/SIAAL. 2000. 113 p.
234. Harouche K. *Les transports urbains dans l'agglomération d'Alger*. L'Harmattan. Paris ; 1987. 231 p.
235. Healey P. Questions clés pour les stratégies métropolitaines. In : *De la ville à la métropole les défis de la gouvernance*. L'œil d'or critiques & cités. 2013. p. 129-146.

236. Hedjiedj A. La concentration des activités économiques dans le Grand Alger et ses conséquences sur la vie urbaine [Thèse d'Etat]. [Alger] ; 2001.
237. Hedjiedj A. Contraintes et défis de l'urbanisation à Alger. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 13-29.
238. Hedjiedj A. Les villes Algériennes vers la mondialisation. 2003;(36-37). p . 19-27.
239. Hedjiedj A. La ville Algérienne, début d'une profonde mutation. Vies de ville, Architecture, Urbanisme et Société, 2007;(HS 01) :14 p.
240. Henni A. Économie parallèle ou société parallèle ? ahmed-henni-2 [Internet]. 1995 ;(60). Disponible sur : <http://ahmed-henni-2.blogspot.com>.
241. Hireche F. L'art des jardins : petits paradis d'Alger. Alternatives Urbaines. 433 p.
242. Houpin S. Identification de critères de mise à l'examen de projets urbains durables dans le cadre de l'union pour la Méditerranée. Plan Bleu ; 2011. 172 p.
243. Hubert M, Lewis P. Quel avenir pour les grands projets urbains ? In : Les grands projets urbains Territoires, acteurs et stratégies. Les presses de l'Université de Montréal ; 2014. p. 395-399.
244. Hubert M, Lewis P, Raynaud M. Les grands projets urbains. Territoires, acteurs et stratégies. Les presses de l'Université de Montréal. 2014. 401 p.
245. Huré M. De Vélib' à Autolib'. Les grands groupes privés, nouveaux acteurs des politiques de mobilité urbaine [Internet]. 2012. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>
246. Ibn Khaldûn. Discours sur l'Histoire universelle Al-Muqaddima. Thesaurus SINBAD ; 1997. 1132 p.
247. Ichebouden L. Alger. Histoire d'une capitale. Casbah ; 2006. 350 p.
248. Ichebouden L. Réflexion sur la gouvernance urbaine à Alger. Prérogatives institutionnelles et monopole politique. 2009;(44-45). p. 97-113.
249. Idres B. Quelle politique pour le transport urbain dans une perspective d'un report modal vers les transports durable : Cas de la wilaya d'Alger [Sciences Economiques / Economie de l'Environnement]. [Université de Bejaia] ; 2018.
250. Imbert C. Introduction générale : une réflexion sur la circulation. In : D'une métropole à l'autre Pratique urbaines et circulations dans l'espace européen. Armand Colin/Recherches. 2014. p. 15-26.
251. Imbert C, Dubucs H, Dureau F, Giroud M. D'une métropole à l'autre. Pratique urbaines et circulations dans l'espace européen. Armand Colin/Recherches. 2014.
252. Kalaora L. Centres commerciaux et flux urbains. Étude de cas : century city en Afrique du sud. 2002;(50). p. 63-66.

253. Kateb K. Population et organisation de l'espace en Algérie. 2003 ;32. p. 311-331.
254. Kaufmann V. Retour sur la ville. Presses polytechniques et universitaires romandes PPUR. Lausanne ; 2014. 198 p. (Espace en société logique territoriale).
255. Kaufmann V, Jemelin C. Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre ? CAIRN. 2003;(176). p. 329-340.
256. Kettaf F. La fabrique des espaces publics : conceptions, formes et usages des places d'Oran (Algérie) [Géographie et Aménagement de l'Espace]. L'UNIVERSITÉ PAUL-VALÉRY - MONTPELLIER III Arts et Lettres, Langues et Sciences Humaines et sociales ; 2013.
257. Kichou L. Les privatisations en Algérie sont-elles toujours d'actualité ? Confluences Méditerranée. 2009;(4). p. 63-84.
258. Klioua M. Les aménagements touristiques coloniaux (1887-1962), un géotype pour la durabilité : le cas balnéaire algérois. In : Alger lumière sur la ville. EPAU Alger ; 2002. p. 268-275.
259. Klioua M. Fondement du tourisme balnéaire touristique. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 179-195.
260. Kübler D. La transformation de la démocratie dans les métropoles européennes. In : De la ville à la métropole les défis de la gouvernance. L'œil d'or critiques & cités. 2013. p. 57-64.
261. LACAS P-P. ISOCHRONIE & ISORYTHMIE. In Encyclopædia Universalis. Disponible sur : <http://www.universalis-edu>.
262. Lacaze J-P. L'urbanisme de la croissance. In : Que sais-je ? [Internet]. Presses Universitaires de France ; 2018. p. 23-65. Disponible sur : <http://www.cairn.info>.
263. Lahuerta J. Territoires du Sud : le Corbusier, Espagne, Algérie. In : Alger lumière sur la ville. 2002. p. 300-305.
264. Laiche M, Si-Mohamed D. Alger et la problématique de la métropolisation. El Wahat pour les recherches et les Etudes. 2016 ;9(1). p. 647-670.
265. Laiche M, Si-Mohamed D. Les grandes infrastructures urbaines, un vecteur pour l'émergence de l'aire métropolitaine d'Alger ? In : Les villes Algériennes 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. Alger ; 2014.
266. Lakjaa A. Sgroï-Dufresne, Maria. - Alger, 1830-1984. Stratégies et enjeux urbains. Insaniyat / إنسانيات Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales. 1998;(5). p.141-144.
267. Lambert D. Reconversion économique. In Encyclopædia Universalis ; 2013.
268. Larceneux A. Les dynamiques du périurbain dijonnais entre 1990 et 1999. Revue Géographique de l'Est. 2006 ;46(1-2). p.1-12.
269. Larceneux L. La vigne et le vin en Algérie : de la colonisation à l'indépendance, (dir) J.

PERRARD et M. PERROT. 2012.

270. Lautier B. L'économie informelle dans le tiers monde. 2004;(2) :128 p.
271. Le Goix. Villes et mondialisation : le défi majeur du XXIe siècle. Ellipses. 2005. 167 p. (CQFD).
272. Le Goix R. Sur le front de la métropole. Une géographie suburbaine de Los Angeles. Publication de la Sorbonne. 2016. 318 p. (TERRITOIRES EN MOUVEMENTS).
273. Leca J. Algérie. In Encyclopædia Universalis ; 2005.
274. Lefèvre C, Roseau N, Vitale T. De la ville à la métropole les défis de la gouvernance. L'œil d'or critiques & cités. Paris ; 2013. 391 p.
275. Lefèvre D. Les enjeux politiques de l'aménagement d'Alger dans le cadre du plan de Constantine. In : Alger lumière sur la ville. EPAU Alger ; 2002. p. 261.
276. Lefèvre M-P. Faire métropole de nouvelles règles du jeu ? LE MONITEUR ; 2015. 223 p.
277. Lefèvre M-P. REGULATION METROPOLITAINES. In : Faire métropole de nouvelles règles du jeu ? 2015. p. 10-19.
278. Lekehal A. L'urbanisation en Algérie : un essai de bilan statistique. 2003;(36-37). p. 72-89.
279. Leotta N. De la métropole lombarde à la mégalopole padane. 2010;(109). p. 105-118.
280. Lespes R. Le port d'Alger. Annales de Géographie. 1921 ;30(165).
281. Lespes R. Alger, étude de géographie et d'histoire urbaines : 1830-1930. Librairie Félix Alcan. Paris ; 1925. 940 p. (Centenaire de l'Algérie).
282. Lestrade S. Les centres commerciaux dans la recomposition économique et culturelle des territoires urbains. 2004;(50). p. 59-62.
283. Levy J. La mobilité comme bien public [Internet]. 2011. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>.
284. Levy J-P, Dureau F. Introduction de : L'accès à la ville les mobilités spatiales en question. In L'Harmattan ; 2002. p. 5-7. (Habitat et Société).
285. Lucchini F. Temporalités et rythmes urbains : les interprétations géographiques du temps et les espaces urbains. L'Information géographique. 2015 ;79(2). p. 28-40.
286. Lucie. L'adhérence d'une ligne du Transport public au territoire ; étude de cas le Tramway d'Alger. Université catholique de Louvain Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et urbanisme - LOCI École d'urbanisme et d'aménagement du territoire ; 2015.
287. Lungo M. Mondialisation, grands projets et privatisation de la gestion urbaine. In : Explosion Urbaine Et Mondialisation : Syllepse. p.167-185. (Alternatives Sud ; vol. 14).

288. Lussault M, Mongin O. Cultures et créations dans les métropoles-mondes. HERMANN. 2016. 371 p. (Société).
289. Maachi-Maiza M. L'œuvre algéroise de Fernand Pouillon une leçon d'architecture et d'urbanisme. In EPAU Alger ; 2002. p. 316-24.
290. Madani M. Les tissus urbains. Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme. 2012.
291. Madoui M. Mondialisation et recompositions du capitalisme algérien : L'émergence d'une nouvelle figure : l'entrepreneur religieux. Méditerranée Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography. 2011;(116). p. 43-48.
292. Magnan A. L'espace littoral a-t-il toujours de la valeur ? Réflexion à partir du cas de l'île de Saint-Martin (Petites Antilles). Norois Environnement, aménagement, société. 2008;(206). p. 37-52.
293. Manirakiza D. Mondialisation, sports-loisirs et sociétés : diversité des enjeux sociaux du sport au Cameroun. Journal des anthropologues Association française des anthropologues [Internet]. 2010 ;(120-121). Disponible sur : <http://jda.revues.org>.
294. Manzaol C. La localisation des activités spécifiques. In : Economica. Paris : Encyclopédie De Géographie ; 1995. p. 471-495.
295. Marchand, G. L'économie informelle au Sénégal. Logique de fonctionnement de quelques entreprises informelles à Saint-Louis. 2005.
296. Marconis R. Les transports, éléments de la construction métropolitaines. In : Métropolisation et grands équipements structurants. Presses Universitaires du MIRAIL. 2004. p. 87-90.
297. Margary F. La localisation des activités économiques et son impact sur l'étalement urbain. Le cas de Marseille, Nantes, Rennes et Tours. Polytech Tours, département d'aménagement ; 2012.
298. Medjad T, Setti M, Baudelle G. Quel métropolisation pour Alger ? Méditerranée Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography [Internet]. 2015 ; Disponible sur : <http://mediterranee.revues.org>.
299. Meftah S. La centralité d'Alger [Magistère en Aménagement Urbain]. 2001.
300. Meguittif S. Condition d'articulation urbanisme-transport : le cas de l'agglomération d'Alger [Maitrise en Urbanisme]. [Université de Montréal] : Institut d'Urbanisme, Faculté d'Aménagement ; 2008.
300. Merrad Benyamina B., Larceneux L., et Baouni T. DYNAMIQUE ET LOCALISATION DU COMMERCE INFORMEL A ALGER : L'IMPACT DE L'URBANISME ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT », Colloque ASRDLF, 2015, Montpellier, 25.p.
301. Meissonnier J. Entre ancrage et déambulation, les stratégies socio-spatiales du marchand de rue le cas des lieux de transit à Istanbul. In : Commerce Et Mobilité. Universitaires de Dijon. 2010. p. 71-87. (Sociétés).

302. Merhoum M. IL était une fois, l'Algérie. In : Le COMEDOR Une aventure humaine et intellectuelle. Les Alternatives Urbaines. 2018. p. 13-15.
303. Merlin P. L'université de masse et la ville. 1996;(80-81).
304. Mermier D., Peraldi M. Mondes et places du marché en Méditerranée. Formes sociales et spatiales [Internet]. 2005. Disponible sur : <http://books.google.dz>.
305. Mesnard A. ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS [Internet]. Encyclopædia Universalis. Disponible sur : <http://www.universalis.fr>.
306. Mezoued A. La mise en récit de l'urbanisme algérois, passé, présent, futur : à la recherche des conditions d'institution de l'espace public comme médiation et comme projet : cas du tramway d'Alger [Doctorat]. [Université catholique de Louvain Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et urbanisme - LOCI École d'urbanisme et d'aménagement du territoire] ; 2015.
307. Mezoued A, Declève B. Alger du centre « confisqué » à l'éclatement des centralités. Territoires et développement durable. 2010;(05) :38 p.
308. Miles R. Impact de l'urbanisation et des migrations internes sur le vieillissement spatial en Algérie. :17 p.
309. Ministère de l'habitat et l'urbanisme. Habitat et urbanisme 50 ans de réalisation. 2012 ; 208 p.
310. Miras C. État de l'informel, informel et État. Illustrations sud-américaines. Tiers. 1990 ;31(122). p. 377-391.
311. Missoum S. Alger à l'époque ottomane. La médina et la maison traditionnelle. EDISUD-INAS. Aix -en -Provence ; 2003. 109 p.
312. Mohamed-Cherif F-Z, Ducruet C, others. Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ? Méditerranée Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography. 2011;(116). p. 85–93.
313. Mongin O. En guise d'introduction : mondialisation, urbanisation, métropolisation. In : Cultures et créations dans les métropoles-mondes. HERMANN. 2016. p. 13-20.
314. Monnet J. Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation. Autrepart. 2006 ;39(3). p. 93-109.
315. Mora C de la, Riwilis V. Politiques urbaines et implantation des gated communities en Amérique latine : le cas des Barrios cerrados (Buenos Aires), condomínios fechados (São Paulo) et fraccionamientos (Puebla). L'Espace Politique Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique [Internet]. 2012 ;(17). Disponible sur : <http://journals.openedition.org>
316. Mutin G. Implantations industrielles et aménagements du territoire en Algérie. 1980 ;55(1). p. 5-37.

317. Nahrath S, Stock M. Urbanité et tourisme : une relation à repenser. *Espaces et sociétés*. 1 2012 ; n° 151. p. 7-14.
318. Navez-Bouchanine F. La fragmentation en question : fragmentation spatiale et fragmentation sociale [Internet]. L'Harmattan. 2002. Disponible sur : <https://www.google.dz>.
319. Nedjai F. Les instruments d'urbanisme entre propriétaire foncier et application cas d'étude : la ville de Batna.
320. Neggaz K. Interactions transport-occupation des sols à Alger [Mémoire de Magistère en urbanisme]. [EPAU Alger] : EPAU ; 2000.
321. Noin D. *Géographie De La Population*. Paris : Masson ; 1995. 281 p.
322. O.N.S. Armature urbaine. 2011. (Collections Statistiques). Report No :163.
323. Orfeuil J. Stratégie de localisation, ménages et services dans l'espace urbain. La documentation française. Paris ; 2000. 75 p. (Transport Recherche Innovation).
324. Ostrowetsky S, Poggi M-H. L'espace universitaire et la ville. Les enjeux sociaux de la localisation des espaces universitaires. 1996;(80-81). p. 75-99.
325. Ouadah-Rebrab S. Pratiques de mobilités résidentielles et processus de territorialisation : le cas de location-vente AADL. In : LES CONSTRUCTIONS TERRITORIALES DES PÉRIPHÉRIES. 2002. 16 p.
326. Oulmane-Bendani N. Une forme urbaine rebelle : le lotissement de maison individuelles. In EPAU Alger : El Djazaïr ; 2014. p. 209-221.
327. Palloix C. Industrialisation et financement lors des deux Plans Quadriennaux (1970-1977). *Revue Tiers Monde*. 1980. p. 531–555.
328. Paris D. Infrastructures de transport, renouvellement urbain et construction métropolitaines : l'exemple de la métropole lilloise. In : Métropolisation et grands équipements structurants. Presses Universitaires du MIRAIL. 2004. p. 91-107.
329. Paulet J-P. Manuel de géographie urbaine. ARMAND COLIN. 2014. 343 p. (Géographie).
330. Pedro J. « L'urbanisme Moderne De Dalle, Histoire D'un Lent Échouage Urbain : Le Cas Du Centre-Ville De Choisy-Le-Roi ». *Flux*. 2002;(50). p. 20-30.
331. Peemans J., De Rijck K. Mobilité et paysage. UCL presses universitaires de Louvain. Belgique ; 2004. 105 p. (Territoires et développement durable).
332. Pelletier J. Un aspect de l'habitat à Alger : les bidonvilles. *Revue de géographie de Lyon*. 1955 ;30(3). p. 279–288.
333. Pesqueux Y. De l'économie informelle. In : L'organisation de la transgression : Formaliser l'informel ? Actes de la journée d'études organisée au Conservatoire national des arts et métiers, le 29 mars 2013. Harmattan ; 2014. p. 17-40.

334. Pesqueux Y, Perseil S. L'organisation de la transgression : Formaliser l'informel ? L'Harmattan ; 2014. 276 p. (Actes de la journée d'études organisée au Conservatoire national des arts et métiers, 2013).
335. Petr C, Rachkidi NHA. Le rôle de l'aéroport international sur l'expérience de la destination touristique pour les primo-visiteurs : un effet d'amorçage positif sur les évaluations du pays. *Management & Avenir*. 2018;(99). p. 115-42.
336. Picard A. Architecture et urbanisme en Algérie. D'une rive à l'autre (1830-1962). *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*. 1994 ;73(1). p. 121-136.
337. Planche J. Alger : urbanisation et contrôle ethnique, 1930-1962. In : *Alger lumière sur la ville*. EPAU Alger ; 2002. p. 231-245.
338. Pouyane G. Forme urbaine et mobilité quotidienne [Internet]. Université Montesquieu-Bordeaux IV ; 2004. Disponible sur : <http://tel.archives-ouvertes.fr>.
339. Pumain D. Les systèmes de villes. In : *Encyclopédie de géographie*. ECONOMICA. 1995. p. 621-641.
340. Pumain D. Aire de chalandise [Internet]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu>.
341. Rabault-Mazières I. Chemin de fer, croissance suburbaine et migrations de travail : l'exemple parisien au XIXe siècle. *Histoire urbaine*. 2004;(3). p. 9-30.
342. Raham D. Les structures spatiales de l'est algérien, les maillages territoriaux, urbains et routiers [doctorat en Aménagement du Territoire]. [Constantine] ; 2001.
343. Raimbault N, Douet M, Frémont A. Les implantations logistiques entre réseaux et territoires. *L'Espace géographique*. 2013 ; Tome 42(1). p. 32-43.
344. Raux C, Traisnel J., Pochet P, Maizia M, Croissant Y, Bagard V, et al. Analyse et modélisation des comportements transports-habitat-localisations. CNRS ; 2006. Report No. 3.
345. Récalc C, Rouvière L, Mahdane M, Errahj M, Ruf T. Aménager l'espace, canaliser l'eau et orienter le pouvoir. Réflexion sur deux modèles inédits d'aménagements fonciers radioconcentriques en France et au Maroc. *Autrepart*. 2013;(65). p. 107-127.
346. Reynaud A. Le commentaire de cartes et " la nouvelle géographie ". 1987;(2).
347. Roux SL. L'artisanat est-il l'avenir du système industriel ? Vers une théorie de l'artisanation de la révolution informationnelle. *Marché et organisations*. 2006;(1). p.55-71.
348. Roux, Novarina, Ambrosino, Couic, Melemis, Bonnot, et al. Mégastructure, grille et ville linéaire : trois figures pour projeter la périphérie grenobloise. Ministère de la culture et de la communication / Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP) ; Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) ; Institut d'Urbanisme de Grenoble / UMR PACTE / Laboratoire Territoires ; 2010. 135 p.
349. Safar Zitoun. Les villes algériennes aujourd'hui entre règne de l'informalité et violence

- urbaine : des citadinités réinventées et précaires. In : Les villes Algériennes 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. El Djazair ; 2014. p. 13-28.
350. Safar Zitoun M. Alger d'aujourd'hui : une ville à la recherche de ses marques sociales. CRASC. 2009;(44-45) : p.33-58.
351. Safar-Zitoun M. Alger ou la recomposition d'une métropole. La pensée de midi. 2001;(4). p. 30-35.
352. SafarZitoun M, Talamali A. La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger évolutions et perspectives. Alger : Plan Bleu ; 2009. 108 p.
353. Sahli A-M. Alger : évolution, révolution et permanence. Croissance démographique et urbanisation, Paris, PUF. 1993. p. 47-58.
354. Said A. Urbanisme et colonisation : présence française en Algérie [Internet]. 2002. Disponible sur : <https://books.google.fr>.
355. Saidouni M. Eléments d'introduction à l'urbanisme. Histoire, méthodologie, réglementation. Casbah. 2000. 260 p.
356. Saidouni M. Quel projet pour le Grand Alger ? Entre le discours et la méthode. In : ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION. L'Harmattan. 2003. p. 49-65.
357. Saint-Julien T. Isotropie [Internet]. 2009. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu>.
358. Salet W, Savini F. Le paradoxe de la démocratie dans les périphéries urbaines. In : De la ville à la métropole les défis de la gouvernance. L'œil d'or critiques & cités. 2013. p. 65-74.
359. Santos M. Croissance et urbanisation en Algérie. Méditerranée. 1971 ;2(8). p. 731-740.
360. Scheiner J, Kasper B. Modes De Vie, Choix De L'emplacement De L'habitation Et Déplacements Quotidiens L'approche fondée sur le mode de vie dans un contexte de déplacements quotidiens et de planification. 2003. p. 355-369.
361. Schoumaker B. « la localisation des services ». Nathan. Paris ; 1996. 190 p.
362. Schoumaker B. La localisation des grandes zones de logistique. 2007. p. 31-44.
363. Schoumaker B. La localisation des industries Enjeux et dynamiques. Presses universitaires de Rennes PUR. 2011. 263 p.
364. Seddik F. Transformations sociétales et urbaines à Alger : quel lien entre ville et politique ? In : Les villes Algériennes 50 ans après, Bilans et Visions d'avenir. EPAU- Alger : El Djazair ; 2014. p. 223-231.
365. Seigneuret N, Novarina G. La Rocade Sud, une ville linéaire en gestation. In 2010.
366. Semmoud B. Appropriations et usages des espaces urbains en Algérie du Nord. Cahiers de géographie du Québec. 2009 ;53(148) :101 p.

367. Semmoud N. Les mutations de la morphologie socio-spatiale algéroise/The transformation of Algiers urban morphology. In : *Annales de géographie* [Internet]. JSTOR ; 2003. p. 495–517. Disponible sur : <http://www.jstor.org>.
368. Semmoud N. Le tramway, révélateur du sens des politiques urbaines : Clermont -Ferrand et Saint-Etienne. In : *Métropolisation et grands équipements structurants*. Presses Universitaires du MIRAIL. 2004. p. 111-128.
369. Semmoud N. Nouvelles significations du quartier, nouvelles formes d'urbanité. Périphérie Est d'Alger. 2009;(44-45). p. 59-73.
370. Semmoud N. Des géographes français durant la guerre d'Algérie. *Cahier d'EMAM*. 2014;(23). p. 101-119.
371. Semmoud N. Les marges urbaines : un analyseur privilégié de l'urbanisme d'Alger ? Les Cahiers d'EMAM Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée [Internet]. 2015;(27). Disponible sur : <https://emam.revues.org>.
372. SERGIESCO V. ISOTROPIE & ANISOTROPIE. In *Encyclopædia Universalis* ; [2018]. Disponible sur : <http://www.universalis-edu>.
373. Sibertin-Blanc M. La culture dans l'action publique des petites villes. Un révélateur des politiques urbaines et recompositions territoriales. *Géocarrefour*. 2008 ;83(1). p .5-13.
374. Sidi Boumedine. Les nouveaux maîtres-mots de l'aménagement. In : *L'urbanisme en Algérie : Echec des Instruments ou instruments de L'échec*. ALTERNATIVES URBAINES. Alger ; 2013. p. 82-101.
375. Sidi Boumedine R. L'héritage juridique et réglementaire. In : *L'urbanisme en Algérie : Echec Des Instruments Ou Instruments De L'échec*. Les Alternatives urbaines. Alger ; 2013. p. 34-47.
376. Sidi Boumedine R. Les nouveaux instruments de l'aménagement en Algérie. In : *L'urbanisme en Algérie : Echec des Instruments ou instruments de L'échec*. Les Alternatives urbaines. Alger ; 2013. p. 81-118.
377. Sidi-Boumedine. Le COMEDOR. Une aventure humaine et intellectuelle. *Les Alternatives Urbaines*. 2018. 234 p.
378. Siguerdidjène S. La périphérie ou la nécessité de réviser nos méthodes d'approche de l'espace dans sa conception et dans sa compréhension : le cas d'Alger [Magistère en urbanisme]. [EPAU Alger] ; 1986.
379. Siino C, Laumière F, Leriche F. *Métropolisation et grands équipements structurants*. Presses Universitaires du MIRAIL. 2004. 305 p.
380. Silva CN. *Urban Planning in North Africa*. Routledge; 2016. 225 p.
381. Sion) PB Groupe d'études « Raison et rationalité » Séminaire interdisciplinaire (2001 : L'acteur : Un concept sur la scène des sciences sociales. Actes du VIIe séminaire interdisciplinaire du groupe d'études raison et rationalités. Librairie Droz ; 2001. 148 p.

382. Souiah A. « Algérie ». In Encyclopædia Universalis ; 2005.
383. Souiah S. Mobilité résidentielle et recomposition socio-spatiale : le cas de la région algéroise. Dalimen. 2002. p. 238-249.
384. Stadnicki R, Toubert J. Le grand Sanaa Multipolarité et nouvelles formes d'urbanité dans la capitale du Yémen Greater Sana'a [Internet]. 2008. Disponible sur : <http://www.cairn.info>.
385. Steck J. Requiem pour une gare routière Succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro. 2004;(32). p. 95-114.
386. Steck J. Les activités commerciales informelles et les mobilités urbaines : questions entrepreneuriales, sociales et politiques dans des villes Ouest-Africaines. In : Commerce Et Mobilité. Universitaires de Dijon. 2010. p. 89-104. (Sociétés).
387. Stock M. Habiter touristiquement les métropoles : une culture urbaine. In : Cultures et créations dans les métropoles-mondes. HERMANN. 2016. p. 139-149. (Société).
388. Stora B. Alger. In : Encyclopædia Universalis ; 2005.
389. Szyliowicz JS. Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme. Revue des sciences sociales. 2003 ; n° 176(2). p. 207-220.
390. Tabti-Talamli.A a. PHENOMENE DE METROPOLISATION ET TRANSPORT COLLECTIF : CAS D'ALGER [doctorat en Aménagement Régional]. [Alger] : Université des Sciences et de la Technologie Houari Boumedine (USTHB) Faculté des Sciences de la Terre, de Géographie et Aménagement du Territoire (FSTGAT) ; 2018.
391. Tahraoui L. Les transports urbains dans la périphérie Est d'Alger cas des communes de Bab Ezzouar, Oued Smar, Dar El Beida. [Magistère en Aménagement Urbain]. [USTB Alger] ; 2012.
392. Taieb M. La structure urbaine d'Alger : éléments Pour Les Études Urbaines En Pays Sous-Développés. PERSEE. 1971 ;80(437). p. 33-44.
393. Talagrand M. Informel et planification en Afrique. Éclairages depuis Douala (Cameroun) - Métropolitiques [Internet]. Disponible sur: <http://www.metropolitiques.eu>.
394. Talahite F. Algeria Femal Employment in Transition. Mediterranean Research Meeting. 2007;(8)
395. Talahite F. 25 ans de transformation post-socialiste en Algérie: introduction. 2012;(210). p. 7-12.
396. Talha M. le prix du foncier industriel en Algérie : étude sur l'ouest de l'Algérie [Internet]. Faculté des sciences économiques, de gestion et des sciences commerciales ; 2013. Disponible sur : <https://www.google.dz>.
397. Tarrus A. La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine. Balland. Paris ; 2002. 111 p.

398. Thorez J. Bazars et routes commerciales en Asie centrale – Transformation post-soviétique et « mondialisation par le bas ». *Revue européenne des migrations internationales*. 2008 ;24(3). p. 167-89.
399. Troin J-F, Laurent R. Aspect de l'infrastructure économique de l'Algérie. *Méditerranée*. 1962 ;3(3). p. 53-68.
400. Vaillant L, Boijard-Lafond B. Canal Seine-Nord Europe : quelles retombées socio-économiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter. DRE Picardie [Internet]. 2008 ; Disponible sur: <http://prd59.documentation.developpement-durable.gouv.fr>.
401. Vandersmissen M. « Mobilité Et Accessibilité : Leurs Effets Sur L'insertion Professionnelle Des Femmes ». 2001;(4). p. 289-305.
402. Vigneau F. Le « sens » du sport : conquête de l'espace, quête du plaisir. *Annales de géographie*. 2008 ; n° 662(4). p. 3-19.
403. Vivant E. La question sociale a-t-elle une place dans les stratégies de développement par la culture ? In : *De la ville à la métropole les défis de la gouvernance*. 2013. p. 279-286.
404. Vivant E. L'instrumentalisation de la culture dans les politiques urbaines : un modèle d'action transposable ? *Espaces et sociétés*. 2008 ; n° 131(4). p. 49-66.
405. Wachter S. Les Mutations De L'accessibilité : Risques Et Chances Pour Les Politiques D'aménagement. Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports ; 2001 p. 22 p. Report No. : 15.
406. Wolff J-P. Grands équipements et structuration spatiale des métropoles. Introduction. In : *Métropolisation et grands équipements structurants*. Presses Universitaires du MIRAIL. 2004. p. 169-171.
407. Yerasimos S. Istanbul : approche géopolitique d'une mégapole. *Hérodote*. 2001;(103). p. 102-117.
408. Zimmermann J. « Le Territoire Dans L'analyse Économique : Proximité Géographique Et Proximité Organisée ». 2008;(184). p. 105-118.
409. Les instruments d'urbanisme en Algérie, entre théorie et pratique. In : *ALGER, LES NOUVEAUX DEFIS DE L'URBANISATION*. L'Harmattan. 2003. p. 265-281.
410. Cartographie Thématique. In *Hypergééo* ; 2006.
411. Cinquantenaire : les projets qui transforment Alger. Les alternatives urbaines « ALUR édition ». 2012;(HS, 03).
412. Vies de ville, Architecture, Urbanisme et Société. Vies de ville, Architecture, Urbanisme et Société. 2012;(HS°03).
413. Zone de chalandise. In : Wikipédia [Internet]. 2014. Disponible sur : <http://fr.wikipedia.org>.

414. Loi de Hotelling. In: Wikipedia [Internet]. 2015. Disponible sur : <http://fr.wikipedia.org>.
415. Du plan communal au plan régional de la ville d'Alger (1931-1948) [Internet]. Disponible sur : <https://labyrinthe.revues.org>.
416. Informel et planification en Afrique. Éclairages depuis Douala (Cameroun) - Métropolitiques [Internet]. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu>.
417. Isotropie - Hypergéométrie [Internet]. Disponible sur : <http://www.hypergeo.eu>.

TABLE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 LE GRAND ALGER ET SES AGGLOMERATIONS (LE RGPH 1966).....	85
TABLEAU 2 EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA VILLE D'ALGER	103
TABLEAU 3 LES POLES DE CENTRALITE SELON LE GPU	126
TABLEAU 4 L'EVOLUTION DE LA POPULATION D'ALGER	156
TABLEAU 5 LA REPARTITION DE LA POPULATION D'ALGER PAR ARRONDISSEMENT EN 1948	157
TABLEAU 6 L'INSTALLATION DES CHEFS DE MENAGES A ALGER ENTRE 1900 ET 1961	160
TABLEAU 7 L'EVOLUTION DE LA POPULATION D'ALGER ENTRE 1960 ET 1966	161
TABLEAU 8 LA REPARTITION ET LA CROISSANCE DE LA POPULATION	165
TABLEAU 10 LE PARC LOGEMENT CONCERNANT LE GRAND ALGER	167
TABLEAU 11 LA POPULATION ACTIVE EN 1966	169
TABLEAU 12 LES DONNEES SUR L'EMPLOI A ALGER EN 1977	169
TABLEAU 13 L'EMPLOI DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER EN 1977.....	170
TABLEAU 14 LA POPULATION D'ALGER PAR RAPPORT A CELLE DU PAYS	173
TABLEAU 15 L'EVOLUTION DE LA POPULATION AGGLOMERE	174
TABLEAU 16 LA CROISSANCE DE LA POPULATION PAR ZONE ENTRE 1987 ET 1998	174
TABLEAU 17 LA DENSITE ET LE TAUX D'ACCROISSEMENT PAR ZONE GEOGRAPHIQUE.....	175
TABLEAU 18 LA CROISSANCE DE LA POPULATION ENTRE L'EST ET L'OUEST	176
TABLEAU 19 LA CROISSANCE DU PARC LOGEMENTS ENTRE 1987 ET 1998.....	177
TABLEAU 20 LES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION D'ALGER	183
TABLEAU 21 LA REPARTITION DE L'EMPLOI ENTRE 1987 ET 1998.....	183
TABLEAU 22 LA REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEUR.....	184
TABLEAU 23 LA POPULATION D'ALGER PAR RAPPORT A CELLE DU PAYS.....	187
TABLEAU 24 LA REPARTITION DE LA POPULATION PAR ZONE ENTRE 1998, 2004 ET 2008.....	188
TABLEAU 25 INDICATEURS D'URBANISATION ET CLASSIFICATION DES COMMUNES D'ALGER.....	189
TABLEAU 26 LES CIRCONSCRIPTIONS LES PLUS PEULEES DE L'AGGLOMERATION D'ALGER.....	192
TABLEAU 27 LA REPARTITION DE LA DENSITE PAR SECTEUR	193
TABLEAU 28 LE TAUX D'ACTIVITE DE LA VILLE D'ALGER EN 2004 ET 2008.....	196
TABLEAU 29 LE TAUX DE CROISSANCE DE L'EMPLOI ENTRE 1998 ET 2004	201
TABLEAU 30 LA DISTRIBUTION D'EMPLOIS.....	204
TABLEAU 31 LES SECTEURS D'EMPLOIS	202
TABLEAU 32 REPARTITION DES ACTIVITES ECONOMIQUES PAR COURONNE.....	203
TABLEAU 33 ESTIMATION DE L'EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	204
TABLEAU 34 LA POPULATION D'ALGER SELON LES CLASSES D'AGE	208
TABLEAU 35 LES CHIFFRES CLES DU PROFIL D'AGE EN 2008	209
TABLEAU 36 LA STRUCTURE DE LA POPULATION SELON LE NIVEAU D'INSTRUCTION	213
TABLEAU 37 LA POPULATION SCOLARISEE ET TAUX DE SCOLARISATION	213
TABLEAU 38 TAUX D'ANALPHABETISME ET TAUX D'ALPHABETISATION DE LA POPULATION.....	213
TABLEAU 39 LA POPULATION DES PLUS GRANDS BIDONVILLES D'ALGER.....	216
TABLEAU 40 L'EVOLUTION DES POPULATIONS DANS CERTAINES COMMUNES EST/OUEST	219
TABLEAU 41 LES FLUX MIGRATOIRES DANS LA VILLE D'ALGER.....	220
TABLEAU 42 LES ENTREES ET LES SORTIES PAR COMMUNE EN 1998.	223
TABLEAU 43 CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION IMMIGRANTE DANS LA WILAYA	230
TABLEAU 44 CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION IMMIGRANTE DANS LA WILAYA	230
TABLEAU 45 LES GRANDS POLES INDUSTRIELS	242
TABLEAU 46 LA REPARTITION DES ARTISANS PAR METIER.....	248
TABLEAU 47 L'ATTENTE MOYENNE DES NAVIRES EN RADE	255
TABLEAU 48 EVOLUTION DU TRAFIC DU PORT D'ALGER	255
TABLEAU 49 TRAFIC DES MARCHANDISES DANS LE PORT D'ALGER EN 2003.....	255

TABLEAU 50 L'OFFRE EXISTANTE DES EQUIPEMENTS SPORTIFS DANS LA WILAYA D'ALGER.....	284
TABLEAU 51 L'OFFRE EXISTANTE DES EQUIPEMENTS CULTURELS A ALGER	289
TABLEAU 52 EVOLUTION DE LA POPULATION D'ALGER.....	303
TABLEAU 53 L'EVOLUTION DU TAUX D'OCCUPTION PAR LOGEMENT.....	306
TABLEAU 54 LA DENSITE DE POPULATION ET DE LOGEMENT DANS LES COMMUNES DU CENTRE	312
TABLEAU 55 LA DENSITE DE POPULATION ET DE LOGEMENT DANS LES COMMUNES SUD ET EST.....	313
TABLEAU 56 NOMBRE DE LOGEMENTS PAR CIRCONSCRIPTION ADMINISTRATIVE (DAÏRA).....	314
TABLEAU 57 LA LIVRAISON DE LOGEMENTS (TOUS PROGRAMMES CONFONDUS)	317
TABLEAU 58 PROGRAMME DES LOGEMENTS POUR LA WILAYA D'ALGER (2016)	319
TABLEAU 59 PROGRAMME DES LOGEMENTS POUR LA WILAYA D'ALGER (2017)	319
TABLEAU 60 L'IMPLANTATION DES PROGRAMMES DU LOGEMENT	322
TABLEAU 61 EVOLUTION DES FREQUENTATIONS DU METRO	400
TABLEAU 62 EVOLUTION DES FREQUENTATIONS DU TRAMWAY	403
TABLEAU 63 EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DU TRAIN	406
TABLEAU 64 EVOLUTION DES LIGNES ETUSA	409
TABLEAU 65 REPARTITION DU PARC AUTOBUS PAR OPERATEURS EN 2008	410
TABLEAU 66 REPARTITION DU PARC AUTOBUS PAR OPERATEUR EN 2016.....	410
TABLEAU 67 EVOLUTION DU PARC TAXI	413
TABLEAU 68 EVOLUTION DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE PAR MODE	418
TABLEAU 69 : DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ PAR ZONE.....	419
TABLEAU 70 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ PAR MOTIF (2004).....	421
TABLEAU 71 POPULATION INTERVIEWEE ET LES PRINCIPALES ACTIVITES URBAINES.....	429
TABLEAU 72 LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE ET LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS	431
TABLEAU 73 LA PCS ET LES MODES DE DEPLACEMENTS	432
TABLEAU 74 DISTANCES DE PARCOURS PAR LE TRANSPORT COLLECTIF.....	434
TABLEAU 75 ITINERAIRE, FREQUENCE DU DEPLACEMENT ET QUALITE DE SERVICE DU TRANSPORT COLLECTIF	435
TABLEAU 76 MOTIFS ET DEPLACEMENTS FEMININS MODAUX.....	437
TABLEAU 77 FREQUENCE DES DEPLACEMENTS FEMININS EN TRANSPORT COLLECTIF.....	438
TABLEAU 78 ACCESSIBILITE ET QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	441
TABLEAU 79 PROPOSITIONS D'AMELIORATION DE LA MOBILITE POUR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITE	443
TABLEAU 80 FICHE TECHNIQUE DES PRINCIPALES FONCTIONS URBAINES ENQUETEEES	446
TABLEAU 81 DISTANCES PAR RAPPORT AUX TC.....	462
TABLEAU 82 ACCESSIBILITE DES EQUIPEMENTS URBAINS, COMME PERÇUE PAR LES USAGERS	467
TABLEAU 83 LES INSTITUTIONS CHARGEES DIRECTES ET INDIRECTES DES TRANSPORTS URBAINS	497
TABLEAU 84 SYNTHESE DES RESPONSABILITES EN MATIERE DE TRANSPORT ET DE CIRCULATION	539
TABLEAU 85 L'EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ETRANGERES	548
TABLEAU 86 EVOLUTION DU TRAFIC	555
TABLEAU 87 PORTRAIT GENERAL DE L'AIRE METROPOLITAINE	563
TABLEAU 88 EVOLUTION DE LA POPULATION URBAINE SUR L'AIRE METROPOLITAINE.....	564
TABLEAU 89 LE CLASSEMENT DEMOGRAPHIQUE DES VILLES	590
TABLEAU 90 EVOLUTION DE LA POPULATION DANS LA REGION ALGEROISE	594

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 LA POSITION D'ALGER	14
FIGURE 2 SITUATION D'ALGER EN ALGERIE.....	15
FIGURE 3 LES PRINCIPAUX OUEDS DE LA VILLE D'ALGER.....	16
FIGURE 4 LE SITE DE LA VILLE D'ALGER.....	17
FIGURE 5 COUPE SUR LE SAHEL ET L'EPERON ROCHEUX (MASSIF DE BOUZAREAH).....	18
FIGURE 6 COUPE SUR LE SAHEL ET LA MITIDJA.....	19
FIGURE 7 LA VILLE ROMAINE <i>ICOSIUM</i>	20
FIGURE 8 LA VILLE ARABO-BERBERE <i>EL DJAZAIR</i>	21
FIGURE 9 GRAVURE D'ALGER DE 1570-71.....	22
FIGURE 10 LES PRINCIPAUX OUEDS ET AQUEDUCS.....	24
FIGURE 11 <i>LA CASBAH " ALGER DES TURCS "</i>	25
FIGURE 12 LES PORTES DE LA CASBAH.....	26
FIGURE 13 LA CITE D'ALGER.....	27
FIGURE 14 L'ORGANISATION SPATIALE DE <i>LA CASBAH</i>	28
FIGURE 15 LE TRANSPORT DES ORDURES DANS UNE RUE A LA <i>CASBAH</i>	29
FIGURE 16 QUELQUES ANCIENS METIERS DANS LA <i>CASBAH</i>	30
FIGURE 17 UNE PARTIE DU PORT TURC.....	31
FIGURE 18 <i>BORDJ EL- QANTARA</i> SUR <i>OUED EL HARRACH</i>	32
FIGURE 19 L'ARRIVEE DES FRANÇAIS.....	33
FIGURE 20 LA PLACE DU GOUVERNEMENT EN 1837 ET 1846.....	34
FIGURE 21 LES PREMIERES EXTENSIONS DE LA VILLE « <i>ALGER DES FRANÇAIS</i> ''.....	35
FIGURE 22 <i>MAISON CARREE</i> ET L'EMBOUCHURE D' <i>OUED EL HARRACH</i>	36
FIGURE 23 LA VIGNE DANS LES ENVIRONS D'ALGER EN 1954.....	37
FIGURE 24 DEBUT DES CONSTRUCTIONS DES QUAIS EN 1846.....	38
FIGURE 25 LES PREMIERES EXTENSIONS DU PORT.....	39
FIGURE 26 SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU RESEAU VIAIRE ET FERROVIAIRE.....	40
FIGURE 27 L'APPROVISIONNEMENT AU PORT D'ALGER (QUARTIER DE LA <i>MARINE</i>).....	42
FIGURE 28 LA GARE DE L'AGHA.....	43
FIGURE 29 LES VOIES INTERURBAINES.....	44
FIGURE 30 LES VOIES INTRA-URBAINES PRINCIPALES.....	45
FIGURE 31 L'AFFECTATION DES ZONES MILITAIRES.....	48
FIGURE 32 LE TRANSPORT EN COMMUN A ALGER EN 1955.....	49
FIGURE 33 LE PROBLEME DE CONGESTION AU CENTRE D'ALGER.....	51
FIGURE 34 LA REPARTITION DES FONCTIONS D' <i>ALGER DES FRANÇAIS</i>	53
FIGURE 35 LES FAUBOURGS D'ALGER.....	55
FIGURE 36 LES FAUBOURGS D'ALGER.....	57
FIGURE 37 LE DEVELOPPEMENT DES PREMIERS LOTISSEMENTS A ALGER.....	58
FIGURE 38 LES GRANDS BOULEVARDS ET RUES D'ALGER.....	60
FIGURE 39 LES PLACES D'ALGER.....	61
FIGURE 40 LES PREMIERES RAMPES D'ALGER.....	62
FIGURE 41 LES GRANDS EQUIPEMENTS URBAINS DE LA VILLE COLONIALE.....	64
FIGURE 42 L'ECOLE D'AGRICULTURE.....	65
FIGURE 43 LES MARCHES COUVERTS.....	66
FIGURE 44 LES BIDONVILLES D'ALGER.....	67
FIGURE 45 L'ENSEMBLE AERO-HABITAT.....	68
FIGURE 46 LES HBM D'ALGER.....	69
FIGURE 47 L'IMPLANTATION DES PROJETS DE POUILLON.....	70
FIGURE 48 LES HLM D'ALGER.....	71

FIGURE 49 L'IMPLANTATION DES LOGEMENTS SOCIAUX	71
FIGURE 50 LE <i>PROST</i> ET LE PLAN DE <i>CONSTANTINE</i>	72
FIGURE 51 LA VILLE COLONIALE EN 1960	75
FIGURE 52 LE PLAN REGIONAL D'ALGER EN 1930	76
FIGURE 53 LES VILLAGES DE COLONISATION DE LA REGION ALGEROISE	77
FIGURE 54 L'EVOLUTION DE LA VILLE D'ALGER JUSQU'A 1926	78
FIGURE 55 LES DEUX COURBES DE NIVEAUX FORMANT LA VILLE D'ALGER	79
FIGURE 56 LA VILLE D'ALGER EN 1966	84
FIGURE 57 LE PLAN <i>HANNING</i> , ALGER, LE <i>SAHEL</i> ET LA <i>MITIDJA</i>	87
FIGURE 58 TRAME D'ALGER PAR <i>HANNING</i>	87
FIGURE 59 LA REPARTITION DES ACTIVITES SELON LE PLAN BLEU	89
FIGURE 60 SCHEMA D'ORGANISATION DE LA VILLE D'ALGER SELON LE PLAN BLEU (1968)	90
FIGURE 61 SCHEMA D'ORGANISATIONS DU PLAN DE TRANSPORT	91
FIGURE 62 LA NOUVELLE DIRECTION DE L'URBANISATION D'ALGER DEFINIE PAR LE POG	92
FIGURE 63 LA REPARTITION DES GRANDES ACTIVITES DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	93
FIGURE 64 LES PROJETS D'OSCAR NIEMEYER	95
FIGURE 65 LE COMPLEXE DE SIDI FREDJ	96
FIGURE 66 LE PARC OLYMPIQUE 5 JUILLET	97
FIGURE 67 SCHEMA D'ORGANISATION DE LA VILLE D'ALGER SELON LE POG (1975)	98
FIGURE 68 SCHEMA DE TRANSPORT DEFINI PAR LE POG	100
FIGURE 69 ALGER ET LES WILAYAS LIMITROPHES	102
FIGURE 70 LA WILAYA D'ALGER EN 1984	103
FIGURE 71 LES TROIS VARIANTES DU PUD POUR L'EXTENSION FUTURE D'ALGER	105
FIGURE 72 LA DIRECTION DE L'URBANISATION SELON LE PUD	106
FIGURE 73 L'ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE D'ALGER	107
FIGURE 74 LE MEMORIAL <i>MAKHAM EL SHAHID</i>	108
FIGURE 75 LES NOUVELLES ZHUN DU PUD	109
FIGURE 76 SCHEMA D'ORGANISATION DE LA VILLE D'ALGER PAR LE PUD (1979)	111
FIGURE 77 SCHEMA DE TRANSPORT DEFINI PAR LE PUD	112
FIGURE 78 EVOLUTION DE ZONES URBANISEES EN 1987 (IMAGE SATELLITAIRE)	114
FIGURE 79 SCHEMA D'ORGANISATION DE LA VILLE D'ALGER PAR LE PDAU (1990)	118
FIGURE 80 LA CENTRALITE ET L'URBANISATION DE LA VILLE PAR LE PDAU	118
FIGURE 81 LA REPARTITION DES ACTIVITES DANS LA VILLE D'ALGER	120
FIGURE 82 SCHEMA DE TRANSPORT DEFINI PAR LE PDAU	121
FIGURE 83 LA CITE DES 444 LOGEMENTS ET L'HOTEL SHERATON	122
FIGURE 84 LE DECOUPAGE ADMINISTRATIF DU GOUVERNORAT DU GRAND ALGER	125
FIGURE 85 LES POLES DE CENTRALITE DU GPU	128
FIGURE 86 LE PROJET GOUVERNEMENTAL D'EL <i>HAMMA</i>	130
FIGURE 87 LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE ET L'HOTEL SOFITEL	130
FIGURE 88 VUE D'ENSEMBLE SUR LA ZONE <i>EL HAMMA</i>	130
FIGURE 89 LA RENOVATION DU CARREFOUR DU MILLENAIRE : LES VOUTES DU FRONT DE MER	132
FIGURE 90 SCHEMA D'ORGANISATION PAR LE GPU	133
FIGURE 91 SCHEMA DE TRANSPORT DEFINI PAR LE GPU	134
FIGURE 92 L'URBANISATION DE LA VILLE D'ALGER EN 2000 (IMAGE SATELLITAIRE)	135
FIGURE 93 LE DECOUPAGE DE LA WILAYA D'ALGER	136
FIGURE 94 L'AGGLOMERATION D'ALGER EN 2008	138
FIGURE 95 LA LOCALISATION DES PLUS IMPORTANTS PROJETS SELON LE PDAU REVISE	138
FIGURE 96 SCHEMA D'ORGANISATION PAR LE PDAU REVISE	140

FIGURE 97 SCHEMA DE TRANSPORT DEFINI PAR LE PDAU REVISE	141
FIGURE98 LES SIX PLANS THEMATIQUES DE LA COHERENCE URBAINE	142
FIGURE99 LE MACRO-MAILLAGE	143
FIGURE 100 LA LOCALISATION DES PLUS IMPORTANTS PROJETS REALISES AVEC LE PLAN STRATEGIQUE	144
FIGURE 101 SCHEMA D'ORGANISATION DU PLAN STRATEGIQUE	147
FIGURE 102 SCHEMA DE TRANSPORT DEFINI PAR LE PLAN STRATEGIQUE.....	147
FIGURE 103 LA REPARTITION ETHNIQUE DE LA POPULATION EN 1945	159
FIGURE 104 LA REPARTITION DE POPULATION 1960 DANS LA VILLE D'ALGER.....	161
FIGURE 105 LA REPARTITION DE LA POPULATION ENTRE LE GRAND ALGER ET L'AGGLOMERATION	162
FIGURE 106 LA REPARTITION DE LA POPULATION PAR ZONE.....	164
FIGURE 107 LA REPARTITION DE LA POPULATION DANS LA VILLE D'ALGER EN 1977.....	164
FIGURE 108 LA REPARTITION DE LA POPULATION DANS LA VILLE D'ALGER EN 1987.....	172
FIGURE 109 LA REPARTITION DE LA POPULATION ENTRE 1987-1998	173
FIGURE 110 LA REPARTITION DE LA POPULATION ET L'HABITAT PRECAIRE	180
FIGURE 111 L'EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1998 A 2008	187
FIGURE 112 EVOLUTION DE LA POPULATION PAR ZONE ENTRE 2004 ET 2008	189
FIGURE 113 LA REPARTITION DE LA POPULATION PAR COMMUNE EN 2008	191
FIGURE 114 LA REPARTITION DE LA DENSITE DE POPULATION PAR ZONE	193
FIGURE 115 EVOLUTION ET REPARTITION DE L'EMPLOI DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	197
FIGURE 116 LA REPARTITION DE LA DENSITE DES ACTIFS PAR COMMUNE	199
FIGURE 117 LA RELATION ENTRE LA POPULATION RESIDENTE ET LA POPULATION ACTIVE.....	205
FIGURE 118 LA REPARTITION DU TAUX D'ACTIVITE PAR COMMUNE	206
FIGURE 119 LA REPARTITION DE LA POPULATION SELON LA SITUATION INDIVIDUELLE PAR COMMUNE	207
FIGURE 120 LA DENSITE D'EMPLOIS/ENTREPRISES A ALGER EN 2014.....	208
FIGURE 121 LA STRUCTURE DE LA POPULATION PAR GROUPE D'AGE.....	210
FIGURE 122 LA REPARTITION DE LA POPULATION DE PLUS DE 60 ANS	211
FIGURE 123 LA REPARTITION DE LA POPULATION TRES JEUNE ENTRE 5 ET 14 ANS	212
FIGURE 124 LA REPARTITION DE LA POPULATION ENTRE 15- 19 ANS.....	212
FIGURE 125 LE NIVEAU D'INSTRUCTION DE LA POPULATION DANS LA WILAYA D'ALGER	214
FIGURE 126 LA REPARTITION DE LA POPULATION DANS LES BIDONVILLES.....	217
FIGURE 127 LES GRANDES OPERATIONS D'ERADICATION DES BIDONVILLES EN 2017.....	218
FIGURE 128 LES MOUVEMENTS DE POPULATION DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER ENTRE 1995-1998	221
FIGURE 129 DISPARITES SPATIALES DES COMMUNES SUIVANT LE TAUX D'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION ET LES MIGRATIONS RESIDENTIELLES INTRA ET EXTRA-AGGLOMERATION	225
FIGURE 130 LES FLUX RESIDENTIELS ENTRE ALGER ET LES AUTRES WILAYAS ENTRE 1998 ET 2008	228
FIGURE 131 LES FLUX RESIDENTIELS ENTRE ALGER ET LES AUTRES WILAYAS ENTRE 2003 ET 2008.....	229
FIGURE 132 LES ZONES GEOGRAPHIQUES	232
FIGURE 133 LA REPARTITION DE LA POPULATION D'ALGER PAR COMMUNE EN 2015	233
FIGURE 134 LA REPARTITION DE LA DENSITE DE POPULATION EN 2015.....	233
FIGURE 135 LA REPARTITION DES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITES.....	240
FIGURE 136 LA LOCALISATION DES GRANDS POLES INDUSTRIELS	241
FIGURE 137 LA REPARTITION DES ACTIVITES LIEES A L'INDUSTRIE	242
FIGURE 138 L'IMPLANTATION DU POLE INDUSTRIEL	243
FIGURE 139 LA LOCALISATION DES NOUVELLES INDUSTRIES A BIRTOUTA	244
FIGURE 140 UNE ENTREPRISE INDUSTRIELLE LOCALISEE PRES DU PORT	244
FIGURE 141 LA LOCALISATION DES ACTIVITES DE SERVICES	245
FIGURE 142 SCHEMA D'ORGANISATION DES EQUIPEMENTS TERTIAIRES DE SERVICE	246
FIGURE 143 LA REPARTITION DU NOMBRE DES ARTISANS INSCRITS PAR COMMUNE	248

FIGURE 144 L'IMPLANTATION DE L'ARTISANAT TRADITIONNEL DANS LA CASBAH.....	250
FIGURE 145 LA REPARTITION DES ENTITES ECONOMIQUES PAR ACTIVITE DE CONSTRUCTION.....	251
FIGURE 146 LA DELIMITATION DU PORT D'ALGER.....	252
FIGURE 147 VUE SUR LE PORT D'ALGER	253
FIGURE 148 LA LOCALISATION DES TROIS AUTRES PORTS D'ALGER	254
FIGURE 149 LA LOCALISATION DES PORTS SECS DANS LA VILLE D'ALGER	257
FIGURE 150 LA LOCALISATION DE L'AEROPORT D'ALGER.....	261
FIGURE 151 LA LOCALISATION DE L'AEROPORT PAR RAPPORT AU RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF.....	261
FIGURE 152 LA LOCALISATION DU POLE TOURISTIQUE	264
FIGURE 153 LA PLAGE DU COMPLEXE TOURISTIQUE LE MAZAFRAN.....	265
FIGURE 154 LES COMPLEXES TOURISTIQUES DE L'OUEST	266
FIGURE 155 LA REPARTITION DES RESIDENCES SECONDAIRES	268
FIGURE 156 LA REPARTITION DES ACTIVITES DE COMMERCE	269
FIGURE 157 LA LOCALISATION DU POLE COMMERCIAL ET DES CENTRES D'AFFAIRES	271
FIGURE 158 LOCALISATION DES ACTIVITES DE DETENTE ET DE LOISIRS	275
FIGURE 159 L'IMPLANTATION DES DEUX CENTRES COMMERCIAUX ET DE LOISIRS.....	278
FIGURE 160 LA LOCALISATION DES LOISIRS SUR LA BAIE	279
FIGURE 161 LA LOCALISATION DES PARCS DE LOISIRS A L'OUEST.....	280
FIGURE 162 LA LOCALISATION DES PLUS IMPORTANTES MOSQUEES A ALGER	282
FIGURE 163 LA LOCALISATION DE LA GRANDE MOSQUEE D'ALGER	283
FIGURE 164 LA LOCALISATION DU POLE SPORTIF	285
FIGURE 165 LA LOCALISATION DU COMPLEXE SPORTIF PAR RAPPORT AUX LIGNES DE BUS	286
FIGURE 166 LA LOCALISATION DES EQUIPEMENTS CULTURELS	289
FIGURE 167 LA LOCALISATION DE LA MOSQUEE KETCHAOUA ET LA STATION MUSEE.....	291
FIGURE 168 LA LOCALISATION DU PALAIS DES CONGRES INTERNATIONAL ET L'OPERA D'ALGER.....	292
FIGURE 169 LA LOCALISATION DU POLE DE COMMANDEMENT	293
FIGURE 170 LA LOCALISATION DES SIEGES ADMINISTRATIFS SUR LA BAIE	295
FIGURE 171 LA LOCALISATION DU POLE SANITAIRE.....	297
FIGURE 172 LA LOCALISATION DU POLE UNIVERSITAIRE	300
FIGURE 173 LA REPARTITION DE L'HABITAT DANS L'AGLOMERATION ALGEROISE	307
FIGURE 174 LA LOCALISATION DE L'HABITAT PAR TYPE COLLECTIF ET INDIVIDUEL.....	309
FIGURE 175 LA REPARTITION DES LOGEMENTS A USAGE PROFESSIONNEL.....	316
FIGURE 176 LA LOCALISATION DES PREMIERES OPERATIONS DU RELOGEMENT.....	318
FIGURE 177 LA LOCALISATION DES NOUVEAUX POLES RESIDENTIELS	321
FIGURE 178 L'IMPLANTATION DES LOGEMENTS (LIVRES ET EN COURS DE REALISATION)	322
FIGURE 179 LA REPARTITION DES LOGEMENTS PAR TYPE.....	325
FIGURE 180 LA RELATION ENTRE LE TYPE DE CONSTRUCTION ET LA POSSESSION DE LA VP.....	327
FIGURE 181 LES ZONES GEOGRAPHIQUES DE L'IMPLANTATION RESIDENTIELLE	329
FIGURE 182 LA LOCALISATION DE LA CASBAH D'ALGER.....	330
FIGURE 183 VUE D'ENSEMBLE SUR LA CASBAH D'ALGER.....	331
FIGURE 184 PLAN D'UN QUARTIER ET RUELLES DE LA CASBAH.....	332
FIGURE 185 VUE SUR LA RECONVERSION DES ESPACES	332
FIGURE 186 PLAN ET PATIO D'UNE MAISON TRADITIONNELLE	333
FIGURE 187 LES QUARTIERS HAUSSMANNIENS	335
FIGURE 188 LES IMMEUBLES HAUSSMANNIENS.....	335
FIGURE 189 IMMEUBLE PAVILLONNAIRE.....	336
FIGURE 190 VUE D'ENSEMBLE SUR LE TISSU TRADITIONNEL ET HAUSSMANNIEN	336
FIGURE 191 MAISON DE MAITRE RECONVERTIE A USAGE COMMERCIAL.....	339

FIGURE 192 QUARTIER RESIDENTIEL	339
FIGURE 193 MAISON INDIVIDUELLE ET PLURIFAMILIALE A USAGE COMMERCIAL	340
FIGURE 194 LES HLM.....	341
FIGURE 195 LES ZHUN.....	341
FIGURE 196 LES CITES AADL	342
FIGURE 197 LES CITES COLLECTIVES ET LES LOTISSEMENTS PERIURBAINS	343
FIGURE 198 LA NOUVELLE VILLE DE <i>SIDI ABDELLAH</i>	343
FIGURE 199 LES FRONTS D'URBANISATION PAR LES LIEUX DE RESIDENCE	344
FIGURE 200 LA REPARTITION DES POLES FONCTIONNELS DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	345
FIGURE 201 LA REPARTITION DES PRINCIPALES FONCTIONS URBAINES.....	346
FIGURE 202 LA LOCALISATION DU COMMERCE DE GROS	353
FIGURE 203 LES AXES DE DEVELOPPEMENT DES MARCHES INFORMELS	357
FIGURE 204 LOCALISATION DES GRANDS MARCHES INFORMELS.....	363
FIGURE 205 LA TYPOLOGIE DES GRANDS MARCHES INFORMELS	364
FIGURE 206 INFRASTRUCTURES ET ACCESSIBILITE DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	366
FIGURE 207 LA LOCALISATION DES MARCHES INFORMELS ET LA MORPHOLOGIE DU SITE D'ALGER.....	370
FIGURE 208 LA LOCALISATION DES BIDONVILLES DANS LA VILLE D'ALGER	375
FIGURE 209 LES ZONES DE BIDONVILLE D'ALGER	377
FIGURE 210 LES GRANDES OPERATIONS D'ERADICATION DES BIDONVILLES EN 2017.....	378
FIGURE 211 LA LOCALISATION DES GRANDES ZONES RESIDENTIELLES INFORMELLES	380
FIGURE 212 LOTISSEMENT <i>EL HAMIZ ET SNTP</i>	380
FIGURE 213 LOTISSEMENT <i>ESSEMAR</i>	381
FIGURE 214 LES MAISONS A <i>EL HAMIZ</i>	382
FIGURE 215 LES MAISONS A <i>ESSEMAR</i>	382
FIGURE 216 CONFIGURATION DU RESEAU ROUTIER DANS L'AIRE METROPOLITAINE.....	390
FIGURE 217 LA STRUCTURE DU RESEAU DE VOIRIE EN 2008.....	391
FIGURE 218 LE RESEAU ROUTIER FONCTIONNEL DU PDAU	393
FIGURE 219 LE MACROMAILLAGE ROUTIER ET AUTOROUTIER DU PDAU	395
FIGURE 220 ARTICLE SUR LE LANCEMENT DES PROJETS DU METRO D'ALGER.....	396
FIGURE 221 LE RESEAU METRO PROPOSE EN 1982	397
FIGURE 222 CARICATURE DU JOURNAL EL WATAN.....	398
FIGURE 223 LE RESEAU DU METRO D'ALGER.....	399
FIGURE 224 RESEAU METRO ET EXTENSIONS FUTURES	400
FIGURE 225 LES CORRIDORS PREVUS POUR LE TRAMWAY D'ALGER.....	401
FIGURE 226 LE RESEAU DU TRAMWAY D'ALGER	402
FIGURE 227 EXTENSIONS DE LA LIGNE DU TRAMWAY	404
FIGURE 228 LE RESEAU FERRE DE LA BANLIEUE ALGEROISE	405
FIGURE 229 LE RESEAU FERRE PROJETE	406
FIGURE 230 LES LIGNES TELEPHERIQUES (RENOVEES ET PROJETEES)	407
FIGURE 231 RESEAU DE BUS D'ETUSA	409
FIGURE 232 OPERATEURS PUBLICS ET PRIVES	411
FIGURE 233 LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	414
FIGURE 234 TAUX DE POSSESSION DE VP PAR COMMUNE (2008).....	416
FIGURE 235 MOBILITE PAR MODE.....	422
FIGURE 236 : EMISSION ET ATTRACTION DES DEPLACEMENTS DE TOUS MODES.....	423
FIGURE 237 DECOUPAGE DE L'AIRE D'ETUDE.....	425
FIGURE 238 LOCALISATION DES FONCTIONS URBAINES ENQUETEES	427
FIGURE 239 LA PCS FEMININE	438

FIGURE 240 LA DUREE DU DEPLACEMENT	452
FIGURE 241 LES DISTANCES PARCOURUES.....	453
FIGURE 242 LA PART MODALE DES DEPLACEMENTS.....	455
FIGURE 243 LA PART MODALE DES DEPLACEMENTS.....	456
FIGURE 244 LA DUREE DU DEPLACEMENT	460
FIGURE 245 LES MODES DE DEPLACEMENT	461
FIGURE 246 LIGNES DE DESSERTE DU RESEAU TC.....	464
FIGURE 247 LA COUVERTURE SPATIALE DE L'AGGLOMERATION PAR LES TC	465
FIGURE 248 L'ORGANISATION DES ACTEURS PENDANT LA PERIODE COLONIALE	476
FIGURE 249 L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE DES DOMAINES D'URBANISME ET DU TRANSPORT AVANT 80.....	483
FIGURE 250 LA COMPOSITION DU COMITE	486
FIGURE 251 L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE DES DOMAINES D'URBANSIME ET DU TRANSPORT APRES 80.....	490
FIGURE 252 LA COMPOSITION DU CNADDT.....	503
FIGURE 253 LA COMPOSITION DU CONSEIL DE L'ANAAT.....	504
FIGURE 254 LA COMPOSITION DE L'ONT	505
FIGURE 255 LA COMPOSITION DE LA COMMISSION	508
FIGURE 256 LA COMPOSITION DU COMITE DU PILOTAGE	510
FIGURE 257 LA COMPOSITION DU CNL	511
FIGURE 258 LES INSTRUMENT D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE D'ALGER (PDAU, 2015)	516
FIGURE 259 LA HIERARCHISATION DES OUTILS DE PLANIFICATION ET DU TRANSPORT	517
FIGURE 260 L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE DES DOMAINES D'URBANISME ET DU TRANSPORT	518
FIGURE 261 L'ARCHITECTURE INSTITUTIONNELLE TRANSPORT-URBANISME	540
FIGURE 262 LA PLANIFICATION DE LA METROPOLE D'ALGER PROPOSEE PAR LES OUTILS D'URBANISME	545
FIGURE 263 LE SEGMENT DE L'AUTOROUTE EST-OUEST TRAVERSANT LA REGION D'ALGER	560
FIGURE 264 L'AIRE METROPOLITAINE D'ALGER.....	562
FIGURE 265 L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE POUR LA METROPOLE D'ALGER	570
FIGURE 266 LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA REGION ALGEROISE	574
FIGURE 267 LIGNE DE TRAIN ET L'EXTENSION PREVUE	576
FIGURE 268 SCHEMA DU MAILLAGE ROUTIER PROPOSE PAR LE PDAU.....	579
FIGURE 269 LE RESEAU ROUTIER REGIONAL.....	583
FIGURE 270 CONFIGURATION DU RESEAU ROUTIER PROJETE DANS L'AIRE METROPOLITAINE.....	583
FIGURE 271 LA LOCALISATION DES ACTIVITES METROPOLITAINES	589
FIGURE 272 EVOLUTION DE LA POPULATION DANS LA REGION ALGEROISE	595
FIGURE 273 LA LOCALISATION DES ACTIVITES MEGAPOLITAINES.....	600
FIGURE 274 LA RELATION ENTRE LA METROPOLE ET LA MEGAPOLE	601
FIGURE 275 LA METROPOLE ET LA MEGAPOLE A ALGER.....	601
FIGURE 276 LA LOCALISATION DE LA METROPOLE ET MEGAPOLE ALGEROISE	602
FIGURE 277 LE MODELE DE VILLE DE POMPEI.....	605
FIGURE 278 MODELE DE MONPAZIER.....	607
FIGURE 279 MODELE DE LA VILLE COLONIALE AU CENTRE D'ALGER	607
FIGURE 280 LA VILLE DE SAN FRANCISCO.	608
FIGURE 281 RESTITUTION DE LA VILLE DE BAGDAD	609
FIGURE 282 PLAN DE BRAM FIGURE 283 PLAN DE GHARDAÏA.....	609
FIGURE 284 PLACE DE L'ETOILE.....	610
FIGURE 285 SAINT PETERSBOURG	610
FIGURE 286 VILLE-PORT D'ORAN FIGURE 287 VILLE DE CABOURG.....	611
FIGURE 288 KOWEÏT CITY	611
FIGURE 289 MODELE DE VILLE DE DIJON	612

FIGURE 290 MODELE DE LA CASBAH D'ALGER.....	612
FIGURE 291 MODELE DE VILLE DE SFAX.....	613
FIGURE 292 LA VILLE DE BARCELONE	614
FIGURE 293 L'ANCIENNE ET LA NOUVELLE VILLE DE FES	614
FIGURE 294 LA VILLE DE WASHINGTON.....	614
FIGURE 295 CARTE ISOCHRONE DE LA FRANCE TGV (2015)	616
FIGURE 296 CARTES ISOCHRONES D'ACCESSIBILITE DANS LA VILLE D'ALGER ENTRE 2004 ET 2015.....	617
FIGURE 297 LE MODELE LINEAIRE	620
FIGURE 298 LA COMBINAISON DES MODELES ALGEROIS	621
FIGURE 299 MODELISATION SCHEMATIQUE DE LA VILLE COLONIALE.....	622
FIGURE 300 MODELE GRAPHIQUE D'ALGER COLONIALE.....	622
FIGURE 301 MODELE GRAPHIQUE D'ALGER AVANT 1980.....	623
FIGURE 302 MODELE GRAPHIQUE D'ALGER APRES 1980	624
FIGURE 303 LE MODELE ALGEROIS CONTEMPORAIN.....	626
FIGURE 304 MODELE GRAPHIQUE D'ALGER CONTEMPORAIN.....	626
FIGURE 305 LA LOCALISATION DE LA GARE D'EL HARRACH	633
FIGURE 306 LE NOUVEL ALGER.....	633

TABLE DES GRAFIQUES

GRAPHIQUE 1 LA POPULATION EUROPEENNE ET MUSULMANE A ALGER ET MUSTAPHA	157
GRAPHIQUE 2 LA REPARTITION DE LA DENSITE SELON LA SUPERFICIE DES ZONES	175
GRAPHIQUE 3 LA POPULATION ACTIVE ET LA POPULATION EN CHOMAGE EN ALGERIE	196
GRAPHIQUE 4 L'EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LA VILLE D'ALGER.....	201
GRAPHIQUE 5 LES FLUX MIGRATOIRES ENTRE 1977 ET 1998	220
GRAPHIQUE 6 LES MOUVEMENTS MIGRATOIRES	227
GRAPHIQUE 7 EVOLUTION DE LA POPULATION RESIDENTE DE LA VILLE D'ALGER	304
GRAPHIQUE 8 EVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS ET LOGEMENTS	306
GRAPHIQUE 9 L'EVOLUTION ET LA REPARTITION DU PARC LOGEMENT	308
GRAPHIQUE 10 LA REPARTITION ET L'EVOLUTION DES IMMEUBLES D'HABITATION.....	311
GRAPHIQUE 11 L'EVOLUTION DU TOL	311
GRAPHIQUE 12 LA REPARTITION DU STATUT DE L'OCCUPATION DES LOGEMENTS	315
GRAPHIQUE 13 LA REPARTITION DES PROGRAMMES DE LOGEMENTS PAR DAÏRA EN 2009.....	320
GRAPHIQUE 14 EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION DE LA MAISON INDIVIDUELLE PAR DAÏRA.....	324
GRAPHIQUE 15 L'EVOLUTION D'HABITAT PRECAIRE DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER	373
GRAPHIQUE 16 LA REPARTITION DE L'HABITAT PRECAIRE ET LES BIDONVILLES PAR COMMUNE	375
GRAPHIQUE 17 LA CONSISTANCE DU RESEAU ROUTIER EN 2017	391
GRAPHIQUE 18 EVOLUTION DE LA MOTORISATION	415
GRAPHIQUE 19 EVOLUTION ET REPARTITION DES VEHICULES NEUFS PAR DAÏRA (2016)	417
GRAPHIQUE 20 REPARTITION MODALE PAR SECTEUR GEOGRAPHIQUE ALGER	419
GRAPHIQUE 21 MOBILITE DE LA POPULATION ALGEROISE PAR MOTIF	421
GRAPHIQUE 22 LA PCS QUESTIONNEES	430
GRAPHIQUE 23 LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS.....	432
GRAPHIQUE 24 LA PCS ET LES MODES DE DEPLACEMENTS	433
GRAPHIQUE 25 LA DISTANCE PARCOURUE PAR ACTIVITE URBAINE	434
GRAPHIQUE 26 LA CORRESPONDANCE	436
GRAPHIQUE 27 LA FREQUENCE DU TRANSPORT COLLECTIF	436
GRAPHIQUE 28 LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS	437
GRAPHIQUE 29 LE MODE DE DEPLACEMENT.....	437
GRAPHIQUE 30 QUALITE DE SERVICE.....	441
GRAPHIQUE 31 LES SUGGESTIONS PAR PCS	443
GRAPHIQUE 32 LES DISTANCES PARCOURUES	449
GRAPHIQUE 33 LE MODE D'ACCES AUX INFRASTRUCTURES	450
GRAPHIQUE 34 LE MODE DE DEPLACEMENT	451
GRAPHIQUE 35 LE MODE DE DEPLACEMENTS.....	453
GRAPHIQUE 36 LE MODE DE DEPLACEMENTS.....	454
GRAPHIQUE 37 LA FREQUENTATION DES ESPACES DE LOISIRS	457
GRAPHIQUE 38 LE MODE DE DEPLACEMENT	458
GRAPHIQUE 39 LE MODE DE DEPLACEMENT	459
GRAPHIQUE 40 LA DUREE DU TRAJET	461
GRAPHIQUE 41 EVOLUTION DE LA PART DE POPULATION ACTIVE DANS LA POPULATION TOTALE	596

QUESTIONNAIRE DE L'ENQUETE CMEP



Enquête sur la localisation des fonctions urbaines et pratiques de la mobilité à Alger

Observation : Bonjour, dans le cadre d'un projet de recherche universitaire nous effectuons une enquête sur la localisation des fonctions urbaines et pratiques de la mobilité à Alger. Nous aimerions vous poser un certain nombre de questions. Nous vous remercions par avance pour votre collaboration.

- Date :
- Heure :
- La zone :
- La fonction urbaine :

1- Personne interrogée :

- **Sexe :** Masculin
Féminin
- **Age :**

2- Profession :

- Cadre supérieur
- Fonction libérale
- Fonctionnaire
- Employé
- Commerçant
- Etudiant
- Autre activité

3- Lieu de résidence :

- Alger (préciser la commune) :
- En dehors d'Alger (préciser la wilaya) :

4. Motif de votre déplacement

- Travail
- Etudes
- Affaires
- Achats
- Loisirs
- Visites

5. Quel est le mode de transport que vous prenez le plus souvent ? (préciser 3 modes au maximum) :

- Auto bus
- métro
- tramway
- Train
- Taxi
- Véhicule

6. Quelle est la distance de votre trajet quotidien :

- Moins de 05 km
- Entre 05 et 15 km
- Entre 15 et 30 km
- Plus de 30 km

7. Quelle est la durée de votre trajet pour arriver à ce lieu :

- 15 à 30 min
- 45 à 60 min
- Plus de 60 min

8. Quel est votre itinéraire pour arriver à ce lieu ? :

- Directement
- Non avec correspondances

9. Quelle est fréquence de vos déplacements dans les transports en commun (tout moyen confondu : autobus, train, métro et tramway) ? :

- Quotidienne
- 2 à 3 jours par semaine
- Moins souvent
- Pas du tout ou jamais

10. Que pensez de la qualité de service des transports en commun à Alger ? :

- Très bonne
- Bonne
- Moyenne
- Médiocre

11. Que pensez-vous des conditions de déplacements et d'accessibilité à Alger ? :

- Bonnes
- Acceptables
- Difficiles et même pénibles

12. Selon vous que faut-il faire pour l'amélioration des conditions de déplacements à Alger ? :

- Délocaliser certaines fonctions en dehors d'Alger
- Développer l'inter modalité des transports en commun
- Développer et aménager les infrastructures routières
- Réaliser les parkings pour les automobilistes
- Améliorer la tarification des transports en commun
- Créer de nouvelles lignes de transport en commun

Merci pour votre collaboration