



RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE



UNIVERSITÉ SAAD DAHLEB - BLIDA
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

MÉMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER 02
EN ARCHITECTURE

THÈME DE L'ATELIER, ARCHITECTURE URBAINE
ALGER METROPOLE

THÈME DE RECHERCHE
**LA CENTRALITÉ COMME LEVIER DE LA MÉTROPOLISATION À
TRAVERS LE TOURISME URBAIN**

CAS D'ÉTUDE : QUARTIER EL HAMMA -ALGER-

P.F.E : PROJET URBAIN À EL HAMMA -ALGER-

PROJET : OPERA À EL HAMMA

RÉALISER PAR :

AIT SAADI YASMINE
DAHOU ABDELKADER

EQUIPE PÉDAGOGIQUE :

ENCADREUR :

DR. AHMED CHAOUCHE NABIL (MCB)

CO-ENCADREUR :

MR. BENMEZITI ALI

MEMBRES DE JURY :

MR. TABTI MOHAMED (MAB)

MR. AMEUR MOHAMED (MAA-V)

JUIN 2022

Remerciement :

Nous sommes tout d'abord reconnaissant envers dieu tout puissant de nous avoir donné la force et le courage de mener ce travail à terme.

Ce mémoire de fin d'étude est le fruit d'un travail de recherche de plusieurs mois, nous souhaitons adresser tous nos remerciements aux personnes qui nous ont apporté leur aide et qui ont contribué à l'élaboration de ce mémoire, ainsi qu'à la réussite de cette formidable année universitaire.

Tout d'abord nous tenons à exprimer nos sincères remerciements à notre respectueuse équipe pédagogique : Mr. **Ahmed Chaouche Nabil** et Mr. **Benmeziti Ali** pour nous avoir soutenues jusqu'au bout avec leur constante disponibilité et leurs grandes qualités humaines, qui nous ont permis de réaliser ce travail dans les meilleures conditions. Nous les remercions aussi pour leurs précieux conseils, leurs orientations et leur bienveillance.

Nos remerciements s'adressent également aux membres du jury qui nous ont consacré leurs temps et ont bien voulu examiner nos travaux, et pour tous les enseignants qui ont intervenu d'une manière ou d'une autre pour nous guider et nous faire profiter de leurs précieuses expériences.

Nous remercions tous nos camarades, amis et les membres de notre département qui ont rendu des années de cursus universitaire très agréables.

Enfin, nos plus chères pensées se tournent vers nos familles, nos très chers parents à qui on doit la majeure partie de notre réussite.

Préambule :

(Cette section est rédigée par l'équipe pédagogique)

L'objectif de ce préambule est triple : 1. Introduire le thème de l'atelier (Architecture urbaine), 2. Introduire le thème général (Alger métropole) développé dans l'atelier cette année (2021-2022), et 3. Expliquer brièvement notre démarche scientifique et académique, mais aussi le fonctionnement de notre atelier.

Le CANEVAS de la mise en conformité de la formation master "Architecture" en vigueur divise l'enseignement de l'atelier de projet pour le Master 2 en quatre thématiques d'atelier : 1) Habitat, 2) Architecture urbaine, 3) Architecture, environnement et technologies et 4) Patrimoine bâti architectural et urbain. La thématique "Architecture urbaine" est vue dans ce document comme un point de jonction entre l'architecture et l'urbanisme. Cette thématique vise, selon le CANEVAS "... S'initier à la composition urbaine, aux figures urbaines, à la morphologie, aux espaces publics et aux paysages urbains nécessitent des savoirs profonds (Sociaux, économiques et environnementaux) et des capacités artistiques ou créatives adéquates." (CANEVAS Master Architecture, 2018-2019, p68). Plus concrètement, trois objectifs sont fixés dans le document : I) sensibiliser à la complexité de l'urbain, II) initialiser à la conception des espaces publics et III) initier aux champs connexes à l'architecture.

Au-delà de cette vision académique et règlementaire, **l'architecture urbaine** a fait couler beaucoup d'encre quant à sa définition, à son objectif, à son apparition et son champ et échelle d'application.

Pas de consensus sur sa définition

En parcourant la bibliographie scientifique, le constat est évident ; La définition du terme "Architecture urbaine" ne fait pas consensus entre les architectes et les urbanistes, chercheurs ou professionnels. En effet, entre une vision restrictive comme témoin la définition de Pierre Lefevre dans son livre "Ressources de l'architecture pour une ville durable", où il restreint l'architecture urbaine à la seule conception des espaces urbains "...Le terme architecture urbaine englobe la conception ou l'aménagement de l'espace public environnant" (LEFEVRE, 2012, p8). Jean Philippe Antoni défend dans son livre "Lexique de la ville" de la vision distinctive, il évoque une architecture spécifique pour le bâtiment et une architecture spécifique à la ville "... La ville dispose intrinsèquement d'une architecture qui lui est propre. Cette architecture urbaine, qui se mesure à plus grande échelle et qui se reconnaît autant par le tracé des rues que par l'alignement des façades ou le mobilier urbain..." (ANTONI, 2009, p14). Jean-Depaule Castex, quant à lui, voit dans l'architecture urbaine une alternative de l'architecture traditionnelle (Au sens habituel) "...Notre désir d'une architecture différente, urbaine. ...L'objet architectural compte moins pour lui-même, d'un point de vue esthétique que pour sa capacité à définir les espaces, pour les distinctions qu'il opère, les pratiques qu'il accueille, voire parfois qu'il suscite. Affirmer que l'architecture doit être urbaine ce n'est pas reproduire le décor de la ville ancienne, mais tenter de définir des relations spatiales compatibles avec les pratiques urbaines que nous connaissons." (CASTEX, 1991, p192). On peut continuer à lister les définitions et les points de vue, mais il est clair que l'architecture urbaine ne fait l'unanimité, quant à sa définition.

Aperçu historique

Pour Cristiana Mazzoni (2014) indique que l'apparition de l'architecture urbaine est due en premier lieu à un ensemble d'architectes italiens des années 1960 (Aldo Rossi, Giorgio Grassi, Guido Canella, ...). Il explique que par volonté de prouver la "Scientificité" et la "Rationalité" du projet afin de montrer la pertinence de la recherche architecturale comme recherche scientifique, le contexte urbain et métropolitain est appelé pour renforcer cette volonté. En parallèle de ce mouvement, ces mêmes architectes-chercheurs sont engagés dans un mouvement de réforme de l'enseignement de la discipline en s'ouvrant sur les approches des urbanistes français et allemands, un glissement d'échelle de l'architecture vers la ville. L'idée de "Définir un sous-champ disciplinaire à partir d'un travail dialectique sur les mots de l'architecture dans leur articulation à la dimension urbaine" (MAZZONI, 2014, p37). Il s'agit de **l'architecture urbaine**.

Qu'entendons-nous par "Architecture urbaine » ?

Dans le cadre de cet atelier, nous entendons par "Architecture urbaine", une architecture dont le projet architectural n'est conçu qu'après un long processus d'étude et d'analyse impliquant ainsi, toutes les échelles nécessaires permettant la justification de tous les aspects du projet architectural (Fonctionnels, formels, stylistes, programmatifs, structurels et même symboliques).

Les échelles sont diverses autant que nécessaire à l'appréhension du phénomène urbain, objet de l'étude. Elles peuvent commencer par l'échelle de la parcelle et en arrivant à l'échelle régionale, voire du territoire national. Ce qui compte, pour nous, c'est la vision globale et complète du phénomène urbain.

Au final, nous supportons l'idée de Prost Robert (2014), qui voit dans **l'architecture urbaine** la fin de l'autonomie entre la ville et l'architecture. Il explique que chacun d'entre eux joue son rôle traditionnel, mais tous les deux gardent un lien dynamique et complexe "D'une part, l'architecture nourrit la ville, et d'autre part, elle s'enrichit par sa prise en compte » (PROST, 2014, p24).

Les trois composantes de notre réflexion : thème général, cas d'étude et thème de recherche

La ville d'Alger est considérée comme une métropole si on se base sur la définition règlementaire "Une agglomération urbaine dont la population totalise au moins trois-cents milles (300 000) habitants et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales" (JO, 2001, p16). Néanmoins, le constat qui fait l'unanimité des acteurs de la ville (Professionnels, académique ou encore politiciens) dont la ville d'Alger ne remplit pas convenablement les fonctions attendues par une métropole.

En tant enseignant-chercheur, architectes et urbanistes, nous partageons ce constat. En effet, la ville d'Alger, vu : Son histoire, son statut (Capitale d'un vaste territoire), sa situation (Littoral)... doit être exemplaire sur le plan urbain et urbanistique, économique et environnemental, politique et social. Or, sur le plan urbain et urbanistique, le constat est décevant : Structure urbaine hétérogène, déconnexion entre les différentes entités urbaines,

littoral mal intégré dans la ville, manque de logements et d'équipements, transports en commun insuffisants et mal organisés.... Et la liste des problèmes urbains et urbanistiques est longue.

Nous avons proposé "Alger métropole" comme **thème général** de notre atelier de cette année (2020-2021) afin de tenter à apporter des réponses quant aux problèmes relevés plus haut. Notre objectif est que la ville d'Alger réussisse sa métropolisation et récupère, ainsi, son rayonnement local, régional, national et international.

A noter que ce thème général inclus, aussi la ville nouvelle de Sidi-Abdellah, considérée alors comme l'aire métropolitaine¹ de la métropole d'Alger.

Notre hypothèse afin d'approcher ce thème (Alger métropole) est au moins une partie des constats et des problématiques relevées à l'échelle de la métropole peuvent être résolues à l'échelle des quartiers, mais aussi à l'échelle du site d'intervention (Echelle du projet architectural). Autrement dit, la réussite de la métropolisation de la ville d'Alger passe par l'intervention à l'échelle des quartiers en respectant les spécificités (Historique, naturelle, sociale, urbaine, urbanistique, règlementaire...) de chaque quartier. Les quartiers² d'Alger métropole sont multiples : El-Hamma, El Mohamadia, Bordj El-Kifen, Hydra.... Ces quartiers sont considérés comme des **cas d'étude**.

Enfin, chacun de ces cas d'étude (Quartiers) appelle un ou plusieurs **thèmes de recherche**. Un thème de recherche se définit en se basant sur des constats dégagés à l'issue de la phase d'analyse urbaine du quartier.

Notre démarche

Il est évident que la vérification de notre hypothèse passe forcément par la sous discipline "Architecture urbaine" qui, comme nous l'avons expliqué plus haut, garantit un dialogue entre la ville (Et par extension la métropole) et l'architecture.

A cet effet, notre démarche est fondée sur un ensemble de principes, énumérés ci d'après

- Un lien étroit entre les trois composantes : Thème général, thème de recherche et cas d'étude. Cela signifie que chacune de ces composantes est au service des autres. Le thème de recherche est lié à la fois avec le thème général et avec le cas d'étude.
- Un emboîtement entre les différentes échelles : Au moins trois échelles sont appelées : L'échelle métropolitaine, l'échelle du quartier et l'échelle architecturale. Une étude, sous forme de lecture ou analyse urbaine est effectuée sur chacune de ces échelles permettant, ainsi la définition de l'échelle suivante.
- Une approche flexible : Notre approche s'adapte à la spécificité de chaque situation (Selon le thème de recherche et le cas d'étude). Nous faisons appel à certains éléments des différentes approches d'analyse (Typo-morphologique ; Séquentielle, Statistiques...) quand c'est nécessaire.

Il est nécessaire de préciser que la réponse à la problématique posée plus haut prend essentiellement deux formes : 1) Le plan d'aménagement et 2) Le projet architectural.

¹ Aire métropolitaine : "Le territoire qu'il faut prendre en considération afin de maîtriser et organiser le développement d'une métropole" (JO, 2001, p16)

² Parfois, les quartiers portent le nom des communes auxquels se situent.

Organisation et déroulement de l'atelier

La quasi-totalité des projets sont développés en binôme. Chacun de ces binômes a choisi un "Quartier d'intervention" dans la métropole d'Alger. A noter que certains binômes ont le même quartier d'intervention, mais la lecture, l'analyse et plan d'aménagement sont propres à chaque binôme.

Concrètement, chaque binôme a effectué une **lecture urbaine** à l'échelle de la métropole d'Alger. Alors que certains d'entre eux ont effectué une analyse sur l'aire métropolitaine d'Alger en incluant la ville nouvelle de Sidi-Abdellah. Cette lecture urbaine a permis de dégager des pistes pour la **délimitation du quartier**, mais aussi de faire certains **constats** permettant ensuite l'intervention urbaine sur le quartier. Ensuite, chacun des binômes a effectué une **analyse urbaine** qui a permis de faire des **constats**, un **schéma de principe et d'action**. Cette analyse urbaine a permis de dégager plusieurs thèmes de recherche en lien avec le quartier d'intervention, où le binôme a choisi un de ces thèmes de recherche à développer à travers une problématique spécifique. La réponse à cette dernière est double : 1. A travers la proposition d'un **plan d'aménagement**, mais aussi 2. A travers la conception d'un **projet architectural**. A noter que par souci de temps (Mais aussi parfois de l'étendue du quartier) certains binômes ont proposé un plan d'aménagement sur seulement une partie de leur quartier d'intervention.

Références bibliographies

LEFÈVRE, Pierre, 2012. *Ressources de l'architecture pour la ville durable*. Rennes : APOGEE. ISBN 978-2-84398-404-4.

ANTONI, Jean-Philippe, 2009. *Lexique de la ville*. Paris : Ellipses Marketing. ISBN 978-2-7298-5132-3.

CANEVAS, 2018. Harmonisation de l'offre de la formation Master. Domaine : architecture, urbanisme et métiers de la ville. Filière : architecture. Spécialité : architecture. Etablissement : Institut d'Architecture et d'Urbanisme, Blida 1 Intitulé du master : Architecture ; Année universitaire : 2018-2019.

CASTEX, Jean, DEPAULE, Jean-Charles et PANERAI, Philippe, 1991. *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*. Paris : Dunod. ISBN 978-2-04-012066-5.

MAZZONI, Cristiana, 2014. *L'architecture urbaine, cinquante ans après*. Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine [En ligne], consulté le 18 avril 2020. URL <http://journals.openedition.org/crau/374> ; DOI : 10.4000/crau.374

PROST Robert, 2014. *Pratiques de projets en architecture*. Infolio. Collection Archigraphy Poche. ISBN 978-2-88474-723-3.

JO, 2001. *La loi n° 01-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire*. Chapitre 1, article 3, p16. Journal officiel de la république Algérienne n° 77 du 15 décembre 2001

RESUME :

Le métropolisation se présente depuis une dizaine d'années environ, comme un paradigme permettant d'appréhender les dynamiques spatiales et territoriales liées à la ville et à son développement. Ce phénomène a touché tous les pays du monde, et l'Algérie n'échappe pas à cette tendance universelle tout en déterminant des stratégies et des ambitions à certaines de ces villes pour devenir « Des métropoles ».

Ce travail s'intéresse principalement à la ville d'Alger qui joue un rôle de commandement dans le pays, et son absence sur la scène internationale.

Cependant la question à laquelle nous nous sommes attachés de répondre est comment participer à la métropolisation de cette ville.

Ce phénomène de métropolisation contraint les villes du monde entier à s'engager dans une logique de concurrence pour attirer investisseurs et richesses, entreprises et touristes. De ce fait, ce travail s'intéresse en deuxième lieu à la valorisation des centralités de la ville d'Alger et ce par l'exploitation du quartier El Hamma en se reposant sur l'idée selon laquelle le tourisme urbain s'inscrit comme un élément définissant la métropole globalisée.

Mots clés :

Métropolisation ; Métropole ; Centralité ; Tourisme urbain

ملخص

منذ حوالي عشر سنوات، اتخذ التحول الحضري كنموذج لفهم الديناميكيات المكانية والإقليمية المتعلقة بالمدينة وتنميتها. وقد أثرت هذه الظاهرة على جميع بلدان العالم، ولا تفتل الجزائر من هذا الاتجاه العالمي في الوقت الذي تحدد فيه الاستراتيجيات والطموحات لبعض هذه المدن لتصبح "حوضر ومدنا كبرى"

يركز هذا العمل بشكل أساسي على مدينة الجزائر العاصمة التي تلعب دورا قياديا في البلاد، وغيابها عن الساحة الدولية

ومع ذلك، فإن السؤال الذي شرعنا في الإجابة عليه هو كيفية المشاركة في تحضر هذه المدينة

هذه الظاهرة والتي تمس المدن الكبرى تجبر المدن الأخرى وفي جميع أنحاء العالم على الانخراط في منطق المنافسة لجذب المستثمرين والثروات والشركات والسياح. ونتيجة لذلك، يركز هذا العمل في ناحية أخرى على تعزيز مركزية مدينة الجزائر العاصمة، وذلك من خلال استغلال حي الحامة استنادا إلى فكرة أن السياحة الحضرية جزء لا يتجزأ من عناصر محددة لدرجة عولمة المدينة

الكلمات المفتاحية:

التحول الحضري. مدينة حضرية. المركزية السياحة. الحضرية

Table des matières :

A. Partie théorique :

Chapitre 1 : introductif

1. Introduction au thème général :	11
2. Introduction au thème de recherche :	12
3. Problématique générale :	13
4. Cas d'étude :	14
4.1 Choix du cas d'étude :	14
4.2 Problématique spécifique :	14
5. Hypothèse et objectif	15
6. Méthodologie :	15
7. Structure du mémoire :	16

Chapitre 2 : Etat de l'art

Introduction au chapitre	19
--------------------------------	----

Section A : thématique générale « Alger métropole »

Introduction à la section	19
---------------------------------	----

I. Métropole et métropolisation	20
1. La métropole	20
2. Le processus de métropolisation	21
3. Aperçu historique	22
4. Les échelles des métropoles	26
5. Les fonctions des métropoles.....	28
6. Exemple d'une ville métropolitaine (Paris).....	32
II. La métropole d'Alger	
1. Alger métropole	34
2. Alger métropole nationale ?	35
3. Potentialité d'Alger métropole.....	40
4. Limites et blocages d'Alger métropole.....	41

Synthèse de la section	41
------------------------------	----

Section B : Thématique de recherche « La centralité comme levier de la métropolisation à travers le tourisme urbain ».

Introduction	42
--------------------	----

I. Centralité urbaine

1. Centre urbain	43
------------------------	----

2. Centralité	43
2.1 Définition de la centralité	43
2.2 Naissance des centralités	44
2.3 Les différents type de centralité.....	44
3. Entre centre et centralité	44
4. Cas de la métropole d'Alger	44

II. Tourisme urbain

1. Définition du tourisme	48
2. Type de tourisme	49
3. Tourisme urbain	49
3.1 Définition.....	50
3.2 Les pratique du tourisme urbain	50
3.3 Le rôle du tourisme urbain dans l'aménagement de la ville	51
3.4 Les impacts du tourisme urbain sur les villes	51
3.5 Mise en tourisme, la démarche conceptuelle	52
3.6 La centralité touristique, exemple mise en tourisme	52
3.7 Le cas de Barcelone	53
4. Synthèse	56
5. Conclusion du chapitre	57

Chapitre 3 : Cas d'étude

Introduction au chapitre	58
--------------------------------	----

Section A : Partie analytique

Introduction	58
I. Analyse territoriale.....	59
1. Situation de la ville	59
2. Accessibilité.....	59
3. Eléments naturels	60
4. Développement historique	61
II. Analyse urbaine	66
1. Situation du quartier	66
2. Accessibilité	67
3. Développement historique	68
4. Le tracé parcellaire.....	69
4.1 La trame	69
4.2 Le module	70

4.3 Occupation des ilots	71
4.4 Fonction des ilots	72
5. Système bâti	73
5.1 Fonction du quartier	73
5.2 Etat de Bâtis	74
5.3 Gabarit de bâtis	75
5.4 Style de bâtis	75
5.5 Les façades.....	76
5.6 Edifices a valeur patrimoniale	77
6. Système non bâtis	77
6.1 Densité des bâtis	77
7. Système vairé	78
7.1 Hiérarchie des voies	78
7.2 Trafic routier.....	79
Synthèse sur l'état des lieux	80
Section B : Partie conceptuelle	81
Introduction	
I. Intervention urbaine :	81
1. Rappelle de constats	81
2. Schéma de carences	82
3. Schéma d'action à mener	81
4. Schéma d'objectifs à atteindre	84
5. Schéma des principes	85
6. Le quartier et les instruments d'urbanisme (PDAU-POS)	87
7. Rappelle de constats.....	91
8. Stratégie urbaine	92
9. Délimitation de l'aire d'intervention	92
10. Programmation urbaine	93
11. Plan d'aménagement	99
II. Conception du projet	101
Intervention architectural	101
1. Analyse du site	101
1.1 Choix du site	101
1.2 Situation et limites	101
1.3 Accessibilité	101

1.4 Environnement immédiat	101
1.5 Forme et surface	101
1.6 Géomorphologie	102
2. Choix du projet	102
3. Justification du choix	102
4. Analyse d'exemples	103
4.1 Exemple international : Opéra de Sydney	103
4.1.1 Présentation	103
4.1.2 Situation	104
4.1.3 Les niveaux	104
4.2 Exemple national : Opéra d'Alger « Boualem Bessaih »	108
4.2.1 Présentation	108
4.2.2 Situation	108
4.2.3 Concept et volumétrie	109
4.2.4 Lecture des plans	109
4.3 Conclusion de l'analyse d'exemple	113
4.4 Schéma spatial d'un opéra	113
5. Programme	113
6. Conception du projet	116
6.1 L'idée du projet	116
6.2 Genèse du projet	116
6.3 Composition du plan de masse	119
7. Descriptif de distribution intérieure	119
8. Conception de la façade	120
9. Choix des matériaux	121
10. Système constructif	121
Synthèse de la section	123
Conclusion du chapitre	123
Conclusion générale	124

1. Introduction au thème général :

La métropole est une grande ville qui concentre un nombre très important de population, des activités économiques, culturelles et politiques d'une région ou d'un pays. Elle est donc une influence sur un espace international, définit par son organisation spatiale et sa fonctionnalité.³

D'après l'encyclopédie, pour l'étymologie, la métropolisation c'est le développement des « Villes mères » qui renvoie à la domination d'une ville par rapport à un territoire défini.

Le terme de métropolisation, dans le contexte de la mondialisation contemporaine désigne d'une part, un processus de concentration des activités de commandement et des populations et, d'autre part, des processus de transformation, à la fois fonctionnels et morphologiques, démographiques et réticulaires des systèmes de villes.⁴

Or, le phénomène de métropolisation ne se réduit pas à sa dimension démographique. Il doit son ampleur et son originalité à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : Appareils de commandement et de contrôle ; Attractivité et poids culturels...etc. L'approche du phénomène dépend des niveaux d'échelle considérés : Une métropole de rang mondial, ne pourra être analysée avec les mêmes grilles qu'une métropole régionale. Au niveau supérieur de la hiérarchie, métropolisation rime avec mondialisation.⁵

Le contexte moderne de métropolisation, ainsi que sa position stratégique au sein du bassin méditerranéen occidental, ont imposé à la capitale algérienne la mise en place récente d'une conception de développement à long terme qui identifie les enjeux, propose les actions, esquisse les moyens de leur mise en œuvre concrétise l'image future de la métropole.⁶

Le territoire de l'aire métropolitaine d'Alger est le plus densément peuplé, le plus urbanisé et le plus équipé du pays (Infrastructures de communications, fonctions de commandement politiques et diplomatiques...etc.), C'est aussi le territoire le plus dynamique et le plus attractif en termes de flux de population et d'investissement de la part de divers opérateurs économiques, ces avantages lui confèrent un poids considérable au niveau national et au niveau méditerranéen.

En revanche, son rôle international a régressé après les événements tragiques vécus par l'Algérie (Crise politique 1992), le retard du développement urbain (Comme le cadre de vie, l'environnement) à cause du manque de plusieurs activités économiques et culturelles, et aussi à cause des confusions qui ont été observé sur l'utilisation du concept de métropole, des ambiguïtés pèsent aussi sur l'emploi du concept métropolisation. Son utilisation en Algérie reste très limitée et correspond toujours à la définition ancienne.

En somme, La métropolisation d'Alger est sans doute un projet décisif pour améliorer la compétitivité de la capitale et celle de toute l'Algérie. L'objectif du Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Alger (SDAAM) à l'horizon 2030 est en effet de faire accéder la capitale algérienne au rang de métropole internationale. Donc la métropolisation doit être conçu dans le cadre d'une politique d'aménagement globale et intégré qui prend en considération toutes les dimensions de la métropolisation : Economique,

³ Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, 2008, « Un cœur de ville, reflet des ambitions de la métropole », p 10.

⁴ Encyclopédie en ligne Hyper-géo, article « métropolisation »

⁵ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>

⁶ Reportage sur Youtube « les lieux de commandements : les grandes métropoles », <https://www.youtube.com/watch?v=gJIsTAmL8eY>

sociale, urbaine, et culturelle⁷. Une transformation fonctionnelle de la ville s'impose pour aboutir à cet objectif.

2. Introduction au thème de recherche :

D'après l'étude de notre thème général, la métropolisation est un processus spatialement sélectif qui favorise les espaces les plus performants et connectés aux différents réseaux. Concentrant les centres décisionnels, des services de haut niveau, de nombreux cadres très qualifiés...Les métropoles sont aussi des nœuds essentiels dans les réseaux de communication, elles attirent autant qu'elles créent de nombreux flux ce qui en fait de véritables centre d'impulsion de la mondialisation.

Depuis les années 1990, le phénomène de mondialisation a transformé les espaces urbains. Les villes se repositionnent en relais et pivots compétitifs de réseaux mondialisés. De plus, le phénomène de métropolisation coïncide avec une nouvelle économie urbaine pour susciter une patrimonialisation urbaine qui transforme les villes en destinations touristiques. Les sociétés urbaines contemporaines avec une économie désindustrialisée, tertiariée et mondialisée attirent des migrations importantes de cerveaux, étudiants, ouvriers et touristes. Les villes même dépourvues de patrimoine historique deviennent des destinations attractives par leur mode de vie, leur rôle pivot et leur connexion au monde global. La facilité des échanges et des déplacements a réduit les limites géographiques et redéfini les notions de destination de tourisme. La ville sort profondément remodelée par ces évolutions et devient un terrain de jeu du tourisme.⁸

Le développement du tourisme constitue un facteur vital d'attractivité des territoires. Le tourisme urbain est considéré comme « Un ensemble d'attractivités, que concrétisent des flux considérables de visiteurs, dont la présence est génératrice d'importantes retombées économiques immédiates et positives ». Dans ce sens, le tourisme urbain est, par essence, un vecteur de recomposition des espaces. Il est considéré comme un volet indispensable pour fabriquer, dans la perspective d'une stratégie de développement local concurrentiel, des nouvelles centralités dans un contexte ouvert. À cela correspondent plusieurs démarches et politiques territoriales, qui, de leurs parts, impliquent des stratégies spécifiques d'intervention et d'aménagement. Dans ce sens, il s'agit d'avantage, par le biais du tourisme, de mettre en relief des opérations de polarisation périphérique—aussi forte que possible de les doter de très haute urbanité— et les opérations de revitalisation des centres-villes.⁹

Le tourisme urbain constitue un champ stratégique pour développer la centralité des villes contemporaines. Il est à la croisée des chemins entre la recherche de l'urbanité et la promotion de l'attractivité des villes. Il apparaît donc en tant que facteur capable d'enclencher, de transférer ou de récupérer la centralité d'un lieu. Il est souvent utilisé comme un moyen de rénovation et de renouveau de certains quartiers situés dans le centre-ville.

La centralité étant l'un des concepts de processus de métropolisation, est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est-à-dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. L'effet polarisateur d'un centre n'est toutefois pas acquis de manière définitive. Il s'agit l'un processus dynamique, évolutif, qui dépend autant de la propriété du lieu que de l'organisation des réseaux. Le caractère central d'un lieu n'a donc

⁷ Tarek Medjad, M'hammed Setti et Guy Baudelle, 2008 « Quelle métropolisation pour Alger ? », Revue géographiques des pays méditerranéens, p 09

⁸ Frédéric Bouchon, Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque du tourisme : enjeux et perspectives, p 10

⁹ Le tourisme urbain, un dilemme pour repenser la centralité urbaine ? Cas de la ville méditerranéenne Skikda (Algérie)

rien de figé, il peut être remis en cause par les changements tant spatiaux qu'économiques ou fonctionnels.

Par ailleurs, la centralité urbaine n'est pas qu'une qualité objective, qui peut être analysée en manière fine par les seuls indicateurs statistiques sur l'offre de commerces, de services ou d'équipements publics. Être un centre urbain, c'est être reconnu comme tel par la population, cela fait appel à des perceptions et des représentations. Le statut subjectif de « Centre urbain » s'acquiert dans la durée, il se gagne et ne se décrète pas. Il fait appel à des impressions, dont beaucoup sont notamment grâce à la qualité architecturale et urbanistique ou à des éléments comme la morphologie urbaine, la densité du bâti, sa diversité, sa verticalité, ou encore la présence d'avenues offrant des perspectives urbaines ou de places d'envergure autorisant les grands rassemblements publics. Tous ces éléments participent à animer la ville, de même que les attributs symboliques qui sont fondamentaux pour garantir la reconnaissance de la ville et renforcer son image, tant pour ses habitants ou ses utilisateurs quotidiens que pour l'image qui en est renvoyée vers l'extérieur.¹⁰

Les espaces de concentration en question étant les espaces centraux, ils constituent du coup, le champ d'action du processus de mise en tourisme. La mise d'une image et la représentation qui en est faite, la promotion symbolique, et la mise en place du marketing urbain, sans oublier la patrimonialisation, sont autant de facteurs dont l'effet est l'émergence d'une ou de plusieurs centralités fonctionnellement et structurellement touristiques. Ainsi donc, l'attractivité de la ville est conditionnée par les phénomènes de centralité, qui participent à l'existence des opportunités d'animation.¹¹

Le tourisme urbain est alors en partie le produit de la concentration maximale des fonctions ludiques, des espaces publics de rencontre, et des lieux spécifiques mis en scène par le jeu.

Autrement dit, la centralité urbaine a un rôle fondamental dans la mise en tourisme.

3. Problématique générale :

Lorsqu'une métropole réunit toutes les fonctions de commandement et cumulent les richesses (Flux de capitaux), en s'appuyant sur une forte population, elle devient une métropole globale : Elle a une influence à l'échelle mondiale du fait de son intégration à la mondialisation.

Les métropoles concentrent les richesses et les activités, elles constituent les principaux vecteurs de la croissance économique de demain. Ce qui nous mène à se demander si la ville d'Alger possède les critères d'une vraie métropole.

D'après les définitions et les concepts mentionnés, La notion de métropole renvoie aussi aux différentes échelles : Régionale, nationale et internationale. La question est alors d'évaluer si une métropole telle qu'Alger peut prétendre entrer un jour dans la cour des métropoles internationales. **Quelles sont les actions urbaines qui peuvent rendre Alger une métropole internationale ?**

En examinant plusieurs aspects du développement d'une métropole, à une échelle internationale, régionale et locale, on remarque l'importance de l'aspect économique dans les

¹⁰ Rapport de l'observatoire du développement spatial, Unité de recherche GEODE, CEPS/INSTEAD, 2021

¹¹ Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia par AOUNI Mehenna

métropoles. Toutes les fonctions de commandement ont pour objectif commun « De booster l'économie ».

D'après les études faites auparavant ; Le développement économique territorial est au cœur des compétences des métropoles mondiales et la métropolisation « Phénomène de dynamique urbaine lié à l'évolution du système économique ».

Comment peut-on avec un projet urbain booster l'économie de la métropole d'Alger et Et donc ! Comment redynamiser la ville d'Alger afin qu'elle puisse figurer parmi les métropoles mondiales ?

4. Cas d'étude :

Choix du cas d'étude :

A l'ère de la métropolisation des villes et à la position importante que joue le facteur économique dans ce phénomène mondial, notre choix s'est porté sur un quartier historique de la ville d'Alger, un quartier qui a marqué une certaine centralité par sa position géographique sur la bande littorale de la ville et donc sur le bassin méditerranéen, mais aussi une attractivité touristique par sa valeur historique, sa richesse patrimoniale et ses équipements d'envergure, ses qualités paysagères exceptionnelles...Ce quartier a également été défini par le GPU comme la 2eme centralité d'Alger après le noyau historique « La Casbah » .

Il s'agit donc du quartier El Hamma, qui est un choix favorable à notre thème de recherche grâce à ses diverses potentialités.

Problématique spécifique :

Le développement économique est le facteur principal du phénomène de la métropolisation.

Le tourisme est une activité contributrice au développement économique et social. Son poids économique, selon les rapports de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), donne à ce secteur une importance capitale, l'industrie du tourisme représente 9% du PIB mondial. Il est devenu, pour certains pays, la source principale de devises.

Il représente 30% des exportations mondiales de services commerciaux et 6 % des exportations totales ce qui permet une ouverture vers le marché international et l'engendrement des flux globaux.

De ce fait, le tourisme notamment le tourisme urbain dont l'objet est la ville elle-même ; Contribue à la métropolisation et ainsi à créer une métropole globale attractive.

La question qui se pose ; **Comment peut-on exploiter le secteur touristique d'Alger à fin de renforcer les prestations économique de cette métropole et ainsi renforcer sa métropolisation ?**

L'attractivité par la centralité se trouve gérée dans le cas des métropoles par l'effet d'un attrait formel et fonctionnel. La centralité, jumelée à la qualité urbaine implique incontestablement un très haut niveau touristique. Nous constatons ici que les lieux de centralité sont inévitablement les plus investis par les touristes de par leur forte attractivité.

Donc il n'y pas de tourisme urbain sans centralité. **Ce qui nous amène à nous demander est-ce que le quartier d'el Hamma possède une potentialité de centralité touristique ?**

D'après le grand projet urbain d'Alger, le quartier d'El Hamma est défini comme la 2eme centralité de la ville, mais **qu'est-ce que cette dernière joue réellement son rôle dans la**

métropole ? Comment en faire un noyau structurant pour valoriser la métropole d'Alger ?

Toutes ces questions mènent à une seule problématique principale qui est :

Comment faire du quartier El Hamma une centralité réussite à travers le tourisme urbain et ainsi l'intégrer dans le processus de métropolisation de la ville d'Alger ?

5. Hypothèses et objectifs :

Afin de répondre aux problématiques précédentes, on propose quelques hypothèses à différentes échelles dans le cadre de notre travail :

A l'échelle de la ville : Rehausser l'image d'Alger en tant que métropole, d'une part à travers le développement de son secteur économique en valorisant sa situation géographique en reliant la ville avec son front de mer, et en procurant divers services et équipements jouant le rôle d'attractivité dans une métropole. L'intégrer au rang des métropoles mondiales en investissant dans le tourisme qui joue le rôle de portails vers les flux et échanges internationales.

A l'échelle du quartier : El Hamma devient depuis l'an 2000 un hyper-centre de la métropole d'Alger, mais elle ne représente malheureusement pas les exigences nécessaires pour assumer ce titre. De plus, le quartier a tous les avantages pour répondre aux conditions de centralité touristique, de part par sa situation géographique, mais aussi par rapport à sa valeur historique... Notre hypothèse consiste donc à rehausser l'image d'El Hamma comme un centre d'attractivité touristique de la métropole d'Alger, proposer des services, créer une connexion entre le quartier et son front de mer, mettre en valeur les équipements culturels et les avantages naturels qui font la richesse de ce dernier.

A l'échelle du projet : L'insuffisance des installations touristiques (Musée, opéra, hôtel ...etc.) ainsi et l'exploitation non raisonnée du front de mer sont l'une des raisons du blocage du secteur touristique de la ville d'Alger. Notre hypothèse consiste donc à offrir un projet d'opéra à l'échelle d'envergure nationale et internationale qui sera un symbole de la métropole d'Alger, qui contribuera à améliorer l'image culturel de la ville en attirant un flux touristique important et ainsi développer l'économie du quartier et la ville.

Objectifs :

Rehausser l'image de la métropole d'Alger pour mieux l'intégrer à l'échelle mondiale par les actions urbaines telle que la restructuration et la réhabilitation

Redynamiser le quartier d'El Hamma d'un point de vue fonctionnel et architectural.

Développer l'économie de la métropole d'Alger et redynamiser le secteur touristique par les actions de reconversion des friches abandonnées

Réconcilier le quartier d'El Hamma avec son front de mer par les actions d'aménagements de ce dernier.

6. Méthodologie :

Approche théorique : Comme point de départ nous avons commencé le travail par une thématique générale d'atelier « Alger métropole », ensuite on a procédé suivant une méthodologie hiérarchique de la ville au quartier et jusqu'au projet ponctuel en passant par différentes étapes qu'on verra par la suite, on peut donc dire que nous avons suivi une approche basé sur une dégradation d'échelles urbaines, de la macro à la micro, du général au particulier... Cette partie a pour but de se familiariser avec notre thème dans un premier lieu

mais aussi pour prendre connaissance des réflexions qui se font sur ce dernier dans des exemples similaires nationaux et internationaux, et ainsi avoir la documentation nécessaire pour faire face à notre projet.

Approche pratique : Cette partie est basée sur une recherche bibliographique approfondie à travers des livres, ouvrages, revues, thèses, rapports, articles...etc., et une recherche conceptuelle dans laquelle on a essayé de trier les différentes théories sur notre thème de recherche. Elle est aussi basée sur les informations acquises dans l'étape précédente et leurs interprétations dans notre projet, elle va aborder le volet d'observation, d'analyse, ensuite d'intervention urbaine concrétisée par un plan d'aménagement et enfin d'une intervention architecturale représentée par un projet ponctuel. Cette partie a pour but de répondre aux problématiques posées au début de la recherche.

7. Structure du mémoire :

Pour avoir une démarche claire et structurée dans la lecture du mémoire, nous l'avons divisé en trois chapitres principaux :

Le chapitre introductif : Qui porte sur une assise théorique et a pour but d'introduire le thème de recherche, poser des problématiques, et aborder l'aspect méthodologique.

Le chapitre de l'état de l'art : C'est aussi un chapitre théorique qui a pour but de faire une recherche bibliographique sur des travaux qui traitent notre thématique, analyser des exemples en rapport avec notre cas d'étude pour tirer des conclusions et les utiliser dans notre projet.

Le chapitre d'étude : C'est un chapitre pratique qui a pour but de démontrer le rapport entre la thématique développée et le cas d'étude.

Ce dernier se base sur deux parties : Une partie analytique dédiée à l'analyse territoriale et urbaine du cas d'étude, et une partie conceptuelle qui se traduit en intervention urbaine et architecturale.

Enfin, nous clôturons ce premier chapitre en tirant essentiellement des résultats et les critiques constructives en ouvrant la voie pour d'autres perspectives de recherches.

Introduction du chapitre :

La métropolisation est un phénomène qui influe sur toutes les villes du monde, et la ville d'Alger n'échappe pas à cette tendance mondiale, de par son histoire, sa démographie, sa position et ses capacités infrastructurelles...Cependant elle ne réunit pas encore toutes les capacités pour s'inscrire sur la scène internationale et cela fera l'objet de notre étude.

Sachant que la centralité et l'économie sont des concepts de la métropolisation et d'une autre part que la mise en tourisme est l'un des facteurs du développement économique et déclencheur de centralité, et donc pour les métropoles, nous avons proposés de combiner ces deux notions (Tourisme, centralité) afin d'essayer de répondre aux carences que représente la métropole d'Alger.

De ce fait **“Alger métropole”** sera le titre qui représente notre thématique générale, et **“La centralité comme levier de la métropolisation à travers le tourisme urbain”** sera le titre de notre thématique de recherche. Ainsi on pourra étudier et traiter les deux thématiques en se basant sur une recherche bibliographique approfondie, et en s'appuyant sur une analyse d'exemples ou notre thème de recherche a réellement participer à valoriser des métropoles sur le territoire international.

Section A: Thématique Générale: Alger metropole:

Introduction à la section :

Dans chaque langue, voir dans des travaux scientifiques, le terme de la métropole n'évoque qu'une grande ville. Mais ni la taille, ni la population ne sont considérés comme des conditions suffisantes et exhaustives pour caractériser la métropole.

Mais certains la définissent (L. Bourdeau-Lepage et J.-M. Huriot)¹ comme étant une ville qui participe à la coordination des activités économiques à l'échelle mondiale, à travers une organisation réticulaire. Cette fonction coordinatrice a toujours existé, mais elle s'est manifestée différemment selon les périodes car en effet la métropolisation n'est pas née avec le développement des services supérieurs et des technologies de l'information. Il s'agit d'un phénomène très ancien.

Cette section consiste à mieux comprendre les termes liés au thème “Alger metropole”, donc il est nécessaire de constituer un appui théorique basé essentiellement sur la définition du terme “Métropole”, “Métropolisation”, en terminant avec les éléments de compréhension de la ville d'Alger autant qu'aire métropolitaine à haut potentiels.

I. Métropole et métropolisation:

A la recherche de la définition:

¹ Bourdeau-Lepage L. et Huriot J.-M., 2004, *Metropolises and global coordination*, LEG/MSH, Université de Bourgogne, Pôle d'Economie et de Gestion, Dijon, 2.

Selon le Petit Robert² ; Une métropole est: «Une ville principale » ou «Une capitale régionale »

Selon le Oxford Compact English Dictionary, la métropole est la ville principale d'un pays ou une ville comme qui possède un pouvoir politique et/ou économique.

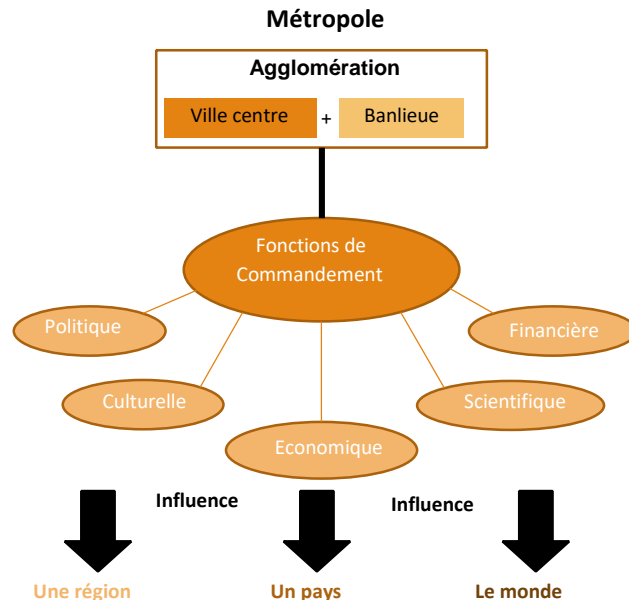
Malgré l'abondance des études sur les métropoles/la métropolisation, il n'existe nulle part une définition dite officielle donc il est utile de citer quelques définitions et quelques résultats de l'enquête internationale sur « La métropolisation - Croissance, diversité et fractures » (1999) basée sur l'avis de 500 experts qui s'expriment à propos du concept de la métropole et de la métropolisation.³

Quelques définitions de la métropole:

« Une grande ville est caractérisée par la densité et la diversité de sa population et de ses activités économiques. Offrant des infrastructures et des services collectifs suffisamment développés; Des services aux entreprises, en choix, qualité, diversité et compétence; Une main d'œuvre disponible en quantité et qualité, constituant un marché assez vaste; L'accès à l'information; Ville ayant une autonomie réelle par rapport à d'autres grandes villes dans ses activités économiques. »³

« Les métropoles sont de grandes villes qui concentrent populations, emplois et activités liées notamment à des fonctions de création, de commandement et d'innovation. Elles s'inscrivent dans des réseaux de relations et d'échanges notamment avec d'autres grandes villes. »⁴

«Une métropole est un centre de direction, de coordination et d'impulsion d'un ensemble territorial, caractérisée par la concentration de pouvoirs économique, politique et culturel. »⁵



Figures 01 : Schéma explicatif d'une métropole

Source : Google (Modifiée par l'auteur)

² Le Petit Robert est un dictionnaire français populaire publié pour la première fois par Paul Robert en 1967.

³ Puissant S., 1999, Un moment de la croissance urbaine : réponses des experts, in : Lacour C, Puissant S., 1999, La métropolisation. Croissance, Diversité, Fractures. Ed. Anthropos.

⁴ LES MÉTROPOLES : APPORTS ET LIMITES POUR LES TERRITOIRES Avis du Conseil économique, social et environnemental sur le rapport présenté par M. Yann Lasnier et Mme Dominique Riquier-Sauvage

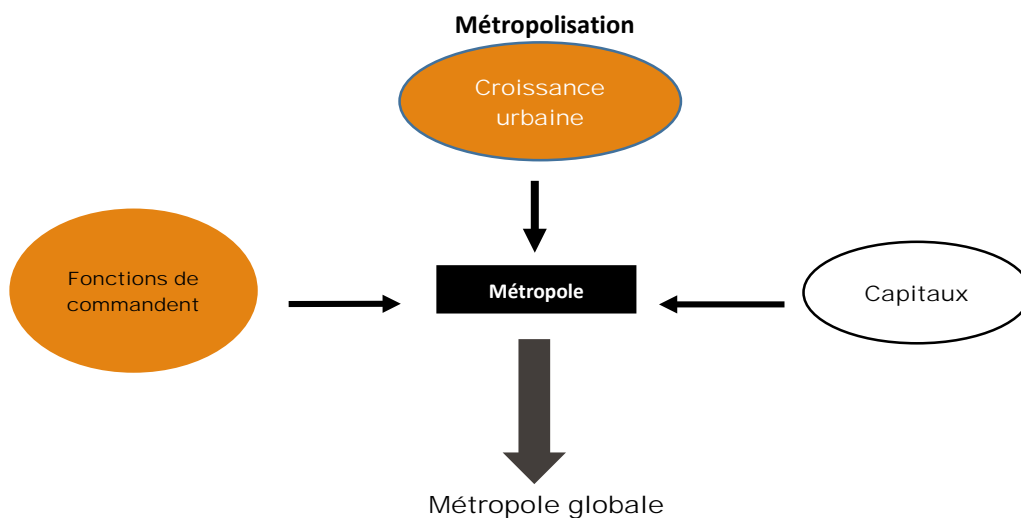
⁵ Audition de Gérard-François Dumont par la section le 13 02 2019.

Citons quelques définitions de la métropolisation:

« Phénomène de dynamique urbaine lié à l'évolution du système économique vers un développement de plus en plus important des échanges. Caractéristiques de cette dynamique urbaine: Ville ouverte, importance des moyens de communication, reconnaissance du rôle des villes dans l'activité économique. »³

« Ensemble des processus économiques, démographiques, sociaux, culturels et symboliques, conduisant une très grande ville à dépasser son rôle de simple organisation régionale et de territorialité continue. »³

« C'est un processus de développement d'une aire urbanisée. Sur le plan économique, c'est l'internalisation qui est essentielle. Sur le plan spatial, c'est la réorganisation des centres et des autres espaces avec une forte ségrégation qui attire l'attention. Enfin, c'est l'émergence de nouveau réseau et de nouveaux flux externes et internes. »⁶



Figures 02 : Schéma explicatif de processus Source : Google (Modifiée par l'auteur)

Le processus de concentration des activités et des richesses associé à la croissance urbaine s'appelle la métropolisation.

Lorsqu'une métropole réunit toutes les fonctions de commandement et cumule les richesses (Flux de capitaux), en s'appuyant sur une forte population, elle devient une métropole globale: elle a une influence à l'échelle mondiale du fait de son intégration à la mondialisation.

Donc comme conclusion: Une métropole nous renvoie à « Une ville » avec certains attributs et propriétés qui se forme par la réunion d'une ville centre et des agglomérations qui l'entourent. Par conséquent, la métropolisation se traduit par un phénomène d'étalement urbain et renvoie à un mouvement global, à un processus de transformation.

Attirant tous les types de flux (Humains, financiers, de marchandises, etc.), la métropole se trouve au centre des axes routiers et aériens. Elle concentre aussi de nombreuses entreprises, notamment dans les services, qui sont le premier facteur de croissance.

⁶ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/metropolisation> LE CONCEPT DE LA METROPOLISATION : TRANSFORMATION D'UNE VILLE EN UNE « VILLE MONDIALE » Auteur : Ouljana AGUIBETOVA

Par la relativisation des choses toutes les deux sont des phénomènes dynamiques, juste la première, la « Métropole » est une finalité, la deuxième, la « Métropolisation » est un moyen qui fait une entité urbaine parvenir à cette finalité.

II. APERÇU HISTORIQUE:

Introduction:

Les fonctions de coordination sont le trait permanent des métropoles. Mais, selon la période, elles s'appliquent dans des contextes différents et se rapportent aux activités différentes. Elles varient selon les modes de production et les régimes technologiques, et surtout selon l'usage des différents moyens de transport. Il y a trois périodes principales marquées par les changements technologiques: La période préindustrielle, industrielle comprenant deux révolutions industrielles, et la période postindustrielle. D'une période à l'autre, la métropole s'adapte aux changements de l'organisation technico-économiques. Mais le mouvement est irrégulier. Lors de chaque changement, la forme et le caractère de la métropole varient dans la mesure de nouveau contexte économique.

I. La période préindustrielle: du Moyen-Âge au XVIII^e siècle

Cette période est caractérisée par les coûts élevés de déplacements des gens et des biens, Les villes se spécialisent dans les activités intensives en main-d'œuvre qualifiée. Ainsi, elles produisent les biens comme des vêtements et la soie, alors que le faubourg leur fournit de la nourriture et des matières premières. Donc le trait le plus caractéristique de la ville à cette époque était le commerce.

Le commerce à distance n'a entraîné que les marchandises de luxe à une petite quantité. Or, elles étaient très importantes dans la formation de processus de la métropolisation. Cette activité commerciale a généré les interactions à longue distance. Au fur et à mesure, ceci a fait naître les réseaux de grande échelle et le déplacement des marchands a rendu possible la diffusion de l'information dans le monde entier.

Le commerce a stimulé l'émergence de la finance et de l'assurance par conséquent la ville est devenue le berceau des services financiers, comptables, commerciaux, et administratifs.

Parmi les villes correspondantes aux critères métropolitains, on peut distinguer deux groupes: « Les villes capitales » et « Les villes spécialisées ». Le premier groupe était au top de l'hierarchie des places centrales grâce à ses fonctions politiques, administratives, religieuse, de défense et surtout qu'elles étaient orientées vers l'économie de marché donc on parle ici de diversification et de la présence des services. Une grande population n'était pas suffisante pour qu'une ville soit considérée comme une capitale.⁷

Les fonctions économiques et surtout le commerce à longue distance déterminent le deuxième type des métropoles « Les villes spécialisées ». Elles opèrent comme des véritables centres d'affaires et sont en interaction avec un vaste espace géographique. Elles ont la même articularité que les métropoles contemporaines en sorte qu'elles marchandaient plus avec les villes lointaines qu'avec celle de voisinage.⁸

⁷ Hohenberg P.M. and L.H. Lees, 1985, *The Making of Urban Europe, 1000-1950*, Cambridge: Harvard University Press.

⁸ Toynebee A., 1970, *Cities in Move*, Oxford: Oxford University Press.

II. La période industrielle du XVII^e au XX^e siècle (1770 – 1870 - 1970):

Cette période a été précédée par la révolution agraire. Et bien auparavant, la diffusion de savoir-faire rural et la commercialisation des produits agricoles étaient très lentes. Le progrès a débouché à la croissance dans la productivité agricole, qui a rendu possible de fournir les populations urbaines croissantes des produits alimentaires, et qui a libéré la main d'œuvre industrielle en promouvant la formation du capital.

A. Le premier stade de 1770-1870 a coïncidé avec la première révolution industrielle.

C'était l'ère du charbon et du moteur à vapeur. Des innovations successives faisaient changer la structure manufacturière: la production à grande échelle est apparue. Des grandes usines se développaient et l'organisation intérieure changeait avec l'introduction de l'usage des machines. A cause des coûts de transport élevés, les usines se localisaient autour des sources énergétiques et des villes industrielles et/ou minières.

Avec la construction des chemins de fer autour des années 1850, les coûts de transport ont diminué, surtout entre les villes, en menant à la diffusion rapide des innovations et de la croissance économique. De cette façon, les industries ont pu bouger vers les villes en pouvant se permettre, dorénavant, d'être éloignées des sources de charbon.

L'industrie urbaine devient de plus en plus diversifiée. Le manque de la coordination lié à la production et la vente des produits s'est résulté dans l'émergence des activités de services. Ces activités s'installaient dans des villes ayant déjà les traits métropolitains, parce que y avait une abondance de la main-d'œuvre qualifiée et des activités commerciales, financières, consultatives. L'industrie et les services administratifs ont poussé la population dans ces endroits. Ainsi, durant ce stade transitionnel, les métropoles se sont élargies grâce à deux choses: la migration vers les villes et la croissance de population.⁹

Selon Pinol¹⁰ l'usage de sol n'était pas encore spécialisé alors que, par exemple à New- York le secteur de finance était concentré dans un petit quartier. Les coûts de transport internes élevés dans telles villes et la croissance basse de construction des immeubles se sont présentés comme deux éléments essentiels de la structure spatiale des métropoles.

B. Deuxième stade de 1870-1970 : Une nouvelle organisation économique.

Commençons par deux traits essentiels de cette période. Tout d'abord, c'était le changement structurel de l'organisation interne des firmes. Deuxièmement, c'était la découverte et le développement de l'électricité, de moteur à combustion interne, de gazoline – deuxième révolution industrielle.¹¹

Les changements ont renforcé le rôle de la métropole dans l'économie et ont déterminé sa nouvelle forme spatiale. L'un des effets de la seconde révolution industrielle était dans la chute des coûts de transport urbain intérieurs. Grâce aux progrès constant de transport, l'invention de tramway électrique, du chemin de fer, des autoroutes et des voitures, la population pouvait, dorénavant, se déplacer plus rapidement et à moindre coût. Par conséquent, le progrès a rendu possible d'avoir la distance plus longue entre le lieu de travail et le lieu de domiciliation.

⁹ Hall, P.G., 1966, *The World Cities*, London: Weidenfeld and Nicolson

¹⁰Pinol J.-L., 1991, *Le monde des villes au XIX^eme siècle*, Paris: Hachette (Carré Histoire).

¹¹Agulhon M., F. Choay, M. Crubellier, Y. Lequin and M. Roncayolo, 1998, *La ville de l'âge industriel. Le cycle Haussmannien*, (L'histoire de la France urbaine, 4), Paris: Seuil (Points histoire)

La métropole s'étendait avec le changement de sa forme spatiale. Les banlieues ont connu l'agrandissement à cause des migrants venants des zones rurales (Pinol, 1961), et le quartier central se spécialisait graduellement en secteur des services. La spécialisation en usage de sol a émergé avec la séparation entre la zone résidentielle et la zone d'affaires.

La modification de la structure spatiale de la métropole a vu son début dans la hausse des besoins informationnels. Ainsi, la métropole abrite le secteur tertiaire nécessaire pour la nouvelle organisation de la production.

Les coûts de transport et l'agglomération:

La baisse des coûts de transport a été très favorable pour le processus de l'agglomération en fortifiant la puissance de la métropole. Les gens, les consommateurs et les producteurs peuvent profiter davantage de rendements croissants et des externalités de la proximité de toutes sortes, car leur localisation est moins restreinte par le transport.¹²

C. La période post-industrielle du XX^e siècle (1970) jusqu'à nos jours: LA METROPOLE D'AFFAIRES

Plusieurs parlent d'une nouvelle forme de la métropolisation à partir des années 1970, qui était marquée par une transformation des structures de la production. Cette transformation a entraîné l'émergence de l'économie post-industrielle caractérisée par la croissance des services de haut niveau (Avancés) et par les grands changements dans les technologies de communication.

III. Les débuts de l'économie post-industrielle

L'industrie reste importante dans toutes les économies, même si cette affirmation n'est plus valable pour les villes où l'industrie n'y domine plus. L'économie post-industrielle émerge plus visiblement dans les métropoles par rapport à leur fonction de coordination.

A. La révolution dans les technologies d'information:

Grace aux avancées dans les technologies de communication, les coûts d'échange de l'information ont chuté. Ce progrès donne le rôle dominant et stratégique à toute sorte d'activités économiques, l'information devient la force productive la plus importante.¹³

La chute des coûts d'échange de l'information ne concerne que les coûts marginaux. Malgré le fait que les infrastructures de communication soient assez chères, elles apportent des rendements croissants. Ceci change carrément la forme d'une nouvelle métropole.¹⁴

B. Les changements dans la structure et le processus de la production:

La production devient plus personnalisée dans l'industrie avec la croissance de la diversité des produits, mais aussi dans le secteur des services. La diversification entraîne la production plus complexe et renforce le besoin en coordination grâce ou/et à cause de la hausse des services

¹² Fujita M. and Thisse J.-F., 2002, *Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth*, Cambridge: Cambridge University Press.

¹³ Castells M., 1996, *The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell.

¹⁴ Guillaumin R. et J.-M. Huriot, 2001, *The Local Dimension of Information Spillovers. A Critical Review of Empirical Evidence in the Case of Innovation*, *Canadian Journal of Regional Science*, 294-319.

avancés. La forte diversification et la spécialisation de ces services exigent la co-production et les nouveaux besoins en coordination. La production prend le caractère global des métropoles¹⁵.

La métropole d'affaires:

La nouvelle organisation de la production et le besoin croissant en coordination impliquent des nouvelles formes de concentration métropolitaines et de nouvelles compositions.

La concentration métropolitaine des activités de coordination:

Le processus de la concentration est le résultat de la nouvelle forme d'organisation des échanges d'information et cette concentration est boostée dans les métropoles.¹⁶

Une nouvelle composition spatiale des métropoles:

Avec la concentration des fonctions spécifiques, la métropole renouvelle son cadre spatial. La composition interne des métropoles devient de plus en plus sélective. Malgré les différences, les métropoles dans les pays développés partagent un certain nombre des traits communs y compris la multipolarisation et la spécialisation des centres.¹⁷

Les avancées dans les technologies d'information et de communication permettent la séparation des activités, dites, les activités d'office. Cela implique la localisation progressive des activités d'office moins complexes « Back offices » dans les banlieues. Le critère principal de cette relocalisation est les coûts de sol, beaucoup moins élevés, et la meilleure accessibilité.

La partie la plus spécialisée des services de haut niveau « Front offices » dans le centre-ville.

Les métropoles et les réseaux globaux:

Les métropoles contemporaines sont organisées sur la base des réseaux. Le réseau général des métropoles relie en lui les réseaux des firmes, les réseaux financiers, et même les réseaux culturels. La métropole se manifeste comme un nœud des nombreux réseaux. Elle joue le rôle de coordination comme à l'intérieur de chaque réseau tant entre les réseaux.

Les infrastructures de communication et les nœuds de transport rapide (Les stations des TGV et les aéroports) sont les points d'entrée dans l'économie globalisée. Leurs coûts fixes élevés entraînent leur localisation métropolitaine. A son tour, cette présence dans les villes y renforce la concentration des activités de haut niveau, surtout celles de coordination.¹⁷

Conclusion de l'aperçu historique:

Par conséquent, l'aperçu historique permet de raffiner l'idée répandue de la métropole contemporaine comme un phénomène entièrement nouveau. En fait, la structure, ainsi que la mode d'organisation de la métropole sont nouvelles.

¹⁵ Bourdeau-Lepage L. and J.-M. Huriot, 2002, Metropolization in Warsaw. Economic Change and Urban Growth, Canadian Journal of Regional Science, 3, 423-445.

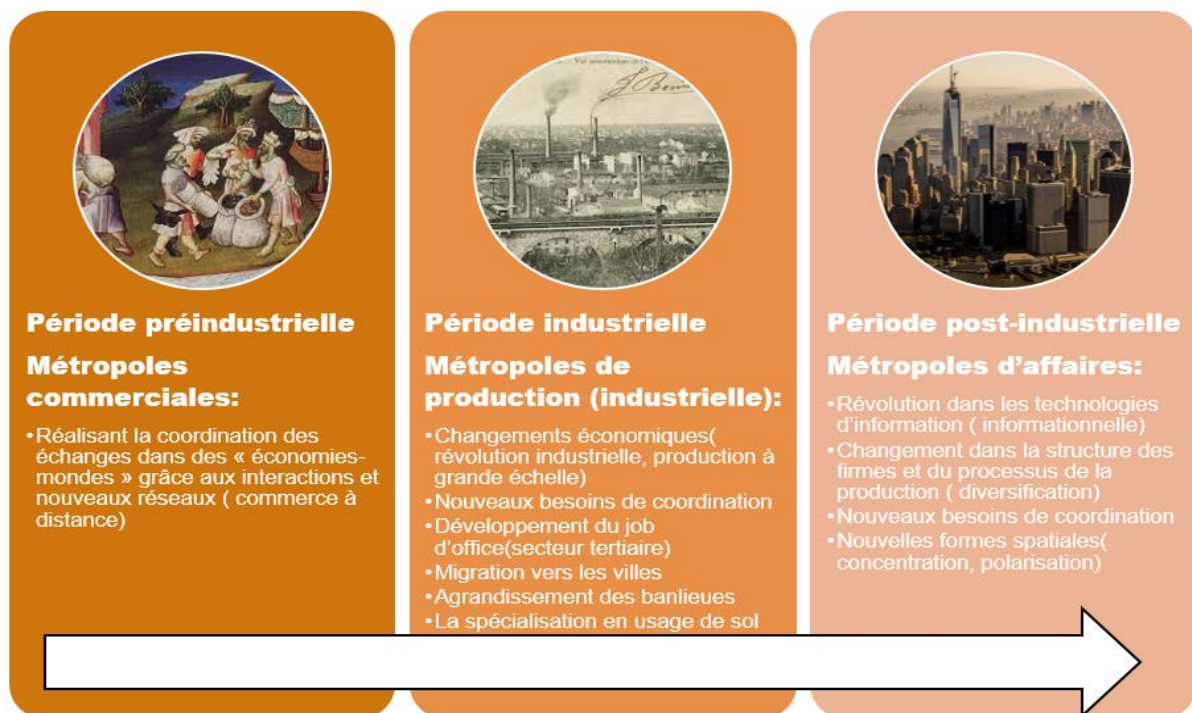
¹⁶ Ansidei J., 2001, Les centres financiers internationaux, Paris, Economica.

¹⁷ Sassen S., 2001, Locating Cities on Global Circuits, Research Bulletin 46, Globalization and World Cities Study Group and Network, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb46.html>.

Elles sont les conséquences de la révolution d'information et de la globalisation. Mais les fondements de la métropole sont anciens. Même avant la première révolution industrielle dans un certain nombre des villes les fonctions de coordination, contenant les activités de haut niveau, ont été exercées.

Les révolutions technologiques ont juste contribué: Premièrement, à l'extension de ces fonctions dans des nouveaux secteurs d'activités; Deuxièmement, au renouvellement de leurs structure et mode d'organisation; Et finalement, à leur extension spatiale.

D'ailleurs, même la structure spatiale des grandes villes n'est pas entièrement nouvelle. La multi polarisation est récente, mais la suburbanisation qui a débuté, peu à peu, à l'époque pré-industrielle, aujourd'hui se présente comme un trait permanent de la croissance urbaine.



Figures 03 : Synthèse de l'aperçu historique de la métropole

Source : Google (Modifiée par l'auteur)

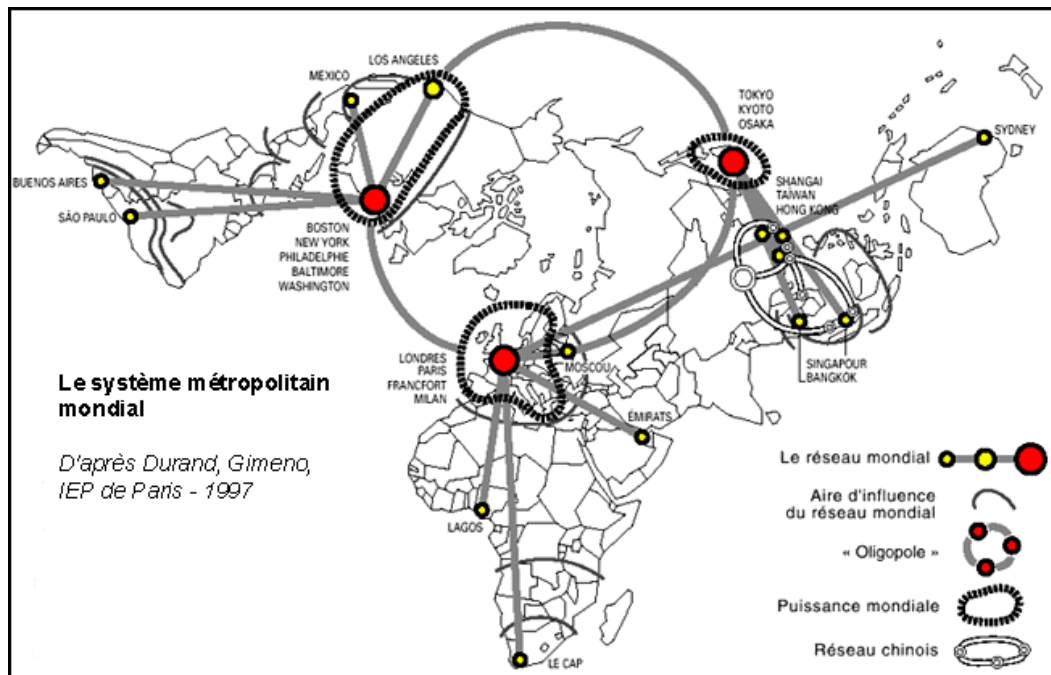
III. LES ECHELLES DES METROPOLES:

Métropole mondiale:

A.1) Les métropoles au rayonnement planétaire:

Certaines métropoles ont une influence mondiale. Ces villes mondiales se situent pour la plupart dans les trois pôles majeurs de la mondialisation (Amérique du Nord, Europe occidentale et Asie orientale), comme New York, Londres, Paris, Tokyo ou Hong Kong. Leur poids s'explique par leur ancrage dans des pays fortement développés. Elles entretiennent entre elles de nombreux liens et fonctionnent en réseau (AMM*).

Leur rayonnement est lié aux pouvoirs (Economiques, politiques et/ou culturels) qu'elles concentrent, plus qu'à leur poids démographique. Leurs fonctions métropolitaines reposent sur des équipements métropolitains.



Figures 04 : Le système métropolitain mondial

Source : Google (Modifiée par l'auteur)

Elles s'articulent autour de quartiers d'affaires puissants (Manhattan à New York, Pudong à Shanghai), et s'appuient sur des équipements culturels majeurs (Musée du Louvre à Paris, opéra de Sydney), des nœuds de transports imposants (Aéroport Chek Lap Kok à Hong Kong) et des instituts de recherche innovants (Université Tōdai à Tokyo). Elles captent et génèrent des flux puissants, de toute nature et à l'échelle mondiale.

Équipement métropolitain: Infrastructure économique, politique, culturelle ou scientifique permettant le rayonnement d'une métropole.

Fonction métropolitaine: Fonction de commandement politique (Capitale), économique (Siège de FTN, bourse...) ou culturelle (Marché de l'art, grand musée...). Ces fonctions génèrent des emplois dits « Stratégiques »: Professions libérales et assimilés, cadres de la fonction publique et des entreprises, professions intellectuelles.

L'archipel mégalopolitain mondial (AMM) : Est un terme introduit par le géographe Olivier Dollfus. Il décrit un système urbain mondial de villes monde qu'il nomme premièrement d'archipel métropolitain mondial. Il recouvre « L'ensemble de villes qui contribuent à la direction du monde, est aussi un symbole de la globalisation liée à la concentration des activités d'innovation et de commandement »

A.2) Des métropoles au rayonnement continental:

D'autres métropoles ont une influence moindre mais jouent un rôle continental. Certaines d'entre elles sont situées hors des trois pôles majeurs de la mondialisation, comme Abidjan en Côte d'Ivoire ou Manille aux Philippines. Souvent très peuplées, leur influence est moins importante que celle des villes mondiales. Elles captent donc et génèrent des flux moins puissants, mais rayonnent sur plusieurs pays, tout en étant motrices au niveau national.

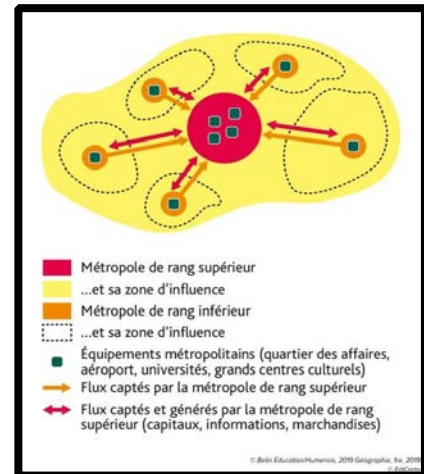
Parmi ces métropoles, on trouve aussi des métropoles peu peuplées (De 2 à 5 millions d'habitants) présentes dans les trois pôles majeurs de la mondialisation comme Atlanta ou Osaka. Proches des villes mondiales avec lesquelles elles fonctionnent en réseau, elles ne peuvent rivaliser avec elles.

Métropole national:

B.1) Des métropoles au rayonnement national:

Certaines métropoles ont une influence plus limitée. Ce sont souvent les capitales politiques de leur pays, fonction qui leur permet de commander le territoire national.

Bien que parfois peuplées de plusieurs millions d'habitants, leur rayonnement dépasse rarement les frontières de leur État. Ainsi, une ville comme Alger, capitale d'un pays en crise économique, ne joue qu'un faible rôle en dehors de ses frontières nationales.



Figures 05 : Schéma d'une métropole et son aire d'influence

Source : Google (Modifiée par l'auteur)

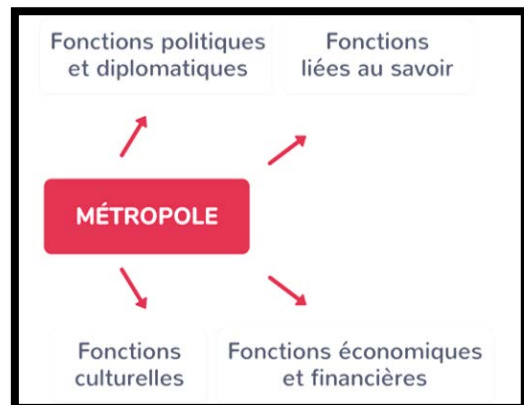
B.2) Des métropoles au rayonnement local:

Les plus petites métropoles correspondent aux métropoles régionales des États. De plus petite taille, leurs équipements métropolitains sont à l'échelle d'une région ou d'une province. Oran, seconde ville algérienne, domine tout l'est du pays et fonctionne comme une métropole économique à l'échelle de cette région. Mais elle entretient peu de liens à l'échelle nationale.

IV. Les fonctions des métropoles:

Les métropoles, espace de concentration des fonctions urbaines rares.

Les métropoles sont des villes puissantes qui concentrent des fonctions de haut niveau dans plusieurs domaines qu'on appelle des fonctions de Commandement et parmi ces fonctions métropolitaines, on trouve notamment ¹⁹:



Figures 06 : Schéma des fonctions des métropoles
Source : Google (Modifiée par l'auteur)

¹⁸ <https://manuelnumeriquemax.belin.education/geographie-premiere/topics/geo1-t1-c3-048-a#geo1-t1-c3-048-03>

¹⁹ <https://www.kartable.fr/ressources/geographie/cours/le-poids-croissant-des-metropoles-dans-le-monde/51070>

Les fonctions de commandement: Désignent la spécialisation d'un espace (un quartier, le plus souvent une agglomération urbaine) dans les activités liées à l'exercice du pouvoir. Les capitales sont par essence des lieux du pouvoir politique, et les métropoles celles du pouvoir économique, une ville pouvant évidemment être à la fois une capitale et une métropole.

A. Les fonctions économiques et financières:

Les métropoles concentrent les fonctions économiques et financières. Elles accueillent les sièges sociaux de firmes transnationales, les activités de service de haut niveau (Informatique) et des activités financières: Banques, assurances et bourses. Le plus souvent, ces activités se regroupent dans des quartiers d'affaires dont l'architecture monumentale reflète la puissance et l'influence.



Figures 07 : La city, le premier quartier d'affaires de Londres
Source: Google

Parfois, ces quartiers d'affaires sont appelés Central Business District (CBD) lorsqu'ils se localisent dans le centre comme Wall Street à New York ou la City à Londres. Exemple:

B. Les fonctions liées au savoir:

Les métropoles sont liées au monde du savoir, on peut parler de fonctions intellectuelles, avec des activités de recherche et de développement au sein de grandes universités, de centres de recherches, etc.

Les entreprises se regroupent dans des technopoles, des espaces où se concentrent des instituts de formation, des laboratoires et des entreprises de haute technologie pour concevoir des produits de haute technologie; Cette concentration permet une synergie entre ces différents acteurs. Exemple: Dans la Silicon Valley au sud de San Francisco en Californie où l'on trouve les géants de l'informatique et du logiciel, comme Apple, Facebook, Google, Netflix, HP, etc.



Figures 08 : Vue sur une partie du Silicon Valley, California
Source: Google

Ces fonctions permettent de booster l'économie d'une ville et la rendre une puissance économique (Produit urbain brut, le PUB dépasse le PIB de certains Etats).

Exemple: Tokyo et New York ont un PUB de plus de 1500 milliards de \$ ce qui les place devant des pays comme l'Espagne ou l'Australie.

A. Les fonctions politiques et diplomatiques:

Les métropoles sont souvent des capitales et concentrent les institutions gouvernementales (ministères, haute administration) et diplomatiques (ambassades, consulats).

Les organismes internationaux sont basés dans les grandes métropoles mondiales. Exemple: à New York, on retrouve le siège de l'ONU, à Paris le siège de l'UNESCO ET de l'UNICEF.



Figures 09 :Le siege de l'Organisation des Nations Unies à New York
Source: Google

B. Les fonctions culturelles:

Enfin, les métropoles ont des fonctions culturelles. Elles cherchent à valoriser leur patrimoine historique et culturel pour capter des flux touristiques croissants dans le monde.

Exemple:

Les musées les plus visités de la planète se concentrent dans les grandes métropoles:

Le Louvre à Paris (10 millions de visiteurs en 2018);

Le Musée national de Chine à Pékin;

Le Metropolitan Museum Of Art de New York;

Le British Museum à Londres.



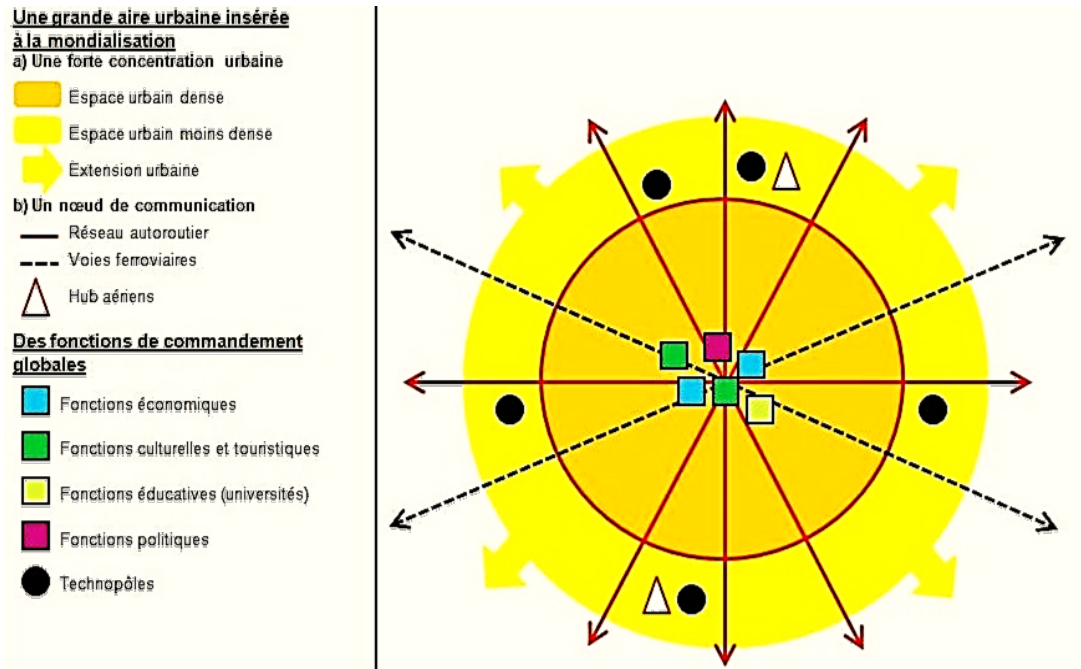
Figures 10 : Musée du Louvre à Paris
Source: Google

N.B: Les flux touristiques sont très importants dans les métropoles (Apport économique)

Conclusion :

Ainsi, les métropoles qui concentrent ces fonctions de commandement exercent une influence sur des espaces plus ou moins vastes.

Toutes ces fonctions sont liées entre elles par des nœuds de communication, elles se situent généralement dans les centres urbains dense, la concentration de ces activités et des richesses entraîne une croissance et extension urbaine.

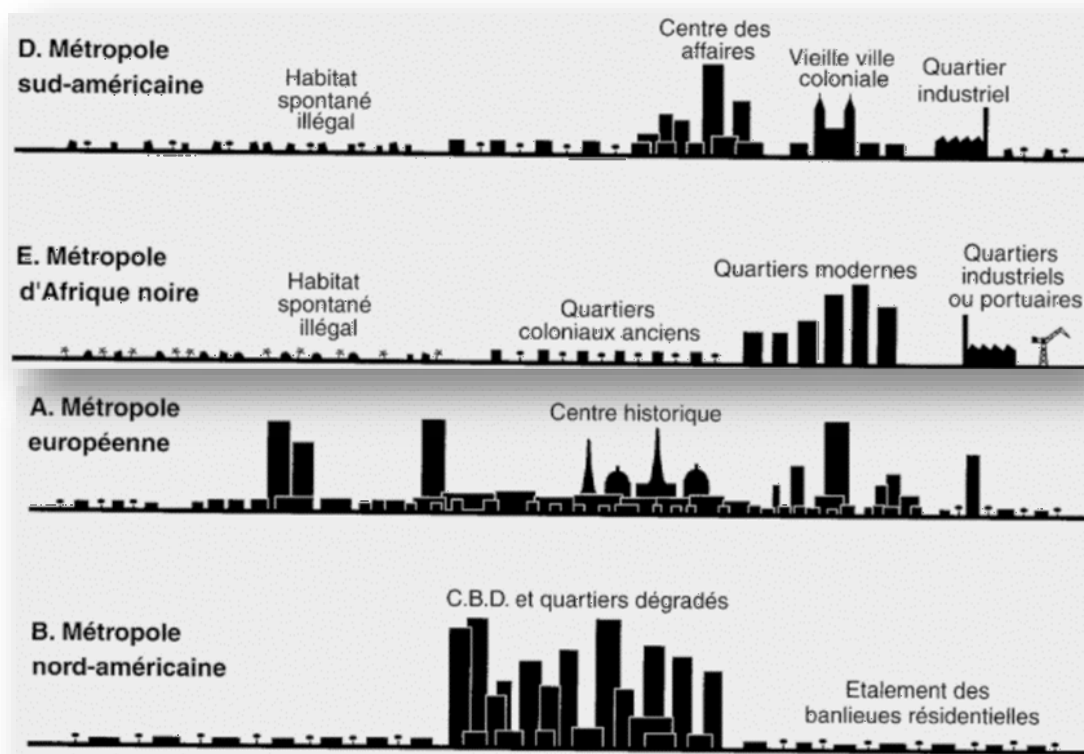


Figures 11 : Plan d'une metropole et ses fonctions de commandements

Source: Histgeographie.com

Par ailleurs, les paysages métropolitains tendent à se reproduire de manière assez identique sur l'ensemble du globe. C'est par exemple le cas du modèle urbanistique et architectural New-yorkais (Les buildings verticaux de verre et acier du CBD de Manhattan) qui est copié dans toute les grandes métropoles de l'Amérique du nord. On voit ainsi se mettre en place un paysage

mondialisé, uniformisé et standardisé, celui de la concentration de la richesse, de la puissance et de la centralité économique. Malgré tout, chaque métropole cherche à se distinguer et à s'affirmer par le gigantisme de ses bâtiments et par l'originalité de leur forme.



Figures 12 : La diversité des paysages urbains métropolitains.

Source: Histgeographie.com

V. Importance de l'économie dans une métropole

Qu'est-ce qui fait d'une grande ville une métropole? Son emplacement sublime, son système de métro, son histoire inspirante, sa concentration de sièges sociaux, sa population multiculturelle? En examinant plusieurs aspects du développement d'une métropole, à une échelle internationale, régionale et locale, l'institut fédéral de recherche sur le bâtiment a pu développer des fonctions métropolitaines qui font la différence entre une ville et une métropole qu'on a cité ci-dessus, on remarque l'importance de l'aspect économique dans les métropoles. Toutes les fonctions de commandement ont pour objectif commun « De booster l'économie ».

Car d'après les études faites auparavant; Le développement économique territorial est au cœur des compétences des métropoles.

La taille critique atteinte par les très grandes agglomérations les place dans une position économique privilégiée en matière de productivité et d'emploi donc il est nécessaire d'encourager la métropolisation pour favoriser la croissance et le développement économiques dans tous les secteurs.

Plusieurs atouts sont mis en avant comme facteurs pouvant expliquer, à des degrés divers, une place particulière des métropoles et des plus grandes villes dans le développement économique²⁰:

Le marché de l'emploi vaste et diversifié des métropoles est un facteur d'attractivité pour les entreprises. L'importance de ce facteur s'est renforcée à partir des années 80 et 90 en raison du contexte de forte fluidité de l'emploi (Changement plus fréquent d'entreprises pour les personnes actives, recours accru aux contrats à durée déterminée, taux de chômage élevé). Joue aussi en ce sens la progression depuis plusieurs décennies.²¹

L'effet de taille accroît certaines opportunités, favorise l'appariement entre offre et demande d'emploi et réduit les risques en cas de difficultés exemple: Quand un site ferme aujourd'hui dans une ville, cela représente dans bien des cas un drame local car le marché du travail local est trop petit pour absorber ces ruptures, alors que, dans les métropoles, le marché du travail plus large peut permettre d'absorber ce choc moins difficilement.²²

Les métropoles offrent aussi pour les entreprises des opportunités liées aux économies d'agglomérations, résultant de la forte concentration en leur sein de fonctions telles que la recherche conception, les prestations intellectuelles ou le commerce inter-entreprises et les services aux entreprises. Avoir un marché local de services facilite la flexibilité, les reconfigurations de chaîne de valeurs, la recherche et le changement de prestataires, etc. Les entreprises disposent ainsi d'un écosystème de proximité et de qualité au sein du territoire métropolitain.

VI. Exemple d'une métropole mondiale: PARIS

Une métropole globale:

Paris est la deuxième plus grande métropole d'Europe et l'une des rares villes globales de rayonnement mondial (avec New-York, Tokyo, Londres). Elle est la quatrième ville mondiale incluse à l'AMM (Archipel Mégalopolitain Mondial)

Son aire urbaine est supérieure à 12,5 millions d'habitants (Lyon, la 2ème ville française est seulement classée 33ème ville européenne en nombre d'habitants).²³

Poids politique et diplomatique car capitale et siège d'institutions internationales (ex : UNESCO et l'organisme de l'ONU pour l'éducation, la science et la

L'archipel mégalopolitain mondial



Figures 13 : L'archipel Mégalopolitain Mondial

Source: Google

²⁰ CESER de Bretagne, étude Les dynamiques territoriales de Bretagne en question, rapportée par Alain Laplanche et Jacques Uguen (2013).

²¹ Cf. Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti, "La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique?", revue de l'OFCE, 143, (2015).

²² Pierre Veltz, audition devant la section le 27 février 2019.

²³ <https://manuelnumeriquemax.belin.education/geographie-premiere/topics/geo1-t1-c1->

https://manuelnumeriquemax.belin.education/geographie-premiere/topics/geo1-t1-c1-028-a_comment-paris-tient-elle-

culture. Ces deux organismes ont un rayonnement sur l'action de la France dans de nombreux domaines.

180 pays sont représentés dans la capitale française par leurs ambassades et leurs consulats

Paris; Puissance économique:

Paris est la troisième ville au monde pour son PIB par habitant. Elle est située au cœur de la région Île-de-France, qui réalise 30 % du PIB et 16 % des exportations françaises. Paris, c'est aussi 40 % des emplois de la région, dont 80 % dans les services.

Paris est un centre d'impulsion: 39 firmes transnationales y ont leur siège, ce qui place la ville au second rang mondial derrière Tokyo. La bourse parisienne avec le CAC 40, indice des valeurs boursières des 40 premières firmes françaises, est une place financière de première importance.

Paris dispose de deux aéroports internationaux et de 11 aéroports d'affaires. Première ville de congrès internationaux au monde, première en Europe pour l'organisation des salons, elle est aussi la première destination touristique mondiale avec près de 28 millions de touristes par an, dont 18 millions d'étrangers.

Le quartier de la Défense, à Paris, est le premier quartier d'affaires européen. Il héberge plus de 3 millions de mètres carrés de bureaux, 1500 sièges sociaux d'entreprises.



Figures 14 : Vue sur le quartier des affaires de Paris Source: Google

15 des 50 plus grandes entreprises mondiales y ont des bureaux.²⁴

Paris ville mondiale de la culture:

Paris est aussi la capitale de la mode, du luxe et de la gastronomie française. La vie culturelle parisienne est très riche. Les nombreux musées sont visités par des millions de touristes chaque année:

- Le Louvre avec plus de 8 millions de visiteurs.
- Le musée Georges Pompidou, avec plus de 5 millions de visiteurs...etc.
- Les théâtres sont très nombreux, ainsi que les salles de spectacles pour les grands événements. Paris Bercy, Bobino, l'Olympia, l'opéra Bastille ou encore l'opéra Garnier sont des salles reconnues dans le monde entier qui attirent des millions de spectateurs.
- Les parcs d'attraction, comme Disneyland Paris avec plus de 15 millions de visiteurs annuels, sont aussi des pôles d'attraction. Les monuments les plus visités de Paris sont la cathédrale Notre Dame, la basilique du Sacré-Cœur et la Tour Eiffel, qui à eux seuls attirent des millions de visiteurs.

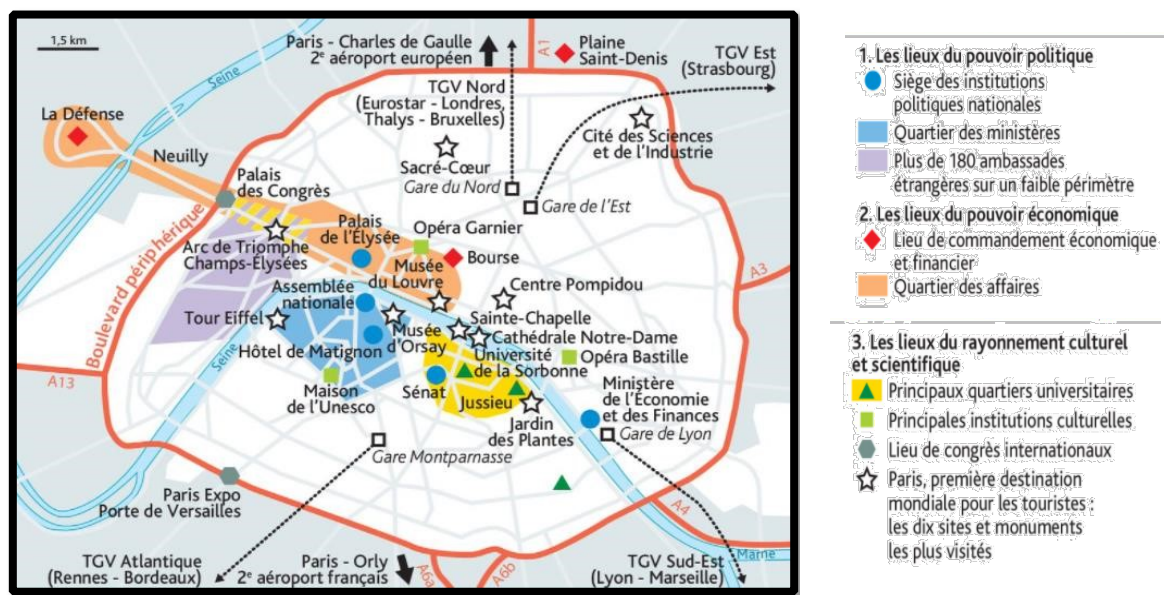
Donc Paris est une ville-monde polycentrique; elle concentre des fonctions métropolitaines et une bonne accessibilité.

- Les lieux de commandement sont regroupés au cœur de la capitale.

[son-rang-de-grande-ville-mondiale comment-paris-tient-elle-son-rang-de-grande-ville-mondiale](https://www.lelivrescolaire.fr/page/16858287)
<https://www.lelivrescolaire.fr/page/16858287>.

²⁴ <https://www.schoolmouv.fr/eleves/cours/etude-de-cas-paris-ville-monde/fiche-de-cours>

- Les fonctions du pouvoir politique (le siège de l'OCDE, l'UNESCO, le palais de l'Élysée où réside le président de la république, tous les ministères, les ambassades et les consulats) se trouvent également dans Paris intra-muros.
- Le pouvoir économique se partage entre le quartier de Bercy, Montparnasse et le quartier de la Défense. La Bourse et le ministère de L'Economie se retrouvent au Coeur de Paris
- La recherche et les hautes technologies sont concentrées sur le plateau de Saclay au sud de Paris.
- Le tourisme se partage entre Paris et sa banlieue. Les grands musées, les Champs Elysées ou la Tour Eiffel, entre autres, se trouvent dans Paris. Disneyland Paris et le parc Asterix se situent, eux, en banlieue.
- La logistique des transports est quadrillée par les deux aeroports en banlieue, Roissy au nord-est et Orly au sud-est. Il y a 7 grandes gares ferroviaires dans Paris qui reçoivent les flux de voyageurs des banlieues et de la province.



Figures 15 : Carte de la métropole de Paris et ses fonctions de commandement
Source: Google

2. Alger métropole:

Les termes de métropole et de métropolisation sont le plus souvent mal utilisés en Algérie et dans une acception qui diffère selon qu'il s'agit de professionnels, de chercheurs et d'hommes politiques. L'ambiguïté se manifeste nettement dans les définitions énoncées par la réglementation algérienne. À titre d'exemple, le journal officiel de la république algérienne a défini la métropole comme étant « Une agglomération urbaine dont la population totalise au moins trois cent mille d'habitants (300000) et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales »²⁵.

Une telle acception n'est pas conforme aux standards académiques internationaux.

Le terme s'est depuis banalisé dans le langage courant en Algérie et renvoie donc souvent à une ville de taille importante qui exerce une influence forte sur son espace régional. Alors qu'une grande population et la taille de la ville n'ont jamais été suffisant pour qu'une ville soit considéré comme une métropole.

²⁵ Journal officiel de la République algérienne n° 77 du 15 décembre 2001.

La métropole est en effet une agglomération plus dominatrice que la ville ordinaire, elle est dotée de fonctions essentielles de décision, de direction et surtout de pouvoir (Economie, information...) et exerce son emprise sur un vaste territoire qui, pour les centres les plus puissants, s'étend bien au-delà des limites nationales.²⁶

D'après les définitions et les concepts mentionnés, La notion de métropole renvoie aussi aux différentes échelles: Régionale, nationale et internationale. Ces échelles sont doublées par une hiérarchie. La question est alors d'évaluer si une métropole nationale telle qu'Alger peut prétendre entrer un jour dans la cour des métropoles internationales. Si cette capitale ne peut être comparée pour l'heure aux véritables métropoles internationales, cela ne signifie pas que sa suprématie nationale et certaines de ses fonctions spécifiques n'induisent pas de facto un certain rayonnement international.

D'après Marcuse et van Kempen²⁷, "La qualification d'une ville à un rang international dépend du niveau de son insertion dans la mondialisation dont le critère déterminant ici est l'économie". Or, Alger est seulement la capitale d'un pays émergent en transition vers l'économie de marché. De fait, son insertion dans la mondialisation se heurte à des écueils administratifs et politiques. Sans doute, pour le moment, Alger devrait se contenter d'entrer dans le « Club » des métropoles méditerranéennes, ambition plus conforme à son statut actuel d'une métropole nationale.

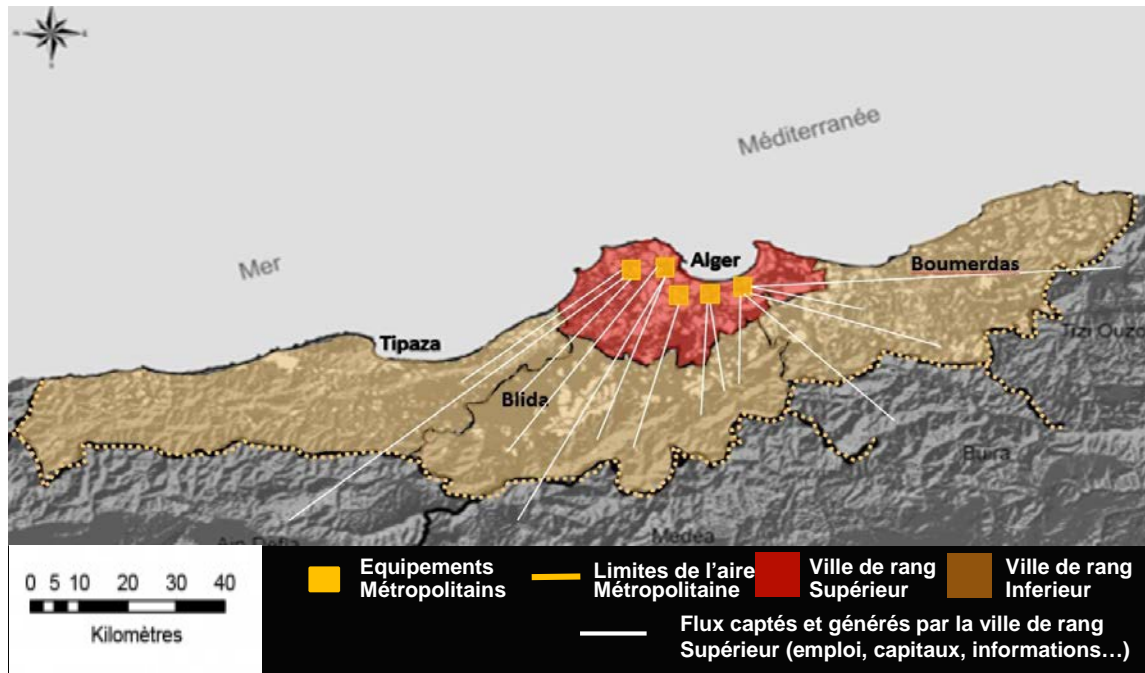
I. Alger métropole nationale?

Alger n'est aujourd'hui qu'une agglomération millionnaire qui polarise les activités économiques du pays mais entretient une relation de dominant à dominer avec un territoire national toujours sous-développé et déséquilibré, situation assez représentative des capitales des pays émergents, alors qu'une métropole authentique doit plutôt être considérée comme un pôle de développement au service d'un espace élargi à sa grande région métropolitaine voire du territoire national tout entier.

Elle est la capitale du pays et concentre à ce titre les fonctions de commandement et de pouvoir politique, mais elle est aussi et surtout une métropole nationale dont l'aire d'influence dépasse les limites de sa wilaya. Alger étend son influence directe sur une aire métropolitaine d'environ 6 millions d'habitants, qui englobe 4 wilayas (5,448Km²), Blida, Boumerdes et Tipaza, avec des déplacements pendulaires qui atteignent jusqu'aux autres wilayas plus lointaines de Médéa, Tizi Ouzou et Bouira.

²⁶ <https://journals.openedition.org/mediterranee/7267#tocto1n1> Quelle métropolisation pour Alger

²⁷ Marcuse et van Kempen (2000), Globalizing Cities: A New Spatial Order?

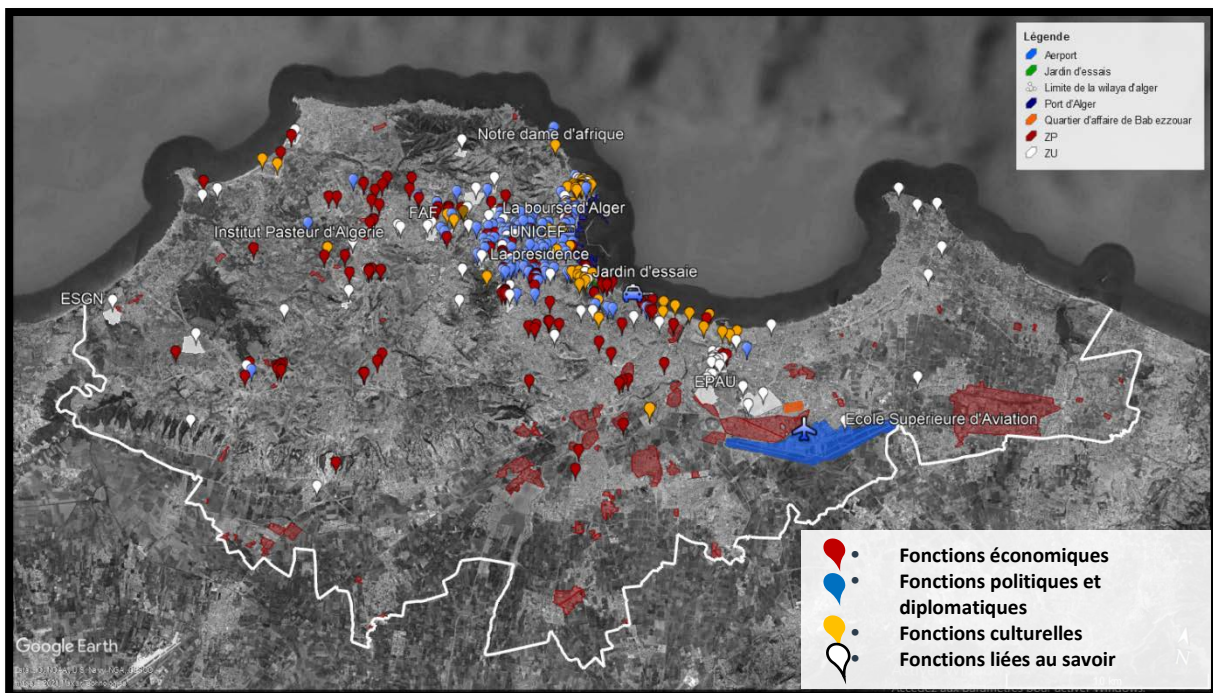


Figures 16 : Carte de la metropole d'Alger et son aire d'influence

Source: Google modifié par l'auteur

On remarque la concentration des équipements métropolitains au niveau d'Alger et c'est ce qui a engendré cette influence régionale.

II. Les fonctions de commandements de la metropole d'Alger:



Figures 17 : Carte de la metropole d'Alger et ses fonctions de commandements

Source: Google Earth (Modifiée par l'auteur)

Alger possède les quatre fonctions de commandements qui font la différence entre une métropole mondiale et une ville ordinaire mais on remarque un déséquilibre au niveau de la disposition de ces dernières; Toutes ces fonctions se focalisent au centre de la wilaya. On remarque aussi la dominance de la fonction politique et diplomatique.

A. Fonction politique et diplomatique:



Figures 18 : Carte de la fonction politique et diplomatique d'Alger

Source: Google Earth (Modifiée par l'auteur)

Alger a un poids politique et diplomatique très important car elle est la capitale du pays et siège d'institutions internationales (ex : UNICEF). Toutes les administrations gouvernementales du pays (La présidence, les offices nationaux...etc.), ainsi que les ministères et les ambassades sont localisés à Alger.



Figures 19 : Zoom sur le quartier de Mustapha Supérieur de Sidi M'hamed

Source: Google Earth (Modifiée par l'auteur)

La métropole d'Alger compte environ 27 ministères et 93 pays y sont représentés dans la capitale par leurs ambassades et leurs consulats.

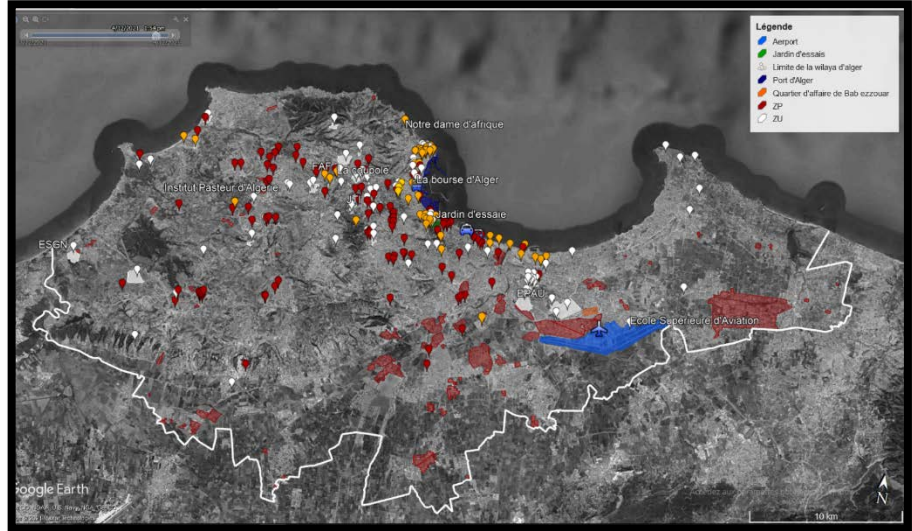
On remarque une forte concertation de cette fonction dans les secteurs d'El Biar, Alger centre, Sidi M'hamed, El Mouradia et Hydra.

Ce qui pourrait expliquer le coût élevé des biens immobiliers dans cette zone et un trafic qui est devenu quotidien.

B. Fonctions économiques, fonctions culturelles et fonctions liées au savoir:

Les trois autres fonctions de commandements (Economiques, culturelles et liées au savoir) sont moins denses que la fonction politique et mal urbanisée.

- Fonctions économiques
- Fonctions culturelles
- Fonctions liées au savoir



Figures 20 : Carte des fontions de commandements

Source : Google Earth (Modifiée par l'auteur)

B.1. Fonction liée au savoir:



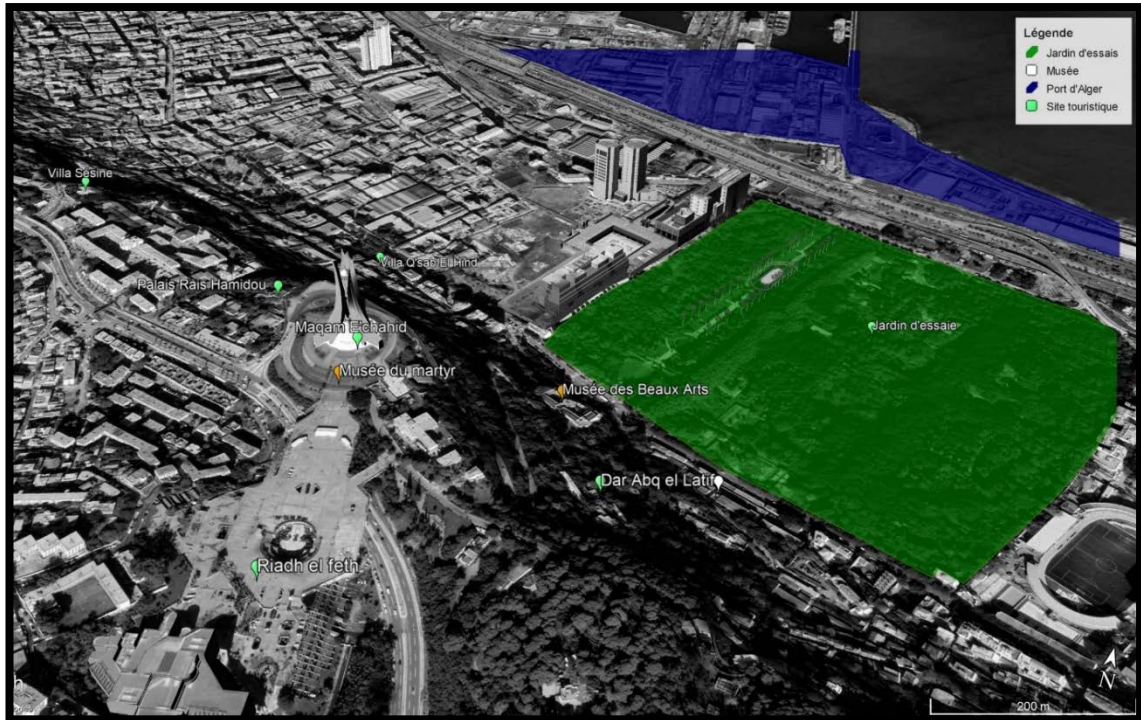
Figures 21 : Zoom sur El Harrache et Bab Ezzouar (Zone universitaire)

Source: Google Earth (Modifiée par l'auteur)

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, Alger est classée en première position; Possédant environ 4 Universités, 19 Ecoles Supérieure et 3 Instituts.

Et dans le domaine de recherche; Alger compte environs 9 centres nationaux de recherches (Ex: l'Institut Pasteur). Ce qui lui permet d'avoir une très grande influence au niveau national.

B.2. Fonction culturelle:



Figures 22 : Zoom sur El Hamma (Zone touristique)

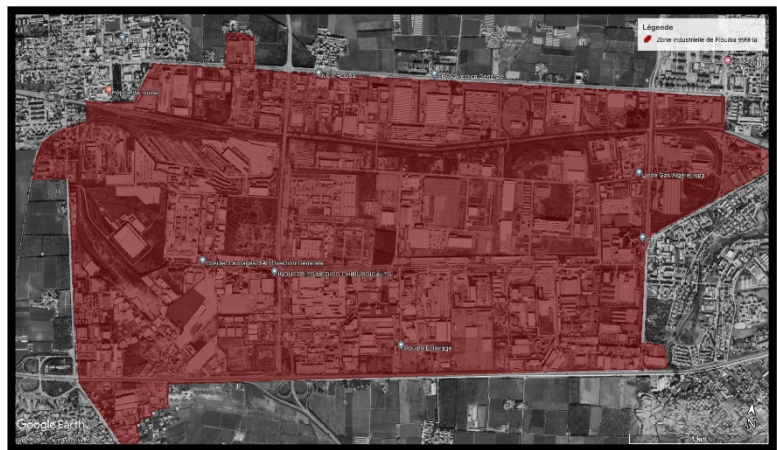
Source: Google Earth (Modifiée par l'auteur)

Par son patrimoine et héritage, Alger est l'une des villes les plus visités en Algérie, possédant dans les environs de 40 sites historiques et culturels. Les sites les plus visités sont;
 La Casbah avec ses musées et ses lieux historiques qui remontent à des siècles.
 El Hamma avec son jardin de 31Ha et ses musées qui surplombent la mer.

B.3. Fonction économique:

Alger est la première ville du Nord Africain pour son PIB et 4eme en Afrique.

Les plus grandes entreprises nationales et internationales du pays sont situées à Alger, ex: (Banque nationale d'Algérie, Direction générale de Mobilis, La JTI (Japan Tabaco International) ...etc.



Figures 23 : Zone industrielle de Rouiba

Source: Google Earth (Modifiée par l'auteur)

Selon M. Benaïssa «...Le monde se dirige vers une zone de turbulences politiques, économiques et écologiques. Le problème étant la création de richesses, et la première chose à faire est d'innover...» Pour cet expert: «... La restructuration urbaine peut générer de nouvelles formes de richesses...»

Ce plan accorde donc une attention particulière à l'idée du développement de l'Algérie hors de la manne pétrolière et gazière, ce qui implique le développement du secteur des services. Le quartier d'affaire de Bab Ezzouar, les universités réalisées (Les facultés de médecine et de droit) et la transformation des quartiers qui les entourent constituent un bon exemple de ces ambitions.

Afin d'atteindre ces objectifs, le plan s'appuie sur un certain nombre de lignes de conduite parmi lesquelles²⁹:

- Une cohérence territoriale entre les différentes politiques sectorielles.
- Le bon usage fait de tous les investissements nationaux et internationaux.
- Le besoin d'opérer des changements graduels, étape, par étape.

4. Limites et blocages d'Alger métropole

Conclusion de l'état actuel :

Comme on a pu voir, Alger recèle bel et bien un potentiel pour devenir une vraie métropole mais y a un blocage et certaines limites qui l'empêchent d'avancer et de se développer :

La capitale algérienne aujourd'hui se trouve mal urbanisée malgré son potentiel, elle est étouffée sous le poids d'une démographie galopante et d'une circulation automobile paralysante,

Toutes les commodités nécessaires à la communauté, les capacités d'accueil, les moyens mobilisés, ne sont pas à la hauteur de la demande pour contenir un tel développement. Ces dysfonctionnements présupposent l'absence d'une gestion urbaine adéquate.

Alger est la capitale du pays et elle possède seulement un seul aéroport international, peu de nœuds de communication et en comparant le plan des fonctions de commandement de Paris et celui d'Alger, on remarque que toutes les fonctions se focalisent dans une seule zone, contrairement à Paris, la disposition des fonctions est équilibrée et on peut voir une certaine coordination et connexion entre elles.

La qualité qu'offre les fonctions, laisse à désirer, exemple ; Fonction liée au savoir, on remarque que les universités algériennes sont classées parmi les dernières au monde, peut-être que ce problème est lié au fait que les études sont gratuites, donc il n'y a pas de rentabiliser dans ce secteur ; Ce qui fait que le service est médiocre.

²⁹ <https://www.algerie-eco.com/2018/05/03/afin-daccéder-au-statut-de-metropole-internationale-alger-organisera-une-exposition-universelle-2030/>

Le secteur du tourisme est encore sous-développé en Algérie, patrimoine fragile, Casbah abandonnée et laissée en ruine, ce qui réduit l'attraction touristique donc par conséquent moins d'apport économique.

Contrôle de l'urbanisme et de la construction insuffisant malgré des normes adaptées.

La métropolisation d'Alger est sans doute un projet décisif pour améliorer la compétitivité de la capitale et celle de toute l'Algérie.

Donc une transformation fonctionnelle de la ville s'impose pour aboutir à cet objectif. Néanmoins, il ne s'agit pas uniquement de réaliser des grands projets urbains dans la capitale mais d'assurer une ouverture économique selon une double articulation.

Premièrement, par une articulation externe avec d'autres métropoles Internationales et avec celles de la Méditerranée en particulier. C'est ainsi que la ville d'Alger pourra espérer être le moteur de développement de toute l'Algérie.

Et deuxièmement, par une articulation interne qui passe par la connexion de la ville avec son aire métropolitaine ainsi que par l'intensification des flux avec les villes moyennes environnantes et même avec les pôles d'équilibre en voie de constitution.

Section B: thématique de recherche

“La centralité comme levier de la métropolisation à travers le tourisme urbain”

Introduction à la section:

Au sein d'une métropole, il est plus question de centre ville mais d'aire de centralité; Cette aire s'affirme à travers une hiérarchie et une coordination entre les différents centres, en s'appuyant sur des concepts forts tel que la mobilité, la flexibilité et la mixité fonctionnelle, qui définissent ainsi une centralité au limites incertaines, confortant le centre à la périphérie, la fonction aux lieux publics de regroupement...etc.

Quand on parle de métropole et de métropolisation, on parle de capitaux et apports économiques, L'Algérie a depuis quelque temps pris conscience que les hydrocarbures ne constituent pas une ressource durable. Aussi cherche-t-elle, depuis quelques années, à réduire la forte dépendance de son économie de cette ressource non renouvelable et épuisable. Le gouvernement algérien a pris la décision de diversifier son économie, et ce en optant pour des politiques de développement fortement ambitieuses. Parmi elles, la relance du secteur touristique, et plus particulièrement, le développement du tourisme urbain, qui semble être la solution la plus adéquate pour parvenir à un équilibre entre les activités économiques, la cohésion sociale et la préservation d'une manière plus saine du patrimoine national.

Le présent chapitre vise donc la compréhension des problématiques et enjeux des centralités urbaines. Pour ce faire, une première partie permettra de mieux appréhender le concept de

centralité urbaine à travers les définitions mais également une analyse du thème et des exemples. Puis, dans une deuxième partie, nous aborderons la notion de tourisme urbain.

1. Un centre urbain:

Un centre: Est habituellement identifié comme un lieu spécifique, caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation dominante suivant différentes échelles de mesure de sa "Supériorité": Les surfaces y sont plus chères parce que la concurrence pour les obtenir est plus grande. Il est le siège du pouvoir, un lieu concertant les usagers, les biens et les services.³⁰

Les centres urbains se diversifient, se divisent et s'étendent vers les périphéries. La centralité, longtemps considérée comme fait statique, doit aujourd'hui être perçue comme processus spatial et fonctionnel. Symbolique de cette volatilité, l'émergence d'un modèle d'aménagement polycentrique montre que populations et commerces se tournent vers les zones les plus adaptées à leurs besoins notamment en termes de bien communs.

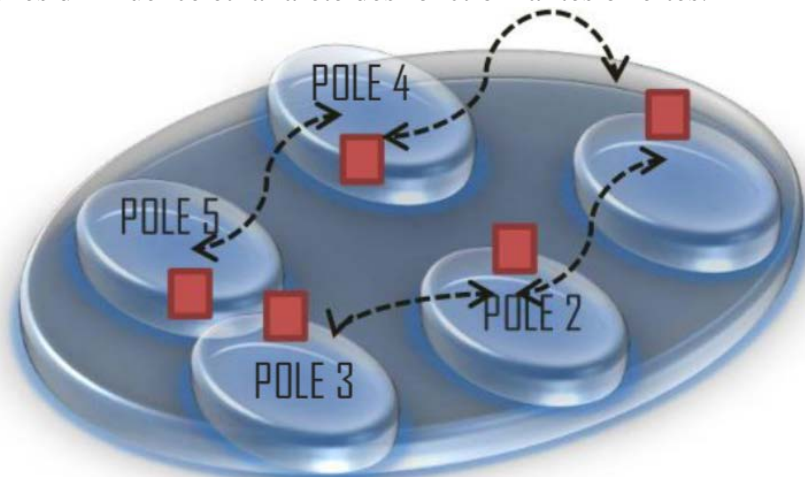
2. La centralité:

2.1 Définition de la centralité:

La centralité est la qualité, le caractère de ce qui est central ou le fait de constituer le centre de quelque chose.

En matière d'urbanisme, la centralité est un concept proposé par Walter Christaller (1893-1969), géographe allemand, dans son ouvrage "La théorie des lieux centraux" (1933). Il définit la centralité comme "La propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure". Le concept est précisé dans les années 1970 par Manuel Castells, professeur de sociologie et de planification urbaine espagnol pour qui "La centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville".³¹

Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération. Son attractivité est confortée par son accessibilité qui doit la placer au centre d'un réseau de transport et de télécommunication assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération. Il peut exister plusieurs niveaux de centralité selon la taille des "Marchés", la dimension des zones d'influence et la rareté des fonctionnalités offertes.



Figures 25 : L'interconnexion entre les différentes centralités

Source : Google modifié par l'autre

³⁰ Les dimensions symbolique de la centralité, Cahier de géographie de Québec. Volume 44, n 123

³¹ <https://www.toupie.org/Dictionnaire/Centralite.htm>

2.2. Naissance des centralités:

Selon Jean LABASSE "Dans la ville classique d'avant la révolution industrielle, la centralité s'exerçait par le centre." Cependant, depuis la révolution industrielle, les deux entités spatiale et fonctionnelle tendent à se dissocier: "La centralité dans les villes modernes a cessé de s'identifier au centre. Si la distinction pourtant nécessaire et évidente entre centralité et centre est si difficilement opérée, c'est tout d'abord que la valeur du centre est constamment confondue avec sa fonctionnalité". Ainsi, explique-t-il qu'il ne faut pas confondre les deux termes et partir de l'évidence de leur superposition que réalise la ville classique. Dès lors, Jean LABASSE définit la centralité urbaine comme "L'aptitude de la ville à impulser des flux d'échanges de marchandises, de services et d'idées" .³²

2.3. Les différents types de centralité:

Un centre est le siège du pouvoir par lequel les acteurs principaux de la décision s'y localisent, il concentre les usagers parce qu'il offre différents biens et services qu'ils recherchent, et vice-versa. Ces échelles de mesure et de valeur sont celles de centralités différenciables, que l'on peut catégoriser de diverses manières à l'échelon intra-urbain. Passons brièvement en revue quelques-unes de ces catégorisations, postulées ici comme essentielles à l'établissement et à la reconnaissance de la centralité globale dans une ville.

La centralité politique: La centralité politique correspond à la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales.

La centralité économique: La centralité économique se mesure volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, qui obéit souvent à un schéma de concentration autour d'un foyer principal.

La centralité sociale: La centralité sociale, qui ne peut être caractérisée qu'en croisant deux mesures principales: D'une part, en observant les pratiques spatialisées et en identifiant les lieux les plus fréquentés; D'autre part, en analysant les représentations de l'espace et en caractérisant les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

La centralité commerciale: Le processus de dispersion de "Fonctions centrales" du centre vers la périphérie des agglomérations urbaines se manifeste dans le domaine de la centralité commerciale. Le vieux schéma d'organisation des villes modernes oppose l'implantation de commerces banals à proximité immédiate de la résidence des consommateurs à celle des commerces rares dans le centre-ville.

La centralité d'accessibilité: L'évolution de la centralité commerciale a beaucoup à voir avec celle de la centralité d'accessibilité. Au schéma du "Commutateur urbain", qui valorise un point unique comme celui qui offre la meilleure accessibilité globale pour tous les autres points.³³

3. Entre le centre et la centralité:

Contrairement au centre qui est défini par sa position géographique, la centralité est définie par ses fonctionnalités et son contenu (Administrative, commerciale, culturelle, économique, financière, politique, etc.) et sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures.

Le centre est un lieu, la centralité est un potentiel.³⁴

4. Cas de la métropole d'Alger:

4.1. Naissances des centralités:

La ville mouvementée, tel est le titre de l'ouvrage sur les espaces publics et la centralité à Alger, de Nassima DRIS³⁵. "Mouvementée" est un terme qui correspond parfaitement au vécu de cette

³² LABASSE Jean, 1970, "signification et avenir des centres", p 10

³³ Monnet Jérôme, 2000, "Les dimensions symboliques de la centralité", p402

³⁴ Nicolas Lebrun, 2002, « Centralités urbaines et concentrations de commerces »

³⁵ Dris Nassime, 2001, "La ville mouvementée, espace public, centralités, mémoire urbaine à Alger"

ville: Il exprime la nature des relations sociales, de la pratique de l'espace, de la culture, des liens avec le politique et du rapport très conflictuel à l'histoire et aux symboles. À ce terme, qui décrit le vécu de la ville d'Alger, nous pouvons rajouter celui de "Mouvement", pour décrire la structure même de la ville, de la configuration de son centre, mais aussi du positionnement de ces diverses centralités et de leurs évolutions à travers l'Histoire. En effet, le centre proprement dit, s'est déplacé de son point initial qu'est la basse Casbah, vers l'Hypercentre (Qui s'étend de la Casbah au Hamma en passant par la ville coloniale), tel que défini à partir des années quatre-vingt et qui continuera à croître jusqu'à nos jours.

Ce centre en question a été, dès l'indépendance du pays en 1962, investi par la population algéroise qui vivait en marge de la ville d'une part, et par le pouvoir politique du nouvel état souverain d'autre part, et qui a occupé l'ensemble des lieux symboliques du centre ville colonial. L'instabilité politique et économique qui débutera à la fin des années quatre-vingt, jusqu'aux années deux-mille, en passant par les dix ans de guerre civile des années quatre-vingt-dix, a marqué fortement l'environnement urbain, la relation à l'espace public, au pouvoir et au territoire. De ce fait, par mesure de sécurité et par son "Illégitimité", le pouvoir politique s'est non seulement approprié les lieux symboliques, mais a aussi condamné l'accès aux espaces publics y attendant. Cette situation que nous avons qualifiée de confiscation, combinée à d'autres éléments a permis ou du moins facilité l'éclatement et le mouvement de certaines centralités en dehors du centre.³⁶

4.2. L'éclatement des centralités:

La situation de confiscation du centre décrite précédemment, accompagnée d'autres phénomènes, a induit une extension urbaine d'Alger vers la périphérie.

Le centre de la ville a presque toujours été confisqué par une certaine catégorie de la population. Il s'agit d'abord de la bourgeoisie européenne lors de la colonisation, avec la construction du centre-ville marginalisant le reste de la population ouvrière d'une part et les "Indigènes", ou la population musulmane telle que définie à l'époque d'autre part. Ce monopole de la bourgeoisie déplacera et recréera le centre d'Alger au fur et à mesure que celui-ci sera démodé ou trop vieux. Cela aura pour résultat une différenciation des centralités bourgeoises de celles du reste de la population qui n'a pas eu accès au centre "Européen" et à ses services.

L'indépendance malgré son slogan "Du peuple et pour le peuple", ne changera pas grand chose à cette inégalité d'accès au centre. De par la confiscation par l'état du patrimoine immobilier et de la nationalisation du foncier, la différence dans les prix des loyers en fonction des quartiers a provoqué une sorte de ségrégation sociale qui ne correspondait pourtant pas à l'idéologie socialiste dominante. La libéralisation économique des années quatre-vingt, quant à elle, représente un moment charnière dans l'évolution de la ville. Malgré la continuité dans l'affirmation du pouvoir et de la symbolique de l'indépendance, matérialisés par le complexe de Riad El Fath et par le monument aux martyrs, ces ouvrages entraînent dans la logique du prolongement du centre et de la création d'une nouvelle centralité post-indépendance chargée des symboles de l'état souverain et de la nouvelle idéologie "Libérale".

La dégradation de la situation politique et sécuritaire des années quatre-vingt-dix poussera la confiscation de la ville par l'état à son paroxysme avec l'appropriation de l'espace public. Ce phénomène conjugué à la situation économique et à la libéralisation du marché notamment foncier a poussé la population à délaisser le centre pour la périphérie, en créant de nouvelles centralités commerciales et économiques qui ont progressivement concurrencé le centre-ville lui-même.³⁷

Les centralités de la ville d'Alger concentrent les structures étatiques et les équipements de centralités tels que: Les ministères, les sièges de sociétés, les hôtels et hôpitaux, etc. Ces

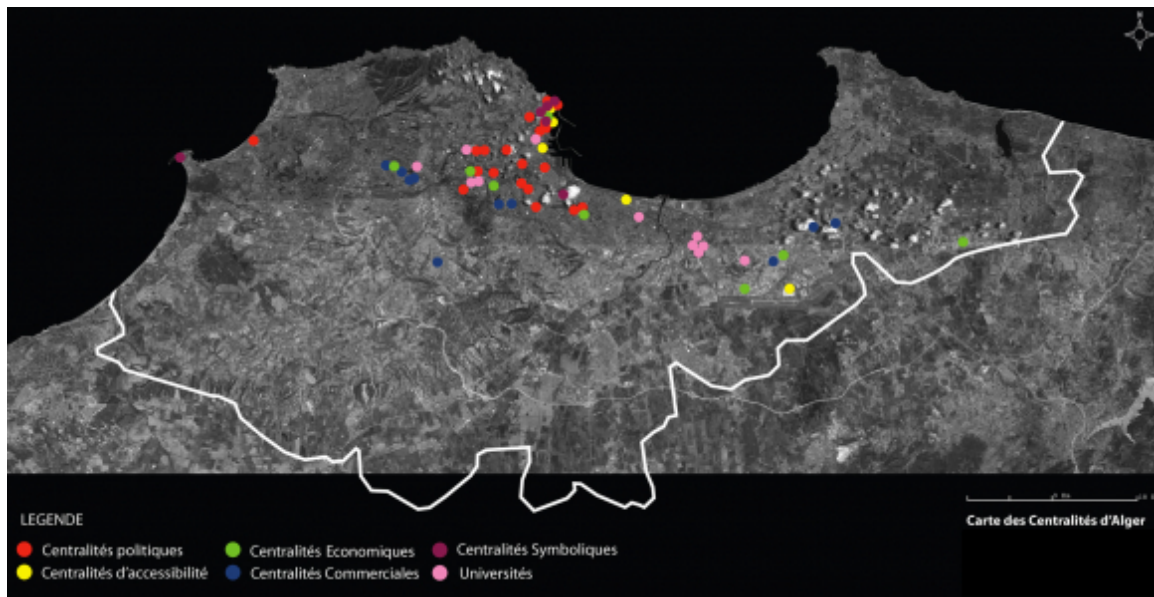
³⁶ Anis Mezoued, 2019, "Alger: du centre confisqué à l'éclatement des centralités"

³⁷ Idem 36

équipements ont une occupation restreinte des centres. Ces derniers semblent se développer le long de la baie et sont disséminés sur un axe de plus de trois kilomètres.

- Autour du quartier des Tagarins et de l'Hôtel Aurassi puis suivant l'axe qui descend vers la rue Larbi Ben M'Hidi en passant par l'avenue Pasteur, on distingue les ministères, l'ancienne Bibliothèque Nationale, le Palais du Gouvernement et la sale Ibn Khaldoun.
- Entre la rue Abane Ramdane, le port et le Front de Mer, sont localisés le Palais de Justice, l'Assemblée nationale, la Chambre de commerce la Trésorerie Générale et les banques.
- Vers la gare d'Agha et le boulevard Zighout Youssef, on distingue le Commissariat Central, des banques et quelques ministères.³⁸

La carte des centralités que nous proposons ci-dessous permet de montrer l'éclatement des centralités en dehors du centre-ville réorganisant de ce fait le rapport même au centre qui l'offre plus autant de services commerciaux que la périphérie et que les nouveaux quartiers.



Figures 26 : Les centralités de la ville d'Alger
Source : Anis MEZOUED, 2019, « Alger, du centre confisqué à l'éclatement des centralités ».

4.3. Les visions des instruments d'urbanisme sur les centralités d'Alger:

Après l'indépendance, l'Algérie a connu un exode rural notamment vers la capitale qui a vu à la fois une congestion en son centre et des extensions urbaines vers la périphérie ce qui a pour conséquences l'élaboration d'instruments urbanistiques pour étudier les problèmes de la ville et planifier sa croissance.

Le COMEDOR: En 1968 fut créé le "Comedor" (Comité permanent d'étude de développement et organisation d'Alger), il a la mission de gestion et agrandissement d'Alger, en créant plusieurs centralités tout en respectant l'ancien centre colonial. Il proposa une extension vers l'est le long de la baie en assurant la continuité spatiale allant du 1er Mai à Borj El Bahri.

Le PUD: En 1986: Elaboration du "PUD" (Plan d'urbanisation directeur), le PUD ne sera jamais approuvé et sera repris en PDAU (Plan directeur d'architecture et d'urbanisme). Il adopte trois principes pour l'aménagement d'Alger: Concentration; Poly fonctionnalité; Linéarité.

³⁸Abdessamed Berbar, 2009, "renouveau urbain dans la ville d'Alger"

Le POG: En 1975: élaboration du "POG" (Plan d'organisation général) à l'horizon 2000, il reprend la même idée du précédent en proposant d'élargissement du périmètre d'urbanisation, il aura permis:

- L'orientation de grands programmes d'habitat pour Alger.
- La prise en charge de la structure routière (Château neuf, Ben Aknoun, Hydra).

Le PDAU: En 1995: Adoption du "PDAU" (Plan d'aménagement d'architecture et d'urbanisme), il se base sur la centralité comme principe et propose:

Le développement du centre actuel en un hyper centre en le prolongeant le long de la bande littorale en le marquant par trois points forts:

- La Casbah comme centre historique et culturel.
- Le périmètre (Mustapha-1er Mai) pour la fonction administrative et économique.
- Le complexe Riadh El Feth et son extension sur la plaine littorale constituent un ensemble politique culturel et de loisirs.

Création de nouvelles centralités ou il propose trois variantes: Radio-concentrique; Bipolaire; Polycentrique.

C'est ainsi que se dégage une bande littorale réservée au développement linéaire de l'hyper-centre, des crêtes réservées aux équipements de souveraineté et des terrains en pentes aux fonctions résidentielles.

Le GPU: En 1996, le "GPU" (Grand Projet Urbain) a pour objectif la métropolisation d'Alger en s'appuyant sur les différents schémas d'urbanisation déjà cités, et en adoptant les propositions les plus adéquates. Il est consacré spécialement aux centralités et vise une croissance qualitative sur les plans économique, urbanistique et culturel.³⁹

Sur le plan économique: Il confirme la vocation internationale et de grands centres d'affaire d'Alger.

Sur le plan urbanistique: Abandonner le zoning et tout ce qui est quantitative, en projetant de grands équipements structurants la ville avec un style architectural de qualité.

Sur le plan culturel: Il vise la revalorisation et l'architecture par: La restauration et la réhabilitation du patrimoine historique, et la promotion de l'architecture et la préservation des lieux de mémoire et d'histoire.

Les pôles de croissance du GPU:

Le développement d'Alger va se faire suivant l'axe de la baie en renforçant l'idée de l'hyper-centralité linéaire. Certains quartiers passeront du cadre de la périohérie à la centralité, ainsi on aura la création de 6 pôles:

Pole 1: La Marine/ Basse Casbah/ Ben Mhidi/ Didouche Mourad/ Le port.

Pole 2: 1er Mai/ El Hamma/ Ravin de la Femme Sauvage.

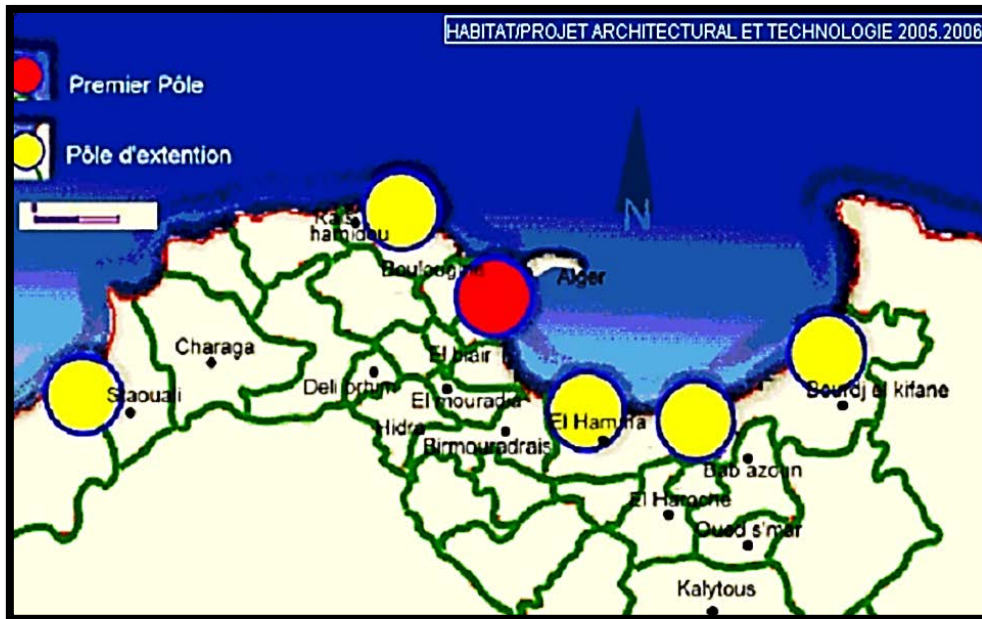
Pole 3: Caroubier/ El Harrach/ Pins Maritimes.

Pole 4: Lido/ Verte Rive/ Stamboul/ Borj El Bahri.

Pole 5: Front de Mer Ouest/ Cap Caxine.

Pole 6: El Djamila/ les Dunes/ Zeralda.

³⁹ Tahar BAOUNI, 2009, "Alger: une métropole en devenir", p 80



Figures 27 : Les six pôles de croissance du GPU
 Source : Anis MEZOUED, 2019, « Alger, du centre confisqué à l'éclatement des centralisés ».

II. Tourisme urbain comme enjeux de la métropolisation:

Le tourisme est communément reconnu comme un secteur offrant un important potentiel aux pays développés tout comme pays en voie de développement en terme de sources de revenus, recettes en devises et création d'emploi. C'est pourquoi certains pays n'ont pas hésité à mettre le tourisme en pratique.

1. Définition du tourisme:

Le tourisme (De l'anglais *tourism*, 1811 ; Francisé en tourisme, 1841) est défini en géographie comme un système d'acteurs, de lieux et de pratiques permettant aux individus la récréation par le déplacement et l'habiter temporaire hors des lieux du quotidien .La définition du tourisme, selon les normes internationales retenues par la commission statistique de l'ONU, englobe tout voyage hors du domicile habituel pour au moins une nuit et au plus un an, et pour tout motif : Affaires, vacances, santé, etc. ⁴⁰

Le tourisme se distingue des loisirs par sa temporalité, celle des loisirs prenant place dans le quotidien, par exemple à l'échelle d'une journée ou d'une soirée, sans nuitée hors du domicile. On parle d'excursionnisme pour une sortie à la journée.

Le tourisme est né de la curiosité de chaque individu pour les sites naturels, les chefs-d'oeuvre de l'humanité et la diversité des créations et manifestations des sociétés qui se sont succédées dans les différentes parties du monde.

Pour l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), « Le tourisme est un déplacement hors de son lieu de résidence habituel pour plus de 24 heures mais moins de 4 mois, dans un but de loisirs, un but professionnel (Tourisme d'affaires) ou un but sanitaire (Tourisme de santé) ». Les trois caractéristiques du tourisme sont le changement de lieu, la durée et les motifs du séjour. ⁴¹

⁴⁰ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/tourisme>

⁴¹ <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02424268/document>

2. Les différents types de Tourisme:

Il existe de nombreux types de touristes dans le monde entier, ils peuvent être classés par catégories sociales, démographiques, culturelles, économiques et autres. Chaque type de touriste a des besoins différents, on va mentionner quelques types: ⁴²

2.1. Le tourisme culturel:

L'un des types de tourisme les plus populaires au monde est le tourisme culturel. Pour ce type de tourisme, les voyageurs ont pour lieux de prédilection la visite de certaines destinations particulières afin de découvrir et d'apprendre à connaître une culture particulière. Entre autres activités, la participation à des événements et des festivals, la visite de musées et la dégustation de produits du terroir et de boissons locales.

2.2. Le tourisme urbain:

Comme son nom l'indique, c'est l'urbain dans sa dimension architecturale qui est à l'honneur dans ce type de tourisme. De multiples activités touristiques s'offrent aux voyageurs dans lesquelles la ville est la principale destination et le lieu d'intérêt. Cette forme de tourisme est relativement ancienne et très complexe. Les villes ont toujours été la destination de nombreux voyages et déplacements. Le tourisme dans les villes est fortement lié à leur croissance et au développement technologique (Routes, transports, chemins de fer).

2.3. Le tourisme rural :

Le paysage rural qui déroule sa panoplie de lieux exotiques loin des zones urbanisées. Citons entre autres et non des moindres les parcs nationaux, les forêts, les zones rurales et les zones de montagne. Ce tourisme est lié au concept de tourisme durable, aux espaces verts et aux formes de tourisme généralement écologique. Il se distingue ainsi du type précédent qui représente une autre facette du tourisme grandeur nature.

2.4. Le tourisme durable :

Un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil. Contrairement aux autres types de tourisme, celui-ci vise l'équilibre entre les trois piliers du développement durable dans la production et réalisation d'activités touristiques.

2.5. Le tourisme religieux ou spirituel :

Ce type de tourisme n'est pas nouveau. Les gens se rendent sur des sites religieux. Mais généralement, ces voyages étaient réservés aux personnes issues des plus hautes sphères de la société. Aujourd'hui, le tourisme religieux est un marché de niche, les gens se déplaçant dans leur pays et à l'étranger pour visiter spécifiquement des destinations religieuses en raison de leurs croyances.

2.6. Le tourisme d'affaires :

Un tourisme qui désigne les déplacements à but professionnel. Il combine les composantes classiques du tourisme (Transport, hébergement, restauration) avec une activité économique pour l'entreprise...etc.

3. Tourisme urbain :

Les métropoles sont des destinations touristiques importantes, attirant des dizaines de millions de visiteurs chaque année. Paris, avec une dizaine de millions de touristes chaque année, est de loin le premier pôle touristique européen, New York est la grande porte d'entrée des touristes arrivant aux Etats-Unis. Les flux sont importants et étalés sur une grande partie de l'année, fait qui distingue le tourisme urbain des autres formes de tourisme et qui se traduit par un rôle économique important. Ce rôle influence souvent la politique d'aménagement des villes, notamment par la mise en valeur du patrimoine architectural.

⁴² <https://www.ostelea.ma/blog/experts/les-experts/quels-sont-les-types-de-tourisme>

3.1. Definition:

D'après l'OMT, le tourisme urbain est « Un type d'activité touristique réalisé en milieu urbain avec les caractéristiques qui lui sont propres d'économie non agricole – administration, industrie manufacturière, commerce ou encore services – et de nœud de transport. Les destinations urbaines/Citadines offrent une gamme large et hétérogène d'expériences et de produits culturels, architecturaux, technologiques, sociaux et de nature à des fins de loisir et d'affaires ». ⁴³

Le potentiel touristique d'une ville est le résultat de plusieurs composantes, parmi lesquelles on trouve le patrimoine architectural et artistique, les activités offertes et la concentration de population. Certains auteurs ont fixé un seuil minimal de 20 000 habitants qui induit un minimum de potentiel touristique de l'agglomération (Cazes G., Potier F., 1996). A partir de ces constats, le tourisme urbain représente l'ensemble des ressources et des activités touristiques qui se trouvent dans le tissu urbain et qui sont proposées à des visiteurs extérieurs. ⁴⁴

D'après l'ONU, en 2015, 54 % de la population mondiale vivait en milieu urbain et cette part devrait atteindre 60 % d'ici 2030. Le tourisme constitue, avec d'autres piliers essentiels, une composante centrale de l'économie, de la vie sociale et de la géographie de nombreuses villes du monde et c'est donc un élément important des politiques de développement urbain.

Les grandes métropoles comportent souvent une structure économique et des fonctions diversifiées. L'Europe compte plusieurs centres aux premiers rangs mondiaux pour la fréquentation touristique. Les capitales politiques et administratives comme Vienne, Rome ou Madrid, sont particulièrement favorisées. La variété du patrimoine urbain, le grand nombre de restaurants et d'hôtels et l'offre culturelle sont les atouts principaux de ces villes, facilement accessibles par les moyens de transport terrestres et équipées d'aéroports internationaux. Une spécificité importante du tourisme dans ces métropoles est le rôle du tourisme de haut de gamme, qui se manifeste dans les quartiers centraux par des boutiques de luxe, des hôtels et des restaurants prestigieux. Le tourisme d'affaire et des congrès y joue également un rôle important, exploitant en particulier la bonne image de marque déglagée par la ville.

3.2. Les pratiques du tourisme urbain:

Une métropole offre une variété énorme d'activités et de richesses, elle est pourtant appropriée à une fréquentation diverse liée à différentes motivations. ⁴⁵

Le tourisme d'affaires se déroule dans un contexte professionnel et peut avoir des buts variés : Rencontre commerciale, scientifique, sociale ou politique. L'enjeu économique lié à cette forme de tourisme est important : La dépense journalière d'un congressiste serait de 3 à 5 fois supérieure à celle d'un visiteur classique (Cazes G., Potier F., 1996). On peut en distinguer différentes formes : Les voyages d'affaires, les congrès, les incentives (Voyages offerts par les entreprises à leurs collaborateurs), les foires et les salons ...etc.

Le tourisme culturel représente souvent la pratique la plus courante du tourisme urbain. La motivation principale de ce type de déplacement est la recherche de connaissances et d'émotions par la découverte d'un patrimoine. Le patrimoine est représenté par tout ce qui mérite d'être conservé, donc par les composantes matérielles et immatérielles de l'identité d'une société humaine. Il est souvent en relation avec des attractions culturelles comme les concerts, les musées, les expositions ou les spectacles. Il engendre un flux touristique important et il permet à une ville de promouvoir une image de marque positive en tant que ville de culture ouverte au monde. ⁴⁶

⁴³ <https://www.unwto.org/fr/urban-tourism>

⁴⁴Cazes G., Potier F., Le tourisme urbain, Que sais-je?, Presses Universitaires de France, Paris, 1996

⁴⁵ Roland Hochstrasser ., Institut de Géographie Faculté des Lettres – Licence Session février 2002

⁴⁶ Origet du Cluzeau C., Le tourisme culturel, Presses Universitaires de France, Paris, 1998 soc. 316.729 uma 32741

Le tourisme commercial est une autre pratique importante du tourisme urbain. La motivation principale de cette forme de tourisme est le shopping. Lorsque ces activités sont réalisées sur les rues commerçantes du centre-ville, la consommation est renforcée par l'animation, l'atmosphère et l'effet de mode des boutiques.

3.3. Le rôle du tourisme urbain dans l'aménagement de la ville:

Un point régulièrement mis en avant dans les travaux portant sur le tourisme en ville est en effet le lien fort entre développement du tourisme et (Ré) aménagement urbain. L'essor de l'activité touristique dans une ville dépend souvent de la réalisation de grands travaux de requalification des espaces publics, de restauration des bâtiments ou de construction de nouvelles infrastructures de loisirs qui permettent d'offrir un "Ecrin" aux pratiques touristiques tout en améliorant de manière significative le cadre de vie des habitants.

Les villes qui connaissent les plus fortes progressions de fréquentation sont celles qui se sont engagées dans de grandes opérations de rénovation urbaine comme. Ils rappellent également que le tourisme constitue souvent une solution pour la requalification des friches industrielles ou des quartiers délabrés.⁴⁷

3.4. Les impacts du tourisme urbain sur les villes:

La mise en valeur du patrimoine architectural est un des aspects qui a pris une grande importance dans la gestion des villes et qui permet de développer une argumentation touristique très performante. Cette politique urbaine comprend plusieurs volets ⁴⁸:

- L'entretien et la mise en valeur des grands édifices comme les églises, les palais ou les musées.
- Le remodelage de l'ensemble du tissu urbain central. Des voies piétonnières, repavées et équipées sont souvent aménagées à l'occasion de travaux de réhabilitation, des parkings ou des centres commerciaux renforcent l'attractivité des quartiers centraux, favorisant ainsi le shopping, activité très importante et lucrative dans le cadre du tourisme urbain.
- La mise en valeur du patrimoine urbain. Les vieux quartiers menacés par le déclin démographique ou par une excessive tertiarisation, retrouvent un certain souffle. Le tourisme permet en ce sens le développement d'équipements de quartier et une desserte efficace par les moyens de transport publics. D'autre part, un développement excessif des restaurants, d'hôtels, de musées, de magasins et des boutiques peut entraîner une spéculation immobilière qui fait flamber les prix du logement, chassant ainsi du centre les populations aux revenus modestes.
- L'engorgement par les véhicules : L'afflux massif de touristes détermine une transformation importante du fonctionnement des villes. Elles doivent mettre en place des zones pour stocker et gérer l'accès des véhicules particuliers et des autocars. Mais les aires réservées au stationnement sont rarement suffisantes aux abords des sites majeurs, favorisant ainsi le stationnement sauvage des véhicules. La pollution et les nuisances sonores sont naturellement strictement liées au trafic. En Europe, rares sont les cas où des voies de desserte ou des parkings souterrains préservant le site ont été réalisées. La mise en place d'un réseau de transport public efficace peut devenir une solution valable, notamment dans les grandes villes où la dissémination des sites se fait sur une aire centrale étendue.

⁴⁷ Les enjeux touristiques du développement durable de la ville par CHRISTOPHE CLIVAZ, p149

⁴⁸ Van Den Berg L., Van Der Borg J., Van Der Meer J., Urban Tourism, Performance and strategies in eight European cities, Avebury, 1995

- Congestion et saturation : Des phénomènes de congestion et de saturation de l'espace urbain peuvent se manifester sous la pression touristique, en particulier pendant certains périodes de pointe. Les conséquences qui en découlent sont la pollution, l'encombrement et la présence de files d'attentes pour touristes et résidents. Ce problème se pose parce que les villes n'ont pas mis en place une politique globale pour la gestion des flux touristiques.
- Conséquences sur le plan social et culturel : Les conséquences sur le plan social et culturel du phénomène touristique urbain sont moins tangibles par rapport à celles sur le plan économique. Plus en particulier, la confrontation de cultures et de modes de vie différents peuvent donner lieu à des modifications culturelles et sociales.

3.5. Mise en tourisme, la démarche conceptuelle:

Le processus de mise en tourisme n'est pas du seul ressort d'un cadre urbain ou naturel privilégié mais il dépend d'un nombre de paramètres en liaison avec la forme d'aménagement et la capacité d'accueil des touristes.

- Il s'agit d'abord de l'accessibilité ou la facilité d'accès, de la circulation et du stationnement. Elle suppose la mise à la disposition du touriste d'une forme de réseau et d'un service de transport varié et suffisant.
- Ensuite, la lisibilité assimilée à la clarté de la structure apparente de la ville concernant ses espaces publics, ses équipements de services, ses édifices remarquables, et ses espaces patrimoniaux, ainsi que son centre bien dégagé et différencié des autres entités, ce qui concerne en particulier le centre historique. La lisibilité participe à maintenir ce flux de visiteurs en permettant la découverte rapide de la ville. Les touristes en général ont un temps limité. L'enjeu est de mettre à leur disposition un système de repères.⁴⁹

Le principe en est alors simplifié de sorte que, plus le temps de la compréhension de la ville est réduit, plus serait maximisé le temps de consommation, ce qui rendra plus rentable le tourisme en ville. C'est sur cette base que le rôle du centre-ville est expliqué: les actions visant à dégager le centre du trafic et les interventions de restauration et de réhabilitation permettent, «Aux habitants comme aux touristes, de retrouver une identité par un ancrage dans le centre-ville. Les espaces publics sont restaurés afin de composer une scène urbaine plus attrayante »

C'est là une affirmation du lien qui peut exister entre la centralité et le tourisme. Car ce dernier est le plus souvent en relation très forte avec les centres-villes, espaces privilégiés de la dynamique touristique en ville. En affirmant que le tourisme urbain est un facteur puissant de centralité. Il a le pouvoir de provoquer des changements en termes de centralité. Des transferts de centralité, mais aussi des regains de centralité ont été le fait de la pratique touristique.

3.6. La centralité touristique, exemples de mise en tourisme:

Il s'agit de rendre compte du processus de mise en tourisme et du procédé généralement à suivre pour enclencher une image touristique ou valoriser celle déjà existante. A cet effet, nous prenons exemple de la centralité de Barcelone à travers cette fois la vision touristique urbaine de développement, car elle représente un bon exemple de mise en place d'une image touristique nouvelle.

Le tourisme a constitué une opportunité de croissance et de gestion urbaine de qualité, enclenchée par les jeux olympiques de 1992. De par sa centralité mondialement attractive, Barcelone aspire aujourd'hui au rang d'une métropole tels que Paris, Londres, ou Madrid.

⁴⁹ AOUNI Mehenna, these pour obtenir le grade de DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE. Discipline : Aménagement de l'espace, urbanisme

Le cas de Barcelone:

La promotion touristique de Barcelone en a fait « La ville la plus dynamique d'Europe en termes touristiques au cours de la dernière décennie, doit son positionnement actuel à toute une série de facteurs.

Le tourisme urbain est un moyen tout trouvé qui a servi à l'émergence d'une image de marque de Barcelone. La ville s'est transformée en passant d'une « Ville active à la ville festive ». Depuis 1990 jusqu'à 2003, le nombre de touristes est passé de 1,7 millions à 3,9 millions. L'activité touristique a ainsi plus que doublé dans l'espace de treize ans seulement, la mise en tourisme de Barcelone a fait suite aux travaux de consolidation de deux aspects qui existaient déjà dans ses anciens plans d'aménagement. Il s'agit:

- De la présence d'un réseau important de voies piétonnes richement flanquées d'éléments naturels.
- De la forte présence d'une vigoureuse vie culturelle et artistique propre à la société barcelonaise.

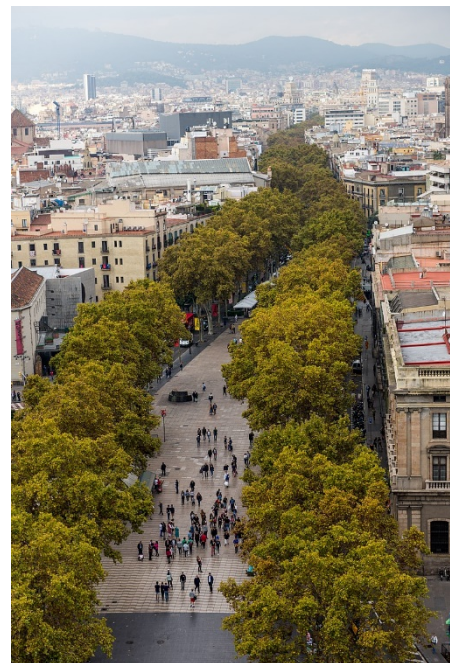
La spécificité de Barcelone réside dans toute la facilité offerte à la circulation piétonne qui occupe presque la moitié du réseau de communications (La zone centrale réservée à la déambulation piétonnière).

La circulation mécanique est rejetée vers des chaussées latérale et parfois elle est placée à des niveaux inférieurs. Le piéton occupe le centre des réflexions dans l'aménagement des espaces publics. Ceux-ci sont configurés selon le principe de la Rambla (Il s'agit d'un système de circulation où la place occupe la partie centrale d'une large voie).

L'idée d'aménagement de la ville dans le cadre touristique repose sur le fait que le « Piéton vit une expérience souvent nouvelle qui lui permet d'utiliser l'itinéraire comme outil de lecture de l'espace urbain ».

La promenade permet alors au piéton d'apprécier le cadre artistique et culturel. Ainsi, des points de vues agréables et des constructions esthétiquement très variées s'offrent au regard du visiteur qui y découvre toute la richesse de la culture barcelonaise. Plusieurs promenades sont aménagées sur la base de « L'identité culturelle de la ville, fondée sur la culture du passeig » Il s'agit par excellence de la promenade de la rue.

Une culture propre aux Barcelonais. La plus importante est celle du littoral en transformant le quartier portuaire en un véritable lieu de promenade (4,20 km de plages). C'est un grand projet récent de réconciliation de la ville avec la mer selon le même rapport de recherche, « La Rambla de Mar est un élément important du programme barcelonais de reconquête du front de mer par le tourisme. ».



Figures 28 : Las Rambla, Barcelone, Espagne
Source : Wikipedia



Figures 29 : La Rambla de Mar, Barcelone, Espagne
Source : Wikipedia



Figures 30 : Le plan des Ramblas de Barcelone (Relie le quartier avec le front de mer)
Source : Wikiwand.com

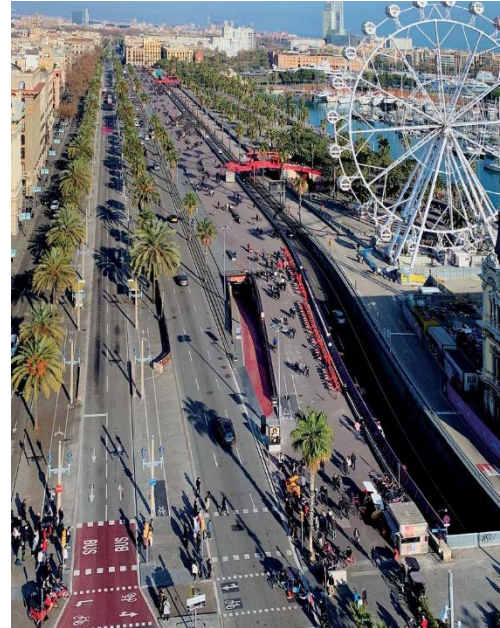


Figures 31 : Vu sur l'aquarium et La rambla de Mar, Barcelone, Espagne
Source : Wikipedia

Les diverses opérations de rénovation dont l'objectif est l'affirmation de la vocation touristique de la ville ont abouti à la percée de nouvelles voies aménagées en Rambla. Cette façon de faire contribue à la consolidation du caractère culturel urbain de Barcelone. Ces voies font partie de la pratique quotidienne de la rue, véhiculant des images de la ville aussi bien utilisées par les habitants que par les visiteurs. cette nouvelle Rambla relie la veille Rambla centrale à un secteur

nouveau de loisirs (Aquarium, cinéma, etc.) évoquant l'image du lien entre le passé et le présent. « Cet espace de transition entre le centre-ville et la mer semble s'imposer comme une scène sur laquelle le piéton, qu'il soit une personne de passage, en transit, ou un flâneur devient acteur tout autant que spectateur. La mer et la ville s'offrent en spectacle »

En évoluant dans la continuité de la centralité urbaine existante, le tourisme urbain offre une grande contribution dans la consolidation de la centralité. En mettant le centre-ville en relation avec la mer, la centralité touristique s'inscrit en continuité et non en rupture ou en concurrence avec l'espace central. A l'intérieur de la ville, en plus des larges voies piétonnières, esplanades et places centrales, les urbanistes de Barcelone ont conçu, par la nécessité de reconversion, des formes de Ramblas particulières. Il s'agit de larges parcs linéaires au cœur du quartier à reconvertir en zone de promenade piétonnière, (Prolongement de l'avenue diagonale), ressemblant à certain égard au principe du Passeig exemple: (Le Passeig de Gràcia, en catalan : Promenade de Gràcia, est une avenue barcelonaise reliant la place de Catalogne au quartier de Gràcia et est l'une des plus grandes artères de la ville moderne. L'avenue est bordée par de nombreux édifices parmi les plus notables de Barcelone, beaucoup étant dans le style du modernisme catalan).



Figures 32 : Moll de la fusta (Un système de promenade en esplanades, trottoirs très larges et allées.

Source : Rapport final du laboratoire SET, Espaces publics et mise en scène de la ville touristique

Le Passeig est un système de circulation complexe combinant la circulation dans les grands trottoirs latéraux, les contre-allées et les voies de la circulation mécanique. Ce sont des espaces largement investis par les touristes, car ils offrent un large cadre de loisirs et de longues promenades (Les esplanades du Moll de la Fusta).

Le Passeig permet une multitude d'usages tout en assurant une autonomie de fonctionnement spatial. C'est ainsi qu'il met en pratique la notion de proximité en offrant un cadre du vécu touristique tout à fait autonome. C'est un système capable de mettre en forme des centralités dont la forme et la fonction sont indépendantes du reste de l'espace urbain. Cela met le touriste dans une autonomie d'usage lui conférant un cadre spécifique pour ses activités touristiques.

Le parc l'Espagne industriel qui est aménagé à l'emplacement d'une usine désaffectée, « Allie espace de promenade, de passage, de rencontre voire de découverte ludique qui prend forme dans la rencontre avec l'utilisateur ». Ce qui rappelle un autre élément fort dans le processus de



Figures 33 : Vu sur le parc industriel, Barcelone, Espagne
Source : Wikipedia

mise en tourisme barcelonais, à savoir, l'omniprésence de l'art. Les œuvres d'art font partie de la vie culturelle des Barcelonais. C'est une société vouée à l'art. En tourisme, son usage est central « L'art au cœur de l'espace public contribue à placer le visiteur dans une sorte de musée à ciel ouvert, œuvre du quotidien, fondée sur la surprise, invitation à la découverte d'un

objet d'art polymorphe qui est tour à tour sculpture hautement symbolique ou toboggan »



Figures 34-35-36 : Omniprésence des œuvres d'arts offrant des vues agréables en ville, (Sculptures de l'art moderne).

Source : Rapport final du laboratoire SET, Espaces publics et mise en scène de la ville touristique

Synthèse:

Ainsi, la ville de Barcelone est conçue comme une invitation à la découverte. Le déplacement est ponctué de séquences significatives aboutissant à la signification suprême concentrée au cœur de la ville.

La rénovation qui en est faite met à la disposition du visiteur une richesse de lieux, d'œuvres, et de vues surprenantes à découvrir tout au long d'une promenade tranquille. Le piéton se trouve rassuré dans ses déplacements dans des espaces intégrés à la nature et qui sont exclusivement réservés pour ses usages.

Nous avons pu constater que l'exemple de Barcelone dont les transformations de son espace urbain sont intervenues à l'occasion des jeux olympiques de 1990, démontre clairement le rôle déterminant de la centralité touristique dans la consolidation des centralités urbaines existantes, mais surtout dans l'émergence de nouvelles centralités.

Synthese de la section:

« La centralité urbaine est une notion multiforme qui se manifeste à la fois par des spécialisations plus ou moins marquées dans l'usage de l'espace et des bâtiments et par

l'existence de flux de fréquentation ayant chacun leur spécificité temporelle et contribuant à l'animation générale de la ville »⁵⁰ comme la pratique du tourisme urbain.

Donc la centralité s'exprime par son effet d'attraction, par la fonctionnalité d'un ensemble d'équipements ou d'espaces d'activités bien constitués, bien desservis pour satisfaire les besoins d'achat, de services et d'emplois.

Le tourisme urbain est largement recommandé dans le cadre de l'approche économique. Elle met en lumière les impacts économiques, directs et indirects de consommation, d'emploi et de coûts des séjours induits par l'activité touristique.

Cette évaluation économique conforte largement l'activité du tourisme dans ses effets jugés positifs.

L'approche spatiale a mis en évidence deux méthodes de mise en tourisme, la rénovation urbaine et la valorisation du patrimoine. L'argumentaire touristique auquel sont associées les opérations de renouveau et d'aménagement urbain contribue à la valorisation d'une image de marque et d'une qualité de l'espace urbain.

Les opérations de réhabilitation, en particuliers celles visant l'espace patrimonial ont toutes convergé vers la nécessité de réaffirmer et de renforcer la centralité du centre-ville ancien. La centralité touristique se trouve ainsi bien intégrée à la centralité urbaine.

La ville d'Alger, d'une part, ses diverses centralités, et d'une autre part son attractivité touristique, a un très grand potentiel pour s'affirmer en tant que métropole à l'échelle mondiale, mais pour cela, une restructuration de la ville est requise pour répondre aux carences qui l'empêchent d'y parvenir.

Conclusion du chapitre:

La ville d'Alger représente une métropole nationale, et pour l'inscrire sur la scène internationale et contribuer à sa métropolisation, il est nécessaire d'investir des moyens humains et matériels dans différents domaines, spécialement en terme de revenus économiques, et cela par une série d'interventions locales, dont la valorisation des centralités par le tourisme urbain, qui demeure l'une des interventions clés pour "Alger métropole".

L'exemple nous montre que le tourisme constitue un moyen et un prétexte au renouvellement du décor urbain. Ce qui produit une qualité haute et modifie positivement des pratiques spatiales aux profits aussi bien des habitants permanents que des touristes. Des quartiers portuaires ou industriels, des espaces insalubres ont été récupérés et rénovés avec les nouveaux usages en relation avec les activités ludiques, les promenades, la culture, et la découverte.

La centralité touristique permet alors la valorisation et donne de l'importance à des espaces pourtant éloignés du centre. Il existe un effet de bénéfice mutuel entre les deux centralités. D'une part, la centralité urbaine, par ses plus hautes significations où l'image de la ville est très présente, ainsi que par la densité et la proximité de ses activités, participe à l'attractivité touristique et contribue à l'émergence de la centralité touristique. D'autre part, cette dernière met en valeur des espaces jusque là délaissés ou secondaires et leur donne une place dans le tissu urbain. La centralité touristique devient productrice de la centralité urbaine.

Cependant, la démarche à suivre pour répondre à notre problématique principale serait donc d'analyser la ville d'Alger et ses centralités pour pouvoir intervenir et développer son potentiel.

⁵⁰ CHALINE, Claude, La dynamique urbaine, Paris P.U.F, 1980, 206 pages.

Introduction au chapitre :

Après la création du gouvernât du grand Alger, l'initiative du grand Projet urbain « GPU » Alger capitale du 21e siècle a été lancée dans une perspective volontariste de faire une métropole algéroise qui doit présenter son interdépendance avec les autres métropoles en affirmant sa vocation internationale et son rayonnement régional et territorial tout en développant des équipements structurants sur le plan technologique, scientifique et administratif ,qui devaient accueillir les grandes entreprises et créer ainsi une place d'affaires pour les pays méditerranéens et africains.

Les particularités significatives qui distinguent la baie d'Alger ont motivé d'une part notre choix d'intervenir dans un site sur cette zone (Sachant qu'elle est l'une des plus belles baies du monde devant la baie de Naples - Italie, la baie de Rio de Janeiro- Brésil et celle d'Istanbul-Turquie). Ces particularités résident d'abord dans les qualités dont jouit la baie d'Alger, sur le plan naturel (Climat doux et ensoleillé, beaux paysages – la mer, etc.), sur le plan social (L'hospitalité de la population, etc.), sur le plan économique (Présence du port et des différents projet monumentales de la capitale) et, sur le plan de la beauté du paysage bâti, où les modèles d'architecture et d'urbanisme présentent des caractères originaux par rapport aux modèles urbains courants.

D'autre part, cela coïncide avec l'objectif de l'État qui est de faire d'Alger une grande métropole méditerranéenne d'ici une dizaine d'années. De nombreux projets architecturaux ont été lancés pour moderniser l'image de la ville (Un des objectifs de notre projet de fin d'étude) : Nouvelle faculté de médecine, nouvelle gare centrale, grande marina...Beaucoup de ces sites s'intègrent dans l'aménagement de la baie, sur 25 km.

Notre motivation réside aussi dans l'inexistence d'un tissu urbain dans la partie centrale de la baie, qui représente normalement le portail algérois s'étendant sur 30 Kms dont 20 Km non urbanisés.

Nous précèderons à l'explication de cette démarche par deux volets :

La partie analytique : Qui va se focaliser sur l'analyse territoriale afin de bien connaitre le territoire algérois premièrement ensuite sur l'analyse urbaine du cas d'étude sur ses différents volets : Origines, développement, caractéristiques, carences etc.

La partie conceptuelle : Qui sert à répondre aux différentes problématiques rencontrées auparavant à travers des interventions urbaines qui se traduisent en plan d'aménagement, puis, une intervention architecturale représenté par un projet qui répondra à la thématique de recherche.

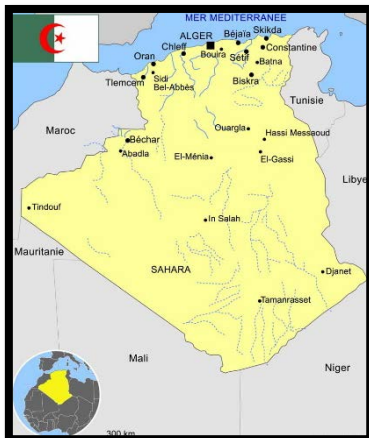
Section A : Partie analytique

Introduction :

Alger est une ville en pleine mutation, de plus en plus confrontée à la mondialisation de l'économie, et par conséquence elle doit présenter une image digne d'une métropole à travers une prise en charge des différentes potentialités considérables de cette ville dont le quartier d'El Hamma ; Mais avant tout cela, **comment cette future métropole s'est développée ? Et comment se présente ce quartier tant considérer comme pôle de développement et quelles sont ses caractéristiques ?**

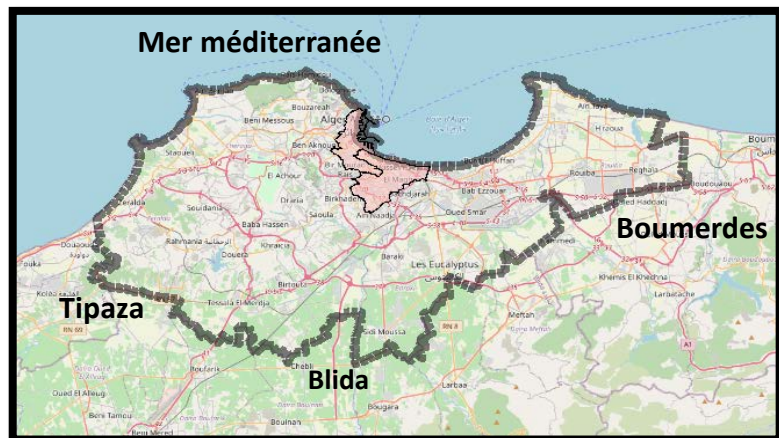
I. Analyse territoriale :

1. Situation de la ville :



Figures 37 : Carte de l'Algérie

Source : Google (Modifiée par l'auteur)

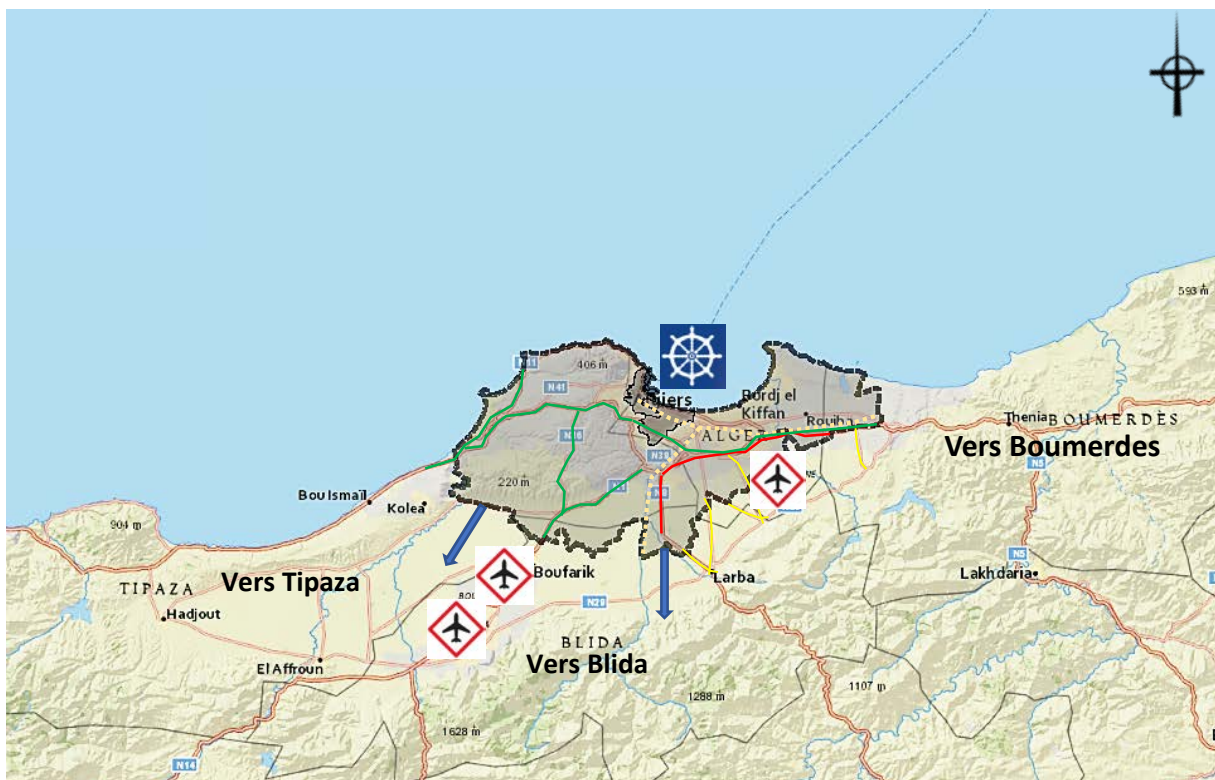


Figures 38 : Situation de la ville d'Alger

Source : ArcGis (Modifiée par l'auteur)

Située au nord centre de l'Algérie, s'étend sur plus de 809 Km². Elle occupe une position géostratégique privilégiée dans la moitié ouest du bassin méditerranéen, et constitue la porte la plus directe qui relie l'Europe du sud et l'Afrique. Elle est limitée par : La mer méditerranée du NORD, Tipaza De l'OUEST, Boumerdes De l'EST, Blida Du SUD.

2. Accessibilité :

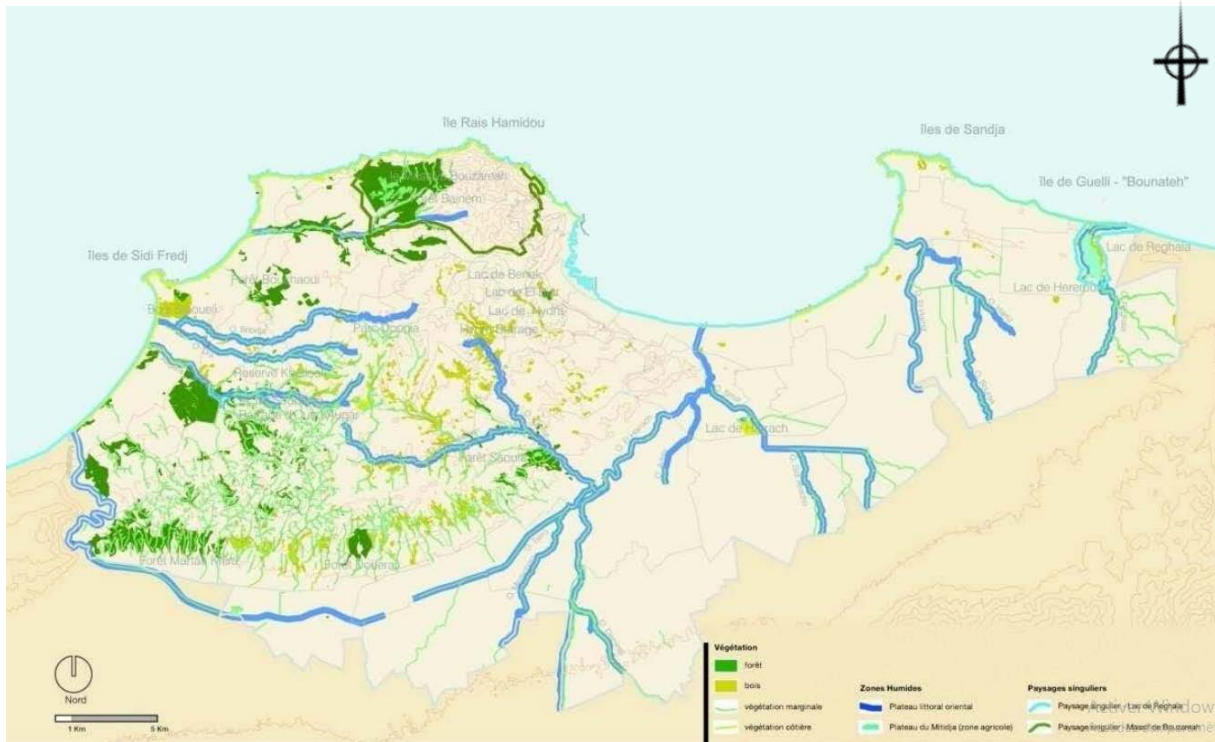


Figures 39 : Carte de l'accessibilité à la ville d'Alger

Source : ArcGis (Modifiée par l'auteur)

Alger bénéficie d'une infrastructure et d'un système de transport riche et varié qui se concentre dans la partie EST et qui articule entre les différentes parties de la ville et relie l'ensemble avec les autres villes ce qui la rend facilement accessible.

3. Eléments naturels :



Figures 40 : Carte de structure du paysage

Source : SIG PDAU (Modifiée par l'auteur)

Le territoire algérois fait partie du complexe montagneux de l'Atlas tellien, il s'agit d'un relief assez complexe et différentiel qui se compose de trois zones : La Mitidja ; Le Sahel et le littorale.

La wilaya est traversée par deux importants cours d'eau Oued El Harrach à l'EST et Oued Mazafran à l'OUEST avec ceux de Oued Kniss et Beni Messous ; On note aussi la présence d'une richesse végétale important : Forêt Bainem dans le massif de Bouzareah , Forêt Bouchaoui et Zeralda.



Figures 41-42-43 : Séquences de la ville d'Alger

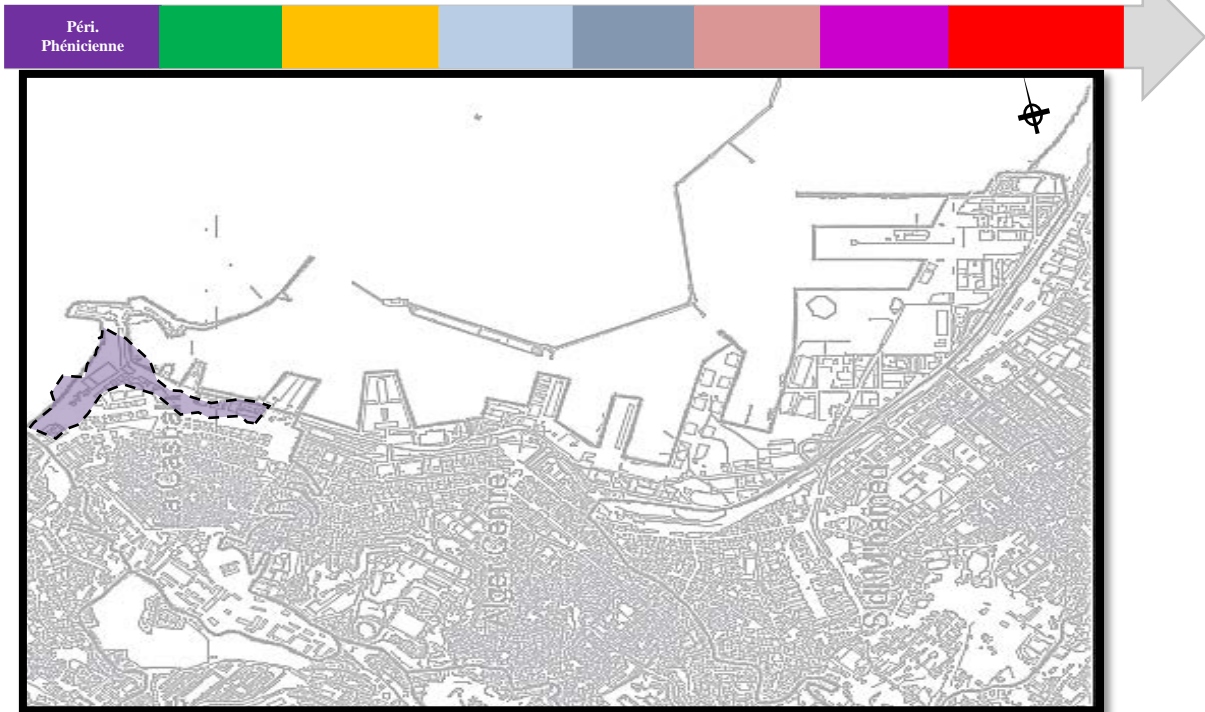


Source : Google images

4. Développement historique :

Période phénicienne : Connue sous le nom d'ICOSUM

- Premier établissement humain sous forme d'un comptoir commercial sur un site stratégique de la baie.



Figures 44 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Période romaine : IKOSIM fut latinisé en ICOSIUM

- Création des deux axes principaux : Cardo Maximus (Beb el Oued – Beb Azzoun) et Decumanus Maximus (Actuelle Rue de marine), à l'intersection de ces deux axes se trouve le forum
- Construction des remparts.

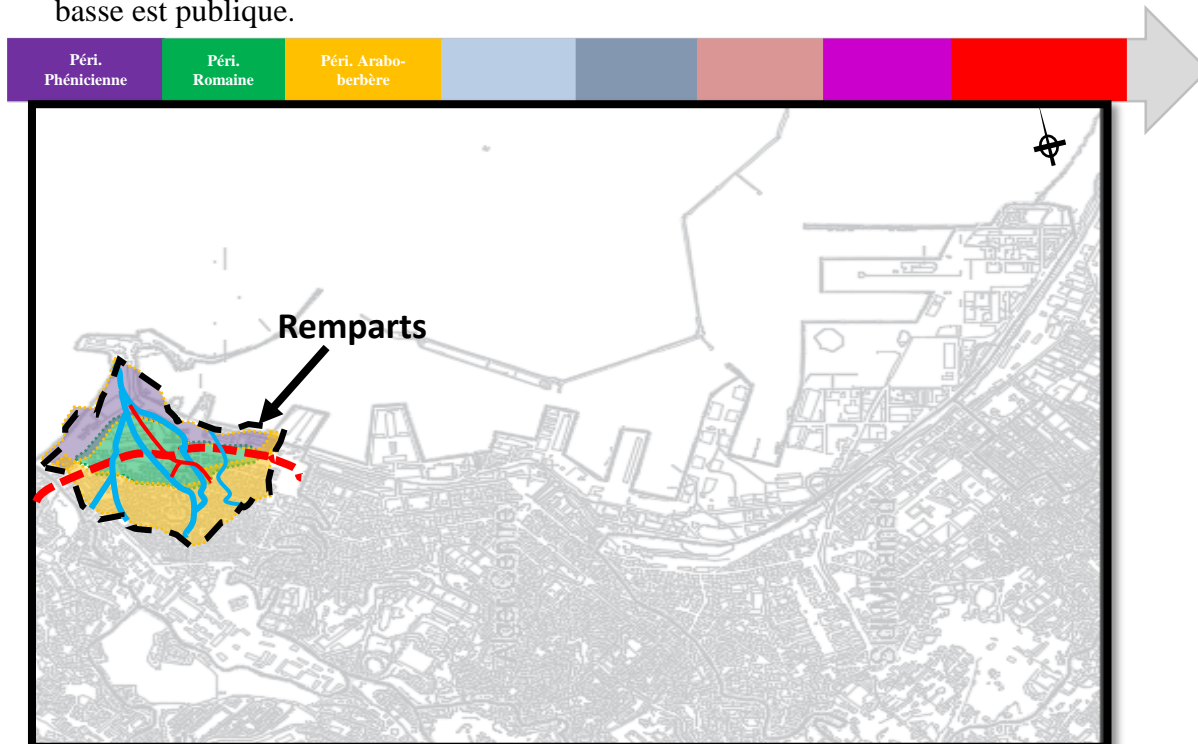


Figures 45 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Période Arabo-berbère : Configuration de la médina (Djazair Mezghena)

- Extension vers les hauteurs et construction de nouveaux remparts.
- Subdivision de la médina en deux parties (Basse et Haute) où la partie haute est résidentielle car c'est là où se trouve la source principale d'eau qui alimente toute la ville, et la partie basse est publique.

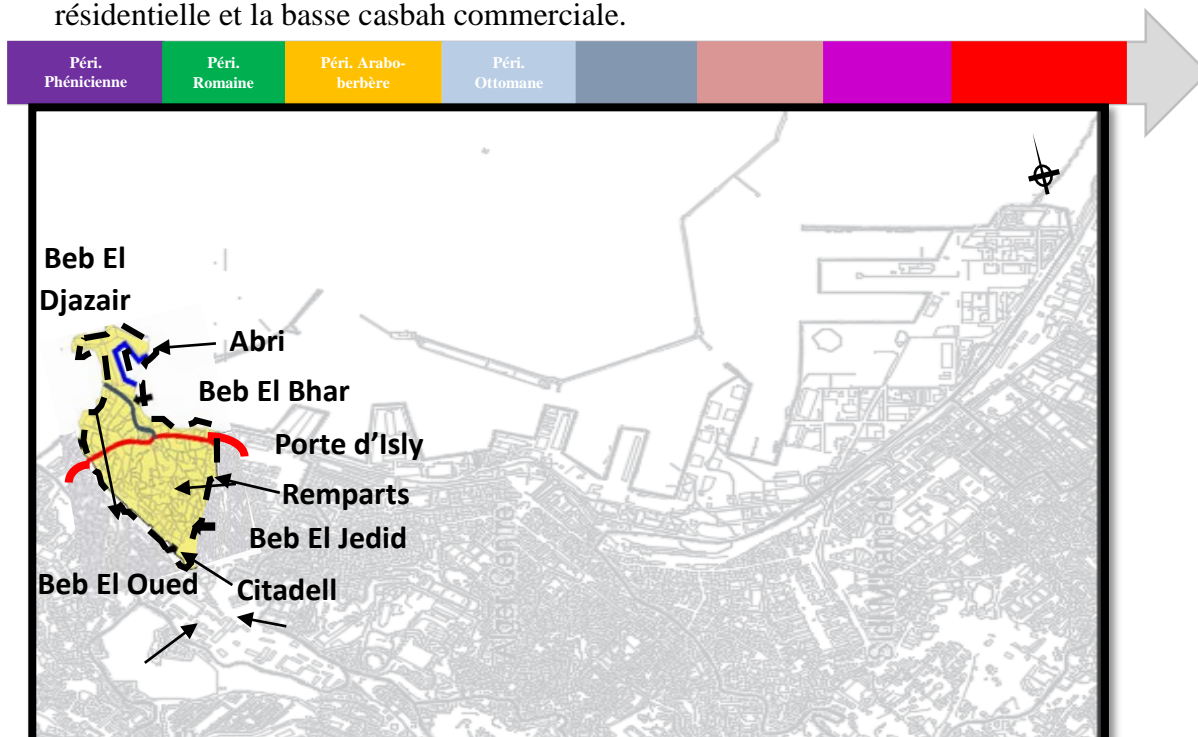


Figures 46 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

La période ottomane (1516-1830) :

- Elargissement des remparts formant un mur d'enceinte et la construction de 5 portes.
- Densification du tissu et prolongement d'un ilot pour faire un abri des navires.
- Extension vers les hauteurs et construction d'une nouvelle citadelle, la haute casbah était résidentielle et la basse casbah commerciale.

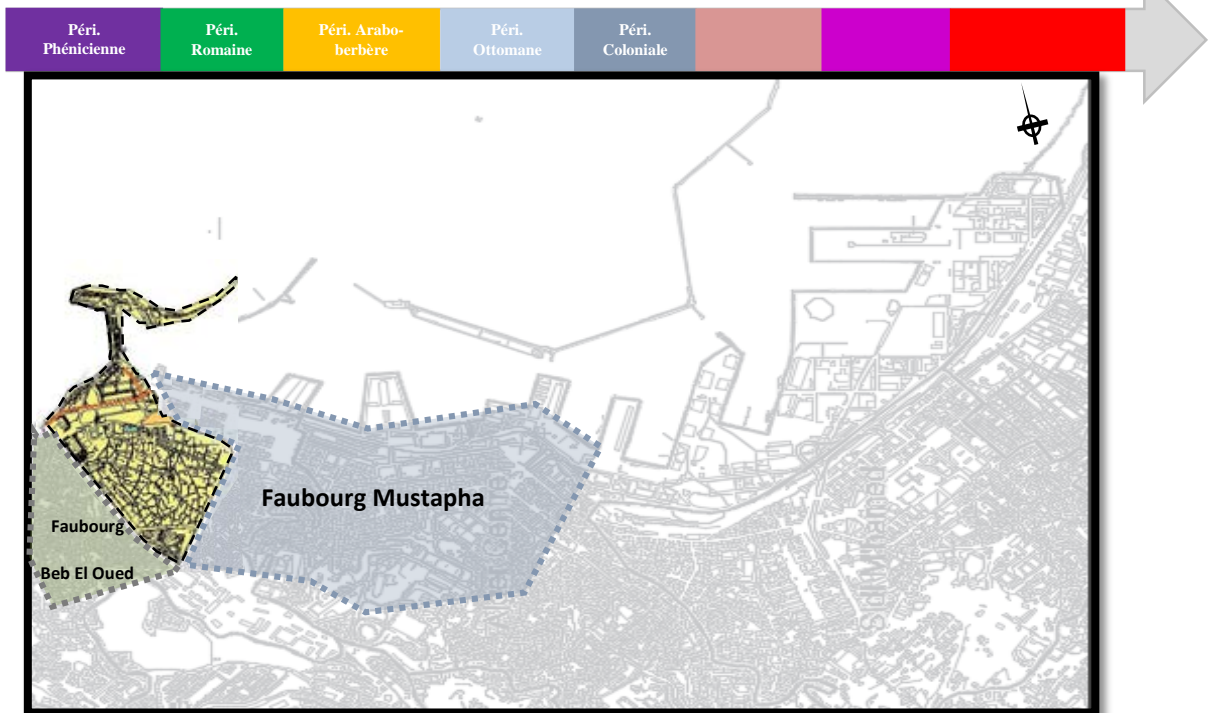


Figures 47 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Période coloniale 1830-1846 :

- Démolition des édifices importants (basse casbah).
- Extension extra murs par la création de deux faubourgs pour accueillir les immigrants européens : faubourg Mustapha à l'est et faubourg Beb el oued à l'ouest.
- Elargissement de voies à des fins militaires et des rues de Bâb El Oued/ Bâb Azzoun et rue de marine pour faire passer les chars. 1846 élargissements des remparts.

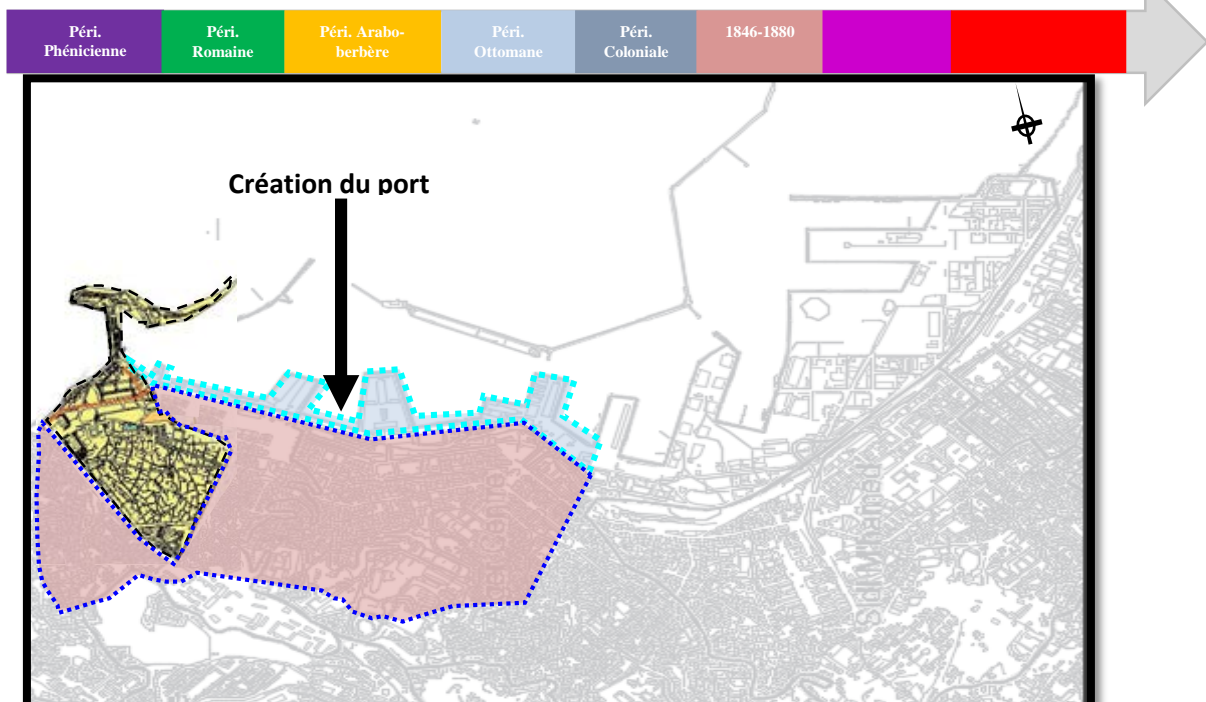


Figures 48 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Période coloniale 1846-1880 :

- La construction de la nouvelle enceinte qui définit la ville européenne.
- Création du port et son articulation avec la ville via des percés.
- Le début de la transformation de la partie basse de la casbah après démolition.

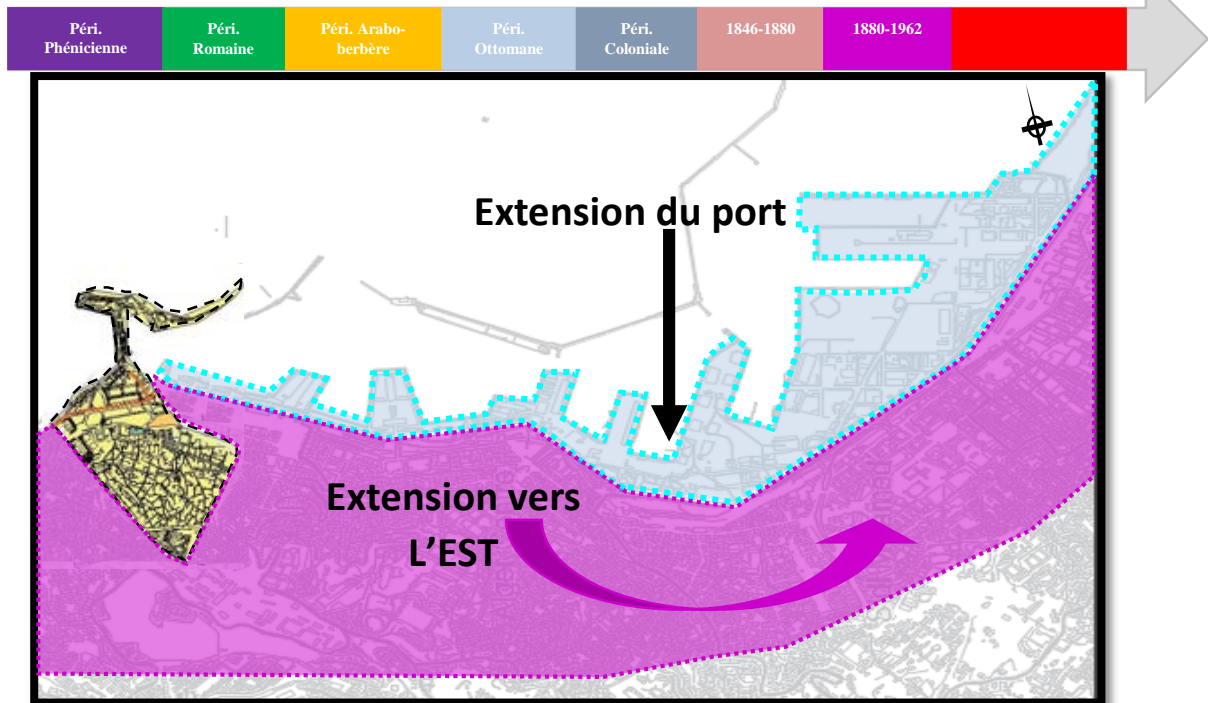


Figures 49 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Période coloniale 1880-1962 :

- Extension vers l'est où se trouvent les terrains fertiles.
- Extension du port.
- Phénomène des bidonvilles engendré par les migrations rurales concentrées dans les limites urbaines. Avènement du chemin de fer et du tramway.

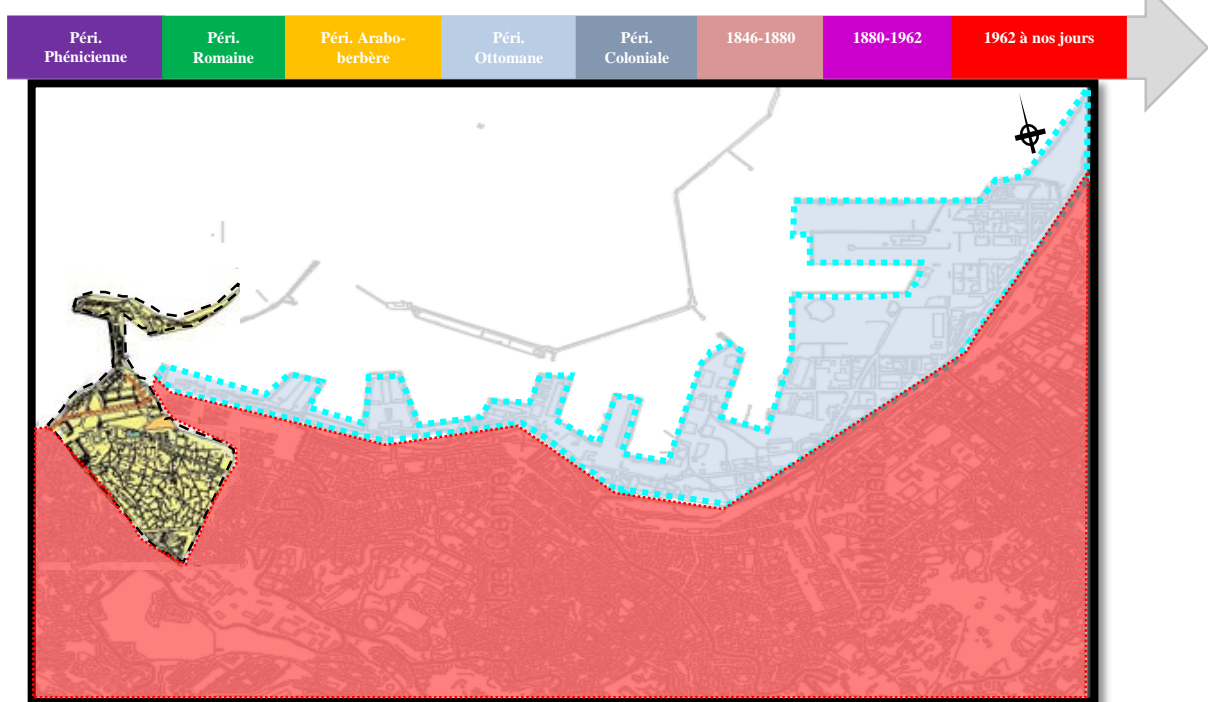


Figures 50 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Période de 1962 jusqu'à nos jours :

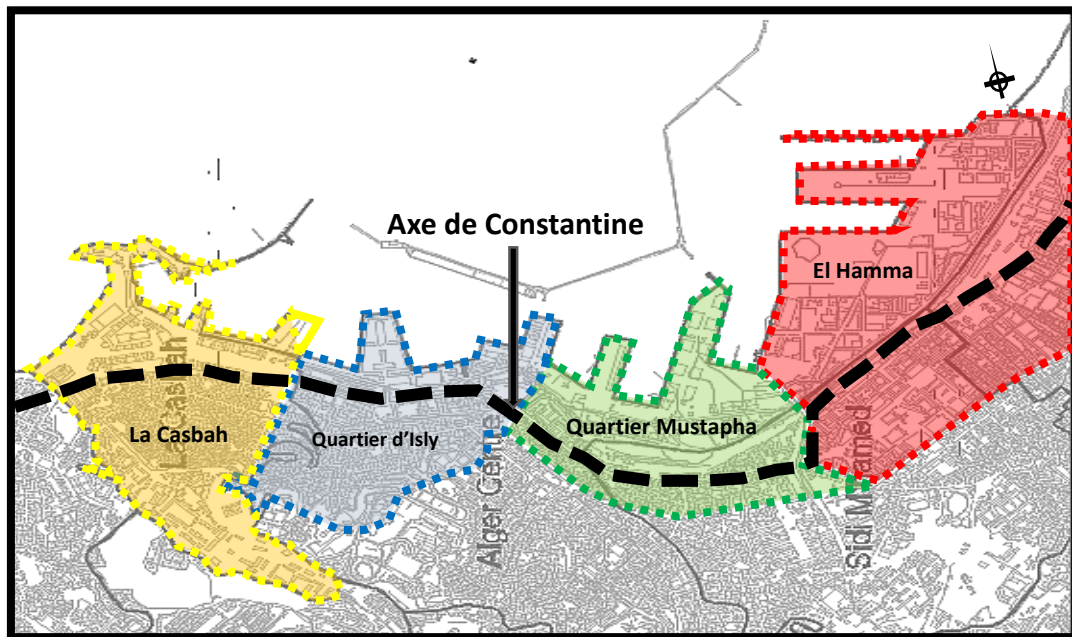
- Développement rapide de la ville en étendant le centre.
- Développement démographique intense.
- Extension vers la périphérie sud



Figures 51 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Synthèse sur l'historique de la ville d'Alger



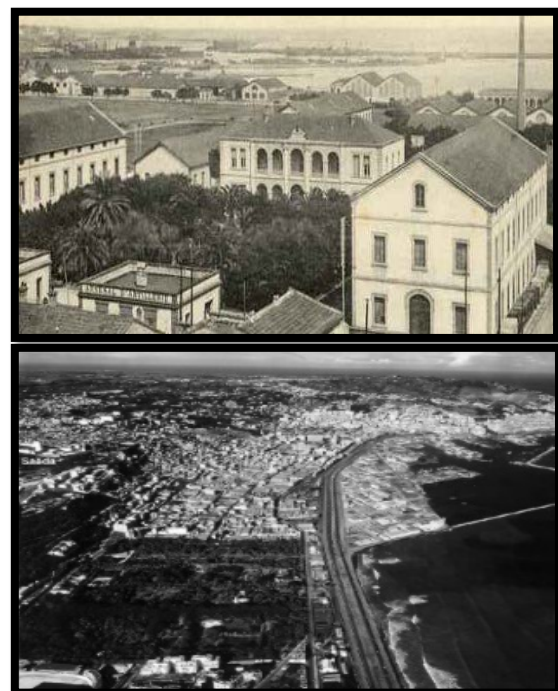
Figures 52 : Phases historique de la ville d'Alger

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

- La croissance de la ville d'Alger s'est faite à travers des opérations de dédoublement, depuis la crête principale jusqu'à la formation de la sous-unité territoriale délimitée par les deux oueds (Oued Kniss et Oued M'kacel), comme module territorial de départ.
- Le dédoublement se fait selon des parcours structurants reliant les pôles, en suivant la morphologie du terrain, les parcours périphériques devenus centralisants (Anciens ravins) après chaque dédoublement.
- Le tissu de la ville se change d'une période à une autre, à savoir son emplacement dans la ville, la morphologie du terrain et l'importance du parcours qui se situe à côté de lui.



Figures 53-54-55-56 : Prises de photos anciennes d'El Hamma

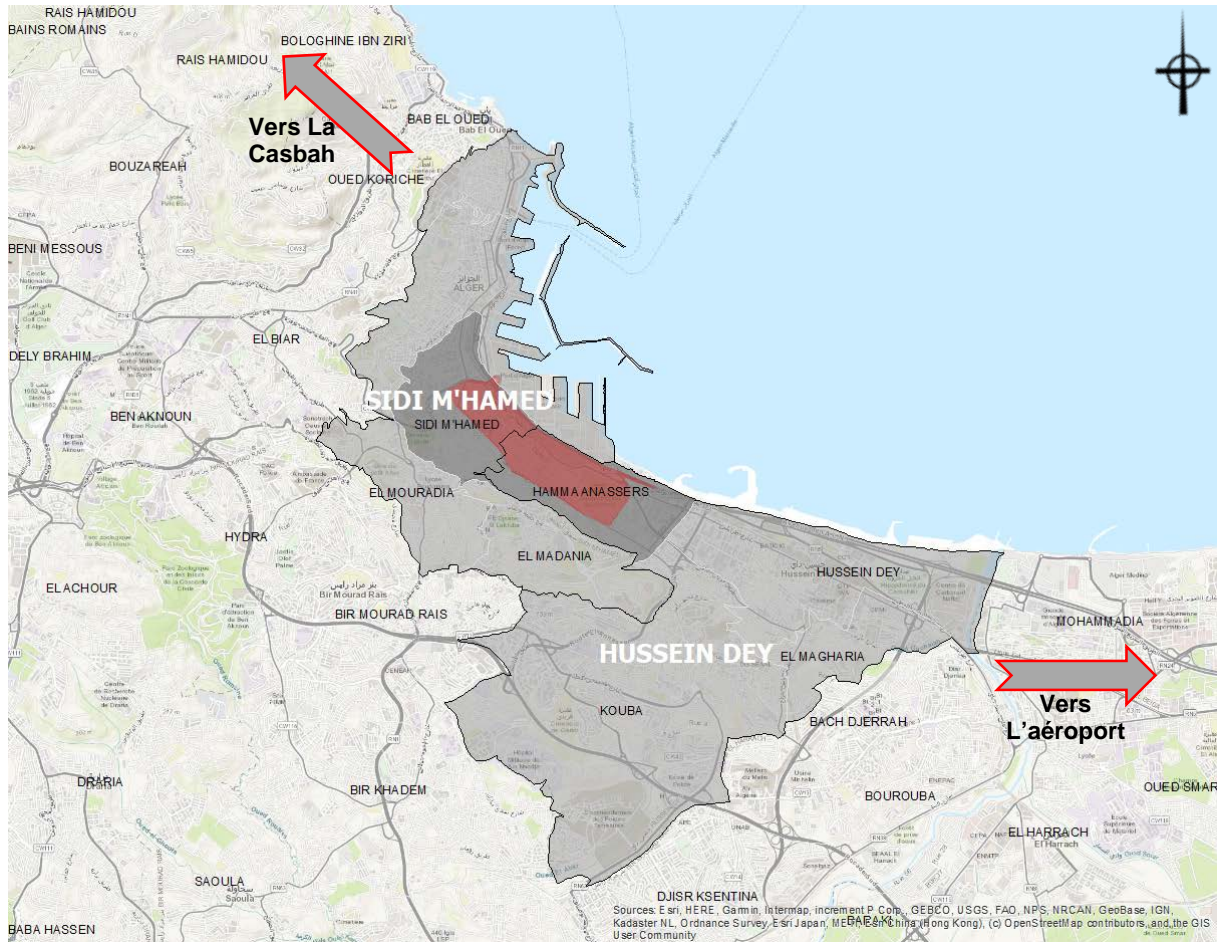


Source : Google images

II. Analyse urbaine

1. Situation du quartier :

Le quartier d'El Hamma est un quartier doté d'une situation stratégique de centralité avec une façade littorale de 1.6 Km de long. Il se situe au NORD-EST de la baie d'Alger, à 5 Km de La Casbah et de 15 Km de l'aéroport.



Figures 57 : Situation du quartier d'El Hamma

Source : ArcGis (Modifiée par l'auteur)

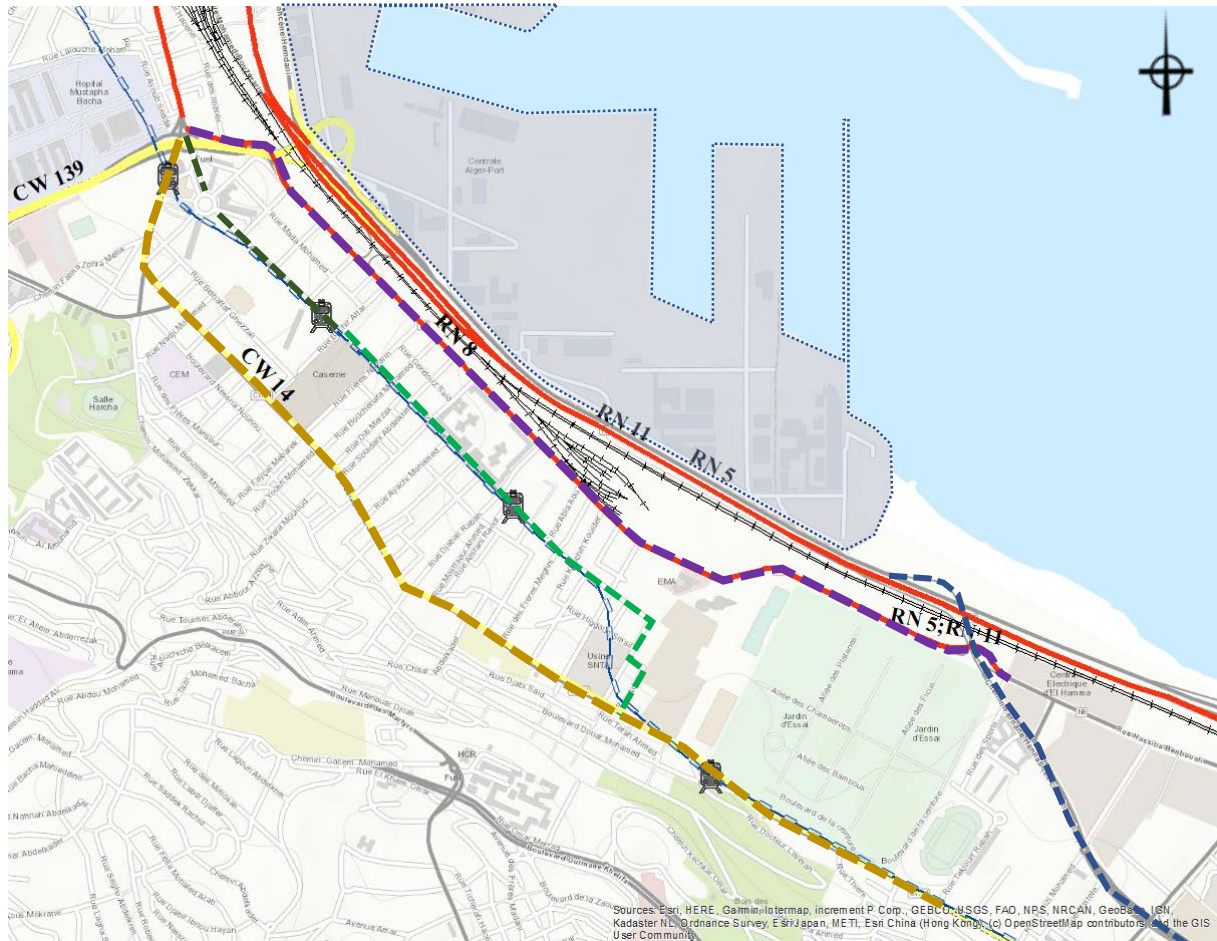
El Hamma occupe une place de choix dans la demi-couronne de la baie d'Alger, elle constitue l'essentiel de la plaine côtière entre la place du 1^{er} Mai et l'oued d'El Harrach.

Ce quartier couvre une superficie de 300 hectares abritant plus de 100 000 habitants et est délimité par :

- Au Nord par l'hôpital Mustapha
- Au Sud par Hussein-Dey
- A l'Est par le port d'Alger
- A l'ouest par les hauteurs d'El Madania










2. Accessibilité :

Le quartier est riche en matière d'infrastructure viaire et possède une diversité de moyens de transport, il est accessible par deux rues principales « Axes structurants » : La rue Mohamed Belouizdad et la rue Hassiba Ben Bouali ainsi que les boulevards Aissat Idir et Rochai Boualem mais aussi par la voie rapide ALN, un chemin de fer, une ligne de métro, une ligne téléphérique et un port commercial



Figures 58 : Accessibilité du quartier d'El Hamma

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

- | | | | | | |
|---|----------------|---|------------------------|---|--------------------------|
|  | Métro |  | Rue Mohamed Belouizdad |  | Boulevard Aissat Idir |
|  | Ligne de métro |  | Rue Hassiba Ben Bouali |  | Autoroute RN 11 |
|  | Chemin de fer |  | Chemin Ferhane Hanafi |  | Boulevard Rochai Boualem |

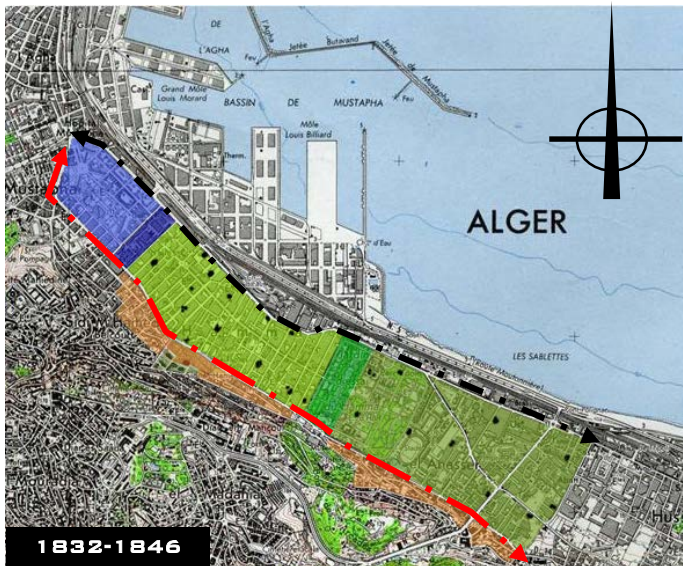
3. Développement historique : El Hamma - Hussein Dey : 1832 - État actuel.

Avant 1830 :

El Hamma fut une terre agricole délimité par deux axes territoriaux :

Axe vers Constantine « Actuelle rue Hassiba Ben Bouali »

Axe vers Laghouat « Actuelle rue Mohamed Belouizdad »



1832 - 1846 :

Création du jardin d'essais en 1832.

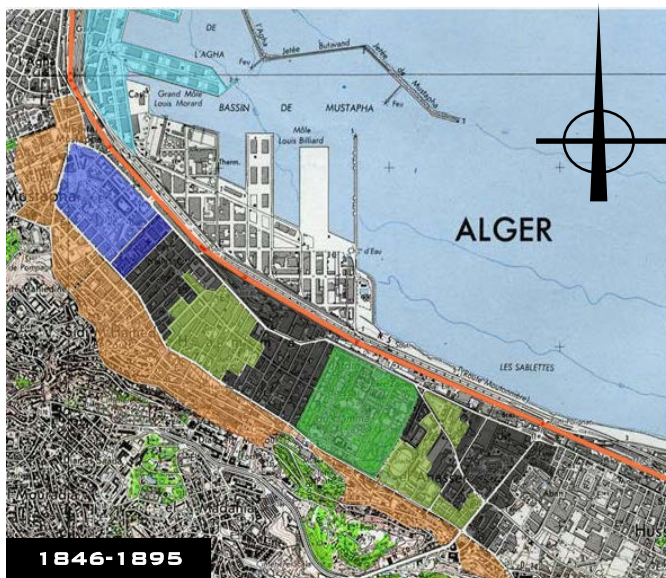
L'installation d'un champ militaire et de l'arsenal

L'avènement du chemin de fer

- L'arsenal
- Habitat
- Terres agricoles
- Jardin d'essais
- Maison de campagne
- Axe Constantine
- Axe Laghouat

Figures 59 : Développement historique d'El Hamma

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)



1846 - 1895

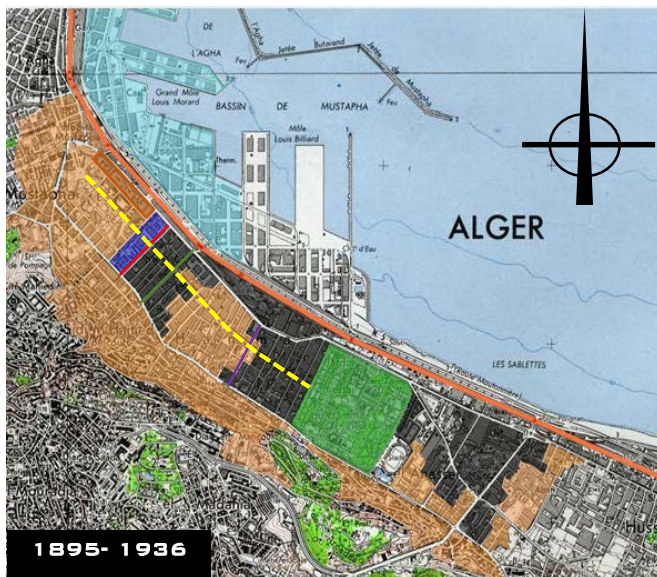
L'aménagement total du jardin d'essai et l'installation du chemin de fer et la création d'industries ont entraînés une extension rurale massive.

Superposition parcellaire urbaine sur la parcelle agricole

- Chemin de fer
- Subsistance de terres agricoles
- Jardin d'essais (agrandit)
- Industries
- Début de l'aménagement du port

Figures 60 : Développement historique d'El Hamma

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)



1895-1936

Figures 61 : Développement historique d'El Hamma

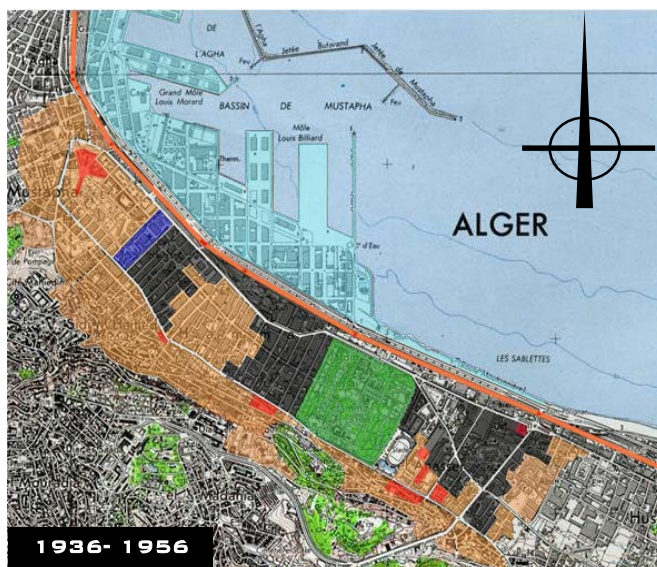
1895-1936

L'extension du port et la création du HBM en 1928.

L'aménagement d'une zone industrielle entre les deux anciens tissus

- Habitat
- Agrandissement du port
- Axe Alferd Musset
- Axe Bougherfa Mohamed
- Axe Rochai Boualem
- Axe Abdelkader Bouda

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)



1936-1956

Figures 62 : Développement historique d'El Hamma

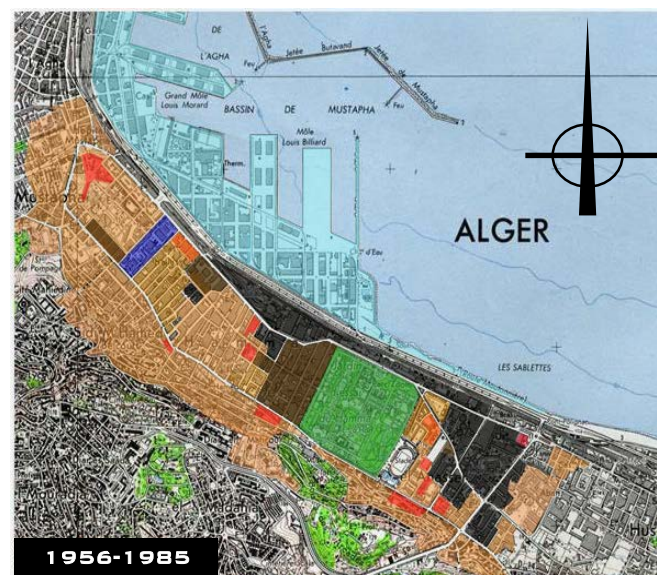
1936-1956 :

L'extension définitive du port

L'accroissement de la population généré par de plus en plus d'emploi entraîne une saturation du foncier. Ceci et le besoin d'habitation ont engendré les HLM « En 1948 »

- HLM
- Agrandissement total du port

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)



1956-1985

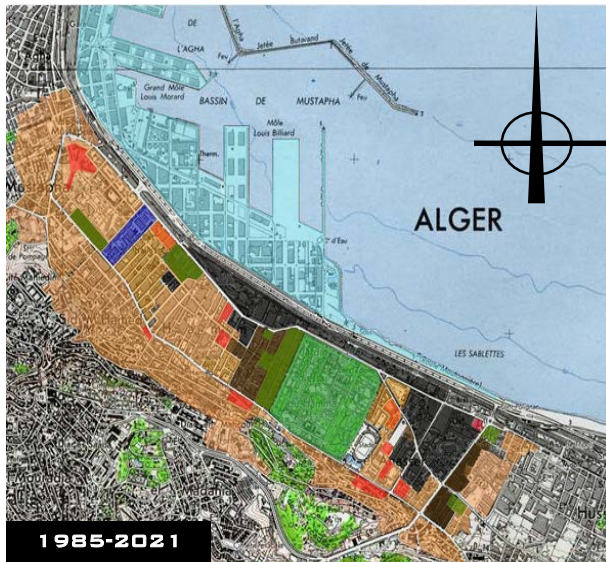
Figures 63 : Développement historique d'El Hamma

1956-1985 :

La saturation du foncier et l'application du plan de Constantine ont engendré un décroît des locaux industriels et la reconversion des terrains à l'habitat.

- HLM plus nombreux
- Locaux industriels en décroît
- Ilots démolis

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)



Figures 64 : Développement historique d'El Hamma

1985-2021 :

La création de nouveaux équipements de gabarits importants « BNA, Hôtel Sofitel ainsi que le World Trade Center » et le passage de la ligne de métro indique une volonté de créer des repères et de décentraliser l'hyper centre d'Alger d'une certaine manière.

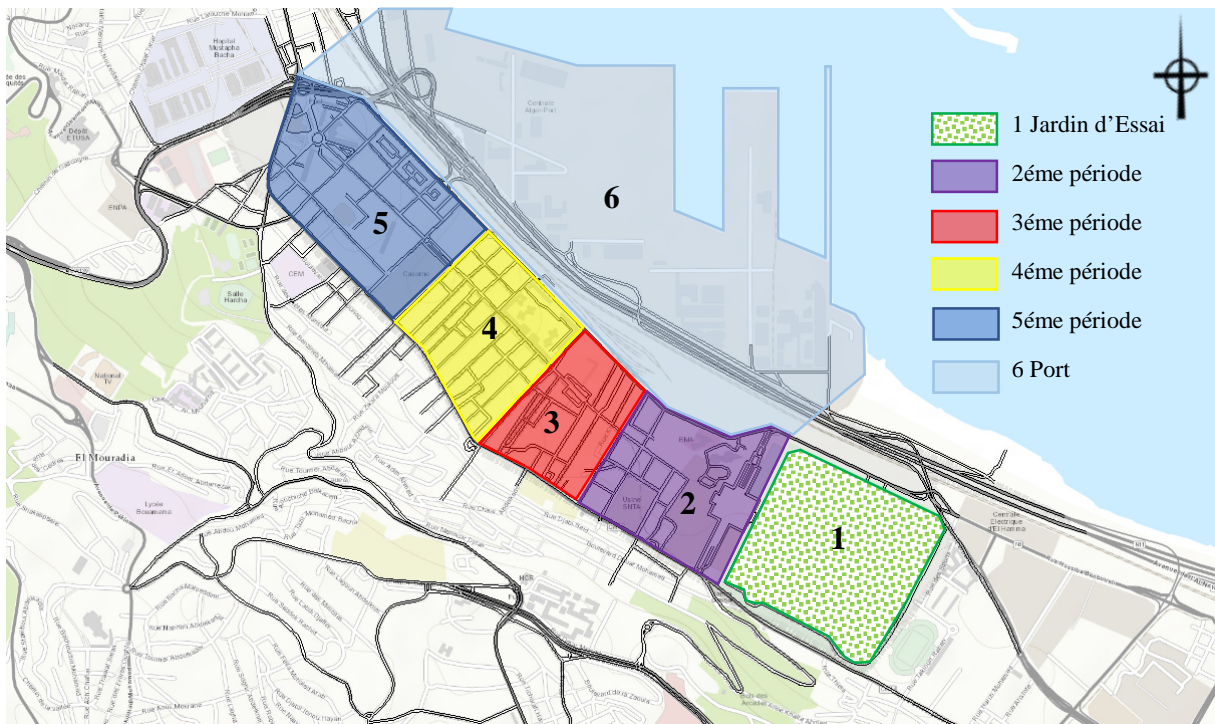
- Friches industrielles
- Terrains vides ou en construction
- Nouveaux grands équipements

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Synthèse de l'historique du quartier :

D'après notre approche historique, on peut définir six entités qui sont le résultat de mutations et de croissance urbanistique à travers plusieurs facteurs géographiques et artificiels

On constate aussi que la zone d'étude a toujours été mixte, du fait de la cohabitation de l'habitat avec divers équipements. Mais durant ces dernières années cette notion de mixité commence peu à peu à disparaître avec la politique de l'état en vigueur qui vise à décentraliser l'hyper centre d'Alger en forçant sur la tertiarisation de notre zone d'étude sans prendre en considération des facteurs importants tels que l'habitat et ces équipements accompagnants ainsi que les espaces publics.



Figures 65 : Carte de synthèse historique du quartier d'El Hamma ArcGis)par l'auteur)

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur

4. Le tracé parcellaire :

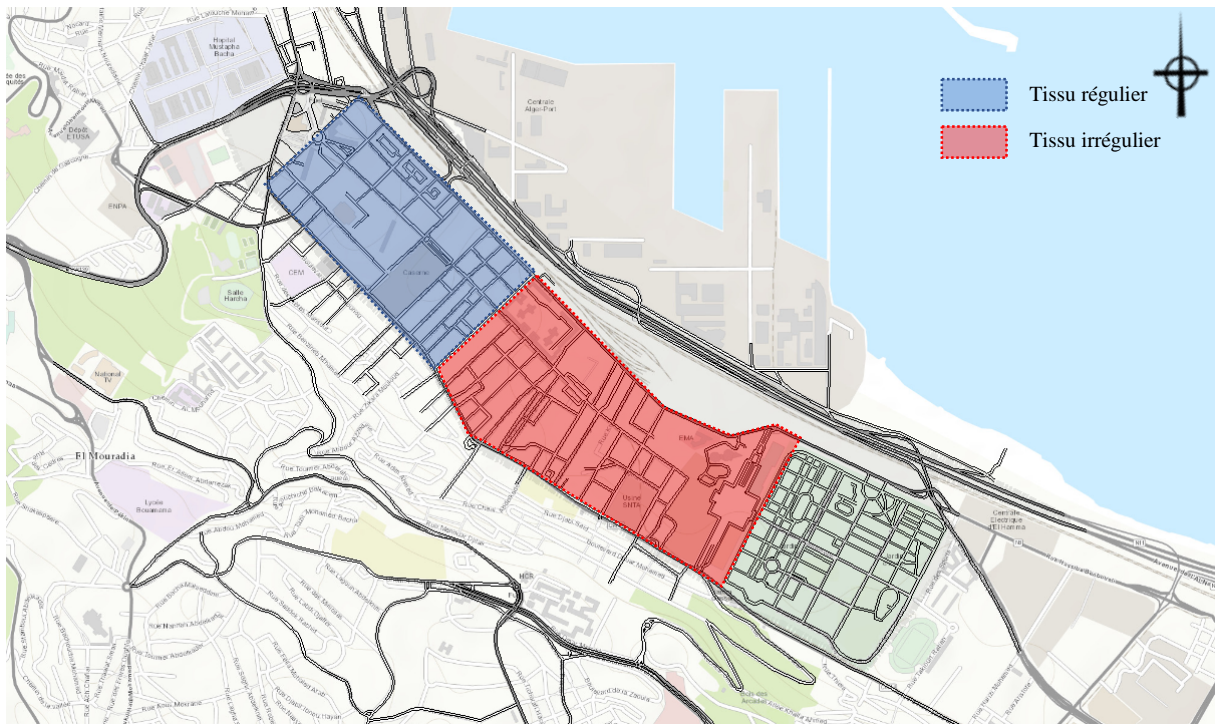
4.1. La trame :

Le quartier se divise en deux fragments :

- 1- Tissu régulier Du 1^{er} Mai à l' Arsenal : Les îlots ne sont pas subdivisés en parcelles, donc la trame parcellaire n'existe pas. Dans le cas des îlots parcelles, la forme géométrique est régulière, ou proche du rectangle
- 2- Tissu irrégulier De l' Arsenal au Jardin d'essai : Les îlots sont subdivisés en parcelles, cette division est dictée par le tracé agricole irrégulier. Cette entité est totalement désorganisée et ne suit aucune logique.

4.2. Le module :

A travers la lecture on remarque que le tissu régulier est défini selon un module de 60m de longueur sur 40 m de largeur. Les dimensions des autres îlots varient selon un coefficient selon une logique d'implantation bien définie



Figures 66 : Tracé parcellaire du quartier El Hamma

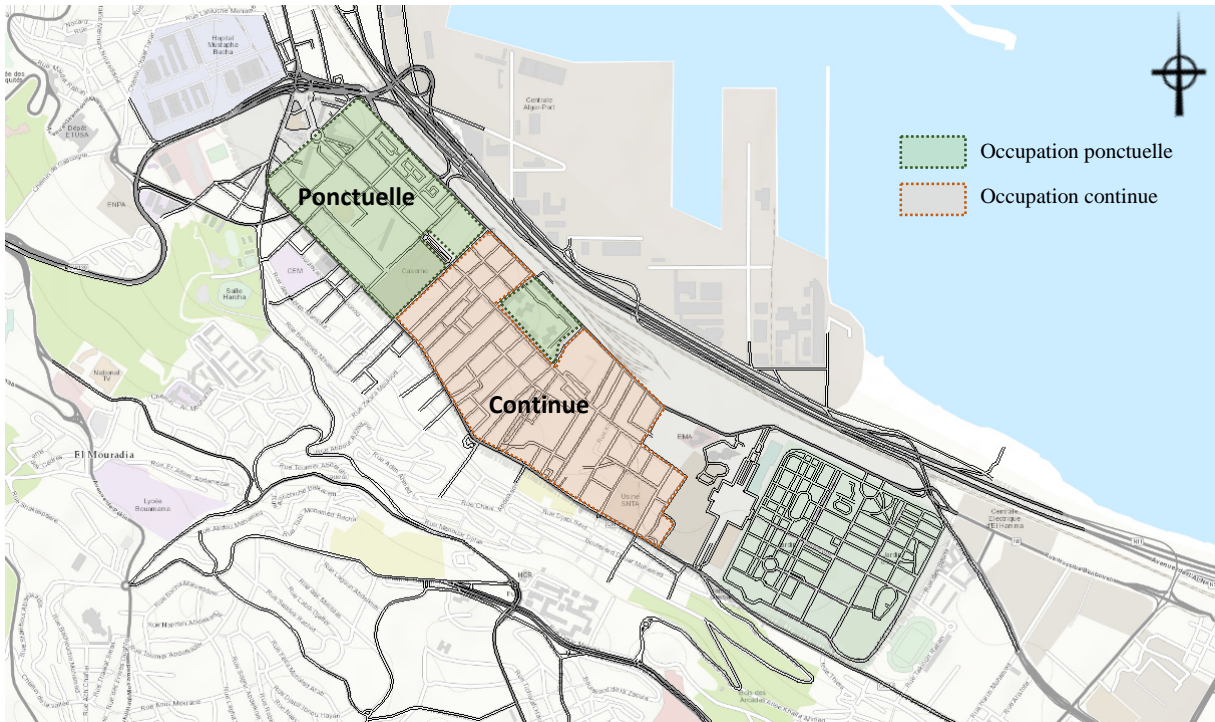
sur ArcGis)

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur

4.3. Occupation des îlots :

On remarque deux types d'occupation

- Ponctuelle : Lorsque les bâtiments sont séparés les uns des autres
- Continue : Quand les bâtis sont collés non seulement le long de la rue mais aussi en profondeur dans la parcelle de manière à former une masse interrompue uniquement par les rues

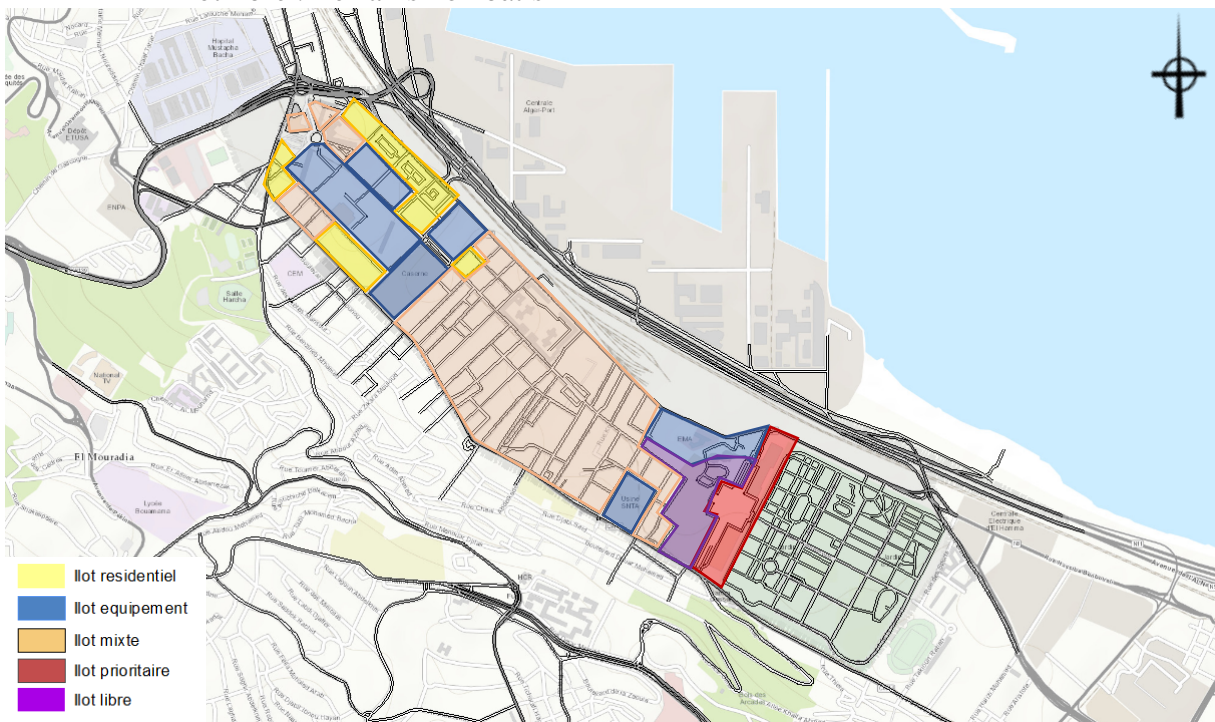


Figures 67 : Occupation des ilots au quartier El Hamma

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

4.4. Fonction des ilots :

- L'ilot équipement : Composé d'équipements scolaires, siège UGTA, ministère de la jeunesse et des sports ; On remarque une occupation totale de l'ilot
- L'ilot prioritaire : Comporte des édifices prestigieux d'envergures « Hôtel Sofitel ; BNA »
- L'ilot mixte : Il est découpé en parcelle et abrite l'habitat collectif et individuel ainsi que des activités d'industrie
- L'ilot résidentiel : Concerne l'habitat particulier HBM et HLM
- L'ilot libre : Terrains non bâtis

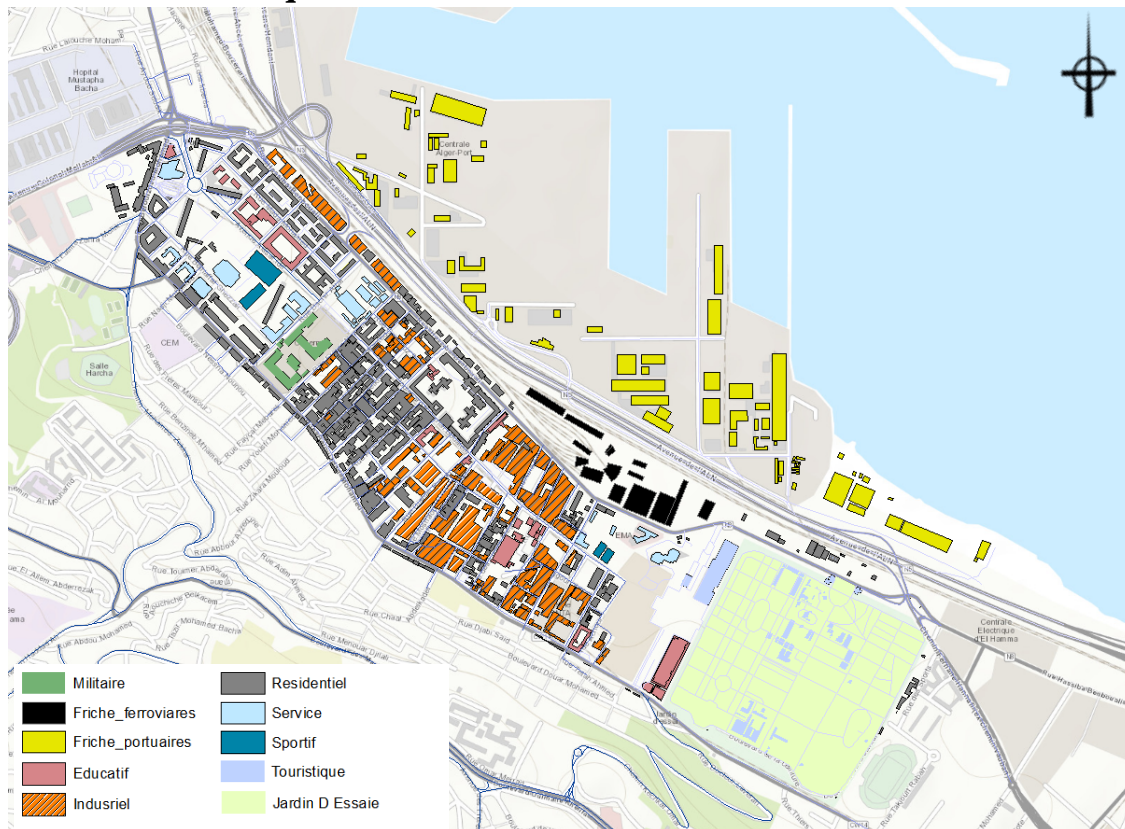


Figures 68 : Fonction des ilots au quartier El Hamma

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

5. Système bâti :

5.1. Fonction du quartier :



Figures 69 : Fonction du bâti El Hamma.

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

On remarque que l'activité dominante est résidentielle avec 57% de la surface totale.

Les friches industrielles représentent 14% des activités totales du quartier, cette forte présence influence sur la décentralisation de l'hyper centre d'Alger.

On note aussi la présence des friches portuaires et ferroviaires qui consistent une barrière physique et visuelle causant une rupture ville/mer.

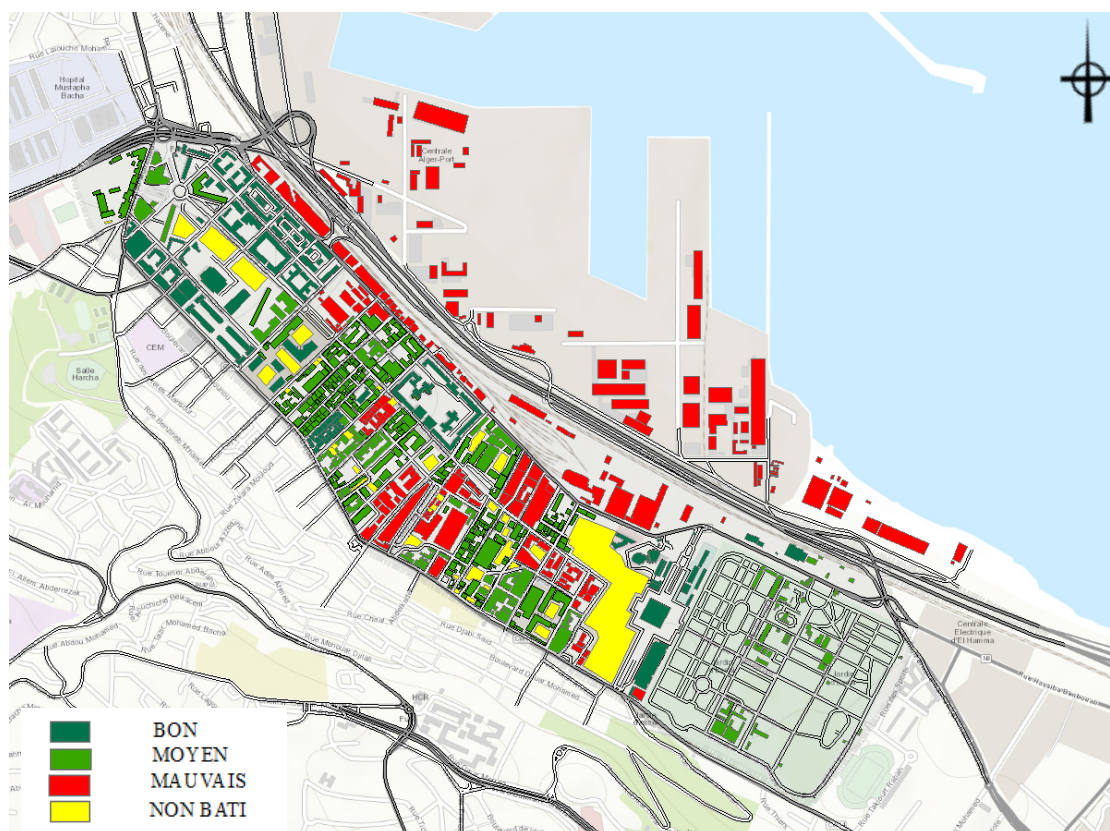
L'activité culturelle est bien présente par des équipements de grande envergure telle que la bibliothèque nationale, le musée des beaux-arts et le monument des martyrs qui forment l'axe de la culture. Des équipements tels que l'hôtel Sofitel qui est l'hôtel national des affaires et les tours jumelées offrent au quartier une certaine vocation d'affaire, on note aussi que l'activité administrative représente 9%.

L'activité de loisir représentée par le jardin d'essai est un potentiel mal intégré au quartier à cause du mur de clôture qui représente une rupture avec le quartier et par l'absence des activités complémentaires et d'accompagnement.

On remarque aussi la présence de l'activité militaire qui est représentée par la caserne qui se trouve au centre du quartier, est mal localisée car elle est censée se trouver à la périphérie de la ville.

On constate alors que le quartier se caractérise par une richesse d'activités et donc possède une vocation mixte, ce qui lui donne un caractère de mixité urbaine.

5.2. Etat de bâti :



Figures 70 : Etat de bâti d'El Hamma.

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

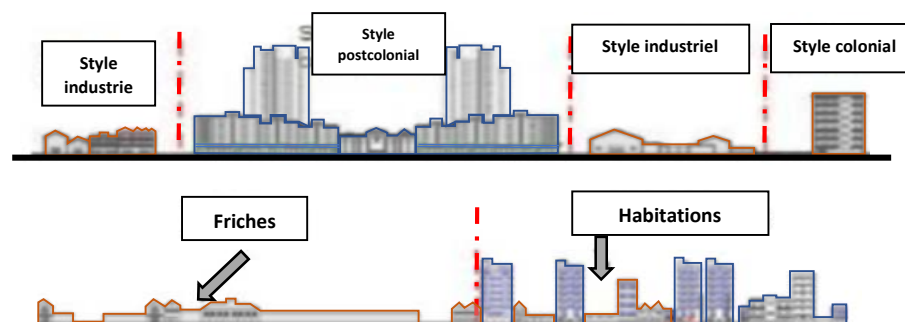
On remarque la forte concentration du bon état du bâti dans le côté ouest.

Les habitats collectifs qui datent généralement de la période coloniale sont considérés comme un patrimoine délaissé de moyen et de mauvais état qui sont plutôt dominant dans le centre ce qui génère un aspect tourmenté au quartier.

Les friches ferroviaires, portuaires et ainsi que les friches industrielles sont en état de dégradation ce qui a délabré la façade maritime du quartier et aussi généré une réelle pollution visuelle dans le quartier.

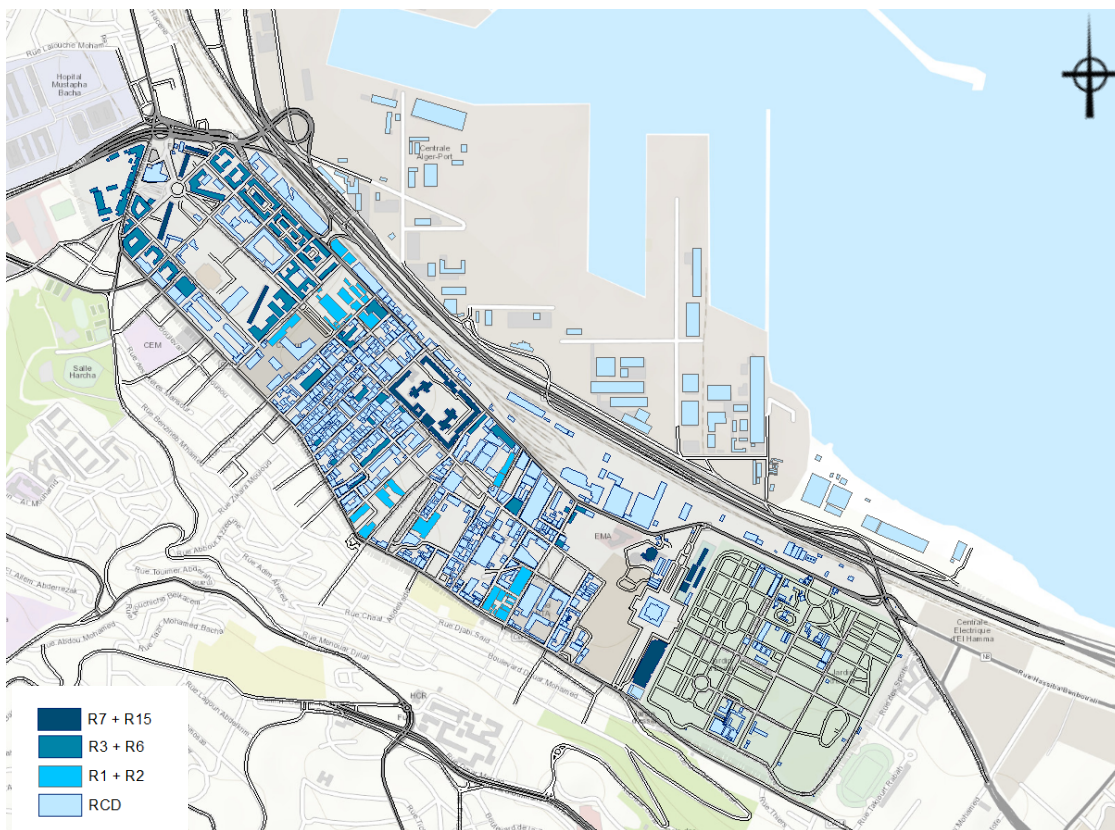
5.3. Gabarit de bâti :

Les gabarits des friches portuaires, ferroviaires et industrielles varient entre RDC et R+2 et occupent les parcelles en largeur ce qui génère une mauvaise rentabilité de foncier et aussi donnant des façades désordonnées et non homogènes.



Figures 71 : Façades urbaines d'El Hamma.

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

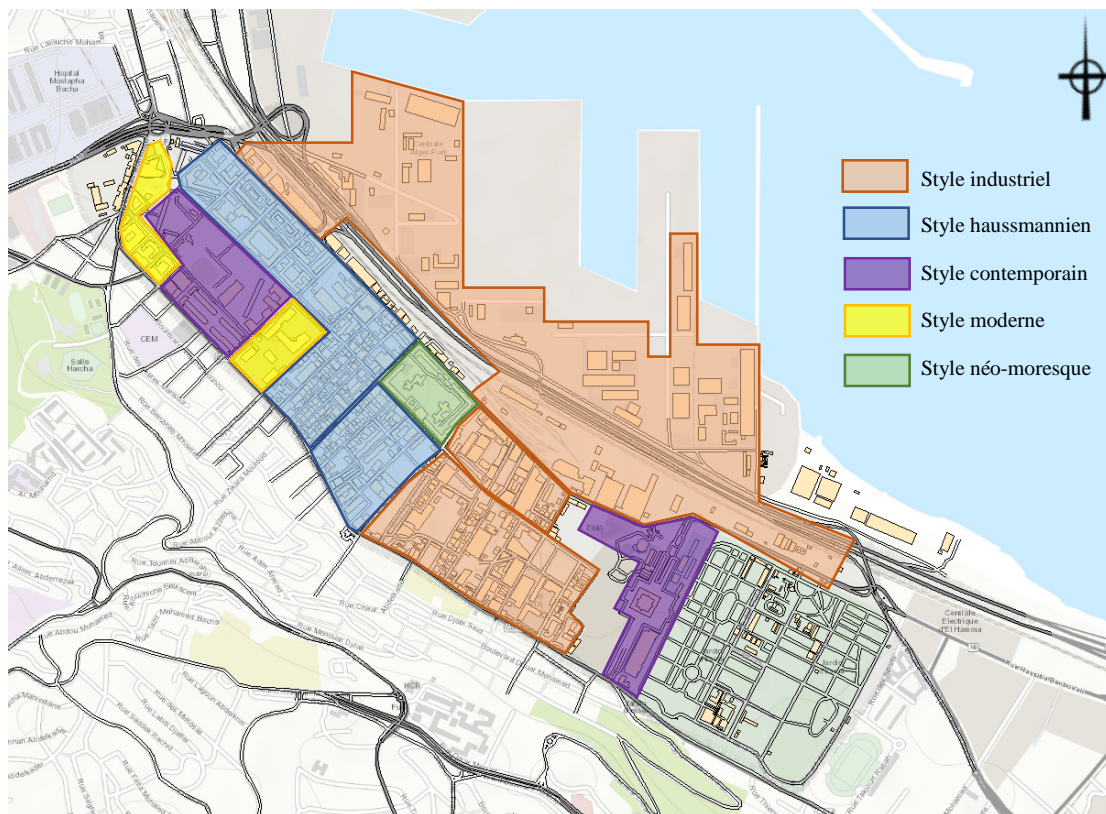


Figures 72 : Gabarit de bâti d'El Hamma.

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

On remarque la dominance et la concentration de gabarits entre RDC et R+2 au centre du quartier et la concentration de gabarits entre R+3 et R+6 à l'ouest.

5.4. Style de bâti :



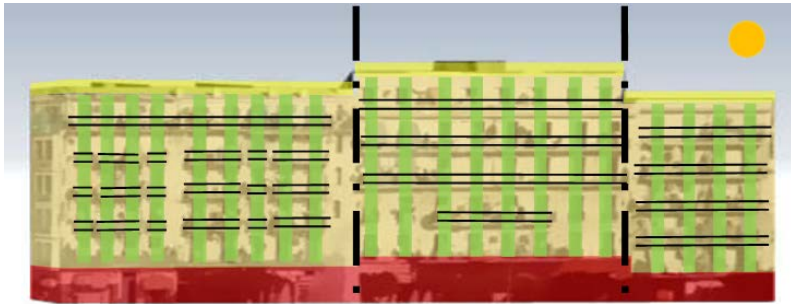
Figures 73 : Style de bâti d'El Hamma.

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

On remarque une diversité et mixité des styles donnant à notre quartier une richesse et un patrimoine intéressant.

5.5. Les façades :

Façade 1 : quartier européen place 1er Mai :



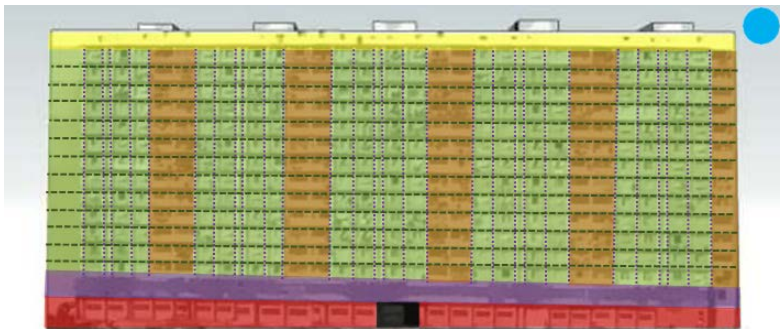
Figures 74 :Style de façade

Source : Autocad (Modifiée par l'auteur)

Au niveau du RDC des garages lingeant toute la façade
 Un jeu de plein et de vide et un alignement des fenêtres en verticalité avec une accentuation de l'horizontalité avec les balcons en longueur presque sur toute la façade
 Un couronnement en bande sur toute la longueur du bâtiment pour marquer sa fin

- Commerce
- Plein
- Alignement des fenêtres verticalement
- Couronnement
- Balcons Traitement horizontal

Façade 2 : Groupe 09 champ de manœuvres :

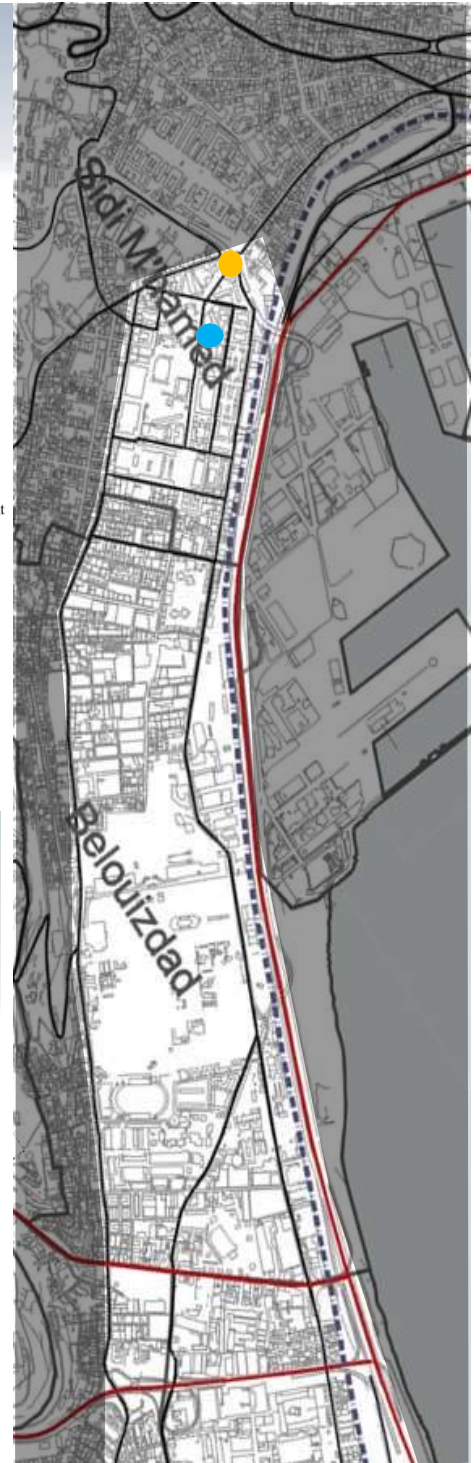


Figures 75 :Style de façade

Source : Autocad (Modifiée par l'auteur)

Au niveau du RDC des garages lingeant toute la façade.
 Pour les bureaux une accentuation des éléments horizontaux par des fenêtres en longueur
 Pour les logements un jeu vertical de plein/vide et de couleurs (beige/blanc)
 Un couronnement en bande de couleur blanche sur toute la longueur du bâtiment pour marquer sa fin

- Commerce
- Bureaux/Traitement horizontal des fenêtres
- Vide/Balcons
- Élément horizontal
- Pilastre traitement vertical
- Plein
- Accès
- Couronnement



Figures 76 :Style de façade

Source : Autocad (Modifiée par l'auteur)

5.6. Edifices à valeur patrimoniale :

L'existence d'édifices à valeur patrimoniale permet de renfoncer l'identité de notre quartier, c'est pour cela qu'il faut préserver cet aspect en revalorisant ces ouvrages et accentuer l'importance de ces derniers.



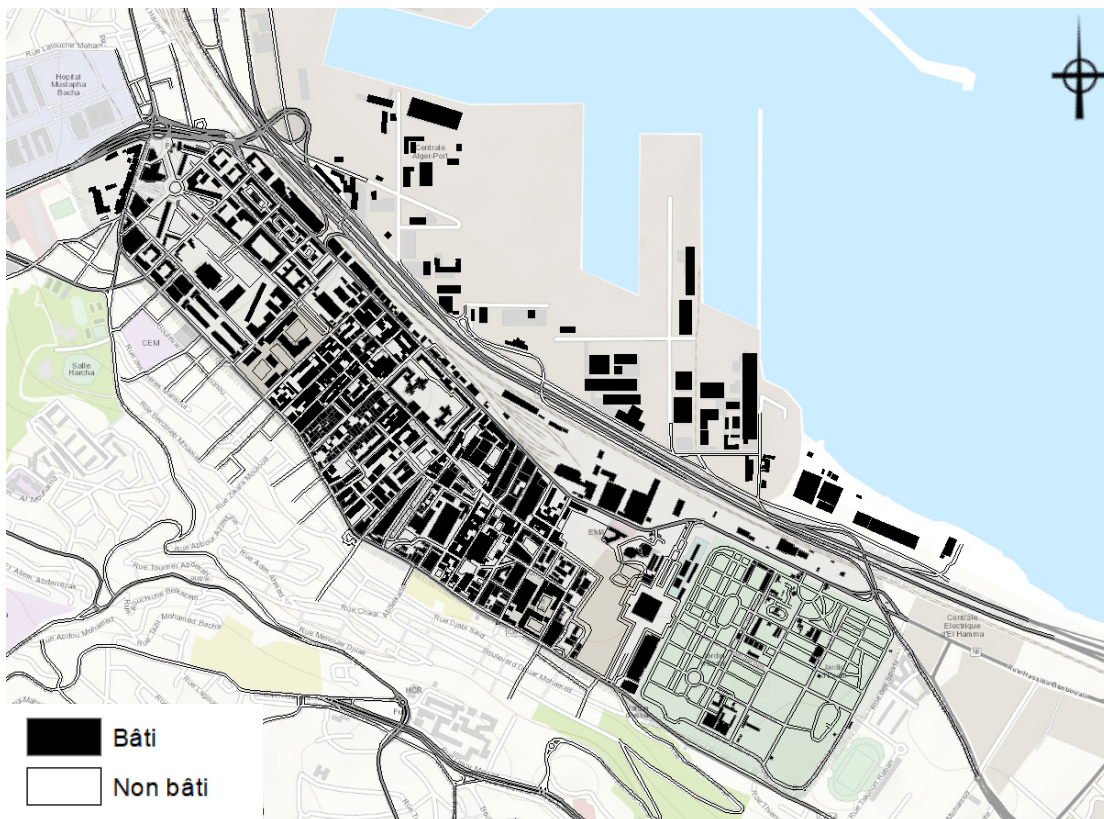
-  Jardin d'essai « Nature »
-  Musée des beaux arts, monuments des martyres « Histoire »
-  Bibliothèque nationale « Culture »
-  Élément de repère « Centralité »
-  Nœud structurant
-  Élément de repère « Tourisme »

Figures 77 : Vue aérienne d'une partie d'El Hamma.

Source : Google Earth (Modifiée par l'auteur)

6. Système non bâti :

6.1. Densité du bâti :



Figures 78 : Bâti/Non bâti d'El Hamma

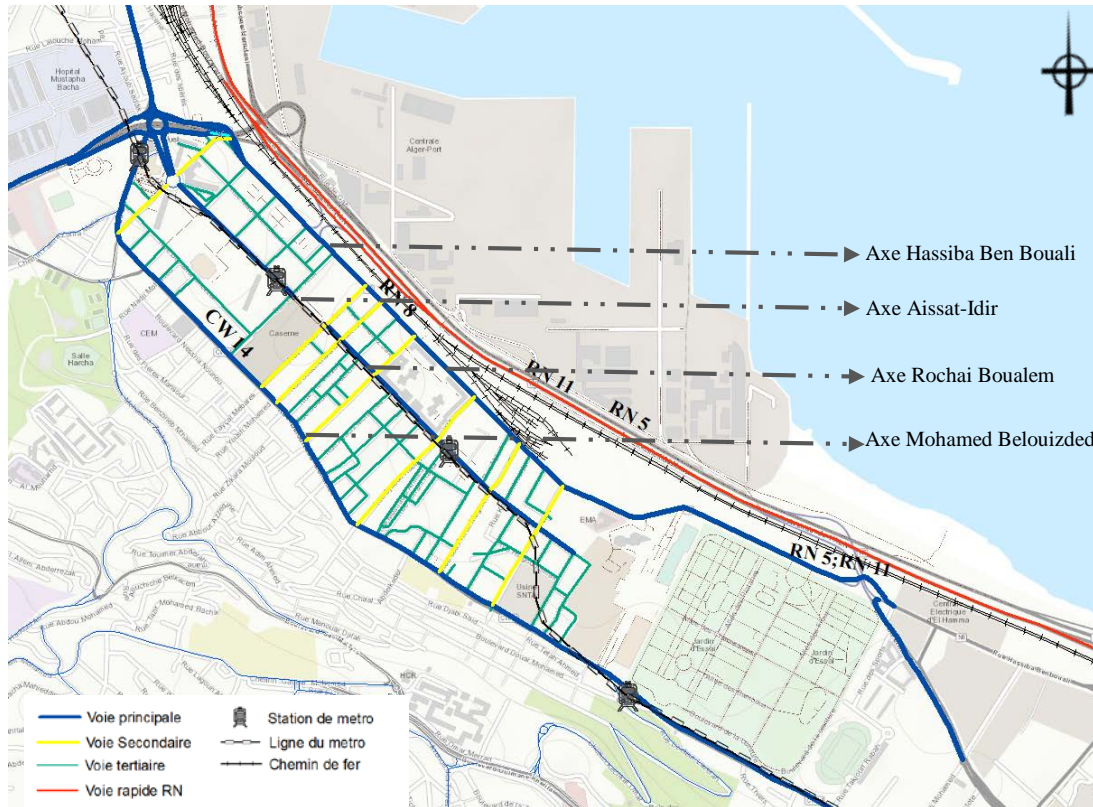
Source : PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

Le tissu est plutôt homogène du côté ouest contrairement au centre qui est très dense alors qu'on remarque une dominance d'espaces vides et des parkings sauvages mal exploités du côté est.

On constate une mal répartition de densité dont résulte un déséquilibre et un tissu désordonné et non homogène et un rapport plein/vide anarchique dans le quartier.

7. Système viaire :

7.1. Hiérarchie des voies :



Figures 79 : Réseau routier d'El Hamma.

Source :PDAU (Modifiée par l'auteur sur ArcGis)

La ville est structurée historiquement par des axes longitudinaux (axe Hassiba ben Bouali, axe Mohamed Belouizded, axe Issat Idir –Rochai Boualem) parallèles entre eux et principalement parallèles a la mer, et par des axes transversaux (axes Alfred Musset, axe Bouda, axe Bougherfa) qui sont perpendiculaires au axes longitudinaux structurants et ils ont un caractère utilitaires de liaisons entre les deux axes longitudinaux périphériques (axe Hassiba ben Bouali, axe Mohamed Belouizded)

On note la rupture de l'axe Aissat-Idir au niveau de la station de bus qui constitue une impasse. Cette rupture donne naissance à l'axe Boualem-Rochai qui est un axe central et important cependant on note la rupture de ce dernier au niveau des terrains libres qui constituent une deuxième impasse. A l'exception de la Rue Aissat-Idir tous les axes principaux sont des axes à sens unique mal défini sur le plan formel et fonctionnel ce qui génère une mauvaise perméabilité.

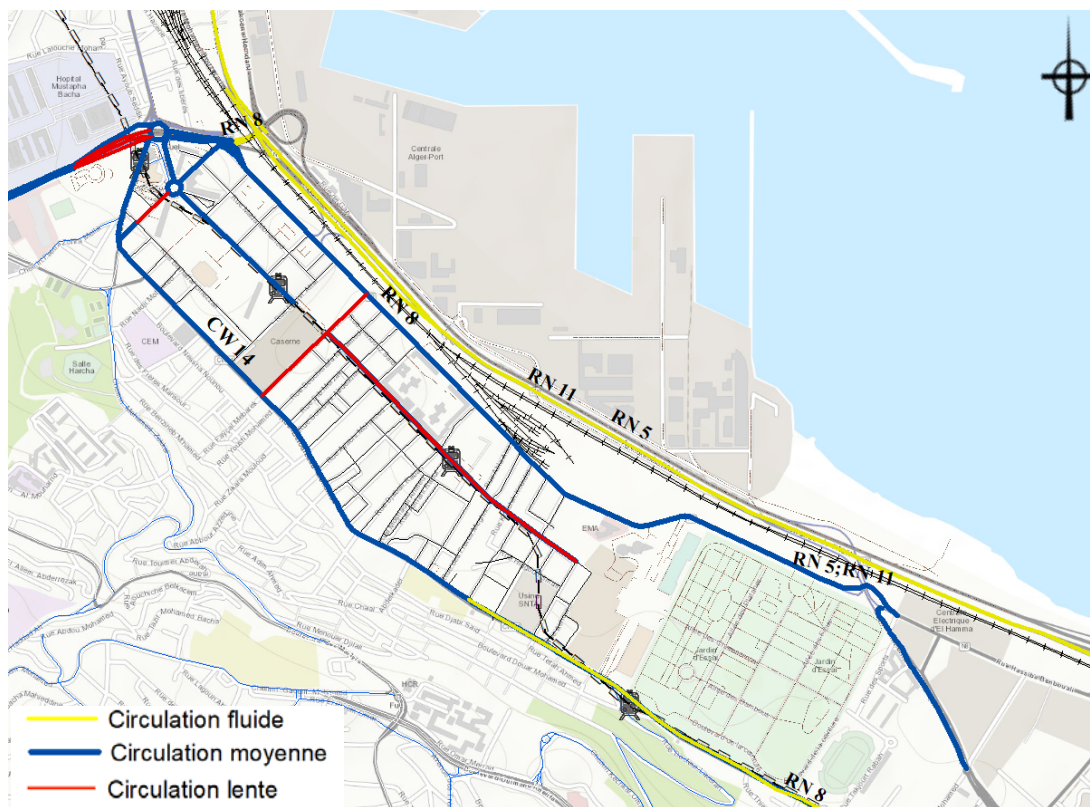
Le réseau de voirie dans la zone est très riche mais l'étroitesse des rues ne répond plus à la densité du parc automobile, ce qui nous mené à réfléchir à la solution des transports en commun qui pourraient peut-être apporter la réponse à ce problème.

Les places publics Mokrani et Place Sahnoun ne sont pas valorisées et ne représentent actuellement que de simples carrefours mécaniques (Nœuds), contrairement à la place du 1^{er} Mai qui représente au niveau d'appartenance à la ville avec un aménagement particulier mais manque

quand même d'animation et de dynamisme.

Le chemin de fer et l'ALN marque la rupture entre le quartier et la mer, raison pour laquelle on devrait songer à étudier les possibilités de créer une liaison et donc réconcilier le quartier avec son front de mer.

7.2. Trafic routier :



Figures 80 : Trafic routier d'El Hamma.

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

On remarque une circulation très fluide au niveau des friches de Hassiba Ben Bouali cependant, la circulation est moyenne dans l'autre partie là où se trouve l'habitat collectif et l'habitat intégré.

Au niveau d'Aissat-Idir, la circulation est aussi moyenne à cause des équipements scolaires et administratifs, alors que sur Boualam-Rochai et la rue Alfred de Musset, on remarque une circulation lente causée par les différentes activités commerciales, résidentielles...et une circulation moyenne au niveau des terrains libres. On remarque aussi une circulation moyenne au niveau des habitats intégrés de la rue Mohamed Belouizdad et une circulation fluide au niveau des friches industrielles. On constate la division des axes en séquences, ou chaque axe est divisé en plusieurs parties qu'on a l'impression que ce n'est plus le même axe.

Synthèse sur l'état des lieux :

Alger est une véritable ville de commandement et une métropole nationale et cela de part sa position stratégique, ses capacités d'infrastructure viaire et de transport urbain diversifié, sa richesse naturelle et historique, et notamment grâce à ses centralités stratégiques dont El Hamma fait partie.

El Hamma est un quartier très intéressant du à sa position stratégique sur la baie d'Alger sa richesse et infrastructure viaire ses édifices à valeurs patrimoniale dont certains ont un statut international, son environnement riche en qualités paysagères comme la mer, le jardin d'essais, le mont de l'Aquiba et le monument des martyres ... etc. Ainsi que les potentialités foncières très importantes vu que la zone est en grande partie des hangars et des terrains vides. L'accessibilité importante grâce aux axes qui la structurent notamment le téléphérique. Une position centrale dans la croissance de la ville d'Alger, avec un réseau routier qui lui attribue une accessibilité et une communication facile avec les différentes régions de la capitale.

Cependant on remarque un nombre considérable de carences comme :

- La rupture entre la mer et la zone qui est causée par l'autoroute et le chemin de fer.
- La présence des usines au milieu d'un tissu à vocation d'habitat et d'équipements.
- Le manque de lisibilité à l'intérieur de la zone (Espace public non construit).
- La non valorisation de chaque axe par les nouveaux changements effectués sur la zone.
- Les façades aveugles et l'absence d'éléments de repère qui résulte la difficulté de s'orienter et de s'identifier.
- Rupture de la voie Rochai Boualem.

Selon le POS :

Aucun aménagement reliant le quartier à la mer n'a été proposé surtout que le POS entreprend une politique de l'état qui consiste à injecter des équipements de grande échelle, (Volonté de tertiarisation du quartier), en négligeant la fonction résidentielle et les enjeux locaux engendrant ainsi la dégradation du cadre de vie : Paupérisation, désertification du quartier. Donc la mixité est menacée suite aux décisions de l'état.

Section B : Partie Conceptuelle

Introduction :

El Hamma est une centralité chargée de potentialités mais dévalorisée sur le plan formel et fonctionnel, une réalité qui nécessite des interventions de revalorisation et de réaménagement ; Cependant la question qui se pose est comment intervenir à cet égard ? Qu'elle stratégie doit on appliquer ? Et qu'elles fonctions urbaines doivent-on injecter ?

Intervention urbaine :

1. Rappel de constats :

A travers l'analyse urbaine du quartier d'El Hamma nous allons présenter des bilans de constats présentés dans les cartes suivantes :



Figures 81 : Schéma de potentialités d'El Hamma.

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

2. Schéma de carences :

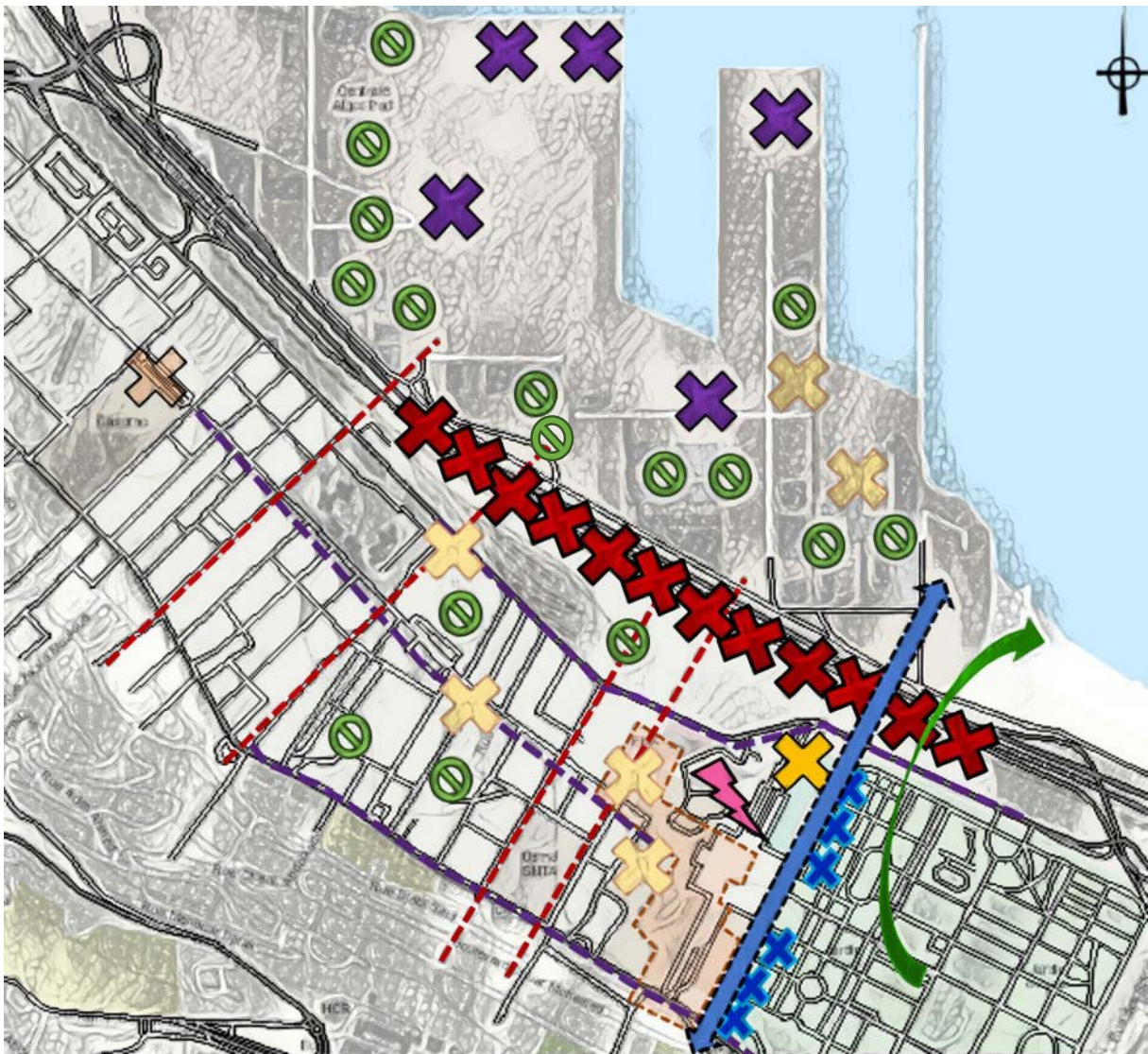














Figure 82 : Schéma des carences

Source : Autocad (Fait par l'auteur)

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Rupture entre le quartier urbain et le Jardin d'Essai |  | Rupture de l'axe Rochai Boualem - Aissat Idir |
|  | Terrains libres non fonctionnels |  | Rupture entre le quartier urbain et le front de mer |
|  | Discontinuité de l'axe de liberté |  | Manque d'espaces publics |
|  | Problème d'accessibilité au quartier |  | Les friches industrielles en état dégradés |
|  | Négligence des axes structurants transversaux |  | Etroitesse des rues |
|  | Front de mer non exploité |  | Projet ponctuel non intégré |

3.Schéma d'actions à mener :

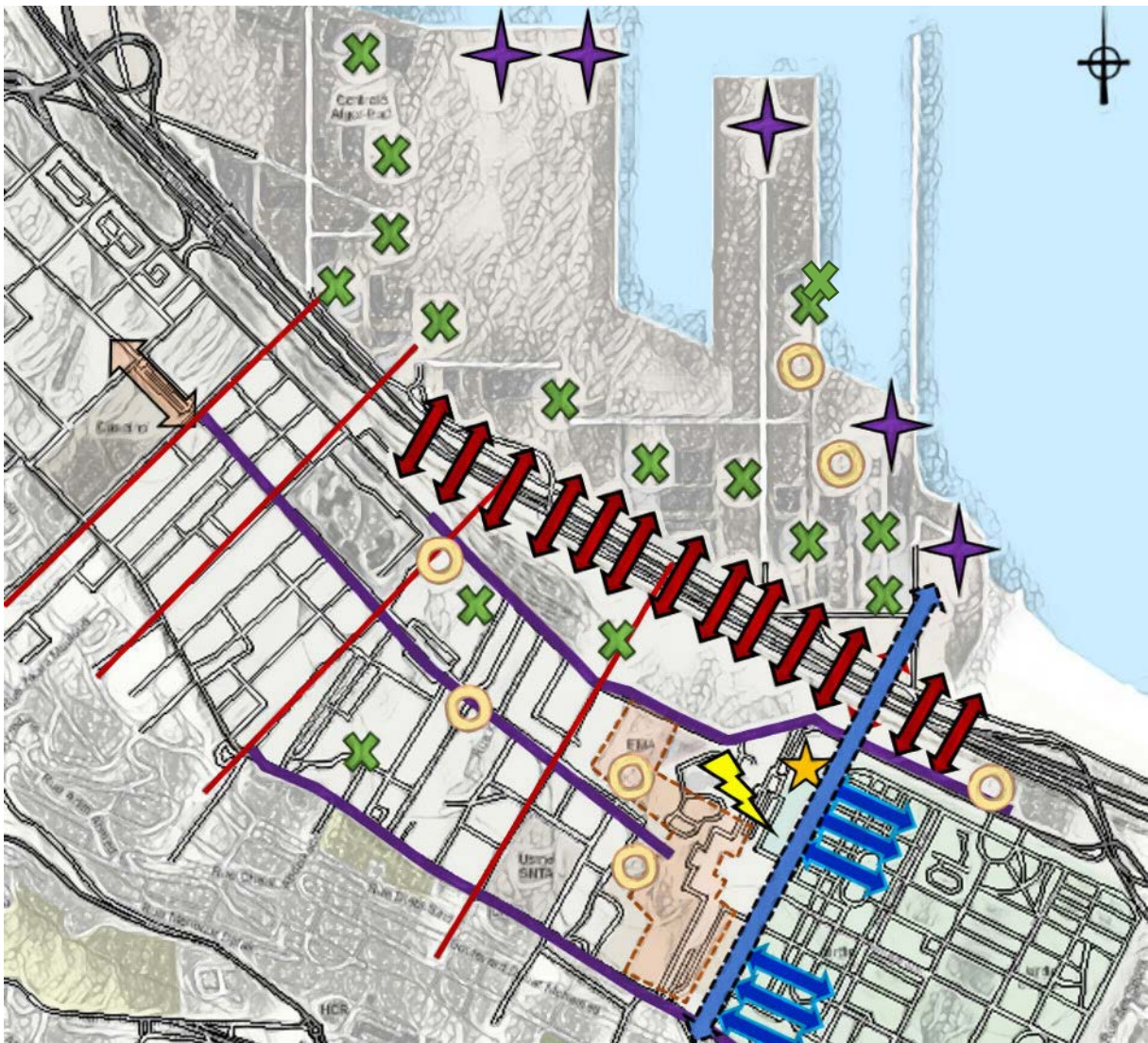


Figure 83 : Schéma d'actions à mener

Source : Autocad (fait par l'auteur)

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Relier le quartier urbain et le Jardin d'Essai | | Relier l'axe Rochai Boualem – Aissat Idir |
| | Aménager des terrains libres | | Relier entre le quartier urbain et le front de mer |
| | Prolonger de l'axe de liberté | | Aménager d'espaces publics |
| | Marquer l'entrée au quartier | | Démolir les friches industrielles en état dégradé |
| | Prolonger les axes structurants transversaux | | Elargir les rues |
| | Aménager du front de mer | | Intégrer des projets ponctuels |

4. Schéma d'objectifs à atteindre :

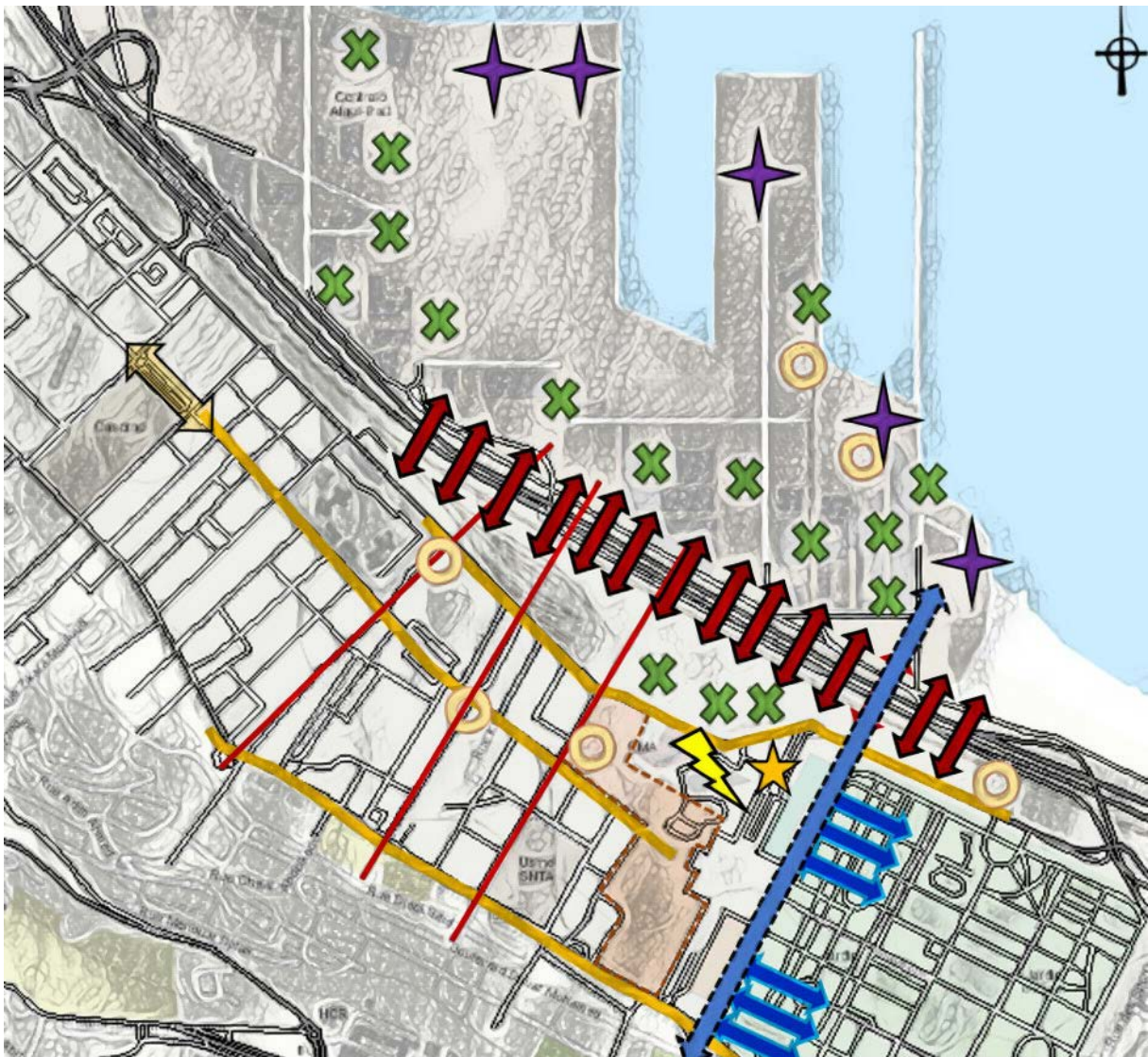
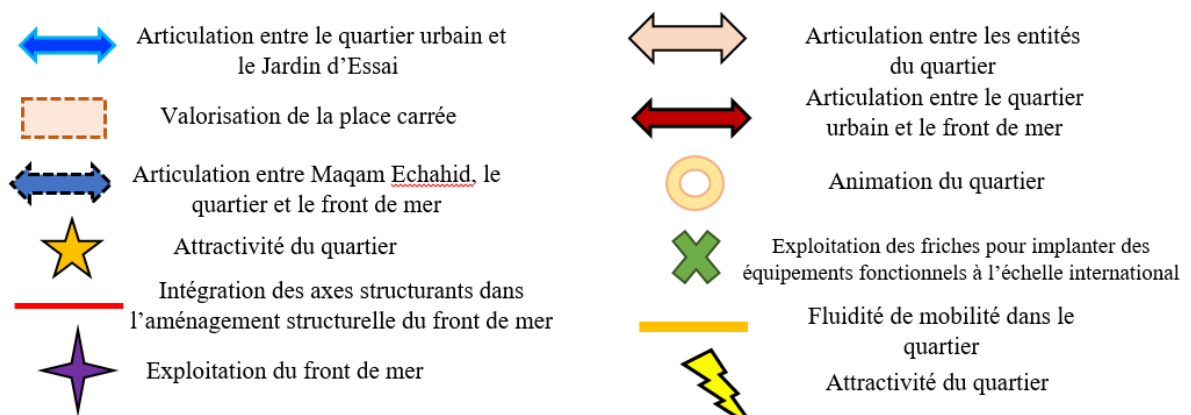


Figure 84 : Schéma d'objectifs à atteindre

Source : Autocad (fait par l'auteur)



5. Schéma des principes :

En vue des constats, des actions et des objectifs on peut dire que le quartier est fragmenté en trois parties : L'urbain, le Jardin d'Essai et le front de mer. Notre objectif principal est d'intégrer la notion du tourisme urbain résumé par des actions et des interventions urbaines « Requalification ; Consolidation ; donc l'articulation de ces différentes parties afin d'obtenir un ensemble fonctionnel, homogène et complémentaire.

Cette articulation s'appuie sur une logique axiale. Dans le cas du quartier avec le front de mer, le prolongement des axes structurants transversaux et le rabattement de l'axe structurant longitudinal Hassiba Ben Bouali ainsi que le nouveau parcours urbain permettra de structurer le front de mer tout en restant homogène avec l'urbain. Mais encore, l'axe de liberté qui bute vers un aménagement culturel pour continuer et accentuer cet axe à travers la relation entre le quartier et son front de mer.

Cette logique est aussi présente dans l'articulation entre le quartier et le Jardin d'Essai traduit par l'axe perspectif qui longe l'urbain passant par le 'Jardin d'Hiver' pour aboutir sur la place carrée ainsi que le jardin ce qui va présenter un élément d'attractivité et un autre point de repère.

Pour relier le jardin d'essai avec le front de mer, cette logique se traduit par la création d'un nouveau plan vert qui est la continuité du jardin de l'autre côté.

L'articulation de l'ensemble est assurée par les « Estacades » qui est une solution architectural urbaine qui propose une promenade haute et assure une continue entre la ville et la mer ainsi permettre d'articuler les différents fragments de ce projet urbain pour assurer l'homogénéité fonctionnelle.

La question des friches industrielles sera répondue par les différentes interventions de reconversion.

Les interventions urbaines sont accompagnées d'une reconversion fonctionnelle a un quartier de vocation économique « Bureaux et commerces » .

5.Schéma de principes :

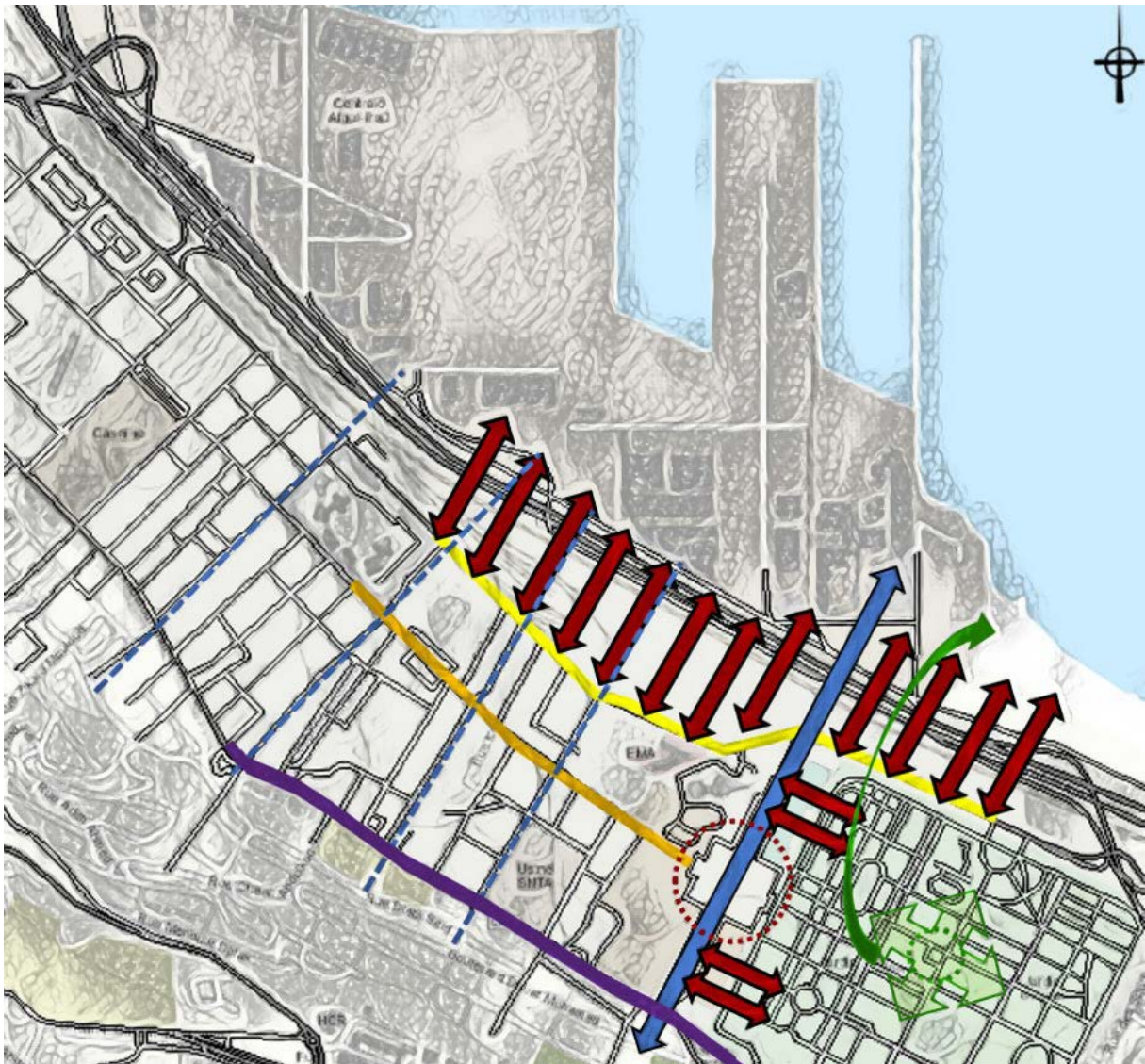










Figure 85 : Schéma de principe

Source : Autocad (fait par l'auteur)

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|-------------------------------|
|  | Articulations |  | Extensions |
|  | Blvrd Hassiba Ben Bouali |  | Axes de liberté |
|  | Blvrd Mohammed Belouizdad |  | Revalorisation 'Place carrée' |
|  | Axe de perspective 'Rochai Boualem' |  | Coulée Verte |

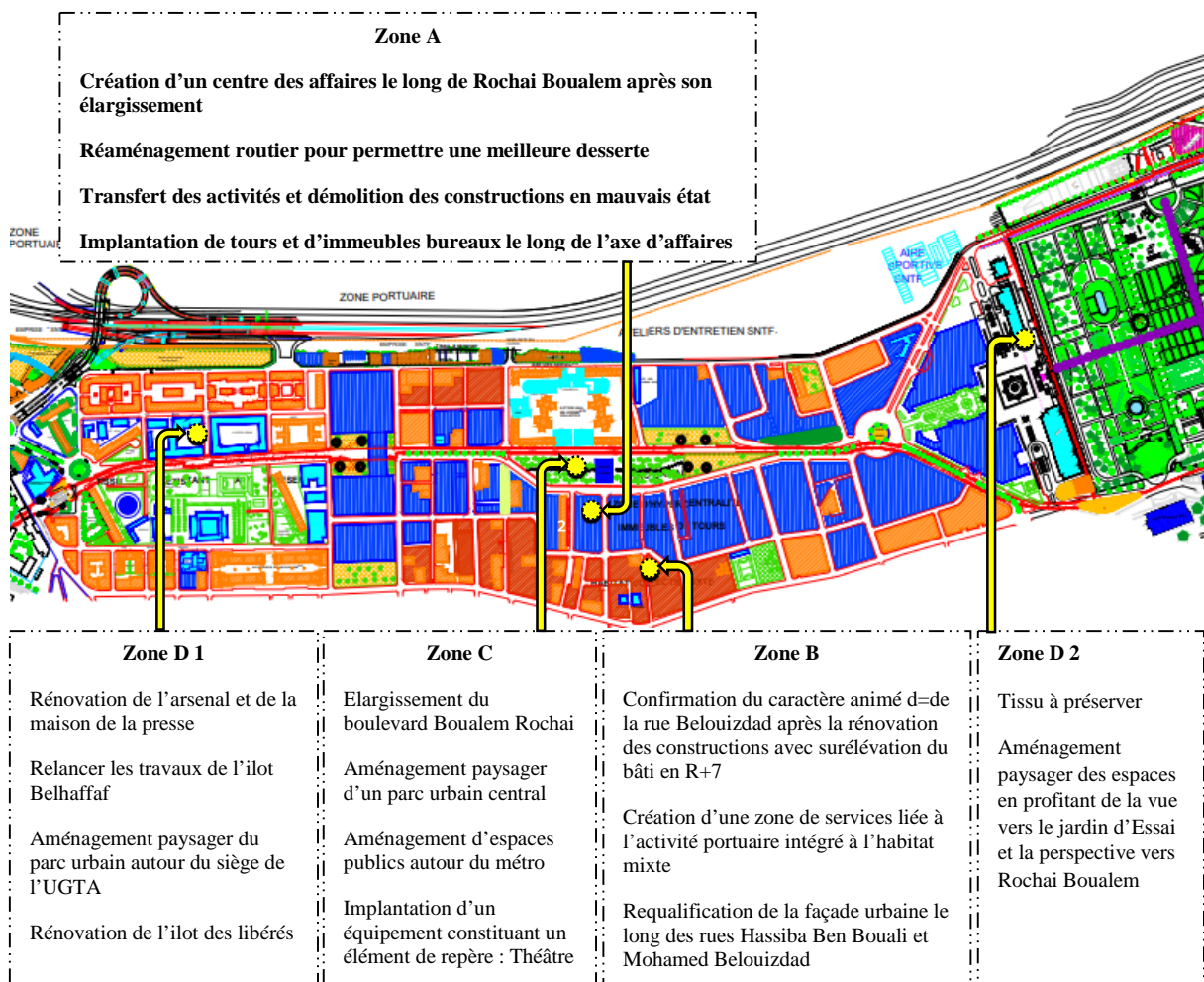
6. Le quartier et les instruments d'urbanisme « PDAU-POS »

Orientation du POS :

Avant d'entamer notre propre stratégie pour l'aménagement du quartier, il est d'abord nécessaire de voir les orientations des pouvoirs publics, voici le POS U31 Hamma Hussein-Dey ou les orientations sont devisées en 5 zones

Après consultation des orientations on constate qu'on est tout à fait d'accord avec l'ensemble des actions à mener aux 5 zones

Par contre on remarque la non exploitation des friches ferroviaires et portuaires malgré leurs position stratégiques et leurs qualités environnementales et surfaciques importantes, ce qui représente un véritable atout de valorisation du quartier, et cela nous a mener à y gamberger d'élaborer notre projet là-bas.



Figures 86 : Réseau routier d'El Hamma.

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Le P.D.A.U :

PDAU ALGER 2015

Des promenades en front de mer, un centre-ville réaménagé, un port de pêche rendu aux habitants. D'ici à 2035, plusieurs projets vont transformer la capitale en "éco métropole de la Méditerranée".

Les orientations du PDAU d'Alger 2015

Faire la part belle au vert : La nouvelle stratégie urbaine prévoit de "débarrasser la ville des activités Polluantes et dangereuses". Points forts de cette politique plus écologique : une ceinture d'agri-parcs, l'aménagement paysager des autoroutes, un tram-train pour la rocade et de longues promenades en front de mer.



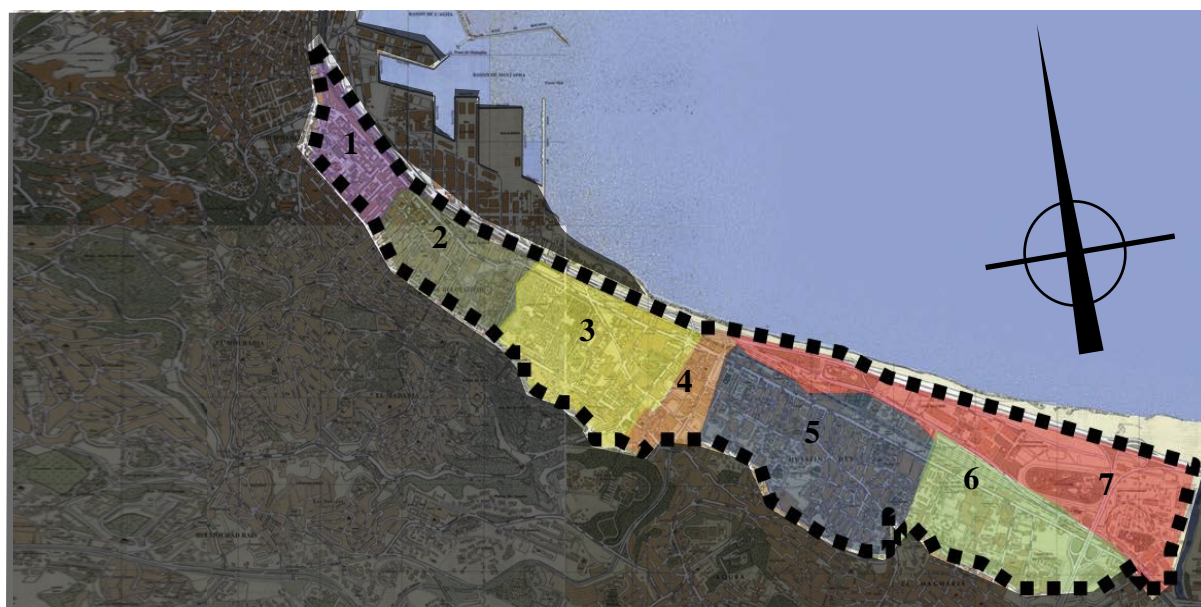
Figures 87 : Image de la prochaine promenade d'Alger.

Source : PDAU 2015



Figures 88 : Image de la prochaine baie d'Alger.

Source : PDAU 2015



Figures 89 : Périmètre PDAU d'El Hamma.

Source : PDAU (Modifiée par l'auteur)

Le périmètre englobe plusieurs quartiers :

- 1- 1^{er} Mai 2- El Hamma. 3- El Annassers. 4- Les Abattoirs. 5- Hussein Dey
6- Brossette – Cote Rouge. 7- Le Caroubier.

- **Potentialités foncières :**

Le site recèle d'énormes potentialités foncières :

- ✓ Des terrains vides d'une surface foncière de 18 Ha
- ✓ Des terrains mal occupés à libérer d'une surface foncière de 48,5 Ha
- ✓ 209 activités non rentables.
- ✓ 82 hangars vétustes.

- **Objectifs de l'étude :**

L'étude du plan d'occupation des sols U31 HAMMA HUSSEIN DEY se fixe les objectifs suivants :

- ✓ La concrétisation du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme PDAU d'Alger visant à rehausser l'image de la capitale par le développement d'une centralité à l'Est d'Alger.
- ✓ La réappropriation de l'espace constituant le futur hyper centre après la délocalisation des activités nuisantes et non compatibles, occupant une emprise importante du tissu
- ✓ Le renforcement et la mise en valeur de la façade maritime qui s'étend du 1^{er} Mai à la Côte rouge.
- ✓ L'implantation d'équipements hyper centraux générateurs d'emplois dans le tertiaire.
- ✓ L'amélioration du cadre de vie des différents quartiers par la création d'espaces libres et de loisirs (places, jardins ...).
- ✓ L'amélioration du cadre bâti et des transports en commun.

- **Orientations d'aménagement :**

La situation stratégique dans l'agglomération Algéroise destine les quartiers d'El Hamma et de Hussein Dey à un traitement particulier, les options d'aménagement permettent de confirmer les vocations de chaque quartier :

1. **Quartier 1^{er} Mai – El Hamma : Zone d'hyper centralité**
2. **Quartier El Annassers : Zone d'articulation des différentes fonctions et point focal**
3. **Quartier Hussein Dey : Zone résidentielle**
4. **Quartier Brossette-Côte rouge : Zone poly fonctionnelle (Habitat –équipements -Commerces).**
5. **Le Caroubier : Zone de loisirs et de sports.**

El Hamma est une centralité chargée de potentialités mais dévalorisée sur le plan formel et fonctionnel, une réalité qui nécessite des interventions de revalorisation et de réaménagement

Cependant la question qui se pose est comment intervenir à cet égard ?

Qu'elle stratégie doit on appliquer ?

Et qu'elles fonctions urbaines doivent-on injecter ?

Problématique selon les instruments d'urbanisme :

Problématique du CNERU	Variante 1	Variante 2	Variante 3
<p>Une mauvaise utilisation du sol</p> <p>Une grande concentration des hangars</p> <p>La déclaration de la restructuration du quartier du Hamma</p>	<p>Un grand boulevard central prestigieux, bordé d'équipements à l'échelle de la capitale et relier le point focal du 1^{er} Mai au jardin d'essai</p> <p>Un axe polyfonctionnel (Equipements, commerces, bureaux, logements)</p> <p>Axe routier de transit le long de Hassiba comme support d'activités</p> <p>Un axe piétonnier perpendiculaire aux deux axes portant la station de métro et la gare de banlieue</p> <p>Un tissu résidentiel à forte densité et des équipements d'accompagnement sont situés entre les trois axes principaux</p>	<p>L'aménagement se fait par deux grands axes transversaux dont l'espace centrale, la succession de ces espaces crée une sorte d'avenue piétonne constituée de cet enchaînement d'espace public qui est diversifiés</p>	<p>Création de monuments forts à trois endroits au niveau du boulevard</p> <p>Offre la perspective sur l'îlot prioritaire</p> <p>Changement de gabarit et le traitement du boulevard central</p>

7. Rappel de constats :

Problématique	Résolution	Outils de résolution
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Manque d'insertion de notion écologique ➤ Tissu urbain cosmopolite ➤ Faible articulation non normalisée 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aménagements paysagers ➤ Corridor écologique ➤ Urbanisme durable 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Places, placettes square, fontaine, jardin public, arrêts de bus et de tramway
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Manque de relation entre relation le jardin d'essai et la place carrée ➤ Rue ROUACHI BOUALEM étroite ➤ Manque de lisibilité et flexibilité 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Structuration des voies existante et création de nouvelles voies et l'élargissement d'autre ➤ Création d'un boulevard passant par la place carrée pour résoudre le problème de rupture 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Élargissement des rues et rendre les voies à sens unique en voies à double sens ✓ Création d'une ligne du tramway ✓ Construction des passerelles « Estacades »
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rupture avec la mer (Rupture causée par l'autoroute et la friche ferroviaire constituant un obstacle) ➤ Manque de repère urbain 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégration au site ➤ Façade maritime, perspective 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Contrôle des gabarits et du « Skyline »
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Constructions à caractère industrielle qui cause la nuisance pour les quartiers résidentielles. (Le grand pourcentage du bâti représente des hangars abandonnés et non-rentable depuis la période coloniale) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Respect du caractère historique et social ➤ Délocalisation des activités industrielles ➤ Réhabilitation des friches « SNTV » 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Concentrer l'implantation sur les équipements à caractère sociale et culturelle ✓ Reconversion des friches SNTV dans le but de la préservation de la mémoire des lieux
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Hétérogénéité et vétusté du bâti 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Renforcement de l'effet de centralité ➤ Application des différentes actions d'urbanisme selon la nécessité 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Création d'un boulevard centrale d'affaire ✓ Hangars à activités non-rentable et obligation de démolition afin de libérer les îlots

8.Stratégie urbaine :

El HAMMA de par son histoire qui a connu de différentes vocations et donc de différentes activités avec une incohérence apparente ainsi que sa position au milieu d'un tissu populaire avec du bâti en dégradation, des friches et des terrains vacants ceci crée des problèmes de perméabilité et de relation avec la mer, de lecture urbaine et d'échelles (échelle d'une capitale) donc il est impératif de projeter la ville vers une nouvelle image qui mettra en avant toutes les particularités d'une ville métropole.

L'étude de la zone d'intervention qui a fait développer les différentes particularités du site, nous permet de mieux comprendre notre lieu d'implantation, ses atouts et ses potentialités à booster le métropolisation nous amènent à élaborer un plan d'aménagement qui sera le point de départ de notre projet.

Pour remédier à ses problématiques et mettre en valeur ses potentiels, notre stratégie d'aménagement urbain a été basée essentiellement sur les vocations culturelle et économique visant à booster le tourisme urbain ; d'une part renforcer l'aspect économique de l'îlot prioritaire, et d'autre part développer le secteur à l'échelle humaine et créer des liens entre les éléments permettant une fluidité dans l'espace. Afin d'inscrire le quartier dans le processus du métropolisation de la ville d'Alger qui est le but de ce travail.

9. Délimitation de l'aire d'intervention :

Vu l'immense surface du quartier et son front de mer, nous avons opté pour la délimitation d'une petite partie qui sera plus métrisable. Le choix de cette aire d'intervention a été motivé par notre thème de recherche et s'est donc porté sur la partie du port et du front de mer en se focalisant aussi sur les terrains vides les îlots en état de dégradation ainsi que les friches industrielles ferroviaires et portuaires qui détériorent cette partie qui minimisent la valeur d'autres éléments d'importance majeure.

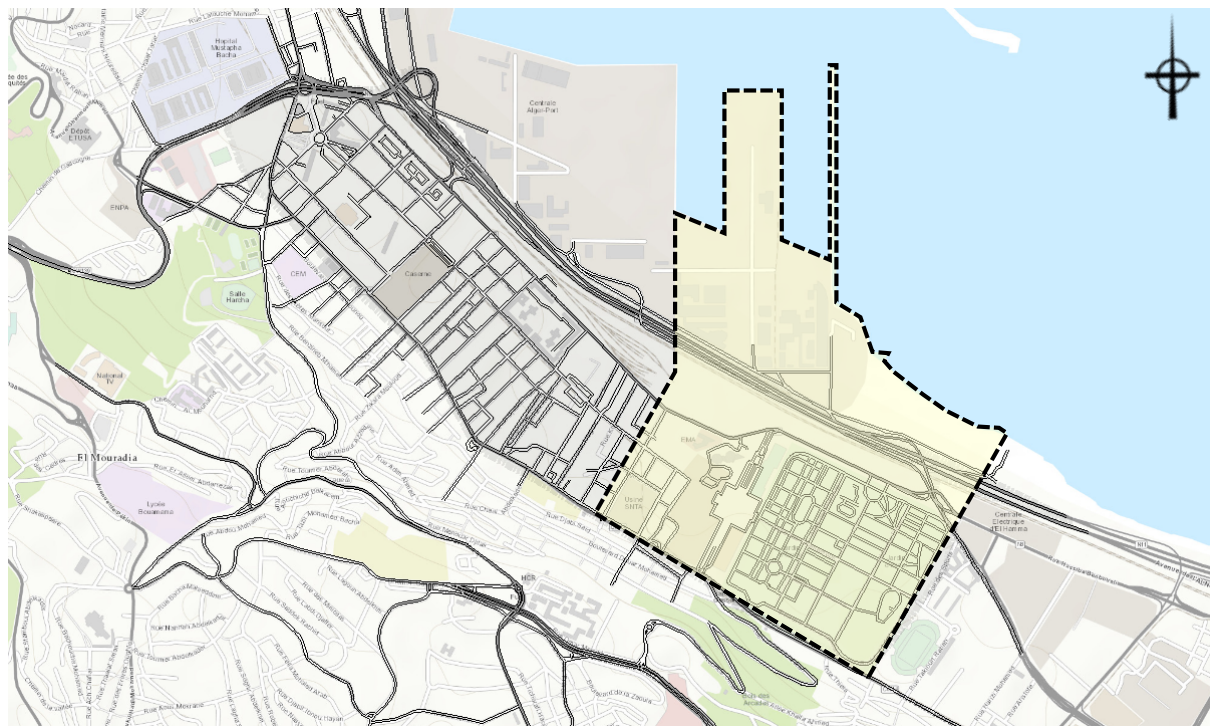


Figure 90 : Délimitation de l'aire d'intervention

Source : Autocad (fait par l'auteur)

10. Programmation urbaine :

L'idée de l'intervention urbaine :

L'idée de l'intervention urbaine est simple, elle se base principalement sur sa connexion avec la ville et le renouement du lien avec la mer, mais aussi le prolongement de l'urbain jusqu'à l'intérieur du terrain d'intervention, tout en respectant les directives du P.O.S, qui consistent à aménager une zone polyfonctionnelle à fort degré d'animation.

C'est pour cela qu'on s'est focalisé sur la requalification des voies et des espaces publics avant même d'entamer la conception de notre projet ceci pour des raisons de fonctionnalité et de connectivité, de ce fait nous avons entamer les actions suivantes :

- Élargissement des boulevards Mohamed Belouizdad et Hassiba Ben Bouali, requalifié en boulevard urbain.
- Prolongement et élargissement des axes Aissat Idir et Rochai Boualem qui sont requalifié en boulevard.
- A l'aboutissement de cette voie et à l'intersection avec la voie Mohamed Bouda nous avons projeté un espace public « Place urbaine » doté d'un « Jardin d'hiver ». Qui contribuera à la valorisation de la place carré comme élément centrale du contexte urbain.



Figure 91 : La place public et le Jardin d'hiver

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- Projeté des axes piétons orienté Nord-Sud afin d'assurer la continuité visuelle vis-à-vis la mer
- Requalification de la RN5 en boulevard urbain et l'insertion de la ligne de tramway tout au long du boulevard

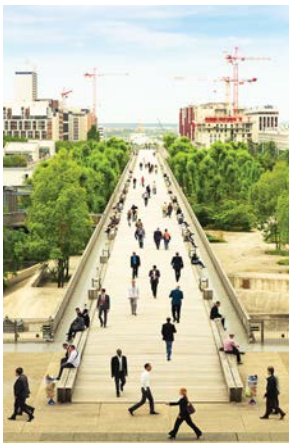
- Dans un principe de connexion avec le front de mer et de continuité de l'entité du Jardin d'essai qui comporte 2 types de jardin « Anglais et Français » Cela va se traduire par la création d'un nouveau plan vert « Jardin Islamique » suivant l'exemple des jardins d'Andalousie avec des formes rappelant des signes de l'islam « Croissant, étoile à huit pointes »



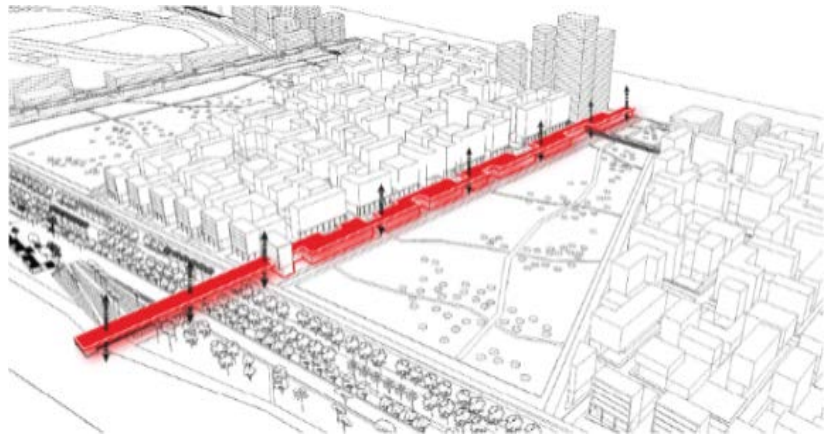
Figure 92 : Aménagement du « Jardin Islamique »

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- Projeté des axes d'animations publiques orientés Est-Ouest. Dont un relie des séquences ou évènements, ou on retrouve des places publiques aménagées, le parcours commence à partir du cœur d'îlot des tours de services et bureaux là où le premier évènement urbain a été projeté, l'aboutissement de ce parcours sera une place dominante sur le jardin d'essai.
- Assurer le principe des jetés « Estacades » un parcours séquentiel ponctué avec des haltes aménagées en espace public, quelques-unes d'entre elles coïncideront avec les éléments importants qui constituent ce parcours. La balade de front de mer se fera par un empiètement sur la mer qui sera dans la continuité de notre aménagement du front de mer



Figures 93 : La jetée de la Grande Arche, Paris.
Source : Google images



Figures 94: Images de la 3D des estrades d'Alger

Source : Groupement ARTE Charpentier



Figure 95-96 : Les Estacades d'Alger

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- Création d'un axe de franchissement qui consolidera l'articulation de jardin d'essai avec la mer, par la revalorisation et la prise en charge des deux perspectives (Celle de jardin d'essai, et du monument des Martyrs) qui encadreront notre axe, ce dernier se prolongera jusqu'à déborder sur la mer ce qui offrira un point de vue inédit sur la baie d'Alger
- En s'inspirant de la « Rambla » de Barcelone, on a créé une promenade de 20 m de largeur et de 3 Km de longueur tout au long du front de mer
- Face au problème de stationnement et de circulation au quartier on a opté pour la création d'un grand parking souterrain L'avantage est double : Assez de place de stationnements ainsi qu'un impact limité sur le paysage urbain puisqu'il est pratiquement invisible de la surface à l'exception des voies d'accès et des sorties de secours.
- Le quartier connaît une volonté de tertiarisation, en négligeant la fonction résidentielle, Il nous semble donc nécessaire de rééquilibrer la mixité fonctionnelle pour une bonne exploitation des potentiels de notre aire d'intervention en revalorisant le caractère résidentiel avec toute une animation de rue voué à la culture, ce qui s'inscrira dans l'esprit de notre proposition (d'Axe culturel) et qui apportera au quartier une animation sociale.
- Aménagement du foncier libre par la réintégration des projets ponctuels « WTC ; Siège du métro » dans un ensemble à caractère économique « Tours d'Affaires »



Figure 97 : Le quartier économique

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- La reconversion des hangars « Ex SNTA » en congrès d'entreprises .La reconversion des friches S.N.T.F en musée de la mémoire, une action a double intérêt : D'une part récupérer la surface importante de cet îlot ainsi que renforcer la vocation culturelle de l'entité.



Figure 98 : Musée de la mémoire « Ex SNTF »

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- Reprendre la trame régulière de l'îlot colonial existant à Alger, qui sera aménager de façon à privilégier les vues et les percés vers la mer tout en construisant l'espace public et ceci par l'utilisation de la typologie de « L'îlot ouvert » qui nous semble être une alternative adéquate pour un aménagement littorale où nous devons privilégier les vues vers la mer.

L'îlot ouvert :

L'îlot ouvert se différencie de l'îlot commun par sa forme, qui permet sa traversée. Théorisé par l'architecte-urbaniste Christian de Portzamparc, l'îlot ouvert se définit par un côté « plein », autonome et pourtant varié et un côté « vide », ouvert et lumineux.

Portzamparc formalise peu à peu le concept de l'îlot ouvert au cours des années 1980. Il l'oppose aux deux types d'îlots qui ont dominé l'architecture depuis le 19^{ème} siècle :

- Le bloc haussmannien qui offre une façade continue sur la rue et, à l'intérieur, se referme sur une cour intérieure.
- Le plan ouvert des grands ensembles, dans lequel les immeubles ne s'orientent plus par rapport aux rues.

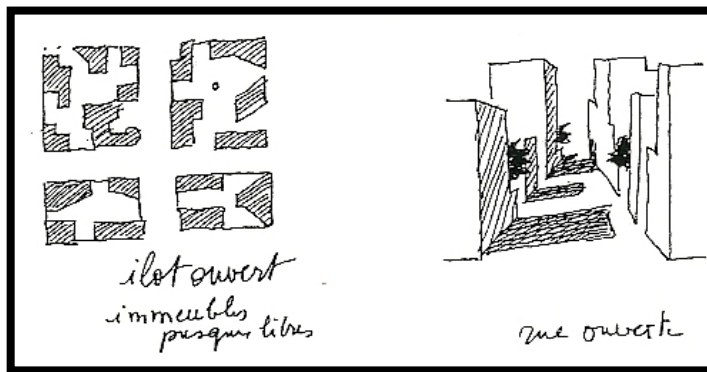


Figure 99: L'évolution de l'îlot à travers l'histoire.

Source: <http://www.christiandeporzamparc.com/fr/projects/quartier-massena/>



Figure 100: Vue sur un projet ponctuel

Source: <http://slideplayer.fr/slide/1288523/>

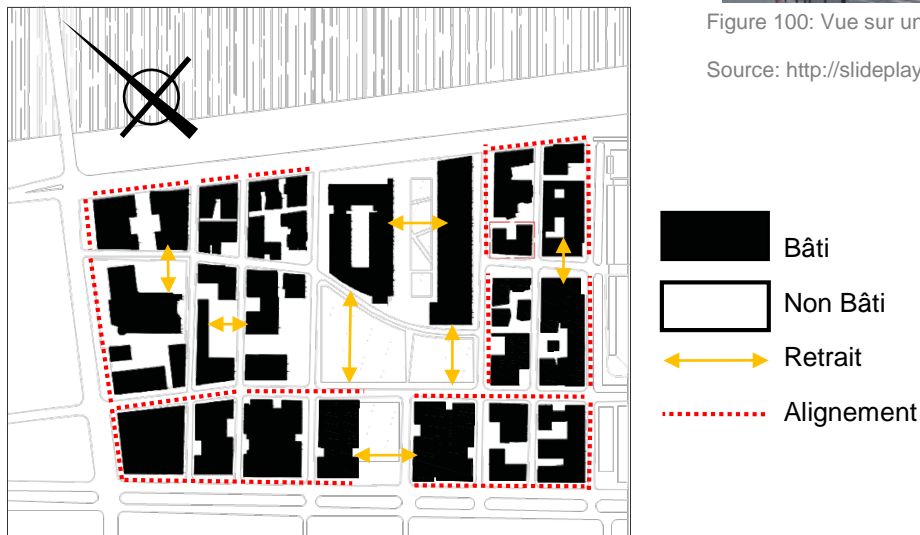


Figure 101: Bâti / non bâti

Source: https://atelierba3.files.wordpress.com/2013/10/6-2_quartier-massena.pdf (Modifiée par l'auteur)

- Aménagement du pôle de Skikda en zone touristique et attractive avec la projection d'un port de plaisance qui comporte un centre nautique, un musée aquatique ainsi que l'aménagement d'une place urbaine, ces équipements vont accompagner dans une logique formelle et fonctionnelle notre projet architectural « OPERA »

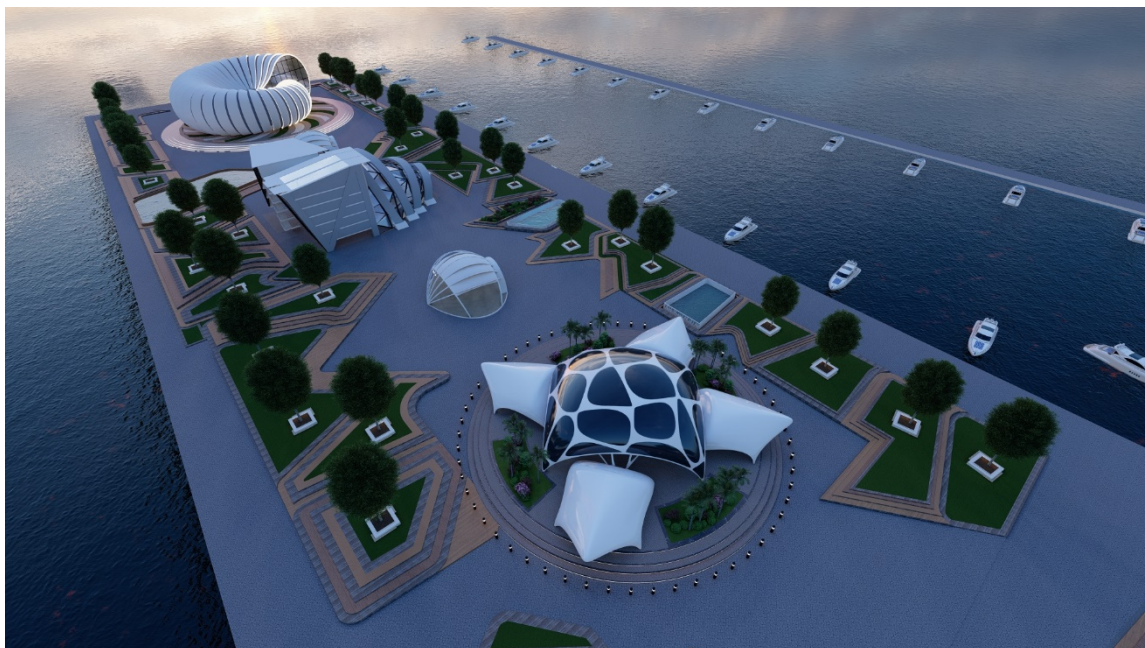


Figure 102 : Aménagement du port de plaisance

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- Inscrire notre projet architectural à savoir « L'Opera » dans la continuité de l'axe de l'indépendance « Du monuments des martyrs à l'Opera » pour marquer la « Connectivité des éléments de rappels »



Figure 103 : Connexion visuelle entre les éléments de rappel

Source : Lumion (fait par l'auteur)

- Assurer la continuité entre les hauteurs d'El Hamma et le futur port de plaisance par la création d'un parcours culturel et touristique et faire passer ce parcours culturel par le monument des martyrs, la grotte de Cervantès, la villa Abdelatif, le musés des beaux-arts et le jardin d'essai, tel que spécifié dans le PDAU.

11. Plan d'aménagement :



Figure 104 : Plan d'aménagement

Source : Autocad (fait par l'auteur)



Figure 105 : Composants du plan d'aménagement

Source : Lumion (Modifié par l'auteur)

III. Conception du projet : Intervention architecturale : 1. Analyse du site :

1.1 Choix du site :

Notre choix a été fortement influencé par certains critères comme sa situation stratégique dans une zone d'hyper centralité où plusieurs projets d'envergure sont projetés à l'image du Jardin d'Essai, la Bibliothèque Nationale, l'hôtel Sofitel ... qui créent un environnement urbain attractif mais aussi, sa position sur la baie lui permet de bénéficier d'un maximum de vues panoramiques. De plus, la facilité d'accessibilité, la visibilité et la lisibilité de ce site depuis tout son espace environnant permettra à notre projet d'être un point de repère, un élément d'appel et un élément culturel symbolique de la métropole d'Alger.

Le problème de rupture de la baie avec le reste du quartier causé par la voie rapide et le chemin a aussi été un facteur d'influence pour le choix du site car on y a vu une opportunité pour essayer d'articuler et avoir une continuité et une forte liaison avec le quartier.

1.2 Situation et limites :

Notre site se situe au cœur du quartier occupant une position stratégique et dominante, il est limité par le front de mer au nord, l'axe structurant Hassiba Ben Bouali au sud, l'usine de dessalement et la continuité du Jardin d'Essai « Jardin Islamique » à l'Est, ainsi que le port de plaisance à l'Ouest.

1.3 Accessibilité :

Le site présente une accessibilité mécanique directe et facile depuis le boulevard urbain au centre, et une accessibilité piétonne fluide grâce aux estacades « Proposé dans le plan d'aménagement » afin de le relier avec l'ensemble de l'entité.

1.4 Environnement immédiat :

Le site se présente dans un environnement riche et diversifié doté de fortes qualités paysagères comme la mer et le jardin d'essai, mais il est aussi entouré d'équipements de multiples fonctions qui sont une vraie source d'attractivité et de dynamisme.

1.5 Forme et surface :

La forme de l'assiette est plutôt carrée, d'une longueur de 143.56 m et d'une largeur de 144.98 m ; une surface totale de : 20640.89m² soit 2.04 Ha



Figure 106 : Délimitation du site d'intervention Source : Autocad (fait par l'auteur)

1.6 Géomorphologie :

Données topographiques : Une courbe de niveau partage le terrain longitudinalement en deux parties distinctes : plaine et talus, ces derniers présentent un relief accidenté avec des pentes allant de 19% à 67% et se composent de plates-formes étroites et allongées, dont l'altitude varie entre 20 et 138m au-dessus du niveau de la mer. Par contre le plateau de la plaine ne présente qu'une faible pente d'environ 3%. Le site d'intervention se présente comme terrain plat.

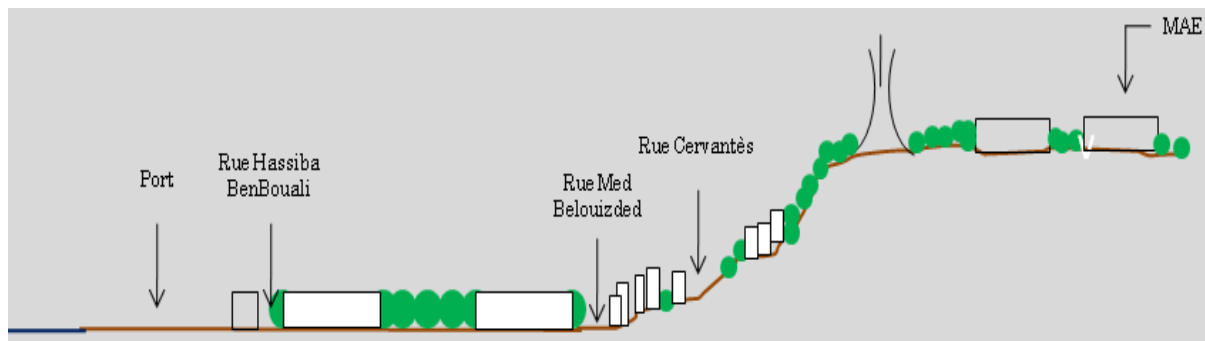


Figure 107 : Coupe topographique du site.

Source : Google image modifiée par l'auteur

Données climatiques : Le site se présente avec une pluviométrie d'une différence de précipitations entre le mois le plus sec et le mois le plus humide de 48 MM, une température maximale en été de 35 C° et maximale en hiver de 10 C° avec une humidité de 91.2% en été et 93.8% en hiver, et des vents dominants du côté nord-est d'une vitesse moyenne de 3.4/s.

2. Choix du projet :

Notre projet d'intervention sera « Un Opera métropolitain » sur le front de mer d'El Hamma, dans une logique de continuité du parcours de l'Indépendance vers un équipement marquant qui va répondre à des besoins formels ; fonctionnels et paysagères tout en développant l'activité touristique culturelle ainsi que la convivialité du lieu

3. Justification du choix :

1/ Renforcer cette zone particulière de la ville par l'organisation des réunions ; des conférences et des congrès nationaux et internationaux à l'Opera, car la majorité des lieux d'accueil à Alger ne sont pas en mesure d'abriter parfaitement ce genre de manifestation « Seul L'Opera Boualem Bessaïeh » L'ensemble du projet va représenter la capacité de la localité à être au sommet de la hiérarchie métropolitaine en possédant le registre complet des fonctions requises

2/ Revitaliser l'aspect culturel d'El Hamma et ses environs un site historique classé par l'UNESCO avec le grand changement du au développement et de la mondialisation de la société, l'intérêt aujourd'hui c'est pour la culture. On constate qu'elle constitue un rôle important dans la mise en valeur des lieux

3/ Organiser des festivals tout au long de l'année pour la mise en tourisme du quartier dont le festival est souvent compris comme un des éléments essentiels pour attirer le public et cela offrira une opportunité touristique et attractives aux localités

4/ Construire un tel projet culturel rentable qui compte un programme d'exposition ; d'échange et d'expression ainsi que de différentes services « Restaurations ...Etc. » va favoriser la dimension économique du pays tout en constituant une source de revenus liées au tourisme ainsi qu'un levier de créativité pour la production de biens et services.

5/ Participer à la métropolisation de la ville d'Alger par un « Opera » : Ce genre d'édifice sont des emblèmes du degré supérieur des fonctions métropolitaines des villes de niveau international voire mondial , et avec le temps , l'Opera va devenir l'un des endroits les plus emblématiques de notre ville autrement dis : Une référence incontournable à tous ceux qui souhaitent profiter de l'art ou d'un lieu approprié pour célébrer des congrès des conférences et tout type d'actes encadré dans ce dynamisme

4. Analyse d'exemples :

4.1 Exemple international : Opéra de Sydney



Figures 108 : Opéra de Sydney

Source : Google Earth

On a choisi cet exemple pour sa fonction de liaison entre la ville et la mer, le quartier et le front de mer.

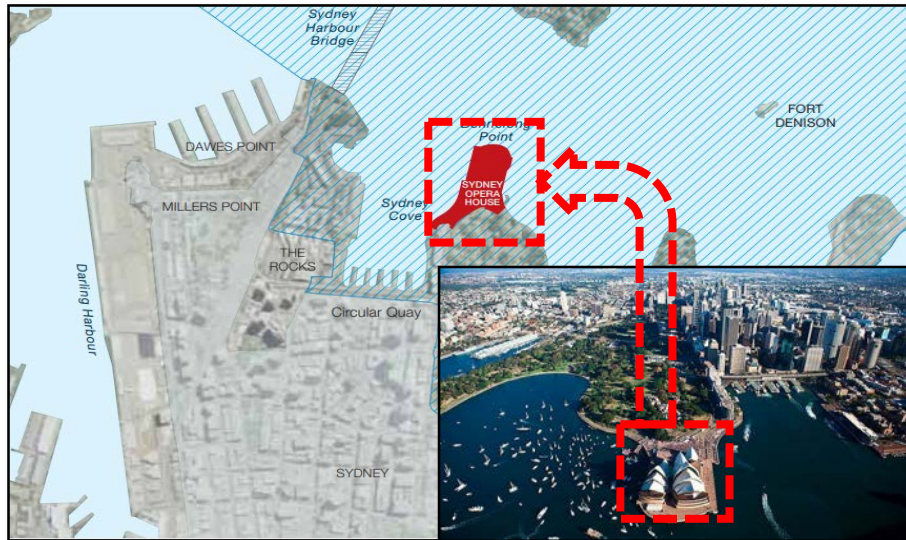
Aujourd'hui, le Sydney Opéra House est vu comme la source du développement de la vie culturelle de la ville, une icône. Il symbolise la métropole de Sydney.

1. Présentation :

Inauguré en 1973, l'Opéra de Sydney fait partie des œuvres architecturales majeures du XXe siècle. Il associe divers courants innovants tant du point de vue de la forme architecturale que de la conception structurelle. Sculpture urbaine magnifique soigneusement intégrée dans un remarquable paysage côtier, à la pointe d'une péninsule qui s'avance dans le port de Sydney, cet édifice exerce depuis sa construction une grande influence sur le monde de l'architecture. L'Opéra de Sydney se compose de trois groupes de « coquilles » voûtées et entrelacées qui abritent les deux principaux lieux de représentation et un restaurant. Les « coquilles » disposées sur une vaste plate-forme sont entourées de terrasses qui font office de promenades piétonnes. En 1957, la décision prise par un jury international de confier la réalisation de l'Opéra de Sydney à l'architecte danois Jørn Utzon, a symbolisé la volonté d'adopter une démarche radicalement nouvelle en matière de construction.

Depuis son inauguration en 1973, plus de 45 millions de personnes ont assisté à plus de 100 000 représentations, et selon les estimations plus de 100 millions de personnes auraient visité le site. Il s'agit de l'une des attractions touristiques les plus visitées d'Australie et du symbole du pays le plus célèbre internationalement. L'Opéra de Sydney accueille aujourd'hui plus de 8 millions de visiteurs et présente environ 2400 événements par an.

2.Situation : L'Opéra de Sydney est situé sur une petite péninsule à Bennlog Point, du côté sud de la baie de Sydney, Australie. Il est situé à la frontière nord-est du quartier des affaires de Sydney et entouré par le port sur trois de ses côtés et le Jardin botanique royal de l'autre.



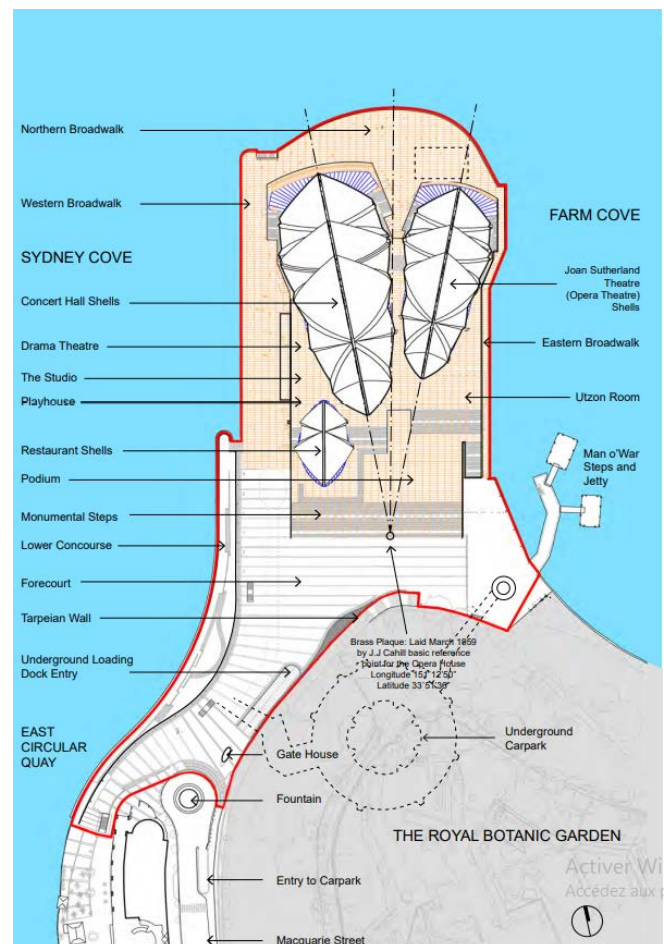
Figures 109 : Situation de l'opéra de Sydney

Source : Google Earth

3.Les niveaux :

Il mesure 183 mètres de longueur et 120 mètres au niveau de sa plus grande largeur, il a une superficie de 1,8 ha.

Comme le nouveau bâtiment se situe à proximité de différents moyens de transports, l'architecte voyait déjà le scénario des gens qui allaient être rassemblés par ces différents moyens d'accéder au bâtiment et, comme une procession festive, les spectateurs qui allaient se diviser dans les différents halls de l'opéra pour assister au spectacle. Pour ce faire, Utzon a usé d'une approche qui visait à rendre l'accessibilité facile et distinctement prononcée, comme dans les théâtres de la Grèce Antique, par une configuration simple des escaliers de 100m de large. Toujours en lien avec la circulation des utilisateurs, Utzon voulait que les gens puissent s'y orienter facilement. Les différentes circulations de connexion sont couvertes entre les différentes parties du bâtiment de sorte à marquer les continuités logiques de ces parties. Bref, la clarté du plan était d'une importance capitale pour l'accessibilité au bâtiment



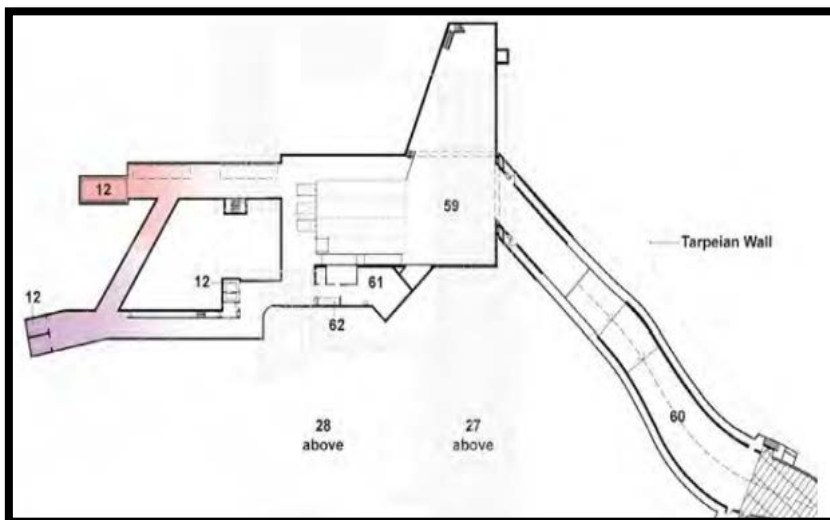
Figures 110 : Plan de masse de l'Opéra de Sydney
Source : Sydney Opera House par Alan Croker

Le développement du projet a été divisé en trois étapes. D'abord vint le bâtiment de la base-podium, puis les coques du toit et enfin les fenêtres et les intérieurs.

Les trois bâtiments principaux qui habitent le podium sont la salle de concert, l'opéra et le restaurant, mais tout le complexe compte cinq théâtres, cinq studios de répétition, deux salles principales, quatre restaurants, six bars et de nombreux bureaux.

Les cinq théâtres ont les caractéristiques suivantes :

- La salle de concert compte 2679 sièges et possède le plus grand orgue mécanique du monde avec plus de 10 000 tubes.
- L'Opéra a 1547 sièges et abrite à la fois l'opéra australien et la compagnie de ballet australienne.
- Le théâtre dramatique d'une capacité de 544 spectateurs.
- La salle de musique d'une capacité de 398 spectateurs.
- Le Studio Théâtre avec une capacité de 364 spectateurs.



Le sous-sol abrite le quai de livraison (Instruments, nourriture...etc.) qui est facilement accessible par une rampe d'accès donnant sur l'entrée du site.

Légende :

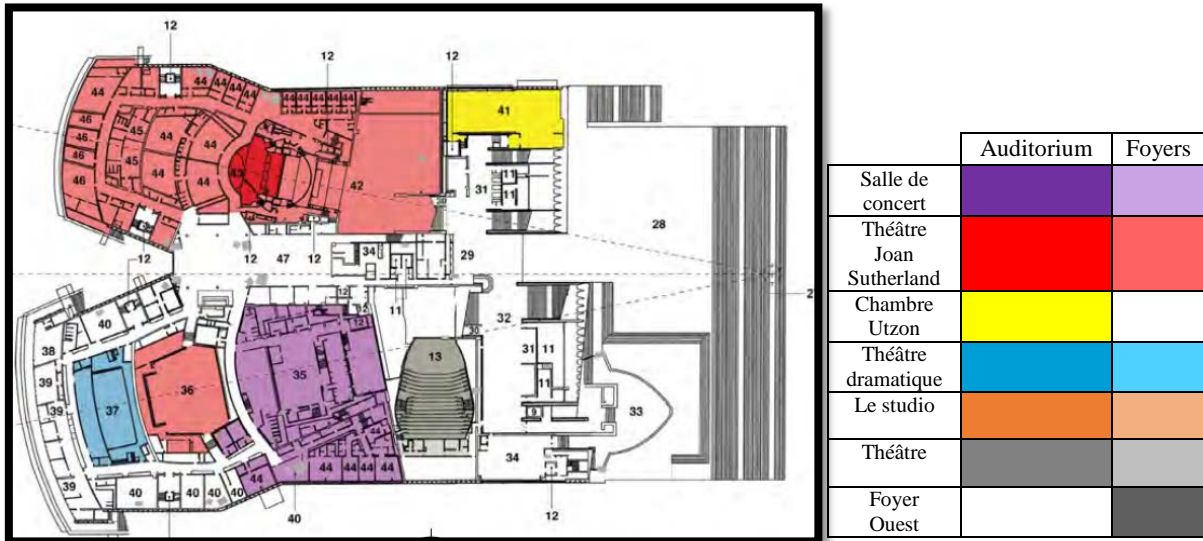
- 12 Ascenseur
- 59 Quai de livraison
- 60 Rampe d'accès au quai de livraison
- 61 Collecte des ordures
- 62 Magasin sympa

Figures 111 : Plan du sous-sol -33m
Source : Sydney Opera House par Alan Croker



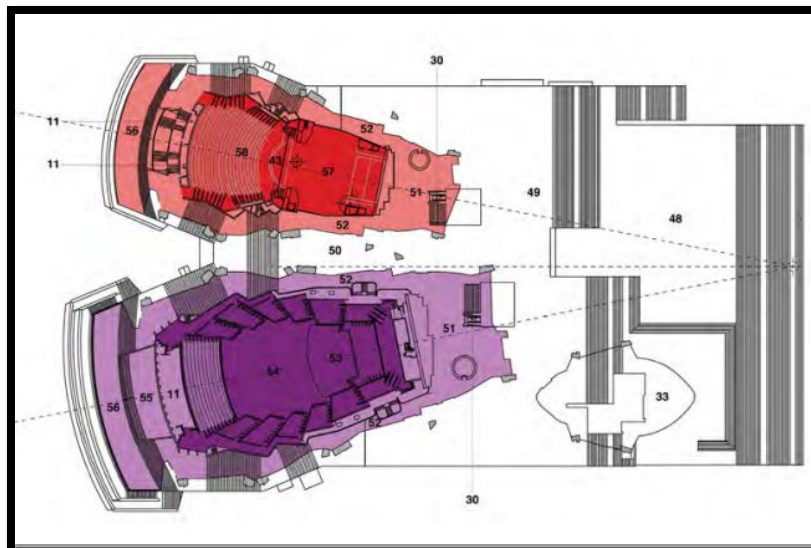
Figures 112 : Plan du RDC +12m

Source : Sydney Opera House par Alan Croker



Figures 113 : Plan niveau +30m

Source : Sydney Opera House par Alan Croker



Figures 114 : Plan niveau +61m

Source : Sydney Opera House par Alan Croker

Pour les autres niveaux supérieurs ; On remarque que c'est presque le même fonctionnement qui se répète ;

Un grand espace de circulation public (Hall...etc.), cet espace occupe une grande surface vu son importance (attente avant le spectacle, espace de rencontre, papotage...etc.) qui est une tradition de l'époque de la renaissance et son rôle qui est de donner l'effet de grandiose dès le premier pas.

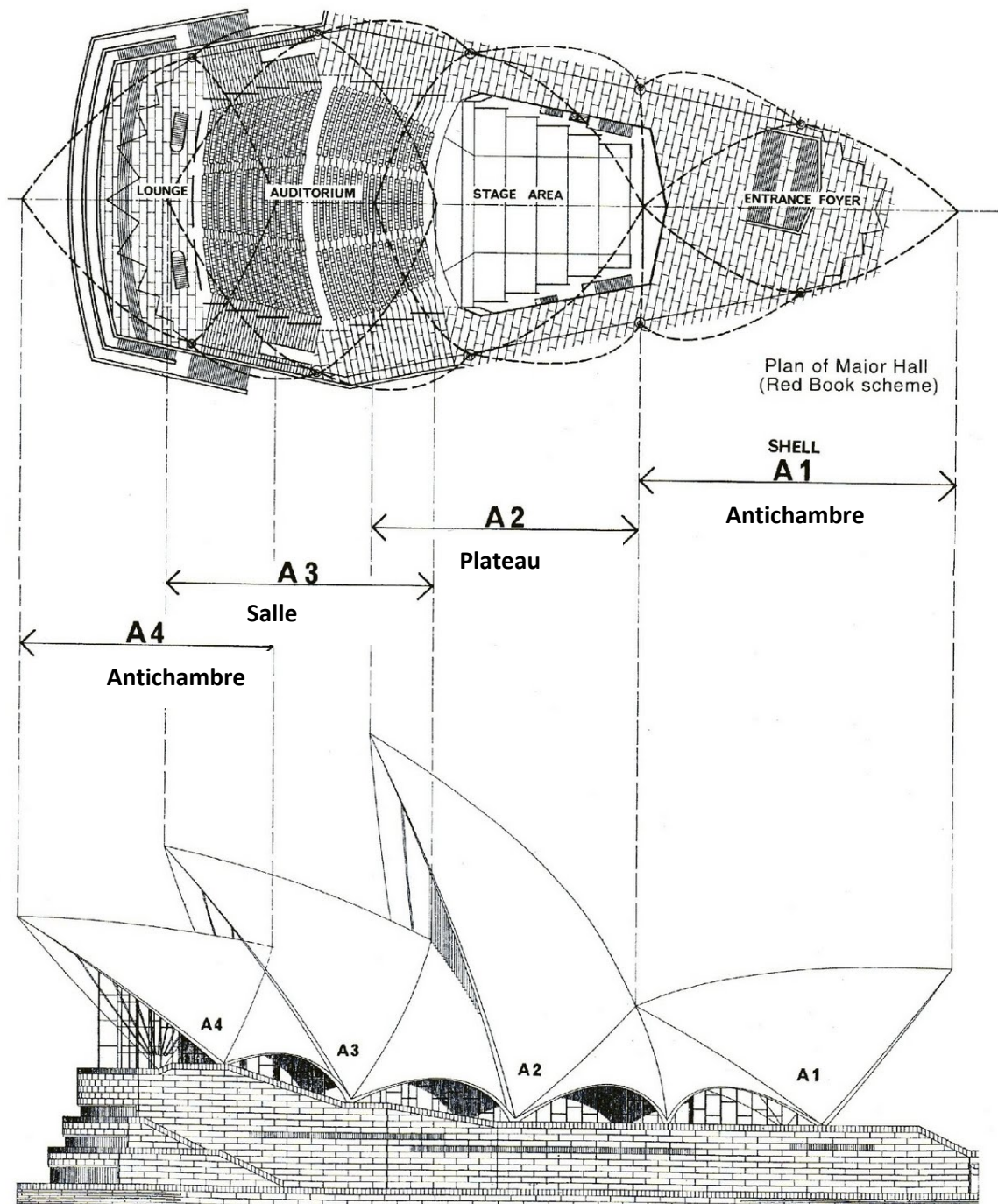
La séparation des accès et des flux de circulation pour les spectateurs et le personnel (Artiste...etc.)

Les espaces privés dédiés aux artistes sont directement connectés aux coulisses et à la scène.

On a l'auditorium (salle de concert, studio, théâtre) qui a une forme en fer à cheval pour assurer une bonne visibilité aux spectateurs.

L'opéra se subdivise en trois parties selon les fonctions :

- Antichambres : entrées, hall, foyer ...etc.
- Salle
- Plateau : scène, coulisses, vestiaires des artistes...etc.



Figures 115 : La subdivision de l'opéra

Source : Sydney Opera House par Alan Croker

Après l'auditorium vient ses espaces annexes (Attaché à la fonction principal) : Salle d'entraînement, de répétition, salle d'enregistrement ...etc.

Une grande partie dédiée aux artistes vu leur position importante (Loge, salle d'attente, foyer d'orchestre...etc.)

La disposition des bureaux pour la gestion (Directeur, sous-directeur, comptable...etc.) se situe dans un seul niveau (RDC), isolé des autres fonctions.

Des espaces ouverts aux larges publics dotés de fonctions dynamique qui s'intègrent à la vie quotidienne et se répartissent autour de l'auditorium (Restauration, magasins...etc.)

4.2.Exemple national : Opéra d'Alger « Boualem Bessaih » :



Figures 116 : Vue sur l'opéra d'Alger

Source : <https://jazairhope.org/fr/opera-dalger-boualem-bessaih/>

On a choisi cet exemple car c'est un projet national, accessible et possède les détails nécessaires qui vont nous aider dans la conception des espaces et le programme de notre opéra.

1.Présentation :

L'opéra d'Alger (Boualem Bessaih) est un don de la République populaire de Chine à l'Algérie. Une manière d'exprimer la profondeur et la solidité des relations entre les deux pays. "L'amitié et la fraternité sino-algérienne plongent leurs racines dans le temps et la construction de l'opéra d'Algérie en est un symbole important et en même temps une décision des deux chefs d'État, le projet a été financé par le gouvernement chinois.

Inauguré en 2016 par le président de la République, Abdelaziz Bouteflika, est un véritable bijou architectural, alliant esthétisme et modernité, au service des arts du spectacle, il est bâti sur 7200m² d'un terrain de 4 hectares. Il dispose d'une grande salle de spectacle de 1400 places répondant aux exigences d'acoustique et visibilité.

2.Situation : L'opéra d'Alger se situe à Ouled Fayet ; Cette dernière est située à environ 19km à l'ouest d'alger.la majeure partie de la commune est située sur le plateau délimité au nord par Chéraga , l'est par el-Achour , l'Ouest par Staouali et Suidania ; le sud par baba hassen.

Cet œuvre architectural ; se situe du côté nord-ouest de Ouled Fayet sur la route de Bouchaoui, on peut facilement le trouver grâce aux repères : Fromagerie FRICO et le centre téléport de Bouchaoui TDA.



Figures 117 : Situation de l'opéra

Source : Google Earth

3. Concept et volumétrie :

Le Grand Opéra est conçu pour être un cube imposant de 18000m² posé là comme une énorme pierre symbolisant l'intemporalité de l'architecture (Eternel) et de l'opéra en tant qu'art.

C'est un concept toujours actuel qui n'a pas d'âge et qui s'ajuste à tous les styles de notre ère.

Utilisation de blocs de granité carré pour apporter le sentiment de sérénité et de paix, l'emploi des vitres ondulées symbolisant une douce mélodie, les vagues sur les façades symbolisent les dunes de sable

La vision de l'opéra se reflétant dans l'eau dormante qui l'entoure crée une atmosphère

romantique et mystérieuse. Le sentiment global de sérénité qui se dégage est contrecarré par la fontaine qui apporte vigueur et vie à l'ensemble. Le bâtiment a été conçu pour être un symbole d'amitié entre les deux pays.



Figures 118 : 3D de l'opéra

Source : Google

4. Lecture des plans :

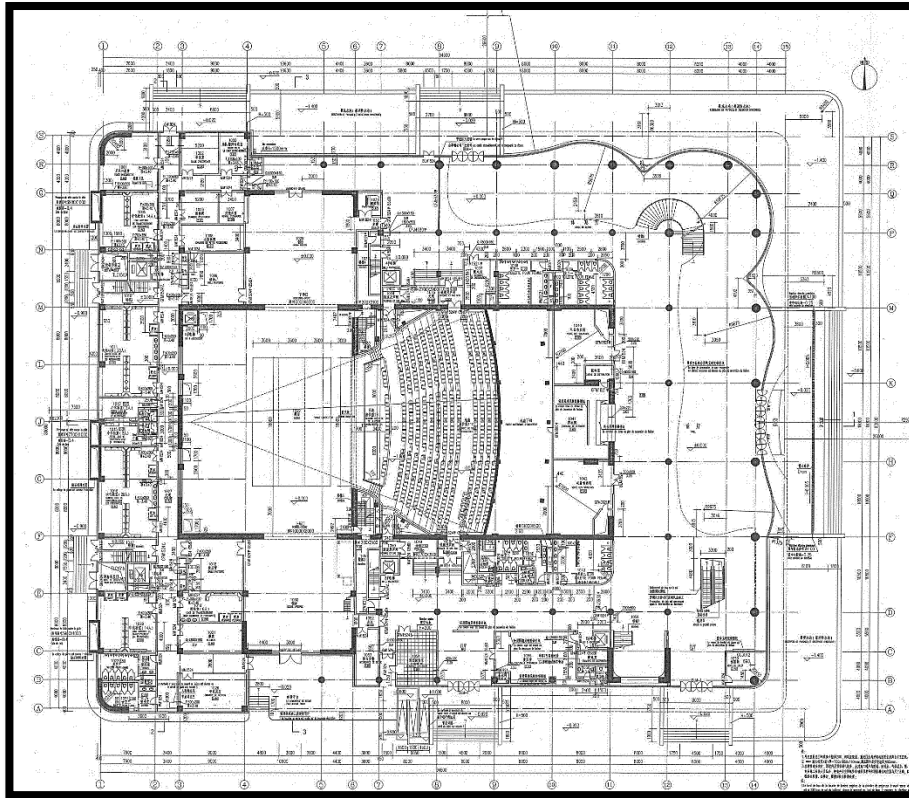
Cet œuvre architectural compte trois étages comprenant notamment une grande salle de 1 400 places, des salles de ballets, de répétition, ainsi que des salles de conférences et de travail...etc.

Les entrées donnent sur un grand hall (Atrium) qui mène vers les autres étages par 2 types d'escaliers (Electrique, hélicoïdal circulaire) et un ascenseur.

De longs et larges couloirs bordent la salle de spectacle et mènent vers d'autres espaces, dédiés aux répétitions des artistes et à la formation, éclairés par d'immenses lustres en cristal de formes rondes diffusant une lumière blanche étincelante.

La décoration intérieure comprend des formes et des détails traditionnels évoquant la richesse de l'héritage culturel algérien. « C'est une combinaison parfaite de style traditionnel et d'architecture contemporaine ».

Plan RDC :



Figures 119 : Plan R.D.C « Opera d'Alger »

Source : ARPC

On remarque la même disposition que l'opéra de Sydney, un grand hall d'entrée.

Toutes les entrées publiques donnent sur l'atrium pour donner l'effet de spectacle dès le premier pas.

L'opéra aux niveaux des plans se divise en **deux** parties (public/privé).



Figures 120 : Schéma explicatif (privé/public) de la salle de spectacle

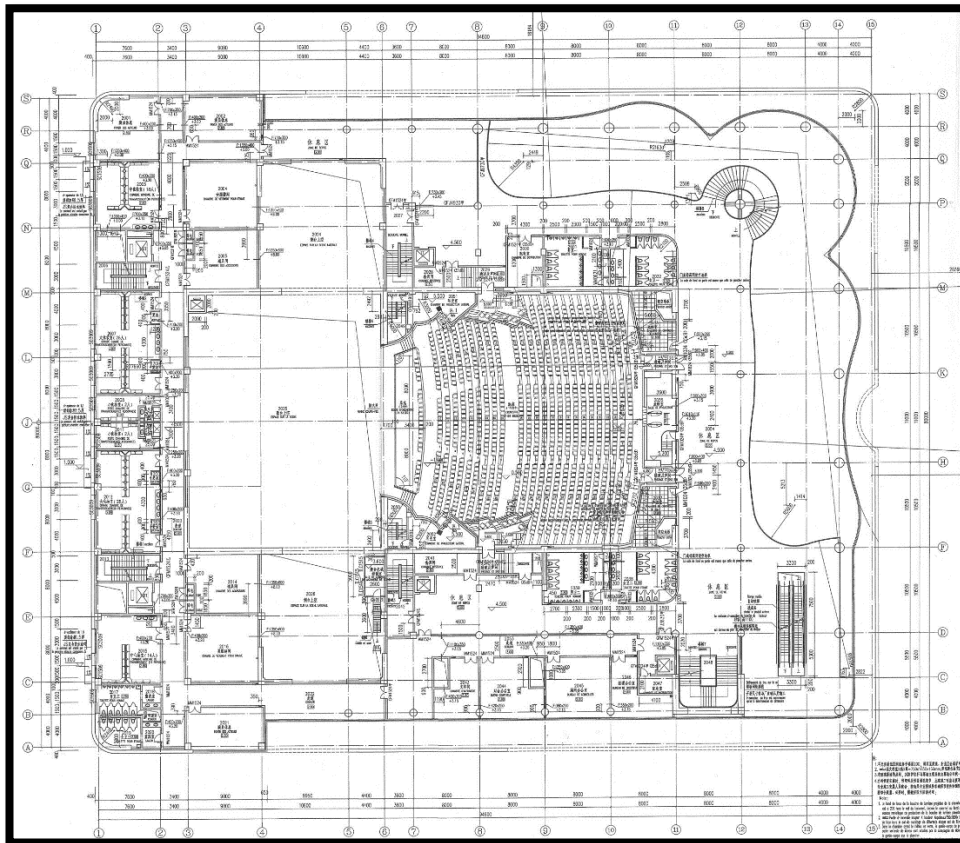
Source : Auteur

Les espaces privés dédiés aux artistes sont directement connectés aux coulisses.

La salle est conçue en gradin et elle dispose de plusieurs entrées, chaque entrée est précédée par un SAS (isolation acoustique).

Les espaces de stockage et les espaces technique sont disposés tout près de la salle de spectacle.

1^{er} étage :



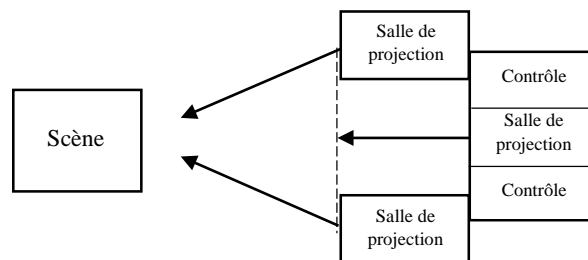
Figures 121 : Plan 1^{er} étage « Opera d'Alger »

Source : ARPC

Un ascenseur privé dédié au directeur, qui mène à son bureau qui est mitoyen aux (Bureau du conseiller, comptable, chambre d'imprimerie...etc.) qui donnent sur un couloir privatif.

Le 1^{er} étage dispose d'une zone de repos destiné aux spectateurs.

On remarque la disposition des salles de projection de la manière suivante :



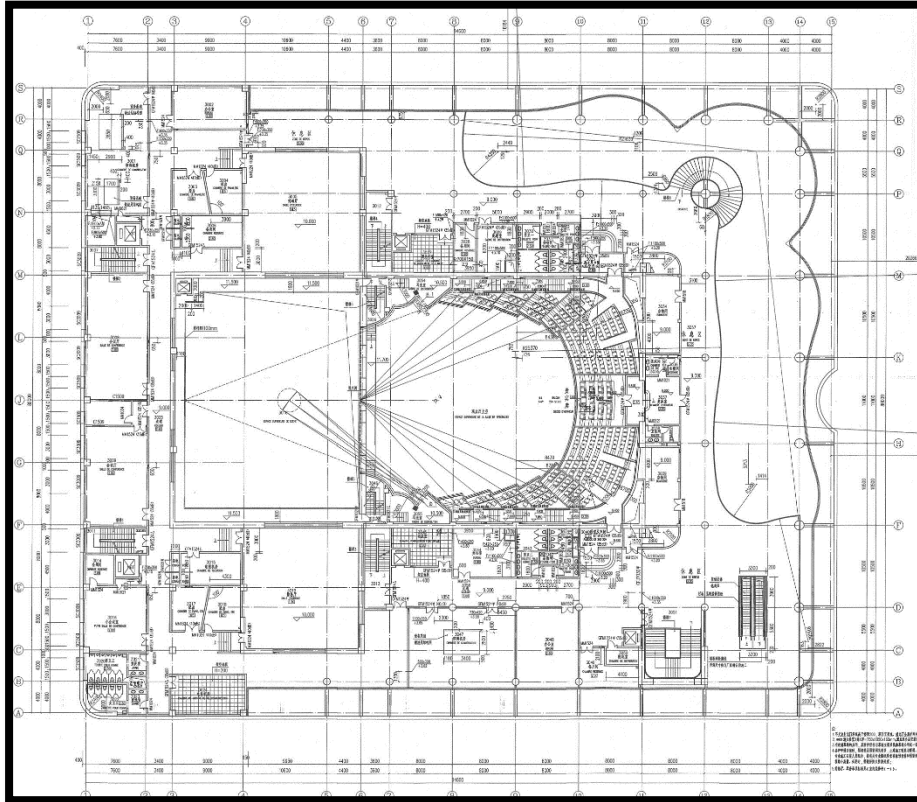
Figures 122 : Schéma explicatif de la disposition des salles de projections

Source : L'auteur

2^{ème} étage :

C'est le dernier étage dédié aux loges (personnalité importante).

On remarque que la loge privée dispose d'une entrée individuelle, d'une chambre d'honneur et des sanitaires privés.

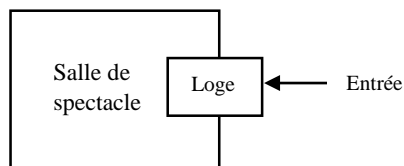


Figures 123 : Plan 2^{ème} étage « Opera d'Alger »

Source : ARPC

L'existence d'autres pièces techniques telle que (la chambre de climatisation, chambre de télécommunication...etc.), une salle de conférence, salles d'exercices et salles de pianos qui sont loin du flux public.

On remarque que les espaces de stockages et les espaces techniques ont un grand rôle dans les projets d'opéra.

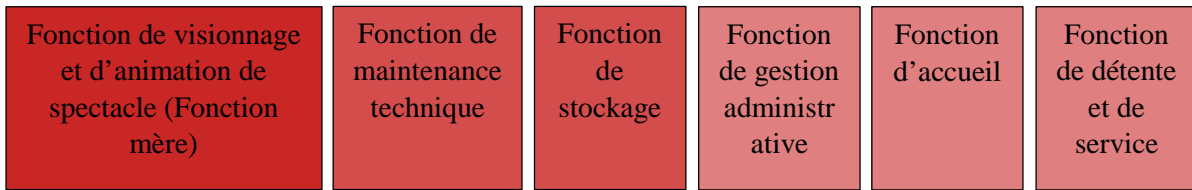


Figures 124 : Schéma explicatif de la disposition de la loge

Source : L'auteur

4.3. Conclusion de l'analyse d'exemple :

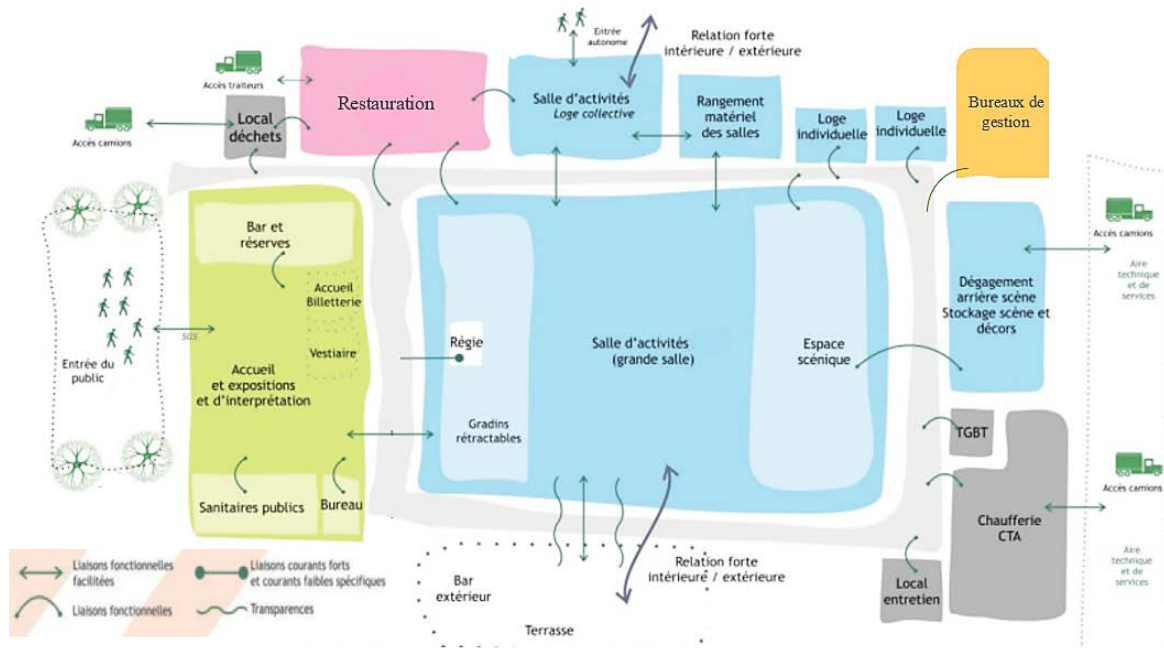
Les fonctions d'un opera house :



Figures 125 : les fonctions d'un opéra

Source : L'auteur

4.4. Schéma spatial d'un opera :



Figures 126 : Schéma fonctionnel d'une salle de spectacle

Source : Mission de programmation architecturale – Construction d'un équipement culturel et festif modifié par l'auteur

5. Programme :

En se basant sur l'analyse des exemples, nous avons pu avoir une vision plus large sur le fonctionnement des opéras, cependant, dans le cas de notre opéra, nous avons fusionné les programmes étudiés dans l'analyse avec un autre programme que nous avons proposé et qui correspond à notre type d'opéra.

Entité	Espace	Nombre	Surface
Salle de spectacle 1 (1600 Pers.)	La scène		2700m ²
Salle de spectacle 2 (1100 Pers.)	Les coulisses		1740m ²
Salle de spectacle 3 (700 Pers.)	Siege		1420m ²
			Total=5860 m²

Espace artiste	Salle d'attente	02	40m ² / 70m ²
	Foyer	03	35m ² /44m ² /60m ²
	Loges	12	Entre 11m ² /17m ²
	Loges communes	02	27m ² / 30m ²
	Vestiaire	04	Entre 20m ² / 30m ²
	Salle d'entraînement	03	90m ² /107m ² /122m ²
	Studio	02	44m ² / 70m ²
	Sanitaires	08	20m ²
	Chambre de piano	02	20m ²
			Total= 1209m²
Administration	Bureau du directeur	01	35m ²
	Bureau du secrétariat	01	25m ²
	Bureau du comptable	01	30m ²
	Bureau de gestion (Bureau commun)	03	Entre 15m ² /37m ²
	Bureau commun	01	65m ²
	Salle de conférence	01	150m ²
	Salle de réunion	01	115m ²
	Chambre d'imprimerie	01	20m ²
	Foyer	01	40m ²
	Salle d'archive	01	50m ²
	Sanitaires	02	20m ² / 20m ²
			Total= 637m²
Espace technique	Chambre de télécommunication	04	Entre 20m ² /40m ²
	Chambre d'entretien	02	28m ² / 35m ²
	Salle d'accordage	02	38m ² / 32m ²
	Maintenance de scène	01	205m ²
	Chambre de distribution	02	33m ² / 20m ²
	Chambre de contrôle de lumière et d'éclairage	03	40m ² / 30m ² / 28m ²
	Salle de projection	09	Entre 16m ² /22m ²
	Chambre (Climatisation/Ventilation)	02	60m ² / 62m ²
	Chambre chaufferie	01	50m ²
	Contrôle de son	02	Entre 25m ² / 30m ²

			Total=1026m²
Stockage	Chambre des appareils	02	35m ² / 55m ²
	Chambre d'instruments	03	40m ² / 23m ² / 20m ²
	Chambre de vêtements	03	26m ² / 30m ² / 30m ²
	Chambres des accessoires	02	32m ² / 32m ²
	Buanderie	01	22m ²
	Chambre de stockage technique	03	28m ² / 16m ² / 90m ²
	Stockage événements + Scène 1	01	155 m ²
	Stockage scènes	04	24 / 25 / 20 / 30 m ²
	Stockage régie	03	Entre 15m ² /20m ²
	Dépôt	02	50m ² / 36m ²
			Total=877m²
Accueil	Hall d'accueil	01	4560 m ²
	Billetterie	02	25m ² / 30m ²
	Bureau de réception	02	20m ² =40m ²
	Bureau des agents de sécurité	02	20m ² / 20m ²
	Vestiaire	04	20m ² / 25m ²
	Sanitaire public	17	16m ² / 26m ²
	Sanitaire privé (Personnel)	04	16m ² / 22m ²
	Foyer	02	33m ² / 35m ²
			Total= 5167m²
Restauration et espace commerce et détente	Restaurant	02	400m ² / 800m ²
	Cafeteria	02	160m ² / 200m ²
	Salle d'exposition	01	185m ²
	Salle polyvalente	01	260m ²
			Total=2005m²
Espace commerce	Magasins	04	≈50m ²
	Boutique de souvenirs	02	≈35m ²
			Total= 270m²
Surface Totale			Total= 1.7ha

6. Conception du projet :

6.1 L'idée du projet :

L'idée principale de notre projet s'est basée sur notre thème de recherche qui consiste à saisir la centralité comme levier de la métropolisation à travers le tourisme urbain et s'est développé au fur et à mesure de l'analyse en s'inspirant de l'environnement immédiat « Jardin d'Essai ; Les WTC, le front de mer ... » Et s'est concrétisé en développant une centralité au cœur d'une autre à travers un projet d'envergure métropolitaine et mondiale tel que « **L'Opera 213** ».



Figures 127 : Façade maritime de « L'Opera 213 »

Source : Lumion (fait par l'auteur)

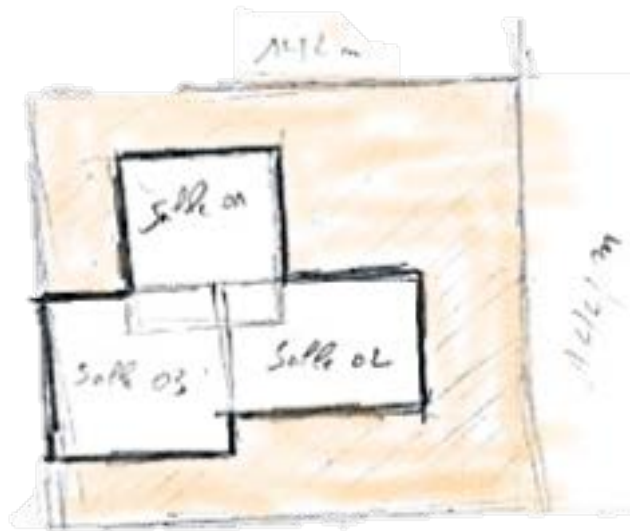
6.2 Genèse du projet :

Dans la conception de ce projet nous nous sommes inspirés du principe architectural de « La forme suit la fonction » de l'architecte américain Louis Sullivan qui affirme que la forme initiale et l'apparence extérieure d'un bâtiment doivent découler de sa fonction et de ses articulations intérieures.

On s'est basé sur ce concept suite à l'étude des analyses d'exemples, mais aussi selon le programme architectural et la superficie du terrain qui est de 2.04ha.

Nous avons donc concrétisé ça comme suit :

Fragmenter le projet en 3 volumes rectangulaires (Chaque volume représente une salle, les dimensions de ces salles diffèrent selon la capacité de chacune).

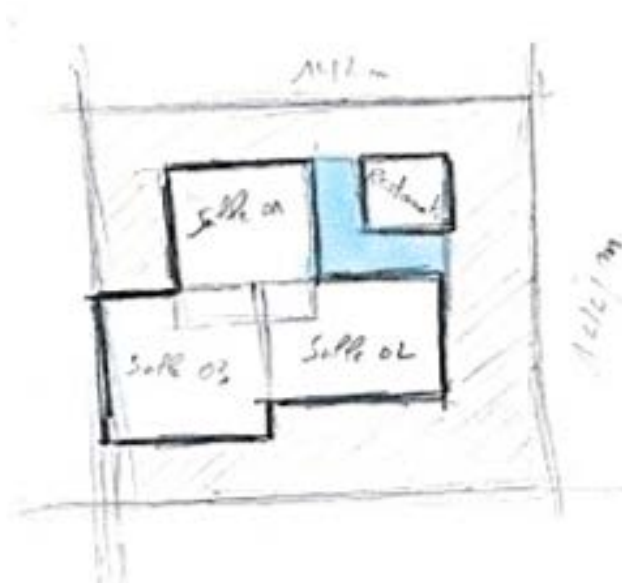


Figures 128 : Esquisse de la genèse du projet

Source : Auteur

Imbriquer ces 3 volumes pour créer un ensemble uni.

Insertion d'un sous volume qui vient s'intégrer avec le volume principal et qui va abriter la fonction de restauration doté de vue sur mer.

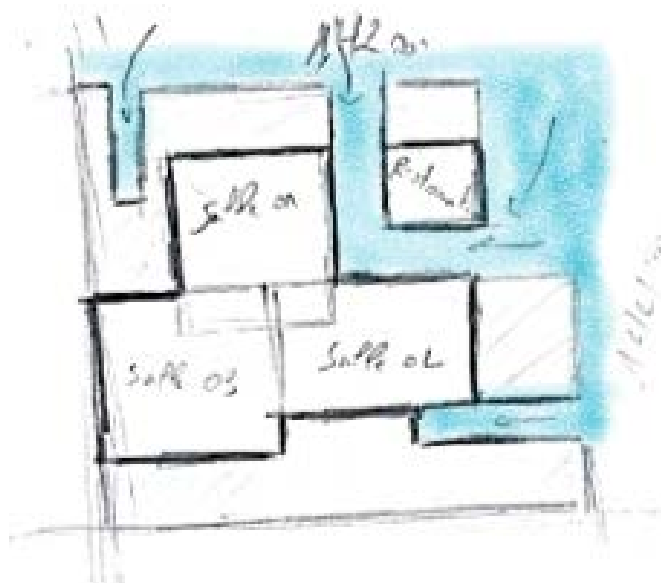


Figures 129 : Esquisse de la genèse du projet

Source : Auteur

L'intersection des trois volumes nous donne un atrium à savoir l'espace de circulation.

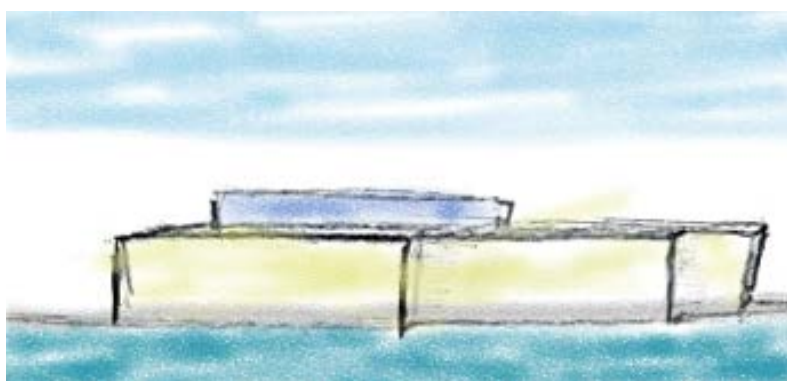
Un autre principe est utilisé : « Faire rentrer l'eau au projet » afin de forcer le lien entre la mer et le projet par la soustraction d'une surface de l'assiette du projet.



Figures 130 : Esquisse de la genèse du projet

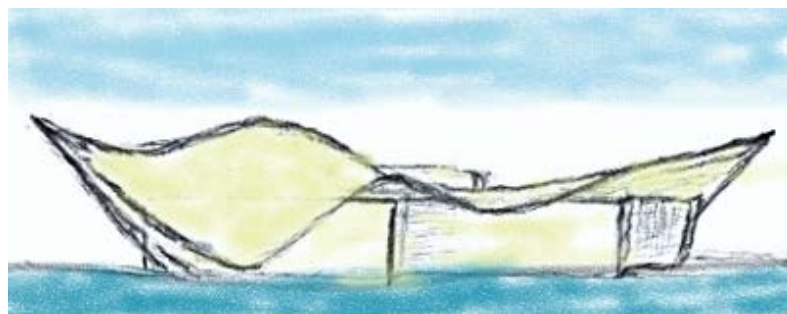
Source : Auteur

La métaphore architecturale est caractérisée par l'emploi de la forme des vagues dans la forme finale du bâtiment pour marquer la relation Mer/Projet.



Figures 131 : Esquisse de la genèse du projet

Source : Auteur



Figures 132 : Esquisse de la genèse du projet

Source : Auteur

6.3 Composition du plan de masse :

Le projet s'implante sur l'ensemble de l'assiette et s'entoure d'équipements de différentes fonctions et dans différentes directions. Au Nord-Ouest sur l'emplacement du port de plaisance des équipements à vocation aquatiques dirigé vers notre projet d'Opera dans une ambiance cohérente : Les ondulations, les courbes fluides ont été définies pour établir une continuité formelle ; Au Sud-Est le Jardin Islamique à la continuité du Jardin d'Essai vient donner un aspect « Ecologique » à notre projet.



Figures 133 : Environnement immédiat de « L'Opera 213 »

Source : Lumion (fait par l'auteur)

7.Descriptif de distribution intérieure :

L'Opera 213 vient se présenter avec une capacité totale de **3400** sièges ; Le projet est partagé en trois parties selon le nombre de salle, salle Cheb Hasni (**1600** sièges – **2700 m²**), Salle Idir (**1100** sièges – **1740m²**) et Salle Warda El Djairia (**700** sièges–**1420m²**) ; L'appellation a été choisie pour rendre hommage a ces icônes de la musique algérienne.

Le projet se compose de 7 plateformes sur différents niveaux et un RDC commun.

Le premier niveau :

- En premier lieu, l'entrée principale de l'opéra donne sur un atrium de 4560m² et 20m d'hauteur, on y trouve 2 billetteries, tout en avançant, on y trouve une percée d'eau, et deux passerelles qui mènent vers la zone restauration dotée d'une vue sur mer.
- On trouve deux entrées privatives, qui donnent sur l'espace dédié au personnel et artiste, (Bureau des agents de sécurité, vestiaire, etc.)
- On trouve un espace polyvalent qui servira comme espace d'évènement et également des espaces de vente (Magasins).
- Dans l'intersection des 3 volumes on trouve un escalier et un ascenseur, qui mènent vers l'administration qui se développe dans les deux niveaux supérieurs.

Entité 01 :

- La plus grande salle (Salle Cheb Hasni) dispose de 3 plateformes, ces plateformes ont été créées selon la capacité des sièges et la pente des gradins.

- La salle s'élève jusqu'à 20m, et dispose de 3 salles de projections, elle est accessible du RDC par 2 sas, le premier donne directement sur la salle niveau 00, et le 2eme dispose de quelques marches pour atteindre un niveau de + 2.25, ainsi que deux sorties de secours, la scène donne sur des coulisses et salle d'attente d'artiste.
- Avant d'atteindre la première plateforme, on a exploité l'espace sous gradin sur deux niveaux afin d'implanter des magasins et un stockage.
- La première plateforme s'élève à 6m, la circulation verticale est assurée par deux escaliers personnalisés selon une touche artistique et 4 ascenseurs.
- Elle dispose de 2 entrées donnant sur la salle et elle abrite aussi la salle de projection principale,
- La 2eme plateforme s'élève à 10m, on trouve l'accès du gradin supérieur, une salle d'exposition de 185m² et également des espaces techniques (La chambre de contrôle de son et chambre de jeux de lumière).
- La 3eme plateforme s'élève à 14.91m, on trouve l'espace maintenance effet de scène, ainsi que des espaces de vente et consommation, et deux locaux techniques.

Ce principe de distribution s'applique sur les deux autres entités à savoir les deux salles (Salle Idir et Salle Warda El Djazairia) avec quelques différences en termes de surface.

La forme des balcons, gradins et scènes diffèrent d'une salle à une autre pour but de donner à chaque salle sa propre identité.

Les 4 autres plateformes des deux autres salles abritent les espaces artistes (Loge, salle d'entraînement), les espaces techniques (Salle d'accordage, contrôle de son) et les espaces de stockage (Stockage d'instrument).

8. Conception de la façade :

Notre projet se situe dans une zone qui contient des édifices d'importances majeure, l'enjeu est donc de l'imposer et le mettre en valeur ; Pour cela nous avons opté pour une approche d'interprétation conceptuelle : Une forme fluide qui émerge des plis de la topographie naturelle du paysage et enveloppe les différentes fonctions du centre.



Figures 134 : Façade référence « Heydar Aliyev Center | Zaha Hadid »

Source : <https://archello.com/fr/>

Ces fonctions et les différentes entrées sont matérialisées par des plis mis en forme dans une surface continue.

La façade de l'Opera, qui donne sur la méditerranée, met en évidence la perméabilité de cette architecture dans laquelle l'intérieur est une extension de la topographie naturelle.



Figures 135 : Façade de l'Opera

Source : Lumion (fait par l'auteur)

9.Choix des matériaux :

Les matériaux ont été choisis par rapport au concept de plein/vide ainsi que le côté esthétique du projet : Le mariage entre le bois et l'inox constitue le cœur de certaines réalisations les plus spectaculaires au monde par ces caractéristique anticorrosion importantes et décoratives, le large choix des textiles, d'aspects ainsi que le volet sécurité et durabilité.

Le bâtiment se distingue par sa façade en fibre de verre renforcée par des panneaux d'aluminium-polyester bituminés. Une protection étanche, complétée par un film monocouche de polyoléfines thermoplastiques, armé d'une grille polyester. L'ensemble des toitures et façades exposées sont ainsi protégés des rayons ultraviolets pour une grande durabilité et une grande résistance mécanique.

Le béton renforcé de fibre de verre (GFRC) et le polyester renforcé de fibre de verre (GFRP) ont été choisis comme matériaux de revêtement idéaux, car ils permettent la forte plasticité de la conception du bâtiment tout en répondant à des exigences fonctionnelles.



Figures 136 : Le béton renforcé de fibre de verre (GFRC)
Source : <https://decorexpro.com/beton/fibrobeton/>.

10.Système constructif :

Nous avons opté pour la structure mixte car l'un des avantages est de permettre de grandes portées et ainsi diminuer le nombre de poteaux pour offrir une grande flexibilité et de nombreuses

possibilités lors de la conception.

La structure complexe, définissant la peau extérieure du bâtiment défie les lois de l'architecture classique, pour obtenir une surface continue, homogène et répondre aux phénomènes climatiques (Changement de température, activité sismique, charge du vent).

L'Opera se compose principalement de deux systèmes collaborant : Une structure en béton combinée à un système de structure spatiale. Afin de réaliser des espaces sans colonnes à grande échelle qui permettent au visiteur de ressentir la fluidité de l'intérieur, les éléments structuraux verticaux sont absorbés par l'enveloppe et le système de mur-rideau et l'enveloppe extérieure. Il en résulte une forme libre, renforcée par une sous-structure. Cette composition architecturale est « Musicale et rythmée »



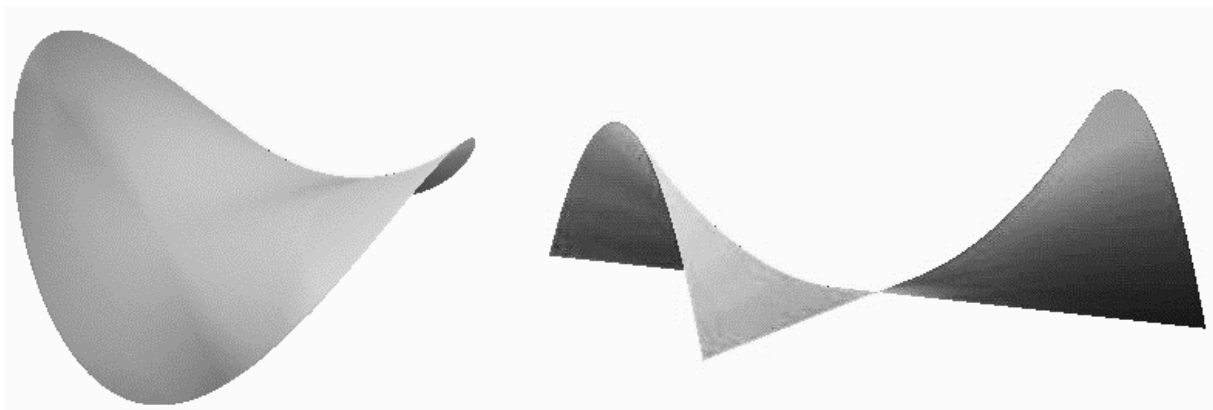
Figures 137 : Structure du projet Heyder Zaha Hadid
Source : <https://www.pinterest.com/pin/208713763967408647/>.

par les joints entre les panneaux qui créent la continuité du bâtiment dans le paysage.

Le système de cadre spatial a permis la construction d'une structure de forme libre tandis que la sous-structure a été développée pour incorporer une relation flexible entre la grille rigide du cadre spatial et les joints de revêtement extérieur de forme libre.

Pour la toiture nous nous sommes inspirés du courant déconstructiviste avec toute la liberté qui offre dans les choix de forme

Les formes « PARABOLOÏDES HYPERBOLIQUES » nous ont aider à concrétiser « La métaphore architecturale » en se basant sur l'emplacement du projet à savoir le port et tout ce qu'on peut trouver la bas « Voile, Vagues ; Poulpe Etc. »



Figures 138 : Les formes « PARABOLOÏDES HYPERBOLIQUES »

Source : <https://mathcurve.com/surfaces/paraboloidhyperbolic/paraboloidhyperbolic.shtml>

Synthèse de la section :

En se basant sur les résultats de l'analyse urbaine, nous avons relevé les problèmes que rencontre le quartier d'El Hamma et auxquels nous avons essayé de répondre à travers des actions bien réfléchies qu'on a par la suite concrétisées en plan d'aménagement.

Notre stratégie s'est basée essentiellement sur les connaissances acquises dans le chapitre précédent où nous avons retenu que la centralité comme levier de la métropolisation à travers le tourisme urbain.

De ce fait s'est dégagée une opération d'aménagement suivant une multitude d'actions urbaines et architecturales homogènes et fonctionnelles afin de former une entité logique et opérationnelle.

Comme pour l'Opera, la conception a évolué à partir de nos enquêtes et recherches sur les différents volets constituant la scène du projet et en utilisant ces relations articulées, la conception va s'être intégrée parfaitement dans ce contexte.

Conclusion du chapitre :

Pour conclure, on peut dire qu'Alger est une ville de commandement à l'échelle nationale par sa position et ses capacités Parmi ses potentialités qui peuvent participer au rayonnement et à sa métropolisation on peut citer le tourisme urbain qui est un des atouts non exploités et qui doit être impérativement mise en valeur à travers la centralité dans l'optique d'acquiescer une place au rang des métropoles.

Conclusion générale :

Porté par la problématique de la valorisation des centralités à travers le tourisme urbain comme à l'ère de la métropolisation des villes, la question à laquelle nous nous sommes attachés de répondre était de savoir comment intervenir dans ce processus pour participer à la métropolisation de la ville d'Alger précisément.

Il était nécessaire, avant de pouvoir creuser la question, de poser notre travail sur un socle théorique solide, en commençant par la conceptualisation des phénomènes de la métropolisation et l'étude des paramètres régisseurs qui entraînent les villes à devenir des métropoles. Nous avons donc appris que le terme de métropolisation, dans le contexte de la mondialisation contemporaine désigne d'une part, un processus d'étalement urbain associé à la concentration spatiale des fonctions stratégiques du nouveau système productif : appareils de commandement et de contrôle ; attractivité et poids culturels, des richesses...etc. , d'autre part, des processus de transformation, à la fois fonctionnels et morphologiques, démographiques et réticulaires des systèmes de villes, métropolisation rime avec mondialisation.

La métropole attire tous les types de flux (Humains, financiers, de marchandises, etc.), elle se trouve au centre des axes routiers et aériens et concentre aussi de nombreuses entreprises, notamment dans les services, qui sont le premier facteur de croissance.

Par la relativisation des choses toutes les deux sont des phénomènes dynamiques, juste la première, la « métropole » est une finalité, la deuxième, la « Métropolisation » est un moyen qui fait une entité urbaine parvenir à cette finalité.

Donc le passage d'une ville à une métropole nécessite donc un processus de diverses opérations comme la création d'une structure mondiale fondée sur le développement économique qui est le facteur le plus important de la métropolisation, une multitude d'activités diversifiées, la création des réseaux métropolitains, la concurrence entre les villes...etc.

La question de la métropolisation émerge comme un enjeu économique, politique, culturel majeur au XXI^e siècle, le phénomène touristique n'a été que très marginalement abordé comme un des facteurs de compréhension et de production du processus de métropolisation. Tel est notre objectif : aborder le tourisme en tant que facteur du développement et du renforcement de la métropole, par sa contribution en termes de concentration humaine et d'apport économique, culturel.

En se basant sur ces informations, nous avons élaboré une analyse sur les indicateurs et les composants du territoire algérois afin de savoir quelles sont ses potentialités et les causes responsables de son absence sur la scène internationale. De ce fait, nous avons constaté que la ville d'Alger enregistre dans la plupart des secteurs les meilleures performances par rapport aux autres régions du pays, qui font d'elle une métropole nationale et cumule une certaine puissance qui pourrait renforcer son poids dans la hiérarchie des villes maghrébines, méditerranéennes et même mondiales mais cela est conditionné par la mise en place de tous les moyens matériels et humains et la mise en place d'une véritable stratégie pour combler ses carences, dont la valorisation de ses centralités. Par la suite, nous nous sommes focalisés sur le cadre du tourisme urbain et des centralités, ce qui nous a permis de savoir comment se définissent ces concepts, leurs caractéristiques, et la relation qui les unis...nous avons aussi procédé à une

analyse d'exemples qui nous a aidé à saisir l'importance qu'apporte ces derniers aux métropoles dans le monde.

C'est pourquoi nous sommes passés à l'étude du tourisme urbain et les centralités algéroises et cela à travers la lecture de certains indicateurs, d'où nous avons constaté que l'état algérien a montré une grande volonté pour la métropolisation de la ville d'Alger et a porté une importance majeure à valoriser ses centralités comme le prouvent les instruments d'urbanisme tels que le SDAAM, le PDAU, le GPU... Cependant, cette volonté n'est apparemment pas assez suffisante pour faire d'Alger une métropole qui fait ses preuves à l'échelle mondiale.

Dans ces conditions, nous avons pris l'initiative d'agir en se basant sur les résultats récoltés à partir des différentes phases de cette recherche, en entamant la phase conceptuelle qui consiste à appliquer les connaissances théoriques acquises auparavant dans un cas d'étude « La centralité d'El-Hamma » qui a été désigné par le GPU comme 2eme centralité de la ville d'Alger. Pour ce faire, nous avons procédé à une analyse territoriale de la ville ensuite à l'analyse urbaine du quartier, ce qui nous a permis de constater les potentialités et les carences d'El Hamma, et d'entamer par la suite notre intervention urbaine qui consiste à répondre aux constats relevés de l'analyse précédente à travers une série d'actions, pour finir avec un plan d'aménagement qui se concrétise grâce à des principes et logique déterminés dans le but de répondre à notre problématique principale qui est « La centralité à travers le tourisme urbain comme levier de la métropolisation d'Alger »

Pour clôturer ce mémoire, nous précisons que nous avons pleinement conscience que notre travail n'a fait qu'effleurer un sujet colossal, mais en dépit de sa modestie, il a pu apporter quelques éléments de réponses à nos préoccupations de départ, à savoir la possibilité de la valorisation des centralités à travers le tourisme urbain le cadre de l'approche économique qui confirme sa rentabilité dans le but de participer ainsi à la métropolisation de la ville d'Alger, qui s'apprête ainsi à devenir une métropole compétitive défiant les villes maghrébines et méditerranéennes et même mondiales.

Cependant, le sujet traité par ce mémoire est vaste. Les problématiques, les hypothèses et les réponses le concernant pourraient être d'un tout autre point de vue car un sujet pareil incite au développement et à la persévérance pour qu'un pays tel que l'Algérie dispose de toutes les capacités nécessaires puisse un jour atteindre la position qu'il souhaite, ce qui pourrait ouvrir d'autres pistes de recherche à l'avenir.

Liste des références bibliographiques

- Abdessamed Berbar, 2009, “Renouvellement urbain dans la ville d’Alger”.
- Agence d’Urbanisme de l’Agglomération Marseillaise, 2008, « Un cœur de ville, reflet des ambitions de la métropole », p 10.
- Agulhon M., F. Choay, M. Crubellier, Y. Lequin and M. Roncayolo, 1998, *La ville de l’âge industriel. Le cycle Haussmannien*, (L’histoire de la France urbaine, 4), Paris : Seuil (Points histoire).
- Anis Mezoued, 2019, “ Alger : du centre confisqué à l’éclatement des centralisés”.
- Ansidei J., 2001, Les centres financiers internationaux, Paris, Economica.
- ANTONI, Jean-Philippe, 2009. *Lexique de la ville*. Paris : Ellipses Marketing. ISBN 978-2-7298-5132-3.
- AOUNI Mehenna, thèse pour obtenir le grade de DOCTEUR DE L’UNIVERSITE DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE. Discipline : Aménagement de l’espace, urbanisme.
- Audition de Gérard-François Dumont par la section le 13 02 2019.
- Bourdeau-Lepage L. and J.-M. Huriot, 2002, Metropolization in Warsaw. *Economic Change and Urban Growth*, Canadian Journal of Regional Science, 3, 423-445.
- Bourdeau-Lepage L. et Huriot J.-M., 2004, *Metropolises and global coordination*, LEG/MSH, Université de Bourgogne, Pôle d’Economie et de Gestion, Dijon, 2.
- CANEVAS, 2018. Harmonisation de l’offre de la formation Master. Domaine : Architecture, urbanisme et métiers de la ville. Filière : architecture. Spécialité : architecture. Etablissement : Institut d’Architecture et d’Urbanisme, Blida 1 Intitulé du master : Architecture ; Année universitaire : 2018–2019.
- Castells M., 1996, *The Rise of the Network Society*, Oxford : Blackwell.
- CASTEX, Jean, DEPAULE, Jean-Charles et PANERAI, Philippe, 1991. *Formes urbaines : de l’îlot à la barre*. Paris : Dunod. ISBN 978-2-04-012066-5.
- Cazes G., Potier F., *Le tourisme urbain, Que sais-je ?* Presses Universitaires de France, Paris, 1996.
- Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia par AOUNI Mehenna.

- CESER de Bretagne, étude Les dynamiques territoriales de Bretagne en question, rapportée par Alain Laplanche et Jacques Uguen (2013).
- CHALINE, Claude, La dynamique urbaine, Paris P.U.F, 1980, 206 pages.
- CHRISTOPHE CLIVAZ, Les enjeux touristiques du développement durable de la ville P149.
- Dris Nassime, 2001, "La ville mouvementée, espace public, centralités, mémoire urbaine à Alger".
- Encyclopédie en ligne Hyper-géo, article « Métropolisation ».
- Frédéric Bouchon, Kuala Lumpur, métropolisation et mondialisation au risque du tourisme : Enjeux et perspectives, p 10.
- Fujita M. and Thisse J.-F., 2002, Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location and Regional Growth, Cambridge : Cambridge University Press.
- JO, 2001. *La loi n° 01-20 du 27 Ramadhan 1422 correspondant au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire*. Chapitre 1, article 3, p16. Journal officiel de la république Algérienne n° 77 du 15 décembre 2001.
- Hall, P.G., 1966, *The World Cities*, London : Weidenfeld and Nicolson.
- Hohenberg P.M. and L.H. Lees, 1985, *The Making of Urban Europe, 1000-1950*, Cambridge : Harvard University Press.
- Guillain R. and J.-M. Huriot, 2001, The Local Dimension of Information Spillovers. A Critical Review of Empirical Evidence in the Case of Innovation, *Canadian Journal of Regional Science*, 294-319.
- LABASSE Jean, 1970, "Signification et avenir des centres", p 10.
- Le tourisme urbain, un dilemme pour repenser la centralité urbaine ? Cas de la ville méditerranéenne Skikda (Algérie). Rapport de l'observatoire du développement spatial, Unité de recherche GEODE, CEPS/INSTEAD, 2021.
- LEFÈVRE, Pierre, 2012. *Ressources de l'architecture pour la ville durable*. Rennes : APOGEE. ISBN 978-2-84398-404-4.
- Les dimensions symboliques de la centralité, Cahier de géographie de Québec. Volume 44, N°123.
- Marcuse et van Kempen (2000), *Globalizing Cities : A New Spatial Order ?*

- MAZZONI, Cristiana, 2014. *L'architecture urbaine, cinquante ans après*. Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine [En ligne], consulté le 18 avril 2020. URL <http://journals.openedition.org/crau/374> ; DOI : 10.4000/crau.374.
- Monnet Jerome, 2000, "Les dimensions symboliques de la centralité", p402.
- Nicolas Lebrun, 2002, « Centralités urbaines et concentrations de commerces ».
- Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti, "La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique?", revue de l'OFCE, 143, (2015).
- Origet du Cluzeau C., *Le tourisme culturel*, Presses Universitaires de France, Paris, 1998 soc. 316.729 uma 32741.
- Ouljana AGUIBETOVA. LE CONCEPT DE LA METROPOLISATION : TRANSFORMATION D'UNE VILLE EN UNE « VILLE MONDIALE ».
- Pierre Veltz, audition devant la section le 27 Février 2019.
- Pinol J.-L., 1991, *Le monde des villes au XIXème siècle*, Paris : Hachette (Carré Histoire).
- PROST Robert, 2014. *Pratiques de projets en architecture*. Infolio. Collection Archigraphy Poche. ISBN 978-2-88474-723-3.
- Puissant S., 1999, Un moment de la croissance urbaine : réponses des experts, in : Lacour C, Puissant S., 1999, *La métropolisation. Croissance, Diversité, Fractures*. Ed. Anthropos.
- Roland Hochstrasser., Institut de Géographie Faculté des Lettres – Licence Session Février 2002.
- Sassen S., 2001, *Locating Cities on Global Circuits*, Research Bulletin 46, Globalization and World Cities Study Group and Network, <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb46.html>.
- Tahar BAOUNI, 2009, "Alger : une métropole en devenir", P 80.
- Tarek Medjad, M'hammed Setti et Guy Baudelle, 2008 « Quelle métropolisation pour Alger ? », *Revue géographiques des pays méditerranéens*, p 09.
- Toynbee A., 1970, *Cities in Move*, Oxford : Oxford University Press.
- Van Den Berg L., Van Der Borg J., Van Der Meer J., *Urban Tourism, Performance and strategies in eight European cities*, Avebury, 1995.
- Yann Lasnier et Mme Dominique Riquier-Sauvage. LES MÉTROPOLIS : APPORTS ET LIMITES POUR LES TERRITOIRES Avis du Conseil économique, social et environnemental.

- <https://journals.openedition.org/mediterranee/7267#tocto1n1> Quelle métropolisation pour Alger
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/tourisme>
- <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02424268/document>
- <https://www.ostelea.ma/blog/experts/les-experts/quels-sont-les-types-de-tourisme>
- <https://www.unwto.org/fr/urban-tourism>
- <https://www.toupie.org/Dictionnaire/Centralite.htm>
- <https://viesdevilles.net/pvdv/679/alger-une-metropole-a-tres-haut-potentiel>
- https://manuelnumeriquemax.belin.education/geographie-premiere/topics/geol-t1-c1-028-a_comment-paris-tient-elle-son-rang-de-grande-ville-mondialea_comment-paris-tient-elle-son-rang-de-grande-ville-mondiale
<https://www.lelivrescolaire.fr/page/16858287>.
- <https://www.schoolmouv.fr/eleves/cours/etude-de-cas-paris-ville-monde/fiche-de-cours>
- <https://www.youtube.com/watch?v=gJIsTAmL8eY> Reportage sur YouTube « Les lieux de commandements : Les grandes métropoles »

Liste des figures :

Figures 01 : Schéma explicatif d'une métropole.....	20
Figures 02 : Schéma explicatif de processus.....	21
Figures 03 : Synthèse de l'aperçu historique de la métropole.....	26
Figures 04 : Le système métropolitain mondial.....	27
Figures 05 : Schéma d'une métropole et son aire d'influence.....	28
Figures 06 : Schéma des fonctions des métropoles.....	28
Figures 07 : La city, le premier quartier d'affaires de Londres.....	29
Figures 08 : Vue sur une partie du Silicon Valley, California	29
Figures 09 : Le siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.....	29
Figures 10 : Musée du Louvre à Paris.....	30
Figures 11 : Plan d'une métropole et ses fonctions de commandements.....	32
Figures 12 : La diversité des paysages urbains métropolitains.....	34
Figures 13 : L'archipel Megalopolitain Mondial.....	32
Figures 14 : Vue sur le quartier des affaires de Paris.....	33
Figures 15 : Carte de la métropole de Paris et ses fonctions de commandement.....	34
Figures 16 : Carte de la métropole d'Alger et son aire d'influence.....	36
Figures 17 : Carte de la métropole d'Alger et ses fonctions de commandements.....	36
Figures 18 : Carte de la fonction politique et diplomatique d'Alger.....	37
Figures 19 : Zoom sur le quartier de Mustapha Supérieur de Sidi M'hamed.....	37
Figures 20 : Carte des fonctions de commandements.....	38
Figures 21 : Zoom sur El Harrache et Bab Ezzouar (Zone universitaire).....	38
Figures 22 : Zoom sur El Hamma (Zone touristique).....	39
Figures 23 : Zone industrielle de Rouiba.....	39
Figures 24 : Quartier d'affaire Bab Ezzouar.....	40
Figures 25 : L'interconnexion entre les différentes centralités.....	43

Figures 26 : Les centralités de la ville d'Alger.....	46
Figures 27 : Les six pôles de croissance du GPU.....	48
Figures 28 : Las Rambla, Barcelone, Espagne.....	53
Figures 29 : La Rambla de Mar, Barcelone, Espagne.....	54
Figures 30 : Le plan des Ramblas de Barcelone.....	54
Figures 31 : Vu sur l'aquarium et La rambla de Mar, Barcelone, Espagne.....	54
Figures 32 : Moll de la fusta (Un système de promenade en esplanades, trottoirs très larges et allées.....	55
Figures 33 : Vu sur le parc industriel, Barcelone, Espagne.....	55
Figures 34-35-36 : Omniprésence des œuvres d'arts offrant des vues agréables en ville, (Sculptures de l'art moderne).....	56
Figures 37 : Carte de l'Algérie.....	59
Figures 38 : Situation de la ville d'Alger.....	59
Figures 39 : Carte de l'accessibilité à la ville d'Alger.....	59
Figures 40 : Carte de structure du paysage.....	60
Figures 41-42-43 : Séquences de la ville d'Alger.....	60
Figures 44 – 51 : Phases historique de la ville d'Alger	61– 63
Figures 52 : carte synthèse de la phase historique de la ville d'Alger.....	65
Figures 53-54-55-56 : Prises de photos anciennes d'El Hamma.....	65
Figures 57 : Situation du quartier d'El Hamma.....	66
Figures 58 : Accessibilité du quartier d'El Hamma.....	67
Figures 59 -64 : Développement historique d'El Hamma.....	68-70
Figures 65 : Carte de synthèse historique du quartier d'El Hamma.....	70
Figures 66 : Tracé parcellaire du quartier El Hamma.....	71
Figures 67 : Occupation des ilots au quartier El Hamma.....	72
Figures 68 : Fonction des ilots au quartier El Hamma.....	72
Figures 69 : Fonction du bâti El Hamma.....	73
Figures 70 : Etat de bâti d'El Hamma.....	75

Figures 71 : Façades urbaines d'El Hamma.....	75
Figures 72 : Gabarit de bâti d'El Hamma.....	75
Figures 73 : Style de bâti d'El Hamma.....	75
Figures 74- 75- 76 : Style de façade.....	75
Figures 77 : Vue aérienne d'une partie d'El Hamma.....	76
Figures 78 : Bâti/Non bâti d'El Hamma.....	77
Figures 79 : Réseau routier d'El Hamma.....	78
Figures 80 : Trafic routier d'El Hamma.....	79
Figures 81 : Schéma de potentialités d'El Hamma.....	81
Figures 82 : Schéma des carences.....	82
Figures 83 : Schéma d'actions à mener.....	83
Figures 84 : Schéma d'objectifs à atteindre.....	84
Figures 85 : Schéma de principe.....	86
Figures 86 : Réseau routier d'El Hamma.....	87
Figures 87 : Image de la prochaine promenade d'Alger.....	88
Figures 88 : Image de la prochaine baie d'Alger.....	88
Figures 89 : Périmètre PDAU d'El Hamma.....	88
Figures 90 : Délimitation de l'aire d'intervention.....	92
Figures 91 : La place public et le Jardin d'hiver	93
Figures 92 : Aménagement du « Jardin Islamique ».....	94
Figures 93 : La jetée de la Grande Arche, Paris.....	94
Figures 94 : Images de la 3D des estrades d'Alger.....	94
Figures 95-96 : Les Estacades d'Alger.....	95
Figure 97 : Le quartier économique	96
Figure 98 : Musée de la mémoire « Ex SNTF ».....	96
Figure 99 : L'évolution de l'îlot à travers l'histoire.....	97
Figure 100 : Vue sur un projet ponctuel.....	97

Figure 101: Bâti/non bâti.....	97
Figure 102 : Aménagement du port de plaisance	98
Figure 103: Connexion visuelle entre les éléments de rappel.....	98
Figure 104 : Plan d'aménagement	99
Figure 105 : Composants du plan d'aménagement.....	100
Figure 106 : Délimitation du site d'intervention.....	101
Figure 107 : Coupe topographique du site.....	102
Figures 108 : Opéra de Sydney.....	103
Figures 109 : Situation de l'opéra de Sydney	104
Figures 110 : Plan de masse de l'Opera de Sydney	104
Figures 111 : Plan du sous-sol (Opera sydney).....	105
Figures 112 : Plan du RDC.....	105
Figures 113 : Plan niveau +30m.....	106
Figures 114 : Plan niveau +61m.....	106
Figures 115 : La subdivision de l'opéra de Sydney.....	107
Figures 116 : Vue sur l'opéra d'Alger.....	108
Figures 117 : Situation de l'opéra.....	108
Figures 118 : 3D de l'opéra.....	109
Figures 119 : Plan R.D.C « Opera d'Alger »	110
Figures 120 : Schéma explicatif (privé/public) de la salle de spectacle.....	110
Figures 121 : Plan 1 ^{er} étage « Opera d'Alger »	111
Figures122: Schéma explicatif de la disposition des salles de projections.....	111
Figures 123 : Plan 2 ^{eme} étage « Opera d'Alger ».....	112
Figures 124 : Schéma explicatif de la disposition de la loge.....	112
Figures 125 : les fonctions d'un opéra.....	113
Figures 126 : Schéma fonctionnel d'une salle de spectacle.....	113

Figures 127 : Façade maritime de « L’Opera 213 ».....	116
Figures 128-132 : Esquisse de la genèse du projet	117-118
Figures 133 : Environnement immédiat de « L’Opera 213 ».....	119
Figures 134 : Façade référence « Heydar Aliyev Center Zaha Hadid ».....	120
Figures 135 : Façade de l’Opera 213.....	121
Figures 136 : Le béton renforcé de fibre de verre (GFRC).....	121
Figures 137 : Structure du projet Heyder Zaha Hadid.....	122
Figures 138 : Les formes « PARABOLOÏDES HYPERBOLIQUES ».....	122

Annexe :

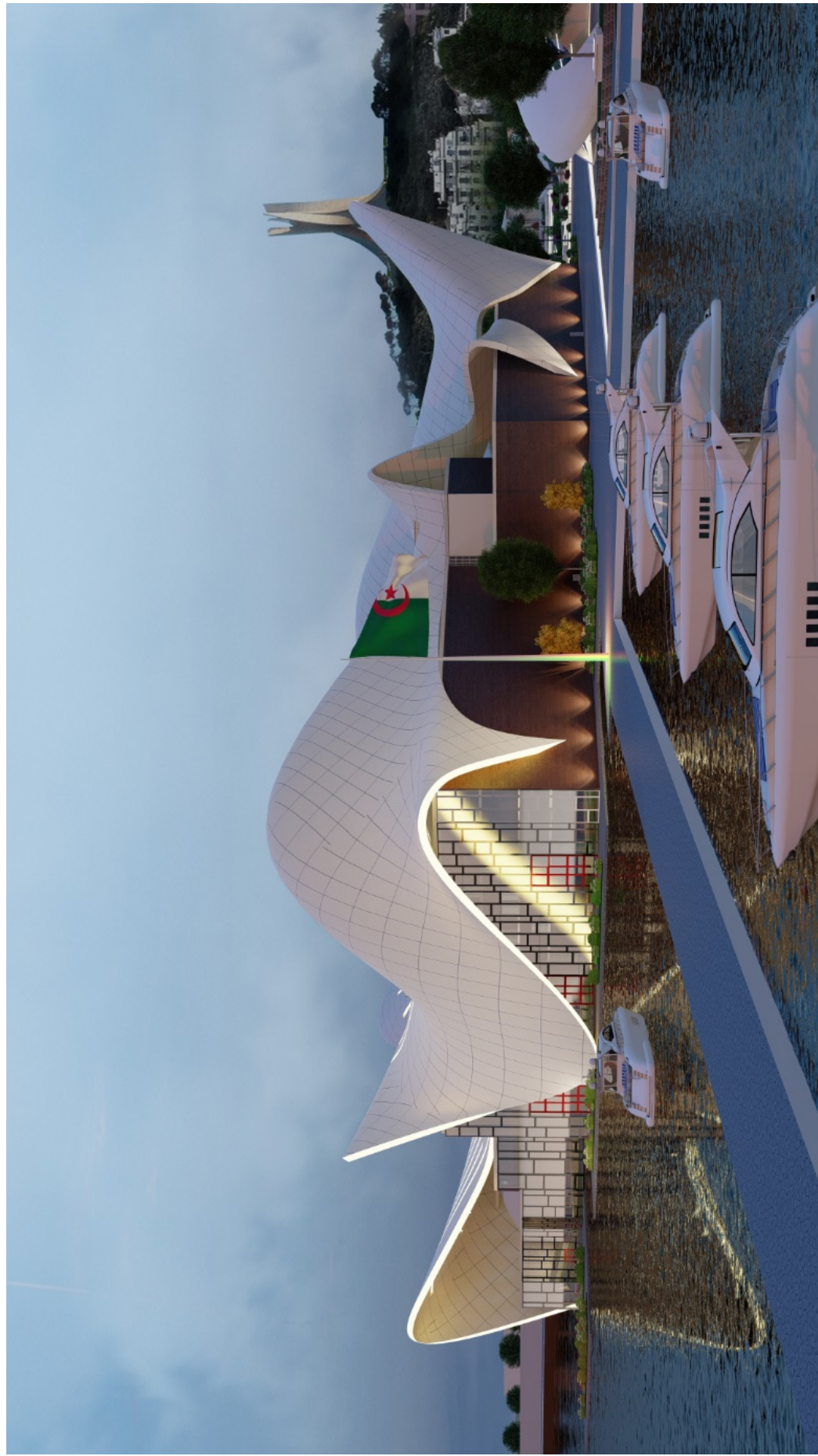
Dossier graphique et
vues 3D:



Façade nord du projet (Vue sur mer)



Façade sud du projet (Vue sur le jardin arabe)



Façade nord-est(Vue sur mer)



Vues globales sur le projet