

Université de Blida 1  
**Institut d'Architecture et d'Urbanisme**



**ARCHITECTURE URBAINE**  
**MEMOIRE DE MASTER 2**

**LE ROLE DES CENTRALITES TOURISTIQUES DANS  
LE PROCESSUS DE METROPOLISATION DE LA  
VILLE D'ALGER.**

Cas d'étude de la station touristique de SIDI FREDJ

Etudiante :  
Amina RAIB

Encadreur :  
Dr Mr A.BELMZETI

Examineurs :  
Mr M. TABTI  
Mr A. MHAMMEDI BOUZINA

Juillet 2021

## **RESUME**

### **LE ROLE DES CENTRALITES TOURISTIQUES DANS LE PROCESSUS DE METROPOLISATION DE LA VILLE D'ALGER.**

**-Cas d'étude de la station touristique de SIDI FREDJ-**

Tomber dans la toile de la mondialisation, l'Algérie a exprimé sa volonté de devenir un état émergent et de s'inscrire au rang des métropoles du XXI<sup>e</sup> siècle en prenant toutes les dispositions nécessaires pour concrétiser cet objectif. Ce dernier, est traduit d'une part, par la mise en place du plan stratégique d'Alger et le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Alger pour l'horizon 2030. Diverses opérations sont en vues, d'autres sont réalisés ou en cours de réalisation. La morphologie et l'organisation de la ville s'en voient modifiées. Alger se retrouve avec un nouveau model urbain ou le polycentrisme est fortement promu vu son rôle dans le processus de métropolisation. Par conséquent, des anciennes centralités revoient le jour, d'autres sont nouvellement créées.

D'autre part, une véritable prise en charge du secteur touristique ne peut être dissociée de la métropolisation de la ville d'Alger, ou la mise en tourisme, et son érection comme métropole internationale se retrouvent sur le même axe, avec des ambitions partagées, qui sont définie comme des enjeux majeurs de la politique nationale d'aménagement du territoire.

Dans ce contexte, la présente recherche fixe comme objectif de démontrer le rôle des centralités touristiques dans le processus de métropolisation de la ville d'Alger en s'intéressant précisément à la station touristique balnéaire de SIDI FREDJ

**Mots clés :** *Métropole, Métropolisation, Centre, Centralité, Tourisme, Mise En Tourisme .*

## ملخص

### دور المركزية السياحية في عملية حضارة مدينة الجزائر -حالة دراسة المنتج السياحي لسيدي فرج-

قد أعربت الجزائر ، بعد وقوعها في شبكة العولمة ، عن رغبتها في أن تصبح دولة ناشئة وأن تصبح إحدى عواصم القرن الحادي والعشرين من خلال اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتحقيق هذا الهدف. ينعكس هذا الأخير من ناحية ، من خلال تنفيذ الخطة الاستراتيجية للجزائر والخطة الرئيسية للتنمية وتخطيط مدينة الجزائر لأفق 2030. عمليات مختلفة قيد النظر ، البعض الآخر مكتمل أو قيد التنفيذ. و بذلك تم تغيير مورفولوجيا وتنظيم المدينة . تجد الجزائر نفسها مع نموذج حضري جديد حيث يتم تعزيز التعددية المركزية بقوة نظراً لدورها في عملية حضارة العاصمة. نتيجة لذلك ، تولد المركزية القديمة مرة أخرى ، والبعض الآخر يتم إنشاؤه حديثاً من ناحية أخرى، لا يمكن فصل الدعم الحقيقي لقطاع السياحة عن حضارة مدينة الجزائر ، أو تطوير السياحة ، وإقامتها كمدينة عالمية موجودة على نفس المحور ، بطموحات مشتركة. تُعرّف بأنها القضايا الرئيسية لسياسة التخطيط المكاني الوطني.

في هذا السياق ، يحدد البحث الحالي هدف إظهار دور المركزية السياحية في عملية حضارة مدينة الجزائر من خلال التركيز بشكل خاص على المنتج السياحي الساحلي لسيدي فرج

**الكلمات المفتاحية:** مدينة حضارة ، حضارة ، مركز ، مركزية ، سياحة ، تنمية سياحية

## **ABSTRACT**

### **THE ROLE OF THE TOURIST CENTRALITIES IN THE PROCESS OF METROPOLIZATION OF THE CITY OF ALGER.**

-Case study of the tourist station of SIDI FREDJ-

Falling into the web of globalization, Algeria has expressed its desire to become an emerging state and to join the ranks of the 21st century metropolises by taking all the necessary measures to achieve this objective. The latter is reflected on the one hand, by the implementation of the strategic plan of Algiers and the master plan of development and town planning of Algiers for the horizon 2030. Various operations are in view, others are completed or in progress. The morphology and organization of the city are modified. Algiers finds itself with a new urban model where polycentrism is strongly promoted given its role in the process of metropolization. As a result, old centralities are born again, others are newly created.

On the other hand, real support for the tourism sector cannot be dissociated from the metropolitanization of the city of Algiers, or the development of tourism, and its establishment as an international metropolis are found on the same axis, with shared ambitions, which are defined as major issues of the national policy of regional planning.

In this context, the present research aims to demonstrate the role of tourist centralities in the process of metropolization of the city of Algiers by focusing specifically on the seaside tourist resort of SIDI FREDJ.

**Keywords:**

*Metropolis, Metropolization, Center, Centrality, Tourism, Tourism Development*

## **DEDICACES ET REMERCIEMENTS**

*En tout premier lieu, je remercie Allah, tout puissant, de m'avoir donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.*

Mes remerciements les plus sincères vont à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

En premier lieu, je remercie mon encadreur, Mr. BELMZITI pour m'avoir fait profiter de ses judicieux conseils et connaissances qui m'ont permis de mener à bien ce travail.

Mes remerciements et ma reconnaissance vont également à Mr AHMED CHAOUCH ses précieux conseils

Je désire aussi remercier les professeurs du Master AU, pour l'ensemble des efforts et l'attention qu'ils nous ont témoignés durant cette année, ainsi que mes collègues et amies avec lesquels j'ai passé de meilleurs moments.

Un grand merci à mes chers parents et à toute ma famille à qui j'exprime ma plus haute gratitude, pour leur soutien et leur aide permanent.

Enfin, je dédie ce travail pour mes trésors, ma source de bonheur, mes fils « Racim & Nizar ».

Merci à tous.

# TABLE DES MATIERES

RESUME

ملخص

ABSTRACT

REMERCIEMENT

<b>CHAPITRE 1 CHAPITRE INTRODUCTIF</b> .....	1
1.Introduction à la recherche.....	2
2.Problématique de recherche .....	3
3.Hypothèses .....	3
4.Objectifs de la recherche.....	3
5.Démarche méthodologique .....	4
6.Structure du mémoire.....	4
7.Présentation succincte du cas d'étude .....	5
<b>CHAPITRE 2 ETAT DES CONNAISSANCES</b> .....	7
Introduction.....	7
<b>SECTION I : VILLE, METROPOLE ET METROPOLISATION</b> .....	8
1.Ville et métropole.....	9
1.1 Définition de la ville : .....	9
1.2 La hiérarchie des villes .....	10
1.2.1 Les petites villes : .....	10
1.2.2 Les villes moyennes : .....	10
1.2.3 Les métropoles : .....	10
1.2.3.1 Définition des métropoles : .....	10
1.2.3.2 Typologie de métropoles : .....	11
1.2.3.3 Critères de métropoles .....	13
2.Métropolisation .....	14
2.1 Définition de la métropolisation.....	14

2.2 Les critères de métropolisation .....	15
2.3 Processus de métropolisation .....	15
<b>SECTION II : CENTRE &amp; CENTRALITES.....</b>	<b>17</b>
3. Notion de centre et de centralité, pour un développement équilibré des villes.....	18
3.1 Notion du centre.....	18
3.1.1 Définitions .....	18
3.1.1.1 Définitions générales .....	18
3.1.1.2 Le centre par les géographes.....	20
3.1.1.3 Le centre par les sociologues .....	21
3.1.1.4 Le centre par les architectes et urbanistes .....	22
3.1.2 Caractéristiques du centre .....	23
3.1.3 Types de centres .....	23
3.1.3.1 Le centre ancien dit centre historique .....	23
3.1.3.2 Le Centre administratif .....	23
3.1.3.3 Le centre culturel .....	23
3.1.3.4 Le centre des affaires .....	24
3.1.3.5 Le centre-ville .....	24
3.2 Notion de centralité.....	24
3.2.1 Du centre a la centralité .....	25
3.2.2 Le lieu et la fonction .....	25
3.2.3 La centralité urbaine .....	26
3.2.4 Les nouvelles centralités dite « contemporaines » .....	27
3.2.5 Les modèles théoriques de la centralité .....	29
3.2.6 La centralité de demain.....	36
3.2.7 Essai typologique des centralités .....	36
3.2.8 Centralité et hiérarchisation .....	38
3.2.9 Relations : Centralité / Polarité / Attractivité : .....	39
3.2.10 Les facteurs de production des centralités .....	40
3.2.10.1 L'accessibilité, critère de localisation et indicateur de la centralité .....	40
3.2.10.2 L'étalement urbain, révélateur de centralités périphériques « oubliées) .....	43
3.2.10.3 L'intégration urbaine et centralités contemporaines.....	44

3.2.10.4	Les choix politiques.....	44
3.2.11	Le polycentrisme .....	45
SECTION III : TOURISME ET LA MISE EN TOURISME.....		47
<b>4.</b>	<b>Le tourisme .....</b>	<b>48</b>
4.1	Définitions .....	48
4.1.1	Le mot « Tourisme ».....	48
4.1.2	Le mot « <i>Touriste</i> ».....	49
4.2	Formes de tourisme .....	49
4.2.1	Le Tourisme balnéaire : .....	50
4.2.2	Tourisme thermal et thalassothérapie .....	50
4.2.3	Tourisme saharien.....	50
4.2.4	Tourisme de loisirs et de détente .....	50
4.2.5	Le tourisme culturel .....	50
4.2.6	Le tourisme montagnard .....	51
4.2.7	Le tourisme rural ou tourisme vert.....	51
4.2.8	Le tourisme social et associatif.....	51
4.2.9	Le tourisme d'affaire .....	51
4.2.10	Le tourisme religieux ou spirituel .....	51
4.2.1	Le tourisme sportif.....	51
4.2.2	Le tourisme ludique .....	52
4.2.3	Le tourisme de mémoire .....	52
4.3	L'espace touristique : .....	52
4.3.1	Pôles touristiques .....	52
4.3.2	Site touristique .....	53
4.3.3	Comptoir touristique .....	53
4.3.4	Ville touristique .....	53
4.3.5	Village touristique / Village des vacances .....	54
4.3.6	Station touristique .....	54
4.3.6.1	Station balnéaire .....	54
4.4	Etude d'exemple .....	55
4.4.1	La station balnéaire Yasmine Hammamet .....	55

4.5 Du tourisme urbain au tourisme métropolitain : définitions et Caractéristiques.....	58
4.5.1 Le tourisme urbain.....	58
4.5.1.1 Définition du tourisme urbain.....	58
4.5.1.2 Les caractéristiques du tourisme urbain.....	59
4.5.2 Le tourisme métropolitain.....	61
4.5.2.1 Définition du tourisme métropolitain.....	61
4.5.2.2 Caractéristiques du tourisme métropolitain .....	62
<b>5. La mise en tourisme .....</b>	<b>62</b>
5.1 Définition du concept.....	62
5.1.1 Définition modèle de la mise en tourisme	
5.2 Différenciation des concepts ; Mise en tourisme /Touristification. ....	63
5.3 La mise en tourisimes des métropoles.....	64
5.4 Etude d'exemple .....	64
<b>SECTION IV : PROCESSUS DE METROPOLISATION ET DE MISE EN</b>	
<b>TOURISME D'ALGER METROPOLE.....</b>	<b>70</b>
1. Alger entre Histoire et Héritage Urbain .....	71
2. La suprématie d'Alger dans le réseau urbain national .....	73
3. La politique urbaine et la métropolisation d'Alger .....	74
3.1 Le COMEDOR 1968 .....	74
3.2 Le POG « Plan d'orientation général » 1975:.....	75
3.3 Le PUD« Plan d'Urbanisme Directeur »1980 : .....	76
3.4 Le PDAU 1995 (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.....	76
3.5 le GPU « Grand Projet Urbain » 1996: .....	77
3.6 Le PDAU / Le Plan Stratégique d'Alger PSDA 2009-2029.....	78
4. Les grands projets métropolitains et l'internationalisation d'Alger.....	79
4.1 Un aperçu sur l'aménagement de la baie .....	83
5. Le tourisme à Alger.....	84
5.1 Les prédispositions touristiques de l'agglomération Algéroise .....	86
5.1.1 Les polarités touristiques d'Alger .....	86

5.2 La volonté politique .....	87
5.3 Le parc hôtelier de la wilaya d'Alger.....	88
6. La métropolisation et la mise en tourisme d'Alger : des projets à intérêt partagé.....	88
Conclusion du chapitre .....	90
<b>CHAPITRE 3 CAS D'ETUDE .....</b>	<b>95</b>
Introduction.....	95
1.Présentation .....	95
1.1Situation .....	96
1.2 Compréhension du site .....	97
1.3Historique du site .....	100
1.3.1 Création du village de SIDI FRED .....	101
1.3.2 Chronologie de construction des édifices .....	101
2. Analyse de La station touristique balnéaire SIDI FREDJ.....	103
2.1Fonctionnalité : Description ,Flux touristique et Diagnostics des structures de la station.....	103
2.1.1 Description.....	103
2.1.1.1 Le Complexe touristique Sidi Fredj.....	103
•Le Centre Touristique.....	103
•Hôtel EL MANAR.....	118
•Hôtel EL MARSA.....	121
2.1.1.2 Le Centre De Thalassothérapie.....	122
2.1.1.3 Hotel EL RIADH .....	124
2.1.1.4 Le village artisanal.....	125
2.1.1.5 Forum EL DJAZAIR .....	126
2.1.1.6 Centre de vacances et de loisirs de jeunes (VILLAGE AFRICAIN).....	127
2.4 La Sociabilité .....	136
3.Constat Général des lieux.....	136
4.Recommandations .....	138
Conclusion du chapitre .....	141

Conclusion Générale .....	142
---------------------------	-----

## ***BIBLIOGRAPHIE***

<b><i>ANNEXES</i></b> .....	1
1.Les étapes du Plan Stratégique d'Alger PSDA 2009-2029 .....	2
2.Le parc hôtelier de la wilaya d'Alger.....	4
3.Transports publics d'Alger.....	6
4.Fiche technique du programme d'aménagement de la zest de SIDI FREDJ .....	7
5.Plans hôtel Marina , Source : Document fournit par l'EGT.....	8
5.Plans du village corsaire, Source : Document fournit par l'EGT.....	9
7.Bloc H2 , Source : Document fournit par l'EGT .....	10
8.Hôtel H4, Source : Document fournit par l'EGT .....	11
9.Hôtel H5, Source : Document fournit par l'EGT .....	12

# *CHAPITRE 1*

## CHAPITRE INTRODUCTIF

## 1. Introduction à la recherche

Dans la nouvelle ère des technologies de l'information et de la communication, la mondialisation est plus réelle que jamais. Par conséquent, le monde subit un processus de globalisation qui affecte tous les domaines de la vie économique, sociale, environnementale et culturelle. Il s'agit d'un processus irréversible impliquant tous les pays et toutes les communautés humaines. Plus important encore, il détermine la relation entre les états et les sociétés, ainsi que leurs positions et rôles respectifs dans le monde.

Ce processus de mondialisation a également eu un impact direct sur l'évolution et la mutation des villes et des territoires entraînant par-là l'accélération du concept de métropolisation.

Cette dernière se traduit par le phénomène d'étalement urbain développant un nouveau modèle territorial polycentrique, ce système urbain entraîne une véritable redistribution des fonctions urbaines et une redéfinition de l'espace, présentant une alternative efficace qui répond aux exigences des notions d'attractivité et de compétitivité territoriale.

La métropolisation touche les villes dite « métropole » dont la masse démographique est importante (Bombai, Kuala Lumpur, Mexico...etc.) Néanmoins, être métropole ne dépend pas seulement de la taille démographique, mais aussi de la concentration des richesses, des équipements et des réseaux de communication et d'information (Dubai, Tokyo, Barcelone .etc.) Prise dans les filets de la mondialisation, l'Algérie a exprimé sa volonté de devenir un état émergent et de s'inscrire au rang des métropoles du XXI<sup>e</sup> siècle en prenant toutes les dispositions nécessaires pour concrétiser cet objectif.

De ce fait, la ville d'Alger, de par sa situation géostratégique dans le bassin méditerranéen, lieu de concentration du pouvoir et capitale internationale, vitrine et lieu de prestige, et la présence d'une part d'un aéroport international et d'un centre d'échanges, et d'autre part par son riche potentiel naturel, lui confèrent un statut important ainsi qu'un foyer de rayonnement culturel prévalant sur l'ensemble du territoire. Elle remplit toutes les conditions nécessaires pour concurrencer avec les métropoles mondiales.

Le secteur tertiaire est l'un des vecteurs qui permettent d'accéder à une croissance dynamique et de garantir sa promotion et créer un espace attractif pour les investissements étrangers.

La mise en tourisme d'Alger, et son érection comme métropole internationale se retrouvent sur le même axe, où une prise en charge réelle du secteur touristique ne peut être dissociée de la métropolisation de la ville d'Alger qui est définie comme un enjeu majeur de la politique nationale d'aménagement du territoire. Le contexte de mondialisation et le processus de

métropolisation nécessitent d'optimiser la performance du territoire de la capitale dans des domaines différents : « il est hors de doute que la concentration des services au niveau métropolitain est, dans toute une série de domaines, un facteur d'efficacité » (Carmona, 2000, p.37). Cette ambition a des implications en termes de services, d'équipements et d'infrastructures nécessaires au développement des fonctions internationales, mais aussi en termes de compétences, de qualité et de fonctionnalité. Face à ces exigences, qui sans elles la métropolisation ne peut se former, des stratégies de développement sont mises en place, et se sont traduites par l'élaboration du plan stratégique d'aménagement d'Alger dans les horizons de 2029. Son exécution a abouti par la suite à la production de grands projets structurants, à l'image de la Grande Mosquée d'Alger, l'Opéra d'Alger ou encore l'Aménagement des berges de l'oued El Harrach, par conséquent, plusieurs centralités revoient le jour, d'autres sont nouvellement créées.

## **2. Problématique de recherche**

A cet effet, notre recherche se développe autour de la question principale suivante :

- **Quel rôle, le tourisme joue-t-il dans la métropolisation d'Alger afin qu'elle puisse accéder au rang de grande métropole Internationale?**

Cependant, d'autres questions secondaires apparaissent aussi :

- Comment le tourisme s'adapte-t-il aux exigences au nouveau statut métropolitain de la ville Alger ?
- Par quel rôle, les centralités touristiques peuvent contribuer à la métropolisation d'Alger ?

## **3. Hypothèses**

Pour essayer de répondre à notre problématique, nous avons établi trois hypothèses de travail :

- Des projets d'envergures à rayonnement métropolitain qui s'inscrivent dans le plan stratégique d'aménagement d'Alger
- Des stratégies de métropolisation et de mise en tourisme qui se retrouvent avec des intentions partagées
- La valorisation des centralités touristiques existantes afin de promouvoir le tourisme métropolitain

## **5. Objectifs de la recherche**

Les objectifs de notre recherche s'articulent autour des points suivants :

- Explorer les concepts de métropolisation, la centralité et le tourisme, dans leurs différents aspects théoriques et empiriques, et ce, dans une logique chronologique
- Essayer de comprendre et d'analyser le processus de métropolisation et de mise en tourisme d'Alger métropole et cela par l'identification des stratégies établies et des projets exécutés dans cette même perspective
- Tenter d'identifier les centralités touristiques et les repères de métropolisation d'Alger
- Et enfin, essayer d'analyser une de ces centralités afin de démontrer si elle remplit bien son rôle central et sa fonction d'attractivité métropolitaine.

## 6. Démarche méthodologique

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, de confirmer ou d'infirmer les hypothèses prédéfinies, et concrétiser ainsi nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante qui regroupe deux phases :

- **Partie théorique**

Elle vise à opérer une recherche dans le corpus théorique sur les « Métropole et Métropolisation », « Centres et Centralités Urbaines », et « Tourisme et la Mise en Tourisme », leurs définitions, leurs caractéristiques ainsi que les relations qui existent entre eux. En fin de cette partie, la recherche va s'appuyer sur une analyse d'exemples.

- **Partie pratique**

*Sur une échelle macro* : application de la recherche théorique sur la ville d'Alger, par un essai de lecture de la structure urbaine en se basant sur le processus chronologique de son développement ainsi sur la politique urbaine élaborée dans le sens de sa métropolisation, et sa mise en tourisme. Puis tenter d'identifier les différentes centralités touristiques de la ville.

*Sur une échelle micro* : application de la recherche théorique sur le cas d'étude « la station touristique de Sidi Fredj », et tenter de démontrer si cette polarité remplit le rôle d'une centralité par rapport au statut métropolitain d'Alger, en faisant un constat et proposant d'éventuelles recommandations.

Cette partie du travail a été soutenue par une sortie d'investigations sur le terrain. Elle a été étayée notamment par un entretien avec un responsable technique de L'EGT Sidi Fredj, la consultation des documents fournis par ce dernier, ainsi que par de profondes recherches sur le net.

## 7. Structure du mémoire

Ce travail de mémoire se compose de trois parties, organisées par chapitres:

**Chapitre 1** : un chapitre introductif où d'abord on va introduire la problématique générale du Master Architecture Urbaine, qui consiste à expliquer le but de l'option dans le processus universitaire, la problématique spécifique à notre recherche, ensuite on présente la démarche méthodologique qu'on essayera de suivre pour élaborer notre étude, et enfin le cas d'étude, qui est le pôle touristique de Sidi Fredj, qu'on présentera d'une manière générale.

**Chapitre 2** : Dans le second chapitre, on propose un état de connaissance sur la thématique, avec le but d'établir une chronologie de la recherche scientifique sur le sujet, et de constituer un ensemble de concepts liés à notre thème de recherche qui sont utiles au développement de notre étude.

**Chapitre 3** : Le troisième chapitre constitue l'analyse de notre cas d'étude en s'appuyant sur les connaissances acquises dans la précédente partie du travail, en faisant sortir un diagnostic et proposant par la suite d'éventuelles recommandations.

Et en dernier lieu, on termine notre recherche par une conclusion générale.

### 8. Présentation succincte du cas d'étude

A la fin des années 60, le gouvernement algérien a décidé d'ériger une nouvelle zone touristique à l'Ouest de la wilaya d'Alger, plus exactement sur la presqu'île de Sidi-Fredj dans la commune de Staoueli. A ce titre, il a été confié à l'architecte Fernand Pouillon la construction de nombreux hôtels et d'un port de Plaisance formant une station touristique de renommée méditerranéenne. Cette centralité, a connu un développement important dans les années 1970-1980 avant que ces infrastructures ne perdent leur attractivité. Affichant aujourd'hui une image chaotique, ce qui a affecté considérablement l'offre touristique de la région et son statut métropolitain.

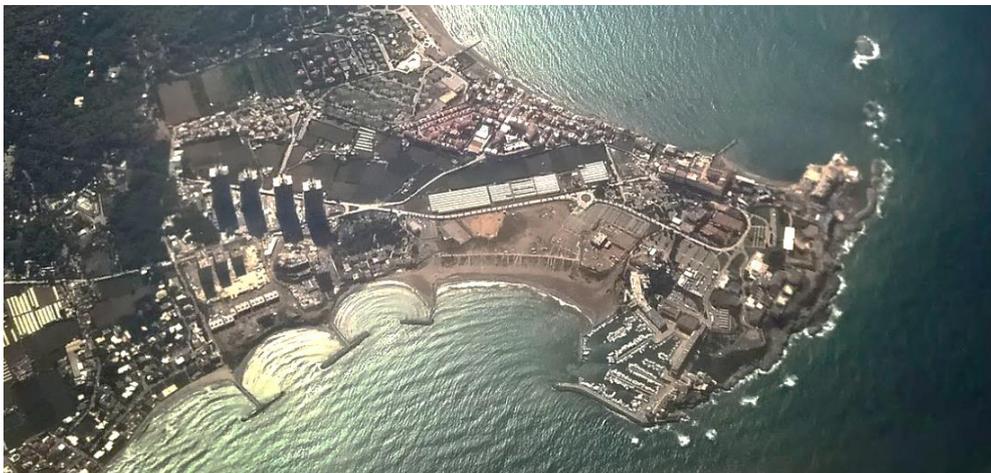


Fig 1.1 Vue sur le pôle touristique de SIDI FREDJ

Source : <https://twitter.com/adlenmeddi/status/1052977106240573446>

# ***CHAPITRE 2***

## **ETAT DES CONNAISSANCES**

## Introduction

Des travaux sur les Métropoles et la Métropolisation (LACOUR et PUISSANT, 1999) relance en profondeur le débat entre Centralité et centres. Si ceux sur la métropole essayent de proposer des méthodes permettant de hiérarchiser et de mesurer des fonctions et des activités qui expliquent le rôle majeur de certaines villes, la métropolisation se définit essentiellement par une attention portée aux processus dynamiques générateurs et accélérateurs de concentration, qui concernent aussi directement les logiques de renforcement de la centralité en modifiant aussi bien les hiérarchies établies que les structurations spatiales et sociales des villes concernées (LACOUR, 1999).

La métropolisation nous conduit ainsi à accorder une attention forte aux processus, aux échelles et aux temporalités, aux externalités, conduisant alors à revenir sur les formes, les fonctions et les fondements mêmes de la ville.

Par ailleurs parmi les facteurs de compréhension du processus de métropolisation, on retrouve le tourisme qui permette de renforcer, de développer et de diversifier l'attraction de la métropole. Il prend le rôle d'accélérateur, voire producteur de métropolisation, et de nouvelles centralités.

A cet effet dans ce présent chapitre, on va faire le tour des mots-clés de la recherche dans le corpus théorique, pour essayer de clarifier et comprendre la signification théorique de chaque concept, ensuite prendre des exemples pratiques dans plusieurs villes dans le monde, en vue de s'inspirer de leur savoir-faire et de leurs modalités de mise en œuvre.

**SECTION I : VILLE, METROPOLE ET  
METROPOLISATION**

## 1. Ville et métropole

L'urbanisation démesurée qu'a connue le monde après la deuxième guerre mondiale, a engendré l'apparition d'un nouveau phénomène : la métropolisation. Cette dernière concerne les villes, dites métropoles, dont la masse démographique est importante.

Néanmoins, être métropole ne dépend pas seulement de la taille démographique, mais aussi de la concentration des richesses, des équipements et des réseaux de communication et d'information. A cet effet, les villes entrées dans un processus de métropolisation doivent répondre à de nombreux paramètres exigés,

Quels sont, donc, ces paramètres ? Et à quoi ils font référence ? Et tout d'abord, qu'est qu'une métropole ? Et qu'est qu'une ville ?

### 1.1 Définition de la ville :

Selon le dictionnaire **Larousse** : « Agglomération relativement importante et dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées. (Sur le plan statistique, une ville compte au moins 2 000 habitants agglomérés.) »

Selon le dictionnaire **Le Robert** : « Milieu géographique et social formé par une réunion importante de constructions abritant des habitants qui travaillent, pour la plupart, à l'intérieur de l'agglomération. »

De plus des facteurs géographiques, démographiques et sociaux, s'ajoute le facteur économique. A cet effet, **Delfante. Ch et Pelletier. J** définissent la ville comme « *un lieu animé, un lieu d'industrie et d'échange de services pour sa population et pour celle de l'extérieur. Elle est le lieu de rassemblement des « cols blancs » de tout niveau social. Elle est symbolisée par ses mouvements, ses maisons hautes et ses encombrements* »<sup>1</sup>.

Pour **K. Lynch**, la ville est « une construction dans l'espace à vaste échelle. Elle n'est pas seulement un objet perçu, elle est composée d'éléments statiques et dynamiques. Elle est le produit de nombreuses modifications selon des raisons qui sont propres aux constructeurs. Elle n'arrête pas de changer et doit contrôler sa forme et son développement »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> PELLETIER. J et DELFANTE. Ch. *Villes et urbanisme dans le monde*. ed Masson. Paris. 1989

<sup>2</sup> LYNCH. K. *L'image de la cité*. ed Dunod. Paris. 1998

## 1.2 La hiérarchie des villes

### 1.2.1 Les petites villes :

Ces villes sont caractérisées par une taille démographique qui varie entre 5000 à 50 000 Habitants<sup>3</sup> ; un rayonnement limité (50 km), et des services banaux.

### 1.2.2 Les villes moyennes :

Ces villes se caractérisent par la concentration d'une population de 50 000 à 200 000 Habitants<sup>4</sup> ; un rayonnement qui ne dépasse pas 100 km ; le manque de services spécialisés (centre hospitalier universitaire, spécialistes), de choix et de variétés (notamment le commerce de luxe et les fonctions ludiques) ; et le recours à d'autres villes plus grandes

### 1.2.3 Les métropoles :

#### 1.2.3.1 Définition des métropoles :

Pour Jean-Claude Jager, délégué général de l'association « Villes et territoires méditerranéens », la métropole, ou espace métropolisé désigne « *un pôle de concentration des activités et des hommes qui affirme son rayonnement sur un espace élargi* ».

Marcel Roncayolo, professeur à l'Ecole des hautes études en sciences sociales à Paris, appréhende la métropole d'abord comme « *une très grande ville, qui s'exprime par la taille de sa population et celle de l'agglomération qu'elle anime, par son poids économique, politique, social et culturel ainsi que par son pouvoir d'attraction et de diffusion* ».

Mais aussitôt, il souligne que « *la notion de métropole répond à des trajectoires de sens et à des expériences historiques variées, même au sein de la vieille Europe...* », faisant intervenir des tailles, des seuils, des formes d'organisation, des types de liaisons avec l'environnement, très divers.

En tout état de cause, il n'y a pas de définition juridique de la métropole ni en conséquence de cadre institutionnel s'y rapportant.

« Est métropole, toute entité dotée d'attributs quantifiés, d'une certaine taille, marquée par une longue histoire qui en fait souvent une capitale puissante, rayonnant sur une aire importante »<sup>3</sup>

Cependant, on peut distinguer :

- Une définition générale qui renvoie à l'étymologie : « **La ville -mère** » (du grec mêtêr : mère et polis : ville) qui veut dire la capitale, la ville qui a colonisé des territoires, fondé d'autres villes, la ville de domination, la ville tête d'une armature urbaine ou d'un réseau

<sup>3</sup> LACOUR. C et PUISSANT. S. La métropolisation. Croissance, diversité, fractures. ed Anthropos. Paris. 1999.p68.

urbain, la ville de commandement. En effet, si dans la Grèce ancienne, la cité mère s'opposait aux colonies, dans le bas empire romain, *METROPOLIS* ne désignait plus que la capitale d'une province.

- Une définition axée sur la dimension démographique s'impose, la métropole concentre une population relativement importante donc plus 50 000 habitants voir 1 million (comme seuil minimal).
- Des définitions basées sur les activités offertes par les métropoles :

*«La métropole naît de processus renforcés d'agglomération, de proximité et d'interaction entre des agents rassemblés sur un espace dense : hommes, entreprises, organisations. Elle produit de la diversité et de la complexité. Elle appelle la mise en réseau des activités et des territoires et cherche à mieux organiser la complexité par la coordination, la régulation et la cohésion sociale »*<sup>4</sup>

*« La métropole est une concentration de population et un centre d'activités économiques »*<sup>5</sup>

*« Le terme 'métropole' désigne des grandes villes qui remplissent un rôle décisionnel et de fourniture de services supérieurs aux ménages et aux entreprises de leur région »*<sup>6</sup>

Pour conclure , une métropole c'est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine.<sup>7</sup> Cependant elle n'est pas obligatoirement la capitale du pays.

### 1.2.3.2 Typologie de métropoles :

Selon Lacour et Puissant (\*), il existe trois types de villes métropolitaines à savoir :

#### ❖ *Des villes technologiques : (Toulouse, Grenoble, Stuttgart, Turin)*

Il s'agit de villes dont la base productive est fortement internationalisée. Elles reposent sur des activités spécialisées et regroupent à la fois des établissements de grands groupes industriels, de nombreuses petites et moyennes entreprises high-tech, des centres de recherche scientifique publics et privés importants (disposant d'un fort potentiel universitaire et de recherche et développant de nombreuses coopérations internationales scientifiques et technologiques), des services aux entreprises liés à leur base technologique. Elles sont au cœur de réseaux, liés à leur base productive spécialisée.

<sup>4</sup> LACOUR. C et PUISSANT. S. op.cit p29

<sup>5</sup> Idem. p69.

<sup>6</sup> Idem. P116.

<sup>7</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9tropole>

(\*)Lacour. C et Puissant. S. op. cit.

Ces villes ne disposent pas d'un développement important des activités financières, de services diversifiés de très haut niveau, elles n'ont qu'un faible rayonnement culturel et touristique.

Ces métropoles sont en réseaux de recherche, elles n'utiliseront leurs relations qu'avec les « capitales » régionales ou nationales qu'en matière de nœuds de communication, de places financières ou lorsqu'elles ont besoin de recourir à des services hautement spécialisés.<sup>8</sup>

❖ **Des villes « interfaces » métropoles régionales : (Milan, Barcelone, Lyon)**

Par rapport à la catégorie précédente, ce sont des villes disposant d'une base productive importante mais plus variées, proposant de nombreux services aux entreprises et aux personnes, regroupant principalement des PME (moins d'établissements de grands groupes), facilement accessibles, situées sur des nœuds de communication, avec des universités, un échelle culturelle de haut niveau, un potentiel d'accueil touristique, un fort rayonnement régional « Portes d'entrée » de l'économie internationale pour leur région, ce sont des lieux privilégiés pour des investisseurs étrangers, des relais dans le commerce international en particulier à l'importation. Elles se positionnent sur deux types de réseaux : les réseaux d'affaires ceux liés à leur base productive comme dans la catégorie précédente, les réseaux de relations plus globales liés à l'importance même de la métropole et aux besoins d'échanges des chefs d'entreprises et au fonctionnement des diverses activités de services destinés à la personne.

❖ **Des villes de régulation : (Genève, Francfort)**

Ces villes ont un rôle exceptionnel Étant donné de leur positionnement au sein des systèmes politiques et financiers internationaux. Elles donnent accès à des institutions internationales et présentent en conséquence une structure de leurs activités économiques adaptées à ce rôle.

**La classification** des métropoles selon Lacour ne valent que par les critères définis .Ce qu'il semble falloir retenir c'est, comme Marie-Andrée Buisson le souligne, que, s'il est possible de distinguer plusieurs types de villes métropolitaines insérées différemment dans les réseaux internationaux, les métropoles sont rarement rattachées de façon unique à un seul de ces profils qu'au contraire elles combinent. Elle ajoute que « *ces diverses analyses montrent à la fois l'existence de métropoles ayant des profils très différents, qui se maintiennent, voire se renforcent au cours du temps, tandis que simultanément ces grandes villes sont tentées de se doter d'une image, de proposer des structures de fonctionnement identiques* »<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> ACHERARD Sabrina ; Métropolisation et territoires préférentiels de la mondialisation en Algérie. Le cas de Constantine, Mémoire de magister en architecture option urbanisme ; université des FRERES MENTOURI-CONSTANTINE-ALGERIE ; p28

<sup>9</sup> marie-andree BUISSON ; De la métropole d'équilibre à la métropole en réseau in « La métropolisation, croissance, diversité, fracture » ; septembre 1999.

### 1.2.3.3 Critères de métropoles

- *Centre historique*

Sur la plupart des continents, les villes se sont développées à partir de centres anciens, au bâti dense et au riche patrimoine.

- *Quartier des affaires-CBD*

Les métropoles possèdent un ou plusieurs quartiers des affaires qui concentrent leurs fonctions économiques et financières : place boursière, sièges des firmes transnationales, etc. Symbole de la puissance, leur architecture est souvent monumentale.

- *Accessibilité*

Portes d'entrée des territoires, les métropoles sont des nœuds majeurs des réseaux de communication. L'accessibilité est un des critères essentiels pris en compte dans le classement des villes mondiales, comme New York.

- *Offre culturelle*

Les métropoles sont des lieux de création et de diffusion culturelle. La présence d'un musée ou de centres culturels à grand échelle donne un ancrage international et contribue à l'attractivité touristique des lieux.

D'une manière générale, afin qu'une agglomération puisse accéder au rang des grandes métropoles mondiales, il faut remplir les critères indiqués sur le présent tableau.

01	Situation géographique / environnement international
02	Population / taille critique démographique
03	Existence d'une aire métropolitaine
04	Activités industrielles et tertiaires (concentration)
05	Présence de firmes et banques nationales et étrangères
06	Investissements étrangers (accessibilité)
07	Présence d'une zone franche
08	Présence d'un aéroport : trafic, liaison, fonction de nœud
09	Présence d'un port : trafic, liaisons
10	Réseau routier et autoroutier, positions géographique / réseau
11	Emission de billets d'avion : importance dans le pays
12	Trafic téléphonique national et international
13	Importance des abonnements fax et internet
14	Production de l'information
15	Nombre et taille des agences de publicité (employés, recettes)

16	Revue scientifiques
17	Universités : type de filières et recherche scientifique
18	Hôtels, parcs, quartiers d'affaires
19	Qualité de l'architecture, de l'image
20	Existence de relations internationales (jumelage, représentation para diplomatique.)
21	Fonction internationale
22	Manifestations (grand événementiel)

Tableau 2.1 : les indicateurs d'intégration des villes à la mondialisation.  
Source : ACHERARD Sabrina ; Op .cit ; p 36-37

## 2. Métropolisation

### 2.1 Définition de la métropolisation

La métropolisation est un processus directement lié à la mondialisation. Il touche l'ensemble des territoires et désigne un changement quantitatif et qualitatif du processus d'urbanisation qui a marqué les 50 dernières années. Il se traduit en particulier par:

➤ L'accroissement de la concentration des hommes et des richesses autour d'un certain nombre d'agglomérations existantes sur des territoires de plus en plus larges ; « *La métropolisation est l'ensemble des processus qui assure le passage de l'état de ville ou d'urbain à celui de métropole de grande taille et qui transforme les métropoles existantes en unités de nature différente* »<sup>10</sup>

« *La métropolisation concerne des grandes villes et même de très grandes villes à partir de 500 000 à 1 million d'habitants* »<sup>11</sup>

➤ Un étalement urbain et une dispersion des centralités; qui implique la réorganisation des populations, activités, équipements des villes sur leur territoire environnant et sur de nombreuses autres communes, «*La métropolisation est souvent interprétée comme une extension spatiale, un « sprawl » supplémentaire ou tout simplement une urbanisation importante mesurée par un indicateur donné. Elle peut être définie, comme un phénomène de concentration des richesses humaines et matérielles dans les villes les plus grandes* »<sup>12</sup>

➤ un accroissement des mobilités et des échanges et surtout un accroissement des distances parcourues, la mobilité se retrouve liée à l'évolution des modes de vie, Diverses études ont analysé l'évolution de la mobilité et montrent que la mobilité se transforme du fait de l'élargissement de l'espace urbain à la région urbaine.

➤ un accroissement concomitant de la fragmentation et de la ségrégation sociale et

<sup>10</sup> LACOUR. C et PUISSANT. S. op. cit.. p72.

<sup>11</sup> Idem ; p74

<sup>12</sup> Idem ; p65

spatiale. La métropolisation engendre des recompositions territoriales qui modifient l'organisation socio-spatiale de l'ensemble de l'agglomération (Lacour, Puissant, 1999). Les phénomènes ségrégatifs qui se déployaient traditionnellement entre les quartiers de la ville-centre s'étendent aujourd'hui aux communes de la vaste région métropolitaine. Processus inconscient ou volontaire, la ségrégation résidentielle se traduit par une concentration des populations selon leurs caractéristiques et, spatialement, par une spécialisation des territoires et une organisation qui se décline en sous-espaces homogènes entretenant de faibles relations (notamment dans la fréquentation des services et des équipements publics de proximité). Paradoxalement, à l'échelle métropolitaine les populations aux lieux de résidence distincts peuvent se rencontrer dans les centralités d'ordre métropolitain (concentrations d'emplois, équipements commerciaux /de loisirs), d'où un maintien des interactions entre populations ségréguées, mais à une autre échelle. <sup>13</sup>

## 2.2 Les critères de métropolisation

- Une densité de population très importante 500 000 à 1 million d'habitants (voir plus).
- Une aire d'influence régionale ou internationale (selon le rayonnement des services et les échanges dans les différentes disciplines) « *La métropole peut être considérée comme ville mondiale, capitale nationale, ou régionale, ou même simplement comme agglomération* » <sup>14</sup>
- Un large choix de fonctions tertiaires destinées à une population régionale (activités d'administration générale, sièges sociaux des grandes entreprises, services financiers, bancaires et d'assurances, services publics supérieurs et activités de contrôle politique, etc. Le tertiaire supérieur est l'une des caractéristiques dominantes de la métropolisation (activités de commerce, de services privés, et services publics).

« *La métropolisation s'observe dans des villes qui détiennent des fonctions économiques majeures ; possèdent une forte population ; disposent de larges aires et espaces urbains et où s'exercent des fonctions politiques majeures* » <sup>15</sup>

## 2.3 Processus de métropolisation

Les scientifiques considèrent que la métropolisation c'est la forme contemporaine d'un processus d'urbanisation que l'on observe depuis plusieurs siècles. Ces mécanismes connaissent aujourd'hui une nouvelle phase avec les processus de globalisation en cours et

<sup>13</sup> Giovanni Fusco, Floriane Scarella ; Métropolisation et ségrégation socio spatiale ,Les flux de mobilités résidentielles en Provence-Alpes-Côte d'Azur par ,Dans L'Espace géographique 2011/4 (Tome 40), pages 319 à 336

<sup>14</sup> LACOUR. C et PUISSANT. S ; Op.cit. . p158.

<sup>15</sup> Idem. p42

l'internationalisation des échanges et de l'économie qui en résulte. Mais ce phénomène touche aussi des pays émergents comme la Chine, le Brésil... « *La métropolisation n'est donc pas un simple phénomène de croissance des grandes agglomérations. C'est un processus qui fait entrer dans l'ère de fonctionnement quotidien de ces grandes agglomérations, des villes et des villages de plus en plus éloignés et qui engendre ainsi des morphologies urbaines mais aussi "rurales" d'un type nouveau.* » Ce processus « *s'inscrit dans des transformations plus fondamentales, (et) qui est profondément dépendant de l'économie internationale et des dynamiques des mutations sociétales. (...) C'est une mutation qui progressivement donne naissance à un nouveau mode d'occupation et d'appropriation collective du territoire, et à la formation d'aires urbaines de plus en plus peuplées, mais aussi de plus en plus distendues, discontinues, hétérogènes et multipolaires* »<sup>16</sup>

A cet effet, aujourd'hui, les systèmes territoriaux et urbains doivent donc être vus, non plus selon la logique hiérarchique qui a longtemps prévalu, mais comme des systèmes plus réticulés, polycentriques qu'ils soient urbains ou ruraux où les relations interurbaines, voire interterritoriales, jouent un rôle structurant.

---

<sup>16</sup> Lévy Jacques et Lussault Michel (sous la dir.), Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin, 2003, p 612 à 615

**SECTION II :**  
**CENTRE & CENTRALITES**

### 3. Notion de centre et de centralité, pour un développement équilibré des villes

Les villes changent de fonction, de population, elles acquièrent de nouveaux usages et de nouveaux modes de vie apparaissent ; en un mot elles connaissent de nouvelles dynamiques. Dès lors, les notions de centre et centralité prennent une signification toute particulière. Il s'agit de notions clefs, mais aussi chargées d'ambiguïté.

Même si la relation entre le centre et la centralité est forte, ils existent des points de divergences dans la définition. Il s'agit donc de mettre au point une approche théorique qui représentera un corpus dont les articulations et les corrélations seront notre fil conducteur, ainsi les éléments terminologiques mis en lumière vont charpenter notre démarche globale.

#### 3.1 Notion du centre

« *Le centre est le lieu de convergence où la ville exerce et affirme sa puissance et d'où se dégage une image qui exalte le rayonnement* »<sup>17</sup>

Qu'est-ce qu'un centre ? Voici un terme difficile à saisir, car il désigne de nombreuses acceptations.

##### 3.1.1 Définitions

###### 3.1.1.1 Définitions générales

➤ Selon le dictionnaire *Robert*, le centre est défini comme un : « espace doué de propriétés actives dynamiques, le point de convergence ou de rayonnement où diverses activités sont concentrées (...) Le centre n'est pas un point mais un lieu dont l'étendue et l'importance relatives varient suivant certaines conditions »

➤ Selon différents dictionnaires il est défini comme :

- Point situé à égale distance de tous les points d'une circonférence, d'une sphère;
- Siège principal ou notable d'une activité à l'intérieur d'une ville
- Point principal, essentiel...etc.

➤ Suivant les descriptions monographiques, on peut distinguer trois grands types de centre : le centre historique, le centre topologique et le centre des affaires, l'on doit ajouter à cela la dimension spatiale vu que le centre n'est pas un point, mais un lieu.

---

<sup>17</sup> LABASSE Jean , Signification et avenir des centres, in urbanisme, N° 120-121, Paris, 1970, p8

**Walter Christaller** (1933), avaient notamment mis en évidence combien le centre accueille les fonctions de commandement, de contrôle et de coordination qui structurent et hiérarchisent l'espace d'une ville <sup>18</sup>.

**Françoise Choay et Pierre Merlin** (1988) qualifient le centre comme : « *un lieu dont l'étendue et l'importance relative varient suivant certaines conditions. Les caractéristiques du centre peuvent être visuelles, structurelles et /ou fonctionnelles. Elles sont variables dans le temps suivant l'évolution économique, techniques et les conditions politiques* »<sup>19</sup>.

**Manuel Castells** définit le centre comme suit: « *le centre est la partie de la ville qui délimite spatialement, par exemple situé au confluent d'un schéma radial de communication, joue un rôle à la fois intégrateur et symbolique. Le centre est l'espace qui permet, de par les caractéristiques de son occupation une coordination des activités urbaines, une identification symbolique et ordonnée de ces activités et, par-là, la création des conditions nécessaires à la communication entre les acteurs* » <sup>20</sup>

Ces auteurs font référence à travers ces définitions, à la variabilité de la taille du centre qui serait proportionnelle à l'étendue de l'espace à polariser aussi, ils spécifient la variabilité des propriétés du centre qui évoluent à fur et à mesure que le centre s'adapte à la conjoncture urbaine et au contexte existant.

Selon leur approche, on peut distinguer trois propriétés spécifiques au centre :

- Visuelle ; le centre porte en lui des éléments marquants et même symboliques, qui participent à rendre cet espace plus identifiable.
- Structurelle ; c'est la capacité du centre à organiser et configurer les espaces du tissu urbain qui l'entourent.
- Fonctionnelle ; cela correspond aux équipements du lieu, c'est-à-dire le taux de concentration des fonctions urbaines dites de premier ordre.

**Henri Lefèvre** (1968)<sup>21</sup> quant à lui, considère que le centre se démarque essentiellement des secteurs qui l'entourent par son attractivité, elle-même dépend de sa fonctionnalité.

Il s'agit pour lui d'un espace urbain à forte concentration de population, de richesses, d'information, de capacités d'innovation, et de convergence pour le citoyen. D'un espace essentiel et déterminent dans l'organisation urbaine, doté d'une attractivité qui participe à

---

<sup>18</sup> Gaschet, Lacour, 2002

<sup>19</sup> CHOAY Françoise & MERLIN Pierre., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 1988, p139.

<sup>20</sup> CASTELS Emanuel. ; La question urbaine ; p280.

<sup>21</sup> LEFEVRE Henri., Le droit à la ville, Paris, Anthropos, coll : Points civilisations, 1968, pp 53,54

l'animation de plusieurs parties de la ville, où il assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie urbaine et rurale.

Cette idée nous guide sur la relation de force qu'entretient un centre avec sa périphérie. Puisque cette dernière semble se définir comme un espace sous domination <sup>22</sup>, polarisé par un espace précis « le centre ».

### 3.1.1.2 Le centre par les géographes

Il semble exister deux manières principales d'aborder la notion de centre, *a priori* contradictoires, le centre peut être une chose pensée en fonction d'un référentiel spatial de niveau supérieur, mais le centre peut tout aussi bien être une chose pensée de façon introvertie. Le centre est, dit de façon moins sibylline, un lieu défini par son cadre ou à l'inverse par son contenu.<sup>22</sup>

#### ***Centre extraverti : un lieu défini par son cadre***

Ici le Centre est réfléchi en fonction de son cadre, son contexte : être au milieu d'un espace quelconque à un référentiel établi. Nous pouvons qualifier cette analyse comme étant géométrique, positionnelle ou plus généralement de spatialisée.

Un centre, selon cette approche, sera un lieu situé *au cœur* d'un espace dont l'accessibilité sera l'une des conditions primordiales de sa centralité. Ce c'est dit, il ne signifie pas nécessairement un lieu qui représente un pouvoir spécifique ; mais plutôt qui tire son caractère central de son potentiel d'accès.

#### ***Centre introverti : un lieu défini par son contenu***

Ici, on retrouve une seconde acception du mot « centre » qui est communément répandue. C'est le centre défini de façon *introvertie*, le centre défini par son contenu.<sup>23</sup>

Cette seconde approche est la plus répandue, où le centre se distingue par une « présence » : présence de fonctions, d'activités, et une présence d'une vie. à savoir que les centres peuvent être spécialisés et donc multipliés : le centre de loisirs, le centre commercial, le centre de recherche, le centre de formation...mais encore, on pourra attribuer au cœur de la ville le nom de « centre-ville ».

En définitive, l'on peut déduire qu'il existe deux types de centre :

- Un pôle à forte activité très matérialisé tels que les centres villes
- Une fonction, une structuration d'activités qui détermine l'attractivité, là ce n'est plus l'emplacement ou la situation qui prime mais la fonction.

<sup>22</sup> LEBURN Nicolas., Centralités urbaines et concentration de commerces, Thèse de Doctorat sous la direction du Pr. Marcel Bazin, discipline : Géographie et Aménagement, Université de Reims Champagne Ardenne, Décembre 2002, p 18-19.

<sup>23</sup> LEBURN Nicolas ;Op.Cit ;p 18-19

Malgré la distinction que rapporte l'approche qu'on vient d'explorer, on ne doit pas négliger le fait que situation et fonction, sont parfois fortement liés et pour qu'une fonction soit pleinement épanouie, elle doit être accessible. Cela nous ramène à dire que, introversion ou extraversion restent relatives à certaines conditions.

En conséquence, le centre qu'il soit géométrique, ou qualitatif, c'est un « élément qui se détache » par rapport à l'environnement qu'il y a autour de lui :

- Le centre géométrique se détache par sa situation privilégiée.
- Le centre fonctionnel va se détacher par la qualité ou la quantité de son contenu <sup>24</sup>

Dès lors, une seule définition devrait prévaloir, le terme centre évoque tout espace qui semble d'emblée se démarquer. Il évoque également et réalise une concentration structurée de l'organisation des fonctions urbaines.

### 3.1.1.3 Le centre par les sociologues

**Manuel Castells** affirme qu' : « *En matière de sociologie urbaine, le terme de centre urbain désigne à la fois un lieu géographique et un contenu social, en fait, on peut les distinguer aisément, mais la confusion ne fait que devenir connotation, c'est à dire que même s'il y a disjonction théorique on suppose que dans la pratique le contenu social ainsi défini sera localisé en un ou plusieurs sites, ce qui équivaut à une fixation du contenu social de la centralité urbaine considérée en elle-même hors de tout rapport avec l'ensemble de la structure* »<sup>24</sup>

Le centre sociologique de la ville est considéré comme un nœud des relations sociales qui présente un caractère symbolique, ludique, de récréation et de détente. Le sociologue Paul Rendu<sup>25</sup> définit le centre comme étant le lieu où les fonctions et les valeurs urbaines atteignent leur intensité maximale, qu'il s'agisse de prix des sols, de la densité du commerce, des services de bureaux, des édifices publics, des établissements de loisirs ou de l'animation diurne et nocturne, de l'anonymat, de la liberté, de la variété des échanges qui en résultent.

Il faut dire que le centre est un point d'articulation essentiel dans le système urbain et celui des fonctions sociales : « *il peut jouer un rôle à la fois, intégrateur et symbolique. Il est l'espace qui permet, de par les caractéristiques de son occupation, une coordination des activités urbaines, une identification symbolique et ordonnée de ces activités et, par-là, la création des conditions nécessaires à la communication entre les acteurs* »<sup>26</sup>

<sup>24</sup> CASTELLS Manuel., La question urbaine, Paris, Maspero, 1972, p280.

<sup>25</sup> BERGER Peter., Invitation à la sociologie, la découverte, coll «Grands Repères », 2006, p249

<sup>26</sup> CASTELLS Manuel. Op.cit , p281

Au vu de ce qui précède, on peut déduire que le centre est un lieu de rencontres entre les habitants de la ville, permettant d'assurer les différents échanges culturels, sociaux et politiques, il reflète la symbolique historique, sociale, le pouvoir politique et administratif, et tous cela au même moment.

#### 3.1.1.4 Le centre par les architectes et urbanistes centre urbain »

« le

« *Le centre est un regroupement d'équipements de nature diverse et en nombre variable, spatialement organisé à un réseau de circulation, il assure des prestations en services d'un certain niveau, il favorise les échanges et la diffusion des informations, il participe à la distribution, à la consommation des biens, tout ceci pour une population donnée et dans un espace déterminé.* » ZUCHELLI<sup>27</sup> définit le centre comme un lieu : de control social et politique, condensateur et propulseur des échanges sociaux, économique et culturel, ou l'offre des biens et services est sélective.

Les architectes et les urbanistes définissent aussi le centre-ville comme :

**Un espace structuré** : Selon la définition des urbanistes, le centre-ville exprime « *la structure de la dynamique interne* » (Castells M., 1981). Il représente une structure orientée vers deux sens, un sens transversal en tant qu'espace urbain structuré suivant les modes d'organisations économiques, sociaux et politiques, traduisant une mise en forme spécifique des éléments de composition, et le centre en tant qu'ensemble intégré exerçant un rôle structurel sur l'ensemble du tissu urbain. Le centre-ville se distingue par rapport au reste de la ville par sa force et sa capacité de rassemblement et de renforcement implicite des éléments urbanistiques d'importance et d'excellence, ce que ne possèdent pas les autres espaces urbains. Il a pour rôle d'élaborer et de recevoir un modèle de composition urbaine, où la ville trouve toute sa signification et surtout son identité.

**Un espace structurant** : Le centre-ville est alors une structure dans la ville, mais aussi un espace de structuration car en tant qu'espace d'enjeux socio-économiques, politiques et idéologiques majeurs, le centre doit faire appel à des notions de composition d'où la notion de "structure urbaine " caractérisée par le type d'urbanisation (radio concentrique, quadrillé, étoilé, Linéaire... etc.), par le mode de développement (dispersion, compact), par architecture et par ses réseaux de voirie diverses (rues, routes, ligne électriques et téléphoniques, chemin de fer, métro... etc.)

<sup>27</sup> Alberto Zucchelli introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine 1983

### 3.1.2 Caractéristiques du centre

Pour toutes les disciplines, la configuration d'ensemble définit celle de l'objet, il convient de dire que le centre serait alors dans sa forme introvertie en tant que contenant condensateur d'échanges et en tant que contenu extraverti propulseur d'échanges, défini par les indicateurs suivant :

- **L'accessibilité** : C'est la facilité d'accès au centre, elle est tributaire de la densité des réseaux de transport et leur infrastructure.
- **Fluidité** : C'est la facilité de circulation et transit des hommes et biens à travers le centre en un temps le plus court possible.
- **Animation et attraction** : C'est la capacité d'attirer biens et capitaux à travers l'organisation événementielle ou permanente d'activité et fonctions qui assurent cette animation.
- **Flexibilité** : C'est la capacité du centre de répondre et de subir des transformations majeurs sur le tissu par: de nouvelles fonctions à travers leurs équipement et l'organisation qu'elle engendre, ainsi que par une capacité d'accueil et de gestion de l'environnement.
- **Imbrication** : Le centre en plus de sa capacité d'accompagnement de nouvelle dynamique, n'aura ce caractère de centre qu'à travers sa mémoire collective et donc par la stratification des différents tissus ayant constitué la ville, façon d'assurer une continuité de développement urbaine et a mieux envisager le développement futur du centre.

### 3.1.3 Types de centres

#### 3.1.3.1 Le centre ancien dit centre historique

Il correspond au noyau ancien et le lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent, exemple la Casbah d'Alger.

#### 3.1.3.2 Le Centre administratif

Il s'agit du pôle émergent de l'ensemble de la vie civique et de la structure urbaine administrative il comporte l'ensemble des équipements administratifs et de pouvoir.

#### 3.1.3.3 Le centre culturel

Il consiste en un lieu comportant un regroupement d'édifices à valeurs culturelles (musées, écoles...) servant de pôle de diffusion du savoir et de la culture.

#### 3.1.3.4 Le centre des affaires

Le centre des affaires est l'expression même de la puissance urbaine, c'est le lieu de regroupement des équipements de secteur tertiaire ainsi que les sièges sociaux des entreprises d'envergure nationale voire internationale , exemple CBD central business district a NEW YORK.

#### 3.1.3.5 Le centre-ville

Il s'agit du noyau central (en général le cœur historique ou le centre décisionnel) de la ville qui a un passé historique avec des vestiges importants. Il est Caractérisé par des rues souvent étroites et des monuments historiques précieusement conservés. Il est le lieu de rassemblement par excellence de la population, et cela dans diverses occasions. Il comporte généralement une place publique principale, un édifice civique, et les lieux de culte les plus importants.

### 3.2 Notion de centralité

« La **centralité** qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, et d'une manière générale, de polarisation »<sup>28</sup>

En réalité, la centralité de la ville demeure une notion complexe et très difficile à cerner car elle arbore plusieurs aspects à la fois. Elle paraît être déterminée selon une morphologie urbaine donnée, en rapport à l'historique urbain et la compacité des tissus urbains. Ou encore, elle désignerait la mixité des fonctions et des usages tels que : habitat, fonctions administratives, équipements, commerces et loisirs. Un troisième postulat, définirait la centralité selon les pratiques de sociabilité qui se pratique au niveau d'un lieu particulier ; déambulation sans but utilitaire, brassage et frottements sociaux sur des lieux de haute fréquentation. En fait, la centralité semble vêtir l'ensemble de ses aspects à la fois, elle n'est pas une mais plutôt multiples.<sup>29</sup>

La centralité est essentielle, fondatrice de l'analyse de l'espace qui impose ou présuppose l'existence d'un centre à partir duquel on définit, mesure les distances et les frontières. C'est la centralité qui structure les organisations et les pouvoirs.

---

<sup>28</sup><http://geoconfluences.enslyon.fr/glossaire/centralite#:~:text=La%20centralit%C3%A9%20qualifie%20la%20capacit%C3%A9,une%20mani%C3%A8re%20g%C3%A9n%C3%A9rale%2C%20de%20polarisation> 24

<sup>29</sup> Fouad BOUZAHZAH ; Dynamique urbaine et nouvelle centralité cas de BISKRA, thèse doctorat Université des FRERES MENTOURI – Constantine ,2015 ; p35

Les réflexions sur la ville, l'économie urbaine, assimilent souvent ville et centre, en limitant ou marquant l'aire du centre-ville : « *la ville naît... de la concentration et de la diffusion d'informations, de son potentiel d'innovation et d'adaptation, de la richesse de son réseau de communication* »<sup>30</sup>.

Plus généralement encore, centralité et Centre sont le "*symbole de la loi organisatrice*"<sup>31</sup>, ou ce que DURANTON (1999) appelle « *le principe organisateur*. »<sup>32</sup>. Webber atteste ainsi que la centralité des activités urbaines est liée au degré selon lequel les activités tendent à se rassembler autour d'un point unique dans l'espace, quand Christaller en 1933 dans La théorie des lieux centraux perçoit dans la centralité la propriété conférée à une ville d'offrir de biens et des services à une population extérieure. Manuel Castells en 1972 avisera que la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives. On remarque ainsi un glissement entre la propriété centrale d'un lieu et son emplacement géographique (qui n'est pas nécessairement le centre géométrique).

### 3.2.1 Du centre a la centralité

Une fois le bref aperçu des notions opéré, l'ambiguïté du binôme centre/centralité éveille notre méfiance.

#### *Le suffixe -ité*

*A priori*, tout est simple : le suffixe *-ité* apposé à la racine équivaut à une formule du type « Le fait d'être... » Placée en exergue. La facilité, est le fait d'être facile, la sénilité le fait d'être sénile... Et par voie de conséquence, la centralité serait le fait d'être central, d'être en position centrale, d'être un centre... Parler de la centralité serait alors tout simplement parler de ce qui est central, et rien de plus.<sup>33</sup>

### 3.2.2 Le lieu et la fonction

« *Du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction* » Ainsi Jean Samuel Bordreuil explique d'une manière très simple que la centralité désignerait les attributs du centre, un centre est un lieu qui détient de la centralité, la centralité est le contenu d'un centre, à cet effet Le dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme, explique que la centralité qualifie « l'action d'un élément central sur sa périphérie ».<sup>34</sup>

<sup>30</sup> DERYCKE, L979, p88

<sup>31</sup> BAILLY, BAUMONT, HURIOT, SALLEZ, 1995 D.S. p 189

<sup>32</sup> Frédéric GASCHET et Claude LACOUR ; Revue d'Économie Régionale et Urbaine N°1 | [2002] « Métropolisation, Centre et Centralité »

<sup>33</sup> Nicolas LEBRUN; Op.cit ; p 21.

<sup>34</sup> MERLIN Pierre & CHOAY Françoise., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Ed PUF, 1988, p 118

Tout est donc a priori très simple. Mais même à considérer le centre comme un lieu qui détient de la centralité, de multiples confusions peuvent surgir, entre autres, l'on serait tenté de définir un centre par sa centralité alors que celle-ci est l'un des caractéristiques d'un centre existant Il faut dire que le mot centralité apparaît pour la première fois sur « Encyclopédia Universalis » qui la présente comme une notion fondamentale pour comprendre l'évolution urbaine. Elle met ainsi la lumière sur la distinction à opérer entre le centre géométrique et le centre d'activité. C'est à partir de cette conception qu'il devient concevable que les fonctions centrales de la ville ne se trouvent pas obligatoirement au centre.

Si d'une part, il est perçu comme un site bien défini et nommé, d'autre part, il est présenté comme un espace dont la réalité n'est appréciable que par l'analyse d'une nébuleuse sociale. Manuel Castells avait cerné cette confusion dans **La question urbaine**, « *Comme il est fréquent en matière de sociologie urbaine, le terme de centre urbain désigne à la fois un lieu géographique et un contenu social. En fait, on peut les distinguer aisément, mais la confusion ne fait que devenir connotation, c'est-à-dire que, même s'il y a disjonction théorique, on suppose que, dans la pratique, le contenu social ainsi défini sera localisé en un ou plusieurs sites, ce qui équivaut à une fixation du contenu social de la centralité urbaine considérée en elle-même hors de tout rapport avec l'ensemble de la structure.* »<sup>35</sup>. Ainsi, si le Centre est un Lieu et si la Centralité est une fonction, il faudrait encore ne pas trop se hâter de lier les deux. On risquerait, effectivement d'en arriver à cet amalgame dénoncé par Manuel Castells.

Selon cette approche, si le centre reste un espace a priori clairement défini puisque assimilable à un lieu visiblement important, la centralité par conséquent demeure un potentiel insaisissable qui hante cet espace. On en déduit par conséquent, que seul un lieu laissant apparaître une forte centralité, peut être qualifié de Centre. Ainsi, un Centre correspond toujours à un lieu au contenu fonctionnel fort et matérialisé.

En définitive, Il nous faut donc véritablement prendre conscience de la nature différente des référents de ces deux notions : le centre est un lieu, la centralité est un potentiel.

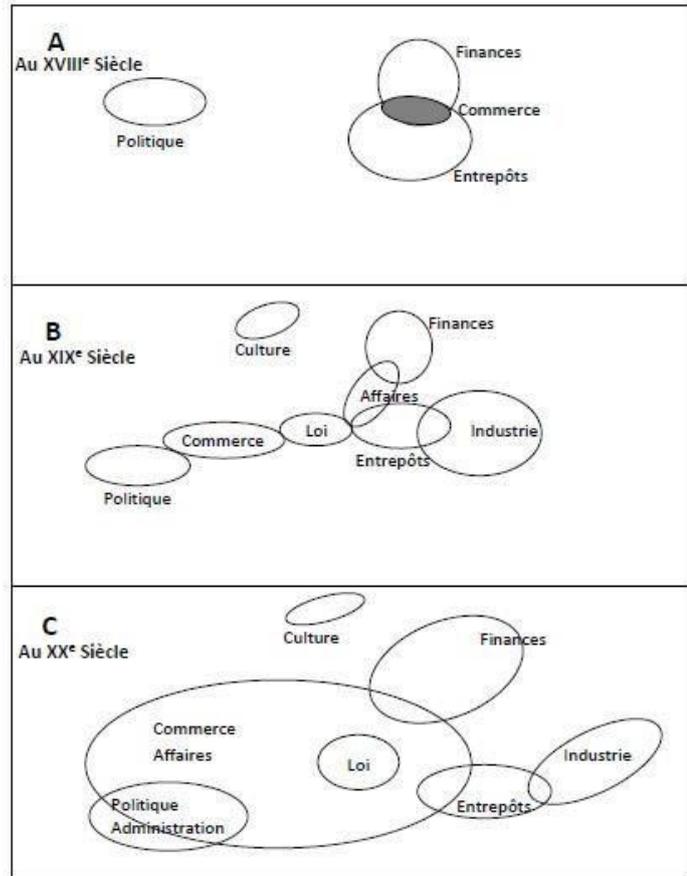
### 3.2.3 La centralité urbaine

L'espace urbain est le résultat d'une histoire riche en évolution. Distinctes spécialisations ; industrielles, sociétales, fonctionnelles et politiques ont eu un impact sur le développement spatial du centre-ville, soit par l'élargissement de son emprise ou par le glissement du centre de gravité comme le montre la figure suivante.

Fig. 2.1 : Extension et diversification du centre de Londres

Source : Claude CHALINE, La dynamique urbaine, presses universitaires de France, 1980

« 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, prise comme lieu de production et services et de contacts [...] »<sup>36</sup>



Selon Ascher<sup>37</sup>, l'enjeu du concept de la centralité urbaine est avant tout sociétal et s'adopte dans une logique de *renouvellement urbain* qui tracerait une sorte de schéma : un centre bien identifié qui serait multifonctionnel, supporté par des centres secondaires en périphérie. Il s'agit là d'un modèle fréquent pour répondre aux différents problèmes inhérents à l'étalement urbain. Toutefois, Ascher prévient contre l'adoption d'un modèle ou encore un mythe, car la ville est avant tout changements et diversité.

Suite à ces définitions, nous pouvons déduire qu'il existe non pas une mais plusieurs centralités, cependant il existe une étroite relation entre centre et centralité : parfois de complémentarité, et parfois d'opposition. Le centre étant une pièce spatiale ou physique bien limitée, bien visible qui regroupe des fonctions diverses ; la centralité est, quant à elle, un terme qui définit aujourd'hui différents "lieux" de diverses attractivités qui restent à interpréter.

### 3.2.4 Les nouvelles centralités dite « contemporaines »

Dans le contexte de desserrement urbain que vit la ville contemporaine, le centre ne paraît plus être le contraire de la périphérie et de nouveaux lieux dotés d'attraction apparaissent.

<sup>36</sup> Claude CHALINE, Les villes du monde arabe, 1996, p. 181

<sup>37</sup> ASCHER F., 2003, En finir avec la notion de centralité », CERTU, Centralités dans la ville en mutation, quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ? p. 22-30

S'intéresser à ces nouvelles centralités, c'est prendre conscience de la mutation d'ensemble des agglomérations urbaines et des territoires. Les questions *d'étalement urbain* et de nouvelles centralités sont désormais consubstantielles. Cela dit, la centralité contemporaine agit toujours selon les mêmes principes traditionnels, à savoir le centre se trouve généralement au centre géographique d'un territoire, il représente le nœud d'un système, sa valeur est liée à sa position, ses attribues morphologiques, démographiques et économiques. Tout cela n'a pas changé, mais il y a eu quand même des mutations et la manifestation de nouvelles formes surtout par rapport aux besoins d'accessibilité devenus difficile au niveau des espaces centraux, mais aussi pour les moyens de transports (dans le cas d'un centre commercial par exemple), le besoin croissant des assiettes foncières, des parkings...etc. Ceci a créé un éloignement du centre géographique, et a engendré une émergence de nouveaux lieux de prestation qui ressemblent à celles aux anciens centres, avec une meilleure accessibilité.

Diverges différences existent bien entendu entre le centre traditionnel et les nouvelles centralités, entre autres la fonction de commandement. En effet, le centre traditionnel ou géographique commande généralement un territoire, que ce soit en termes d'infrastructures (mairies, daïra, parlements, sièges sociaux...etc.), ou bien concernant l'organisation générale (équipement de régulation). Il s'affirme donc par son rôle d'interagir entre les grandes fonctions et les institutions fortes qui s'y trouvent. Par ailleurs, la centralité peut réussir grâce à une seule fonction ou spécialité et la relation qu'elle détient avec « ses territoires de chalandises »<sup>38</sup> (Zones d'influences). De ce fait, le territoire d'une agglomération, se compose dès lors d'un ensemble de zones d'influences en mouvement, certaines continues et compactes, d'autres discontinues ou peu denses, le tout traversé par différents réseaux.<sup>39</sup> Ces nouvelles centralités, en question, semblent voir le jour, suite à des comportements sociaux des usagers, par rapport à leurs besoins et tendances. De ce fait, ces lieux ne sont pas nécessairement multifonctionnels, comme le sont les centres anciens, mais tentent d'offrir de la cohérence<sup>40</sup>, et de la complémentarité, c'est-à-dire réunir toutes les activités et services qui peuvent entrer dans les séquences de comportement des différents usagers (individus, entreprises). D'autres critères caractérisent les nouvelles centralités, nous citerons<sup>41</sup> :

- Miser sur l'intensité des fonctions plutôt que sur leurs diversités.
- Tenter de créer en ces lieux animation et ambiance urbaine, en plus de les doter de symbolique.
- Procéder à la transformation des modes d'échange : l'immatériel (virtuel) organise désormais le matériel, et la logique des réseaux s'emparent du fonctionnement de ses lieux.

<sup>38</sup> CERTU., Problématiques, La centralité au cœur des interrogations sur les rapports entre centre et périphérie in Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics, CERTU, coll : Aménagement et urbanisme, N° 39, septembre 2003, pp10-20

<sup>39</sup> CERTU ; Op. cit., pp10-21.

<sup>40</sup> CERTU ; Op. cit., pp23-28

<sup>41</sup> CERTU ; Op. cit., pp24-26

- Offrir un maximum de choix pour répondre aux souhaits des usagers contemporains.
- Se différencier du centre (lieu de symbole, d'identité locale et de commémoration), en jouant sur d'autres registres, celles des images, de l'imprévu et de l'innovation.

Les nouvelles centralités s'apparentent aux nouveaux sites qui émergent à travers les agglomérations contemporaines et qui rassemblent généralement certains traits particuliers<sup>42</sup>:

- La spécialisation de l'activité et sa thématisations : en offrant une intensité maximale à un domaine d'activité et en renforçant par l'aménagement adéquat de l'espace public. (centre culturel, centre commercial, centre d'affaire, pôle touristique ...etc.)
- La délimitation d'un espace, qui va servir comme lieu de concentration et support du processus de thématisations.
- Le branchement du site de façon directe à un ou plusieurs réseaux de mobilité (une gare par exemple), et prévoir au niveau du site lui-même des modes de transport.
- L'existence d'un ensemble de services, afin d'harmoniser, de faciliter et de rendre plus agréable l'usage du site. Les différents services existants peuvent également contribuer à l'attractivité du site et ce, en se combinant à d'autres facteurs et produire ainsi un véritable système de centralité.
- Le développement d'une structure de gestion spécifique, renforcé par l'outillage juridique adéquat, pour assurer la coordination de l'ensemble des acteurs intervenants au niveau du site.

### 3.2.5 Les modèles théoriques de la centralité

Pour cerner la notion de centralité, il est inéluctable de s'arrêter sur les plus importants modèles théoriques de la conception et de l'organisation des centralités. Parmi eux figurent quelques modèles prédominants<sup>43</sup>. « *La théorie des places centrales* » : réalisée par *W. Christaller (1933)* nommée aussi « *théorie des lieux centraux* », mais en réalité ce dernier avait repris les principes conceptuels formulés quelques temps auparavant par *E.W. Burgess* dans sa « *théorie des zones concentriques* » réalisée vers (1923). Il y a eu aux Etats Unis également la « *théorie des secteurs* » ou encore celle des « *noyaux multiples* ».

La conception des théories de Burgess et de Christaller repose sur le fait que chaque centre dispose d'une capacité d'attraction et de rayonnement sur une périphérie plus ou moins étendue. Le champ d'attraction en question est dû à la concentration des fonctions, qu'elle que soit sa

---

<sup>42</sup> Fouad BOUZHARAH ; Op.cit ;p 40-41

<sup>43</sup> CERTU ; Synthèse des débats sur les centralités, Evolution de la notion de centralité. p 128-143.

spécialité, décisionnelle ou de commandement des activités économiques (regroupement des commerces et des services).

❖ **La théorie des zones concentriques de BURGESS :**

Ce premier modèle est plutôt sociologique et considère la ville comme un foyer de la vie commerciale, sociale et civique (un milieu de vie) ; « *Le concept de centralité prend son essence dans l'articulation du social et du spatial et plus particulièrement dans l'introduction d'individus groupes / lieux, espaces, selon les dimensions de vie des citoyens, leurs itinéraires, parcours, sociabilité et socialisation. Ainsi la capacité à créer des images attractives de l'intérêt et de l'usage social est l'un des mécanismes fondamentaux du fonctionnement de la centralité* »<sup>44</sup>

En effet, les travaux de l'école de Chicago pilonnent sur la lecture sociale de la ville en tant que milieu de vie. L'espace urbain est à la fois un lieu de relations sociales, et un enjeu d'organisation sociale. Pour Burgess (1923) la ville est définie comme un espace de vie, une organisation biologique constituée autour d'un noyau central unitaire. Elle est considérée comme un nœud de relations sociales où la compétition et l'occupation de l'espace amènent à une différenciation sociale et spatiale du territoire urbain. Dans sa théorie, Burgess décrit une série de zones concentriques correspondant chacune à une spécialisation bien déterminé<sup>45</sup>

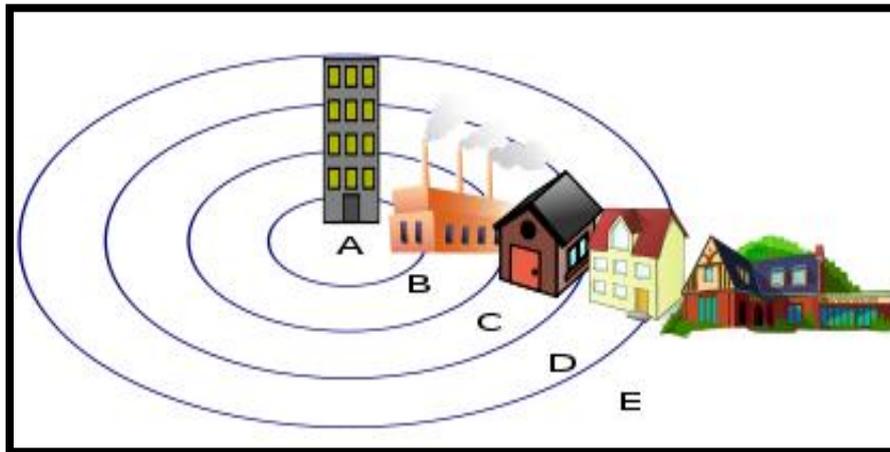


Fig 2.2 La conception de la ville par BURGESS

Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ernest\\_Burgess](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ernest_Burgess)

- A. **le centre des affaires** : rassemble les fonctions économiques, commerciales et administratives.
- B. **la zone de transition** : occupée par des résidents pauvres et où les ménages sont entremêlés de petites usines.

<sup>44</sup> GASNIER A ; Centre-ville, urbanité et jeunes : de la conception à l'aménagement à son usage spatial, Université Le Mans, Thèse de Doctorat, 1994, p39

<sup>45</sup> CERTU ; Synthèse des débats sur les centralités, Op.cit p 128-143.

C. **la zone de résidence ouvrière** : c'est où les habitants ouvriers vivent, près de leur lieu d'emploi

D. **E la zone de résidence (plus aisée)** : qui comprend à la fois des demeures individuelles et des immeubles à appartements, et enfin l'extérieur de l'auréole où vivent des migrants quotidiens.

L'organisation spatiale de la ville selon BURGESS est donc le résultat d'une évolution lente et historique. L'espace de la ville devient alors hétérogène par nature et fractionné entre le centre et sa périphérie.

❖ **La théorie des lieux centraux de CHRISTALLER**

« Le modèle urbain est l'héritier du schéma des cercles de Von Thünen. Dans les deux cas, on se donne un centre : une ville-marché chez Von Thünen, un gradient de prix du sol et de densité, voire des cercles de revenus dans la ville mono centrique. Dans l'un et l'autre modèles, le centre est le seul dominant : il est le passage obligé et exclusif de toutes les interactions»<sup>46</sup>

La théorie des lieux centraux a été formulée par W. Christaller (1933) en Allemagne au début des années trente<sup>47</sup>. Considéré comme une théorie spatiale cherchant à expliquer la hiérarchie des villes, (selon leurs tailles, localisations et leurs fonctions), où les relations sont organisées selon un principe structuré.

Chaque centre ou pôle rayonne sur un périmètre d'une étendue variable selon son importance, cette dernière dépend des fonctions et services que ce pôle concentre. De la sorte, s'établit une hiérarchie entre de petits centres à faible rayonnement, jusqu'à de très grands centres qui influencent des espaces très vastes. Les centres les plus puissants recouvrent l'influence des centres moins importants. Tout cela a amené Christaller à formuler le concept de

« Hiérarchisation urbaine emboîtée » (à travers son schéma de hiérarchie hexagonale). voir Fig 2.3. Selon cette théorie, la ville est un lieu central ou un nœud qui regroupe les équipements, les services, la production matérielle qu'elle diffuse et le réseau de circulation qui les relie dans une aire plus ou moins étendue. Christaller précise que la qualité de la centralité ne dépend pas de la nature d'une activité ou d'un équipement mais plutôt de son aire d'influence spécifiée et par l'espace des relations qu'elle regagne.

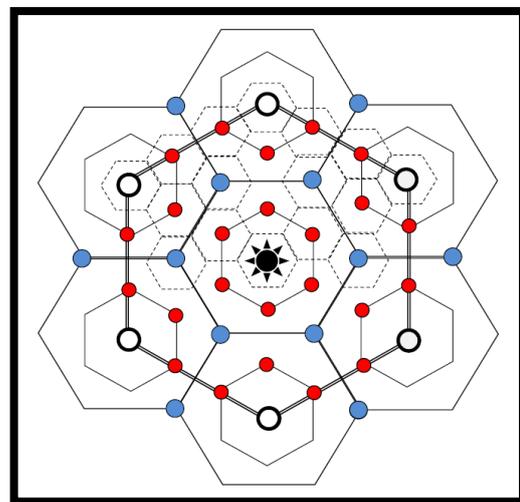


Fig 2.3 La théorie des lieux centraux.  
Source: Antoine Bailly, L'organisation urbaine, théorie et modèles, CRU, 1975.

<sup>46</sup> BOURDEAU-LEPAGE L., HURIOT J.-M., 2009, « L'idée de région et le fait urbain », Revue d'Économie Régionale et Urbaine, à paraître.

<sup>47</sup> BAILLY Antoine., L'organisation urbaine – théories et modèles, centre de recherche d'urbanisme, 2ème édition, Paris, 1978, pp 25-30

Cependant, cette théorie trouve ses limites lors d'une confrontation à la réalité. La ville, et le centre principalement sont également marqués par un contenu historique et social alors que ce modèle, fonctionne sans tenir compte des comportements culturels et sociologiques des populations.

L'avis de J. Beaujeu Garnier (1980) concernant cette théorie est que : « *la fonction est considérée dans un espace artificiel faisant abstraction d'une partie des contraintes du milieu* »<sup>48</sup>.

Les théories de **Christaller** et de **Burgess** sont élaborées à partir d'un contexte particulier. En effet, la théorie des lieux centraux de Christaller a été fondée sur l'observation du système des villes de l'Allemagne des années 1920. Il est vrai qu'elle a obtenu beaucoup de succès à une certaine période, par exemple en France où elle a constitué la base des politiques d'aménagement du territoire après la seconde guerre mondiale et plus précisément entre 1950 et 1970<sup>49</sup>, époque du lancement des grandes politiques urbaines. En étant une source d'inspiration, en France, la politique des métropoles d'équilibres qui avait pour but d'atteindre une bonne répartition de rayonnement des grandes villes françaises. Elle a été aussi l'un des concepts préluant à la création des villes nouvelles, conçues comme pôle d'attractivité avec un centre polyfonctionnel et une périphérie beaucoup moins équipée, reliée au centre par un réseau dense et étoilé de communication.

Il est cependant très important de remettre les deux théories dans leur contexte d'apparition, car au vu de l'évolution qu'a subie la ville, le modèle radioconcentrique s'avère de moins en moins pertinent. En effet, selon H. HOYT (1939)<sup>50</sup> le modèle, comme conçu selon ces deux premières théories, s'attache d'avantage à la ville préindustrielle ou la ville au début de la révolution industrielle, à une période où le système de transport était encore peu développé. La théorie des places centrales et le modèle radioconcentrique ont été forgés sur un état ancien de la ville, qui a disparu avec l'explosion des mobilités.<sup>51</sup>

#### ❖ **La théorie des secteurs de HOYT**

Quasiment à la même époque que Christaller, aux Etats Unis, des scientifiques démontrent que certaines fonctions de la ville se rassemblent par secteurs (théorie de la croissance par secteurs HURD (1903) et que celle-ci ne se développe pas de manière régulière par zones concentriques homogènes (GEER, 1927). Son développement poursuit plutôt les différents axes routiers et lignes de communication (telles que les routes, les voies d'eau, les voies ferrées...etc.). Les analystes évoquent d'autres objets qui ont un impact sur le développement urbain, comme la tendance du regroupement fonctionnel par activités « du zoning » (zone commerciale, résidentielle ou industrielle...etc.), ainsi les moyens de transport et centres

<sup>48</sup> BEAUJEU GARNIER Jacqueline., Géographie urbaine, Armand Collin, 1980.

<sup>49</sup> CERTU., Synthèse des débats sur les centralités ; Op. cit, p 128-143.

<sup>50</sup> CERTU., Synthèse des débats sur les centralités ; Op. cit, p 128-143.

<sup>51</sup> Fouad BOUZAHAH, p 45-46.

d'échanges qui engendrent généralement l'émergence de nouvelles polarités autour d'eux. C'est ainsi qu'ils mettent en évidence le développement en secteurs radiaux en liaison avec des axes de communication. Tout cela a abouti à la « théorie des secteurs » établie par HOYT en 1939.

Selon le théoricien, les différentes zones résidentielles se spécialisent : secteurs des couches populaires, moyennes et classe bourgeoise. L'existence de routes importantes ou voies de chemin de fer, facilitent l'accessibilité et favorisent le regroupement de certaines activités industrielles de manière plus ou moins linéaire. Toutefois, le modèle de HOYT,

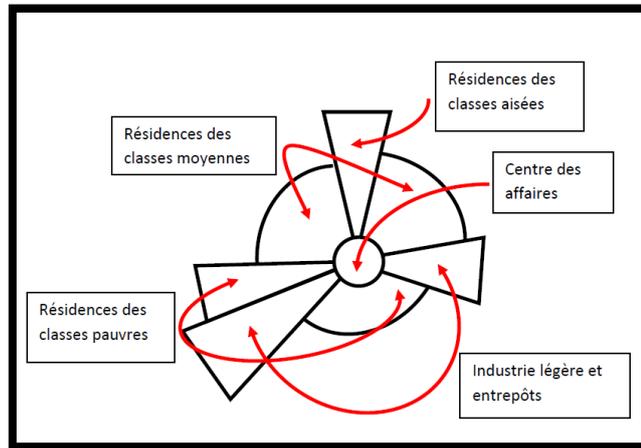


Fig 2.4 La théorie des Secteurs  
Source: Antoine Bailly, L'organisation urbaine, Op.cit.

a le mérite d'identifier certaines forces agissantes au sein des regroupements fonctionnels de la ville où il prétend que la dynamique urbaine est la conséquence d'un choix résidentiel de la classe la plus aisée, et que la population pauvre se regroupe dans des espaces à proximité des activités industrielles, ou la qualité de vie est moins satisfaisante.

#### ❖ La théorie de LÖSCH : La hiérarchie urbaine

August LÖSCH, est un économiste Allemand connu d'être un pionnier de l'analyse de la situation, également connu pour sa célèbre « théorie d'équilibre général des localisations dans un système économique » qu'il a publiée dans son ouvrage en 1940<sup>52</sup>.

August LÖSCH proposa quelques amendements à la trame géométrique posée par Christaller (SCHNEE, 2014). L'explication économique établie par LÖSCH est que la hiérarchisation de l'espace est basée sur l'uniformité spatiale. Malgré qu'elle ait été formulée peu de temps après la publication des travaux de Christaller, cette théorie est indépendante de ceux-ci. D'ailleurs, la théorie des lieux centraux a fait l'intérêt de multiples travaux de recherches de plusieurs auteurs à peu près à la même période. Ceci démontre, qu'il s'agissait d'une théorie, dont le besoin évident s'imposait de lui-même<sup>53</sup>, pour quiconque étudiait systématiquement les conditions de la mise en place des réseaux urbains.

<sup>52</sup> BAILLY Antoine. ; Op.cit., p 30-37

<sup>53</sup> Idem

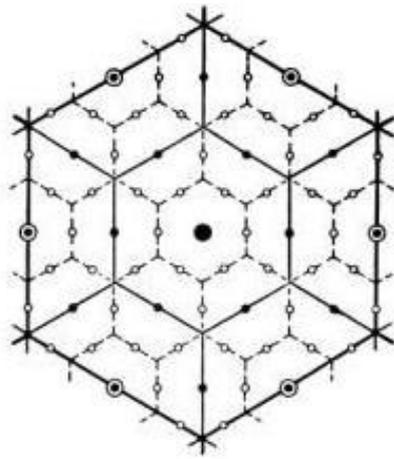


Fig. 2.5 Différents systèmes de réseaux d'aires de marché de LOSCH  
Source: Antoine Bailly, L'organisation urbaine, Op.cit.

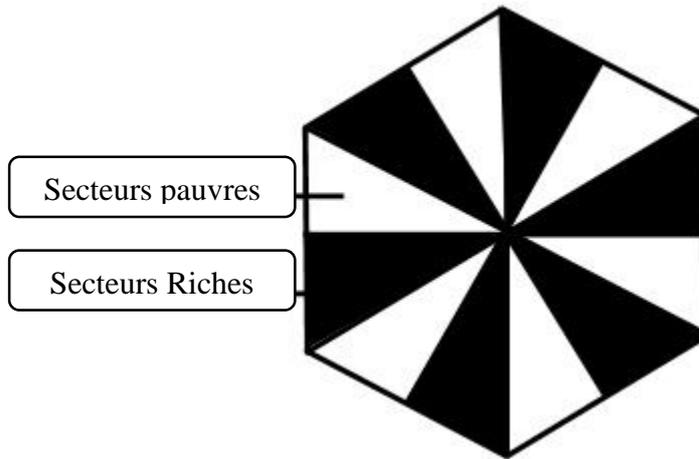


Fig. 2.6 Image théorique d'un paysage économique secteurs riches et pauvres en villes de LOSCH  
Source: Antoine Bailly, L'organisation urbaine, Op.cit.

LÖSCH (1940) avait étudié les rapports d'interdépendance entre les localisations individuelles et l'équilibre spatial général, mais sa démarche est différente de celle de Christaller, du fait qu'il a d'abord créé un schéma abstrait du réseau urbain, pour l'expliquer par la suite. La théorie des lieux centraux selon LOSCH débute donc par l'analyse des processus de la localisation des entreprises. Chaque producteur, implanté dans une plaine uniforme où les ressources sont également réparties, dessert une aire de marché optimale, déterminée en fonction du rayon minimum nécessaire à la vente et du coût de transport <sup>54</sup>.

La rationalité économique réduit les aires de marché industrielles à un système alvéolaire hexagonal dont chaque industrie occupe un centre. C'est à partir de ses constatations d'ordre économique que LOSCH élabore sa notion de réseaux d'aires commerciales <sup>55</sup>. Les villes sont ainsi des concentrations en forme de points résultant du regroupement de centres de production. Le schéma de LÖSCH repose sur trois facteurs : la distance de transport des produits, la production à grande échelle et la concurrence. Le système que propose LÖSCH, dans sa théorie, constitue une véritable région économique, où la hiérarchie des lieux centraux correspond à une hiérarchie des aires de besoins. La superposition des hexagones autour du grand centre permet également de tenir compte des lignes de communication, car on a, suivant les secteurs, un nombre minimum ou maximum de centres de tailles variables <sup>56</sup>.

Certes, les théories de LÖSCH et Christaller réunies certaines conditions d'équilibre, mais des disparités sont à soulever, principalement en ce qui concerne les conditions d'équilibre adoptées par les deux théoriciens : la dimension de l'hexagone idéal et des aires d'influences, le fait que

<sup>54</sup> BAILLY Antoine. ; Op.cit., p 30-37

<sup>55</sup> Idem

<sup>56</sup> Fouad BOUZAHZAH, p 50

LÖSCH pense que la spécialisation permet aux villes de taille inférieure de fournir des produits aux villes de taille supérieure, ce qui est contraire à la théorie de CHRISTALLER. Malgré les différences que révèle la théorie de LÖSCH, elle semble plus admissible que celle de CHRISTALLER, car elle est plus générale et plus systématique, mais ces différences permettent aux deux systèmes de se compléter.

❖ **La théorie des noyaux multiples d'HARRIS et ULLMANN**

Toujours aux Etats Unis, mais un peu plus tard vers 1959, est apparue la « théorie des noyaux multiples », formulée par HARRIS et ULLMANN. Il s'agit d'une extrapolation du modèle élaboré par HOYT<sup>57</sup> qui vient soutenir l'idée du regroupement par secteur déjà affirmé. Cette théorie a été énoncée dans une phase de véritables mutations des villes américaines, avec une motorisation galopante et l'aménagement d'espaces spécialisés comme les parcs industriels ou les centres commerciaux. La dite théorie représente la ville comme une juxtaposition de secteurs plus ou moins spécialisés et articulés sur quelques polarités.<sup>58</sup>

La critique à noter concernant cette étude serait le fait qu'elle se projette sur la ville américaine, une ville qui n'a pas été édifiée autour d'un centre historique important et fort contrairement aux centres en Europe ; son développement urbain en est de plus appréciablement différent. Toutefois, l'étude a le mérite de mettre en évidence l'une des particularités de la ville à savoir son développement à partir de regroupement de secteurs homogènes, proposant plus au moins ses services similaires ,dans un contexte de mobilités intenses et diversifiées.

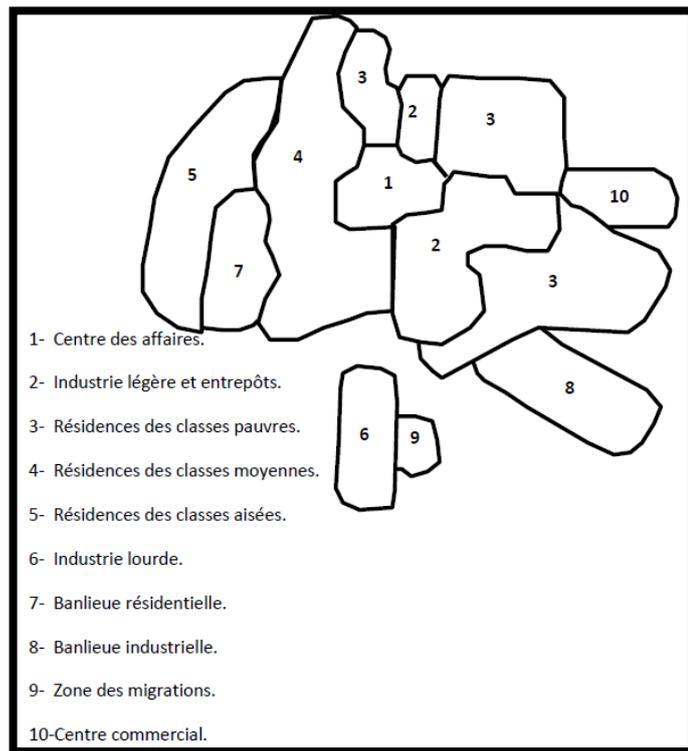


Fig. 2.7 La théorie des noyaux multiples  
 Source: Antoine Bailly, L'organisation urbaine, Op.cit.

<sup>57</sup> CERTU., Synthèse des débats sur les centralités ; Op. cit. p 128-143.

<sup>58</sup> Fouad BOUZAHZAH , p 50.

### 3.2.6 La centralité de demain

Toutes les villes dans anciennes civilisations (grecque, romaine, égyptienne, musulmane, etc.) ont connu des formes de centralités, principalement établies autour des bâtiments et équipements publics et les bâtiments qui symbolisent le pouvoir politique

A L'ordre du jour, la notion de centre a fortement évolué, il a éclaté, et s'est détaché de sa coquille traditionnelle. La notion de centralité est issue de cette transformation<sup>59</sup> et elle va générer à son tour un ou plusieurs centres.

Réellement, l'opposition du centre à sa périphérie n'est plus d'actualité, car le centre ne se retrouve plus aussi dominant qu'auparavant. D'un autre côté, de nouveaux points dotés d'une attraction ont apparu. Ces derniers rassemblent différentes activités économique et services, des fonctions réservées jusque-là aux centres villes. On assiste donc, pour demain, à une ville multipolaire qui fonctionne à partir du rayonnement des centralités qui deviennent des lieux à usages multiples. Le centre-ville n'est plus le théâtre unique de l'émergence des centralités.<sup>60</sup>

La centralité « *a le mérite de renvoyer à une évolution historique, symptomatique des mutations urbaines, des qualités hier attachées traditionnellement au centre-ville mais aujourd'hui susceptibles d'essaimer* »<sup>61</sup> et offrir un nouveau fonctionnement et paysage pour la ville de demain.

### 3.2.7 Essai typologique des centralités

La centralité est une notion qui renvoie à la diversité des fonctions urbaines, mais aussi à l'éclatement de la ville traditionnelle. Ils existent désormais au niveau de la ville différents équipements de nature variable, et qui dépassent largement les fonctions qui leurs sont affectées ; ils suscitent le brassage, le regroupement des fonctionnalités et des commodités. Ainsi, selon ses fonctions, et l'importance que les centralités occupent, on est tenté par la formulation d'une typologie, malgré que cela demeure un exercice assez difficile et délicat. Il existe diverses lectures typologiques dictées soit par les politiques urbaines ou encore par les dynamiques socio-économiques. Nous allons faire ressortir sur ce paragraphe une typologie de centralités basée sur des critères plutôt fonctionnels, pour mettre l'accent ensuite sur la lecture faite par Alain Bourdin qui nous a semblé relativement sommaire.

#### ❖ La centralité politique

Elle dépend de la concentration des équipements administratifs et des centres de décision publics. Elle correspond à la centralisation de ces édifices représentant le pouvoir ou les valeurs

<sup>59</sup> BOURDIN Alain., Anatomie des nouvelles centralités, Centralités dans la ville en mutation, CERTU, coll : Aménagement et urbanisme, N° 39, septembre 2003, p 76-88.

<sup>60</sup> Fouad BOUZHAAH , p 52.

<sup>61</sup> CERTU ; Synthèse des débats sur les centralités, Op. cit. p140.

<sup>62</sup> Idem 59

communes (l'Agora chez les Grecs, le Forum chez les Romains, l'église dans la cité médiévale, la mosquée dans la cité musulmane. etc.). Aujourd'hui, elle est définie par les bâtiments gouvernementaux, les institutions de l'Etat et les administrations locales Par exemple : Chef-lieu de Wilaya, les différentes directions centrales...etc.

### ❖ **La centralité économique**

La centralité économique correspond à la localisation des établissements économiques tels que les entreprises internationales et /ou nationales, les entreprises privées, les banques...etc. Elle indique les lieux dotés des plus importants intérêts économiques. Exemples centre d'affaires, zones industrielles

### ❖ **La centralité commerciale**

Il s'agit de la concentration des activités commerciales rares dans les centres urbains et manifeste un phénomène d'attraction. Exemple : centre commercial, un boulevard (axe commercial) ...etc.

❖ **La centralité culturelle** : correspond à la localisation des équipements culturels tels que les musées, théâtres, opéra, complexe culturel ...etc.

### ❖ **La centralité d'accessibilité**

Le développement des réseaux de transport et de télécommunication joue également un rôle essentiel dans la mobilité et l'accessibilité. Cela représente donc un élément majeur dans l'évolution et la distribution spatiale des centralités.

### ❖ **La centralité sociale**

La centralité sociale se caractérise par deux mesures principales : les pratiques spatiales et les lieux les plus présents dans le corpus des images et discours socialement mobilisés.

❖ **centralité touristique** : se caractérise par un pouvoir polarisateur très élevé et une forte capacité à attirer et de faire converger les intensités de flux touristiques, toute en assurant la concentration et la complémentarité des sévices dont relève les usagers. A cet effet, on attribue le nom de « Pôle ou une polarité » touristique lorsque y a une mono-fonctionnalité ( hôtels ) , et de centralité touristique lorsque la polarité ou le pôle est accompagné par des

services de complémentarité ( commerces , banques, polyclinique ... ) . Il s'agit d'une centralité dont l'échelle de référence est supra-régionale.

Selon Alain Bourdin (2003), et en dehors des types que nous venons de citer en haut, nous pouvons aujourd'hui à travers la ville contemporaine <sup>63</sup> faire la distinction entre 03 critères principaux de centralité (les flux, la mise en scène et la micro-centralité), et à partir de ses derniers se lancer dans la catégorisation des différents types de centralités <sup>64</sup>:

❖ **Les centralités qui s'appuient sur les flux** : Elle se trouve liée à la mobilité aussi bien des hommes, des produits et aussi des informations. Ainsi, le principal critère sur lequel se base cette centralité est l'échange, la ville est mobile et mouvementée (les centres commerciaux, les centres d'affaires, les lieux de correspondance entre les modes de transport comme les gares, aéroports...etc.)

❖ **Les centralités qui s'appuient sur la mise en scène de l'espace urbain** : Appelée aussi centralité de scène, elle s'articule autour de l'ambiance, de l'événement, de l'identité urbaine et de la mise en valeur. Elle symbolise l'attachement affectif à la ville et correspond à la remise à niveau des centres historiques, ou bien alors les friches notamment portuaires, pour reconquérir leur attractivité (les centres villes, les centralités à forte connotation symbolique (sites classés, châteaux, lieux de pèlerinage, les polarités temporaires).

❖ **Les micro-centralités** : Elles offrent des services surtout de proximité parfaitement adaptés aux usagers et à leur mode de vie contemporain (les cœurs de commune, Les centres de quartiers)

Ces essais typologiques demeurent incomplets et discutables, ils participent tout de même à guider les études et recherches sur certains sites nouveaux ou anciens qui déterminent désormais le fonctionnement de la ville d'aujourd'hui et de celle de demain.

### 3.2.8 Centralité et hiérarchisation

S'intéresser à la hiérarchisation des centralités paraît être important pour comprendre le phénomène d'attraction urbaine et des interactions et /ou relations qui peuvent exister entre différentes centralités urbaines. D'après les travaux de Jean LABASSE (1970)<sup>65</sup> on peut hiérarchiser la centralité selon trois catégories, basées essentiellement sur l'aspect du rayonnement spatial des centres :

<sup>63</sup> BOURDIN Alain., Op.cit. ; p 76-88.

<sup>64</sup> Fouad BOUZAHZAH , p 56-58 .

<sup>65</sup> LABASSE Jean ., Signification et avenir des centres, in urbanisme, N° 120-121, Paris, 1970, p8

- **La centralité élémentaire** : Elle se traduit par la fréquentation quotidienne ou pluri-hebdomadaire des usagers. Elle est mesurée par rapport à son rayonnement spatial qui ne dépasse pas quelques rues ou centaines de mètres au sein de la ville.
- **La centralité moyenne** : Elle se caractérise par des fréquentations mensuelles ou pluri-mensuelles et se traduit par des déplacements inter-îlots ou inter-quartiers au sein de la ville. Elle est mesurée par un rayonnement spatial important de quelques dizaines de kilomètres, et correspond donc à certaines fonctions de forte attractivité.
- **La centralité supérieure** : Elle correspond à des fréquentations annuelles ou pluriannuelles et engendre des déplacements inter-secteurs au sein de la ville ou inter-régions. Son rayonnement spatial est très important et couvre une grande superficie. Elle est représentée par des fonctions de très forte attractivité

### 3.2.9 Relations : Centralité / Polarité / Attractivité :

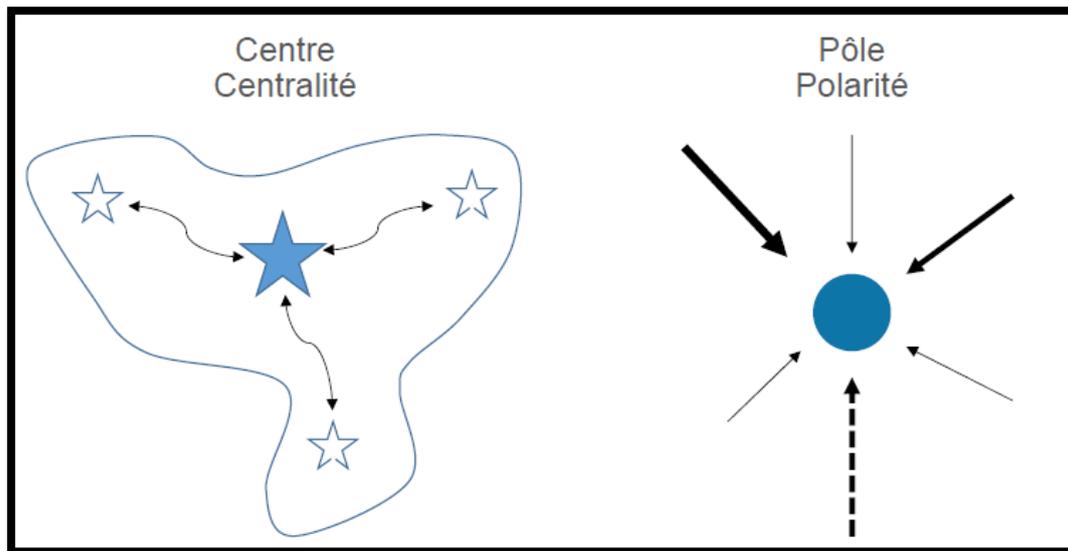


Fig.2.8 La différence entre Centralité & Polarité

Source : Centralité[s] et polarité[s] définir, comprendre et agir, Yves Hani Bénédicte Dawance et Barbara Le Fort  
 CREAT-UC Louvain [https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/09.30\\_yves.hanin\\_.pdf](https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/09.30_yves.hanin_.pdf)

"La centralité 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. Centralité et polarité sont donc indissociables. Toutefois, un centre urbain se distingue d'un pôle en cela qu'il dispose d'une plurifonctionnalité, et que son pouvoir attracteur (attractivité) ne se limite pas à une seule dimension."<sup>66</sup>

<sup>66</sup> Dr Q.Hadji , le processus évolutif des villes algériennes : un phénomène de nature typologique, thèse de doctorat ,EPAU

"Alors que les usines et les complexes commerciaux exercent des pouvoirs d'attraction bien spécifiques et sectoriels, un centre urbain offre une palette plus large de possibilités, faite de complémentarité et de diversité. En conséquence son attractivité est plus universelle.

L'effet polarisateur d'un centre n'est toutefois pas acquis de manière définitive. Il s'agit d'un processus dynamique, évolutif."<sup>67</sup>

### 3.2.10 Les facteurs de production des centralités

Dans la partie précédente de notre travail, Nous avons pu définir brièvement ce qu'est une centralité. Lorsque plusieurs centralités se localisent sur un même territoire elles peuvent entretenir des relations de domination, de complémentarité permettant des fois de les hiérarchiser.

Dans cette partie nous développerons leurs différentes caractéristiques, pour cela il convient de cerner les facteurs permettant aux centralités d'émerger. Malgré des contenus différents elles disposent à la fois des caractéristiques communes mais aussi d'autres variables spécifique à chaque une.

La généralisation du polycentrisme est de plus en plus frappante dans les agglomérations d'aujourd'hui, les centralités sont issues de différents processus (urbanistique, géographique, politique, social) qui peuvent expliquer leur situation, leur intensité mais aussi leur contenu. Cependant, malgré leurs différences, on retrouve des caractéristiques invariantes, qui ne sont pas toujours les mêmes au fil du temps ou ne possèdent pas toujours les mêmes attributs. Ces facteurs expliquent aussi pourquoi les centralités ne sont pas omniprésentes sur l'ensemble d'un territoire donné alors que théoriquement l'ensemble d'une ville, d'une agglomération a un potentiel de centralité, ce potentiel n'a pas toujours l'occasion de s'afficher.

#### 3.2.10.1 L'accessibilité, critère de localisation et indicateur de la centralité

L'accessibilité renseigne sur l'efficacité d'un réseau à rapprocher les lieux sur le territoire. Huriot et Perreur la définissent comme « *la plus au moins grande facilité avec laquelle on peut atteindre cet objet* », et proposent de la mesurer par une notion de distance (Gleyze, 2009).

L'accessibilité aux différentes zones urbaines influe le choix de la partie du territoire urbain ou on préfère vivre, travailler, recréer et se détendre. La centralité par sa définition d'être un lieu de rassemblement, d'interactions, d'échanges ou les gens viennent pratiquer leur activités (travailler, s'amuser, se cultiver, dépenser leur argent...) vise généralement d'attirer les flux lui permettant d'affermir sa place ou de la perfectionner.

---

<sup>67</sup> Dr Q.Hadji , Op.cit.

Alain Bourdin <sup>68</sup> affirme que « *la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges* ». Ainsi elles se situent, à quelques exceptions près, à proximité, au carrefour ou sur de grands axes de circulations, elles se nourrissent de ces réseaux pour prospérer.

Les centralités commerciales, de loisirs étaient obligé d'être déplacées de la zone dense de la ville vers la périphérie par manque de place et de foncier dans la ville, mais aussi pour éviter les gros flux de circulations mécaniques ou de personnes afin de désengorger le centre-ville déjà saturé.

Les zones d'activités et industrielles quant à elles, de par leurs activités, souvent bruyantes, parfois polluantes sont aussi reléguées loin des zones denses notamment celles constituées d'habitat.

Les rues que l'on pouvait considérer comme des centralités qui proposaient des services au niveau du quartier ont commencé à disparaître avec l'apparition des nouveaux centres commerciaux. Voilà donc une preuve que les centralités ne sont pas figées dans le temps. Autre fois l'accessibilité se faisait uniquement par la voiture, aujourd'hui c'est par les transports en communs (tramway, métro, train... etc.).

Ainsi, la localisation des centralités est fortement influencée par leur accessibilité. Dans la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle la voiture a permis l'émergence de centralités de périphérie accessibles par les autoroutes, néanmoins ces dernières années, la tendance revient à l'émergence de centralités moins périphériques, plus urbaines, intégrées au tissu de la ville et accessibles par les transports en commun.

### ***Accessibilité /fonctionnalité / attractivité /mobilité et sociabilité***

Désormais, c'est reconnu le fait que la centralité soit un potentiel attribué à un lieu.

Le potentiel de ce lieu ne peut se résumer à une stricte suite fonctionnelle, mais il doit intégrer d'autres éléments qui permettent sa lisibilité et son appropriation par une population.

Le constat d'une insuffisance du caractère fonctionnel est quelque chose qui semble d'ailleurs davantage acquis par les géographes. A la simple approche des fonctions du lieu, s'ajoute ainsi la question de l'accessibilité du lieu. Parfois même, ce critère accessibilité semble devenir dominant comme si la fonction n'en était qu'une conséquence.

Ce binôme fonction-accessibilité est d'ailleurs complémentaire : à une quête de l'accessibilité, la fonction ajoute une quête de l'attractivité. Mais, l'attractivité n'est pour sa part pas uniquement produite par la seule fonction. Donc, on peut dire qu'il ne suffit pas d'être

---

<sup>68</sup> Alain Bourdin ; Op.cit. ; p76

accessible et attractif, mais encore faut-il savoir si l'attractivité est suffisante pour convertir un potentiel d'accès en mobilité<sup>69</sup> Cette différence entre mobilité et accessibilité est rappelée par Bernadette Mérenne-Schoumaker : « *Alors que l'accessibilité mesure les facilités d'accès aux lieux, la mobilité mesure la capacité à se déplacer vers ces lieux. Comme l'accessibilité, elle dépend de l'offre en moyens de transport et du coût à supporter soit en argent, soit en temps. Comme d'autres comportements humains, la mobilité est en grande partie mue par le principe du moindre effort, c'est-à-dire le choix de la solution qui permet de minimiser l'effort (en termes de coût, de temps ou de fatigue) tout en maximisant l'utilité (perspective utilitariste) ou le plaisir (perspective hédoniste). (...) Toutefois, ce qui différencie l'accessibilité de la mobilité, c'est que la première est une caractéristique de l'offre (...) tandis que la seconde caractérise la demande ou au moins la demande qui se réalise.* »<sup>70</sup>

On peut déduire que le duo accessibilité/ fonctionnalité, participent à la dimension infrastructurelle du lieu considéré, alors que la mobilité est pour sa part sujette à l'appréciation des individus.

Cependant, ce binôme accessibilité-fonction ne saurait suffire, c'est pourquoi on éprouve le besoin d'introduire un corpus plus ou moins informel qui recouvre des pratiques sociales, des habitudes, des comportements... Ainsi Jérôme Rollinat et Serge Thibault retiennent quatre éléments pour cerner la centralité :

« *Qu'un lieu soit centre unique ou l'un des polycentres d'une agglomération, son intensité de centralité peut être définie à partir de quatre dimensions distinctes:*

**Accessibilité.** *Les lieux d'un espace urbain peuvent être hiérarchisés à partir des propriétés structurelles du réseau qui les relie. (...)*

**Fonctionnalité.** *La seconde dimension de la centralité d'un lieu prend en compte la diversité la densité des fonctions urbaines qui y sont présentes. Et l'on peut raisonnablement faire l'hypothèse que l'intensité de centralité d'un lieu est d'autant plus forte que nombreuses sont les fonctions urbaines qui s'y trouvent.*

**Sociabilité.** *La troisième dimension de la centralité se rapporte à des pratiques citadines . Certes reliées aux deux dimensions précédentes, nous ferons l'hypothèse qu'elles ne sont pas pour autant suffisantes : l'intensité de la centralité dépend également de la diversité et de la densité des pratiques sociales réalisées en un lieu, de la simple mise en présence, à la rencontre ,voire la dispute.*

<sup>69</sup> Nicolas Lebrun ;Op.cit ; p62 .

<sup>70</sup> MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette. « Evolution des accessibilités et des mobilités et dynamiques des localisations commerciales » in Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, Reims, Presses Universitaires de Reims, n° 107-108,

**Image et représentation.** *Enfin la quatrième dimension de la centralité est relative aux représentations et aux images construites. A ce titre, les centralités urbaines qualifiées de secondaires et qui se développent en des lieux situés sur les marges des agglomérations et polarisées par quelques centres commerciaux, peuvent être intenses si l'on prend en compte les trois premières dimensions, mais faibles au titre des représentations que s'en font les citoyens et autres acteurs, tant est forte l'image du centre-ville. »<sup>71</sup>*

### 3.2.10.2 L'étalement urbain, révélateur de centralités périphériques « oubliées »

L'étalement urbain est la progression des surfaces urbanisées à la périphérie des villes<sup>72</sup>, il n'y a pas de frontière, pour arrêter sa croissance. Il est l'une des manifestations spatiales de la périurbanisation.

L'accroissement démographique des grandes aires urbaines s'accompagne de phénomènes d'étalement des cités sur les espaces périphériques, phénomènes favorisés par la mise à disposition de systèmes de transport individuels ou collectifs. L'étalement urbain peut correspondre à ce que les anglophones désignent sous le nom d'«urban sprawl », expansion urbaine, qui peut comporter une connotation négative pour désigner un mode d'expansion de la tache urbaine plutôt anarchique et peu contrôlé.

L'étalement peut prendre plusieurs formes : on parle de tache d'huile pour un étalement concentrique, de doigts de gant lorsque l'urbanisation suit les axes de transports, et de mitage pour des formes urbaines plus éparpillées. C'est cette dernière forme qui a concentré les efforts de lutte contre l'étalement urbain, par exemple en France dans les lois d'aménagement du territoire qui se sont succédé (Amarouche et Charmes, 2019). L'une des réponses apportées à l'étalement urbain est la densification<sup>73</sup>

En dehors des effets négatifs comme l'augmentation de la consommation d'énergie, la perte de terres agricoles la pollution de l'air, de l'eau et du sol, il convient néanmoins d'identifier un effet morphologique majeur l'imprégnation par l'agglomération principale des communes périphériques : sans l'étalement urbain, tout village ou ville serait amené à rester isoler, pour les grandes agglomérations.

Les centralités en périphérie sont en effet peu à peu rattrapées par la forte urbanisation de l'agglomération voisine et le développement des moyens de transport, elles sont totalement absorbées par le tissu urbain et au bout de quelques années en font partie intégrante. Des centralités « ont émergé dans des contextes [...] de rattrapage et d'inclusion dans l'aire urbaine

<sup>71</sup> ROLLINAT Jérôme et THIBAUT Serge ; Tours-nord. Elements d'analyse urbaine, Tours, UMR CNRS 1835, Maison des Sciences de la Ville, de l'Urbanisme et des Paysages, Université François Rabelais, avril 1999, p.64.

<sup>72</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89talement\\_urbain](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89talement_urbain)

<sup>73</sup> Géoconfluences, coll. 2010, 2019. Dernière modification : mars 2020.

<sup>74</sup> SAINT JULIEN Thérèse & LE GOIX Renaux, 2007, page 12

*de villes anciennes* »<sup>74</sup>. Ce sont les usagers qui créent les centralités, une centralité n'existe pas si personne n'y va.

La densité de population est donc très importante. Pour Catherine Baumont <sup>75</sup> « *il existe un seuil de concentration spatiale [de la population] en-deçà duquel les économies d'agglomération jouent favorablement sur la rentabilité d'une centralité* ».

### **3.2.10.3 L'intégration urbaine et centralités contemporaines**

Les centralités périphériques étaient comme exclues du reste de la ville par de grandes étendues agricoles. Depuis, l'étalement urbain, surtout résidentiel, les a rattraper. Cependant, ce rattrapage n'a pas pu supprimer la rupture urbaine qui existe entre ces différents usages. Cette rupture s'exprime principalement par une différence des formes urbaines.

Les centralités concentrent généralement une population nombreuse et peuvent être localisées sur un grand territoire, une intégration urbaine est importante afin d'assurer l'acceptation de la population et de ce fait le projet pourra naître. Pour cela, des recommandations architecturales et paysagères respectant le bâti existant doivent être intégrées dans les documents d'urbanisme.

L'homogénéité urbaine favorisait l'intégration des centralités, mais l'inverse peut aussi se faire. Dans ce cas, il faut que l'hétérogénéité soit acceptée par la population, le ressenti des usagers d'un espace peut conduire ou non à l'émergence d'une centralité. C'est ainsi que la qualité des matériaux des espaces publics et des bâtiments, est souvent de meilleure qualité. Une centralité doit être esthétiquement attractive en ayant une architecture particulière, c'est une façon de se différencier de ce qui n'est pas un lieu central.

### **3.2.10.4 Les choix politiques**

Les décisions prises par les autorités responsables de la ville ou des différents acteurs urbains (équipement, éducation, santé, urbanisme, industrie, commerce, etc.) peuvent être lourdes en conséquences et peser fortement dans le choix de localisation, de contenu, ou encore d'intensité d'une centralité nouvelle ou existante. Ainsi, lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, les élus envisagent l'aménagement à long terme du territoire local. Cela implique la conception de règlements contraignants pour tous les projets situés sur les territoires concernés et par conséquent sur tous les lieux de centralités. Ils encadrent des règles, parfois strictes, que les aménageurs doivent suivre afin que leur travail soit compatible avec ces documents et qu'une validation soit possible.

---

<sup>75</sup> Catherine Baumont, 1993, p 26.

Donc, aucun choix politique concernant le fonctionnement et l'aménagement urbain n'est sans impact. Nous remarquons généralement que tous politiciens ayant de hautes responsabilités à l'échelle local ou national désire de laisser des traces de son passage soit par un programme qui peut être totalement administratif (réformes) soit plus fréquemment par un édifice imposant qui a un effet directe sur la ville, et c'est donc souvent un bâtiment qui marque une centralité à lui tout seul. Exemple : la grande mosquée d'Alger.

### 3.2.11 Le polycentrisme

On aperçoit de plus en plus un éloignement entre centre et centralité ; la centralité « *semble avoir cessé de s'identifier et de précipiter au centre, pour se déployer dans l'ensemble de l'agglomération à travers différents niveaux et réseaux d'interaction spatiale, qui sont autant d'expressions de la centralité métropolitaine* »<sup>76</sup>

Effectivement, la connexion des pôles aux réseaux intra-urbains de transport assure l'intégration des différentes fonctions urbaines ; « *On notera ainsi l'émergence de nouvelles dynamiques urbaines s'appuyant sur la mise en réseau de villes de taille moyenne recherchant, par leurs spécialisations respectives et la mise en commun d'infrastructures indispensables, à assurer collectivement une forme de centralité métropolitaine, c'est-à-dire un niveau suffisant de diversité et d'accessibilité, qu'aucune d'entre elles ne pourrait atteindre seule* ». <sup>77</sup>

Par une simple définition, le polycentrisme désigne un espace structuré par plusieurs pôles.

Le système polycentrique est dotée d'une multitude de sous centre et des activités réparties de manière uniforme sur l'ensemble de l'aire urbaine ainsi que des déplacements aléatoires.

Le polycentrisme est « la phase d'évolution actuelle des villes », la spécialisation des fonctions, devenue de plus en plus importante contribue à leur séparation, les technicités et les connaissances requises pour chaque fonction a obligé ces dernières à se regrouper par secteur d'activité et à se décentraliser. En effet, Les villes modernes, avec le développement de nouveaux technologies d'informations, ont évolué de plus en plus en étant plus polycentriques<sup>78</sup>

Dans son livre *Edge City*, Garreau (1991) a évoqué cette notion en se basant sur la multitude de centres dispersés et interagissant où les services urbains sont concentrée en dehors des quartiers d'affaires traditionnels <sup>79</sup>. Ceci constituée le modèle standard de la forme urbaine moderne à l'opposition de celle qui a dominé le XIXe siècle, caractérisée comme un modèle monocentrique. Le polycentrisme est le contraire du monocentrisme, cette dernière signifie qu'un territoire donné est composé d'une centralité principale qui domine largement tous les autres lieux. Dans le polycentrisme, on retrouve plusieurs centralités de différentes fonctions

<sup>76</sup> Gaschet & Lacour, 2002.

<sup>77</sup> Idem.

<sup>78</sup> Anas, et al. 1998

<sup>79</sup> Garreau, 1991

qui se partagent le même territoire, elles peuvent être planifiées c'est-à-dire nées d'une volonté politique, urbanistique, ou bien non planifiées révélés suite aux mutations socio-fonctionnelles au fils des années.

**SECTION III :**

**TOURISME ET LA MISE EN TOURISME**

## 4. Le tourisme

Claval (2003), théoricien de la métropolisation et à l'origine du concept, a dévoilé que la réflexion sur l'organisation de l'espace, depuis les années 1950, ne considère plus le développement économique comme le fait unique d'une activité industrielle, mais résulte aussi des services et de l'économie des villes, donnant ainsi l'avantage à l'importance des réseaux urbains, et non à un centre ou à une périphérie. De ce fait, les villes acquièrent un rôle stratégique et vital dans le développement des territoires en ayant « *pour première fonction de constituer des commutateurs qui permettent de faciliter au maximum toutes les formes d'interactions sociales* »<sup>80</sup> et notamment celles développées par le tourisme urbain. Les évolutions que connaît la ville sont décrites par le concept de métropolisation, phénomène auquel sera étroitement lié le tourisme.<sup>81</sup>(kadri .( KADRI dynamique métropolitaine p24))

Aujourd'hui, Le tourisme est la première activité économique du monde, générant nombre de visiteurs entre continents ainsi que des richesses fondamentales pour le développement des pays récepteurs. Phénomène majeur de la société contemporaine, le tourisme l'illustre de quatre aspects fondamentaux : la mondialisation des échanges à toutes les échelles géographiques, un phénomène urbain car s'inscrivant dans des lieux ayant la morphologie de la ville ; un révélateur de l'autonomie des individus ; une participation à la mobilité de ces mêmes individus.

Le tourisme contribue activement au fonctionnement des sociétés contemporaines tout en étant un puissant vecteur d'organisation de l'espace. Pourtant, le tourisme est un fait relativement récent, avec une histoire courte mais riche en événements. Élitiste à ses origines, il s'affirme comme un phénomène de masse et ses formes et pratiques tendent à se diversifier.

### 4.1 Définitions :

S'interroger sur le sens des concepts tourisme /touriste n'est pas le but de notre travail : l'ensemble des ouvrages scientifiques publiés à ce jour abordent, chacun à leur façon. Rappelons seulement quelques évidences.

#### 4.1.1 Le mot « Tourisme »

Vient de la transcription Anglaise d'un vocable français « THE TOUR », qui a été utilisé pour la première fois en 1841 désignant le personne qui faisait le grand tour, cette expression désigne le voyage sur le continent, c'est à ce moment-là que le tourisme naisse.

---

<sup>80</sup> Claval, 2003, p. 9.

<sup>81</sup> KADRI Boualem, Dynamiques métropolitaines et développement touristique. Presses de l'Université du Québec, 2014, p24

Le tourisme a connu une multitude de définitions relatives et variables selon le temps et le lieu, donc difficile à définir d'une manière précise car il existe une diversité de définitions et dont ont privilégié les suivantes.

➤ Selon le Dictionnaire Larousse : le tourisme est l' «Ensemble des activités, des techniques mises en œuvre pour les voyages et les séjours d'agrément.»

➤ Selon Anthony SIMON dans son ouvrage Les espaces du tourisme ET DES loisirs : Le tourisme désigne à la fois le fait de voyager, pour son plaisir, hors de son espace du quotidien, des lieux de vie habituels, et d'y résider de façon temporaire, mais aussi un secteur économique qui comprend l'ensemble des activités liées à la satisfaction et aux déplacements des touristes.

➤ La Commission statistique des Nations Unies et l'OMT s'accordent en 2000 sur une définition de référence pour l'ensemble des pays membres :« Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité ».

#### 4.1.2 Le mot « *Touriste* »

« Personne (résidents ou non-résidents) qui se déplace hors de son domicile quotidien pour une durée de 24 heures au moins et pas plus de 4 mois pour un motif d'agrément personnel ou professionnel »

Selon les normes internationales, est considérée ainsi comme touriste « toute personne en déplacement hors de son environnement habituel pour une durée d'au moins une nuitée, et d'un an au plus, pour des motifs non liés à une activité rémunérée dans le lieu visité ».

Sera comptée comme arrivée de touriste international dans un pays donné, toute visite d'une personne ne résidant pas dans ce pays et venant y passer au moins une nuitée.<sup>82</sup>

### 4.2 Formes de tourisme :

Le tourisme est un phénomène complexe et pour établir une typologie des différents types de tourisme est une opération difficile qui peut aboutir à un résultat souvent partiel et restrictif. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte :

- LE CLIENT : tourisme jeune, d'affaires, d'aventure...
- LE MOMENT : l'été, l'hiver...

<sup>82</sup> Anthony SIMON Les espaces du tourisme et des loisirs CAPES/AGREGATION .Histoire/géographie.P25

<sup>83</sup> OULD SAID Mohammed , Stratégie de développement du secteur du tourisme « Cas de la wilaya de Mostaganem » ; MÉMOIRE DE MAGISTER Spécialité : Marketing – Management des entreprises ; p25

- LE LIEU : littoral, rural, montagnard... ·
- LA FORME : individuel, de groupe, itinérant, résidentiel... ·
- LE BUT : culturel, religieux, de santé...

En plus, très souvent la vocation des lieux n'est pas univoque, mais elle est de fait polyvalente (stations balnéaires qui sont aussi villes de congrès, sites religieux qui appartiennent carrément au patrimoine culturel...). Toutefois, pour s'orienter, nous proposons une classification possible des différents types de tourisme.

### 4.2.1 Le Tourisme balnéaire :

Tout séjour touristique en bord de mer où les touristes disposent, en plus des loisirs de la mer, d'autres activités liées à l'animation en milieu marin<sup>84</sup>

### 4.2.2 Tourisme thermal et thalassothérapie

Tout déplacement en vue de subir un traitement naturel à base d'eau de sources thermales de haute valeur thérapeutique ou d'eau de mer. Ils couvrent une clientèle qui nécessite un traitement dans un environnement équipé d'installations de soins, de détente et de loisirs.<sup>85</sup>

### 4.2.3 Tourisme saharien

Tout séjour touristique en milieu saharien reposant sur l'exploitation des différentes potentialités naturelles historiques et culturelles, accompagnées d'activités de loisirs, de détente et de découverte spécifique à ce milieu<sup>86</sup>

### 4.2.4 Tourisme de loisirs et de détente

Toute activité de détente pratiquée par les touristes pendant leur séjour dans les sites touristiques ou établissements touristiques tels que les parcs de loisirs et d'attractions, les sites montagneux et les édifices culturels et sportifs.<sup>87</sup>

### 4.2.5 Le tourisme culturel

Toute activité de détente dont la motivation principale est la recherche des connaissances et des émotions à travers la découverte d'un patrimoine architectural tel que les villes, villages, sites archéologiques, jardins, édifices religieux ou immatériels telles que les fêtes traditionnelle<sup>88</sup>

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 et les coutumes nationales ou locales.

---

<sup>84</sup> Journal officiel de la république Algérienne N°11 du 18 Dhou El Hidja 1423 ,19 février 2003. P4

<sup>85, 86,87,88</sup> Idem.

#### 4.2.6 Le tourisme montagnard

Le tourisme de montagne désigne l'ensemble des activités de pleine nature liées aux massifs montagneux. Il est le plus souvent associé au tourisme sportif, à cause des sports d'hiver (on parle alors de tourisme blanc) ou les différents types d'activités pratiquées par des excursionnistes, dans toutes les périodes de l'année (on parle alors de tourisme vert)

#### 4.2.7 Le tourisme rural ou tourisme vert

Il comporte toutes les activités liées à l'amour pour les espaces verts, la vie et les villages des campagnes et, plus en général, pour le patrimoine naturel d'un pays, 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.<sup>89</sup>

#### 4.2.8 Le tourisme social et associatif

Il peut être défini par les objectifs qui l'inspirent : les vacances pour tous et le faible prix des prestations. Il s'agit d'un secteur ayant une importance croissante. Il se développe grâce à l'action d'intervenants sociaux publics, parapublics et privés. La constitution d'un marché des vacances et des loisirs à caractère social permet, du coup, l'essor d'une industrie touristique à fort potentiel, générant revenus et emplois<sup>90</sup>

#### 4.2.9 Le tourisme d'affaire

Désigne les déplacements à but professionnel. Il combine les composantes classiques du tourisme (transport, hébergement, restauration) avec une activité économique pour l'entreprise.<sup>91</sup>

#### 4.2.10 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.<sup>92</sup>

#### 4.2.1 Le tourisme sportif

Il permet d'intégrer une dimension sportive a celles des vacances .C'est un séjour actif dans un environnement naturel préservé et si possible majestueux, en contact avec les éléments

<sup>89</sup> <https://www.ostelea.ma/blog/experts/les-experts/quels-sont-les-types-de-tourisme#:~:text=Le%20tourisme%20rural.exotiques%20loin%20des%20zones%20urbanis%C3%A9es.&text=Il%20se%20distingue%20ainsi%20du.facette%20du%20tourisme%20grandeur%20nature.>

<sup>90</sup> OULD SAID Mohammed, ; Op.cit ; p26

<sup>91</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme\\_d%27affaires](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme_d%27affaires)

<sup>92</sup> <https://www.ostelea.ma/blog/experts/les-experts/quels-sont-les-types-de-tourisme>

Le touriste **sportif** ne tient pas en place, il contemple la beauté du site naturel ou il se trouve tout en expérimentant une activité qui le challenge<sup>93</sup>

### 4.2.2 Le tourisme ludique

Il correspond aux secteurs de parcs de loisirs. Ceux-ci sont de natures très différentes. On compte les parcs d'attractions, les parcs à thèmes à vocation culturelle ou éducative, les parcs animaliers et les parcs aquatiques. Ce type de tourisme touche un public très varié aussi bien adulte que jeune qui souhaite s'amuser. Les séjours ludiques peuvent durer une journée seulement où plus<sup>94</sup>

### 4.2.3 Le tourisme de mémoire

Appelé **tourisme mémoriel**, est une forme de tourisme qui consiste à mettre en avant le patrimoine historique d'un lieu, en particulier quand le site en question a été marqué par un événement ponctuel, marquant en ce qu'il peut être fondateur ou potentiellement douloureux. Ce peut être une bataille, un acte politique, un massacre ou une catastrophe<sup>95</sup>

## 4.3 L'espace touristique :

Espace ou zone touristique, c'est un espace aménagé par et pour le tourisme, concentrant un certain nombre de lieux touristiques et possédant une image globale profondément liée au tourisme. Il est aujourd'hui encore très difficile de déterminer l'espace touristique.

Anthony Simon dans son livre « Les espace du tourisme et des loisirs » explore la diversité de ces lieux, à différentes échelles temporelles et spatiales : pôle, site, comptoir, station, ville, région touristiques...

### 4.3.1 Pôles touristiques

« Un pôle touristique est un territoire touristique identifié par des produits, des sites, des équipements et des projets, défini (à travers une thématique ou une image forte, propre à créer des synergies) par son accessibilité, son organisation, ses services, son niveau d'attractivité, le volume de la fréquentation, sa zone de chalandise et sa capacité à générer et diffuser sur le tout le territoire des retombées économiques propices à la création d'emplois, l'amélioration du cadre de vie et la préservation de l'environnement. Son périmètre, évolutif, se définit en fonction de la densité de l'offre et des potentialités du territoire » (Blum, 2006).

---

<sup>93</sup> <https://headerpop.com/le-tourisme-sportif-un-atout-pour-le-secteur/>

<sup>94</sup> <http://www.mlmuggio.gov.it/sites/default/files/risorse-didattiche/le-tourisme-ludique.pdf>

<sup>95</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme\\_de\\_m%C3%A9moire](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme_de_m%C3%A9moire)

#### 4.3.2 Site touristique

C'est un lieu de passage, mais non de séjour, car il est sans fonction d'hébergement, ou à capacité d'hébergement sans commune mesure avec sa fréquentation. Il s'agit d'un type de lieu touristique créé par invention, c'est-à-dire par le regard et l'usage des touristes.

#### 4.3.3 Comptoir touristique

C'est un Type de lieu touristique créé par et pour le tourisme, maîtrisé par un acteur unique, promoteur ou concessionnaire de l'exploitation du lieu. Lieu fermé où s'applique une réglementation spécifique et au sein duquel la fonction d'hébergement est essentielle. Aucune population permanente n'y réside.

#### 4.3.4 Ville touristique

C'est une appellation générique qui traduit plusieurs modalités de la mise en tourisme ou différents processus d'évolution des lieux touristiques : ville à fonction touristique, ville-étape, ville-station, ville « touristifiée ».

- ***La ville à fonction touristique*** est un lieu investi par le tourisme par insertion d'une fonction touristique dans l'espace. Ce qui aboutit à la territorialisation touristique de certains secteurs de la ville mais sans modifier la structure urbaine dans son ensemble. Toutes les grandes capitales et villes du monde en relèvent peu ou prou (Paris, Londres, Rome, etc.).
- ***La ville-étape*** constitue une variante du type. En général, il s'agit d'une ville de plus petite dimension qui présente une fonction d'hébergement hypertrophiée mais qui est peu ou pas visitée par les touristes. La ville-étape doit beaucoup à sa position relative au sein du système de circulation ou par rapport à une région touristique.
- ***La ville-station*** est un lieu urbain investi et divertit par le tourisme à ses marges, qui aboutit à la juxtaposition d'un quartier touristique de type station (créé par et pour le tourisme) à un noyau ancien avec une agglomération déjà en place.
- ***La ville touristifiée*** : On parle de ville touristifiée lorsque le lieu urbain préexistant est subverti par le tourisme, au point que le tourisme domine dans l'espace comme dans l'économie et qu'il ne subsiste guère de fonctions autres que banales, dévolues au service des habitants permanents (Venise, Saint-Tropez, etc).

#### 4.3.5 Village touristique / Village des vacances

C'est un hébergement touristique organisé en plusieurs bâtiments, tels que des appartements, des bungalows ou des chalets, et proposant des services liés à l'hôtellerie, ainsi que des équipements et des activités de loisirs. Ces villages peuvent constituer des destinations à part entière, ou se situer dans des zones touristiques comme des stations de sports d'hiver, thermales ou balnéaires. Un village de vacances peut être composé de natures d'hébergement variées : appartement, gîte, chambre, emplacement (type camping)

#### 4.3.6 Station touristique

C'est un lieu touristique qui se caractérise par la prédominance d'une activité touristique et récréative (monofonctionnalité), créatrice du lieu (création *ex nihilo*). La station est un lieu ouvert, habitée par une population permanente, dont l'activité n'est pas forcément liée au tourisme et qui peut évoluer vers une ville à part entière. La langue anglaise qui possède également le mot *station* utilise plutôt le terme de *resort* pour qualifier les espaces spécialisés (*health resort, beach resort, etc.*), faisant de lui un synonyme de « station ».

Une station touristique doit disposer d'une ressource touristique (littoral, montagne, ville, campagne). Elle doit en outre être accessible (donc être desservie par le réseau routier, ferroviaire, aérien, maritime). Elle doit comporter des hébergements (hôtels, campings, hébergement chez l'habitant, centres de vacances), des commerces, des restaurants, et des installations comme les remontées mécaniques dans les stations de sports d'hiver, ou encore balnéaires pour les stations de bord de mer ou de lac.<sup>96</sup>

##### 4.3.6.1 Station balnéaire

C'est une agglomération située au bord de la mer, organisée autour d'une ou plusieurs plages, dans laquelle se sont implantés des villégiatures de plaisances et des équipements touristiques spécifiques avec des activités variées, l'ensemble se caractérise par une saisonnalité de son activité économique.<sup>97</sup> (FNCDT, 2006). La Fédération nationale des comités départementaux du tourisme

##### *Les stations balnéaires intégrées*

(En anglais : *resort town*) ; c'est une station touristique balnéaire, où les touristes peuvent trouver tout ce qui leur est nécessaire (commerces, restaurants, etc.). Le principe est qu'il n'y a pas besoin de voiture et que tous les services nécessaires sont à leur disposition à proximité de l'endroit où ils sont logés. En général la plus grande partie de l'économie de la station dépend directement ou indirectement du tourisme.<sup>98</sup>

<sup>96</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Station\\_touristique](https://fr.wikipedia.org/wiki/Station_touristique)

<sup>97</sup> FNCDT La Fédération nationale des comités départementaux du tourisme, 2006

<sup>98</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Station\\_intégrée](https://fr.wikipedia.org/wiki/Station_intégrée)

Selon P. Signoles <sup>99</sup>« La station intégrée réunit en un site unique un ensemble de services et d'équipements (golf, port de plaisance, centres d'animation) que les hôtels ne pouvaient offrir séparément ; elle combine par ailleurs, de façon complexe, différentes formes d'hébergement : réceptifs hôteliers, généralement de haut standing, mais aussi apparts hôtels, immobilier en accession à la propriété ou en copropriété. En termes d'aménagement, elle introduit un changement structurel : au lieu d'être une juxtaposition parfois hétéroclite de constructions, elle est le fruit d'un aménagement de type urbanistique, global, qui envisage aussi l'organisation de centralités commerciales, sociales et ludiques et accorde une réelle importance à l'environnement et à la qualité paysagère... ». Ce « concept » de station intégrée qui est un peu flou, révèle aussi selon J.-M. Miossec (1996) deux échelles de lecture. La première celle de l'intégration interne qui désigne d'un côté l'intégration du projet de la station sous un seul promoteur/gestionnaire pour permettre une meilleure coordination d'actions, et de l'autre côté la complémentarité entre les différents équipements d'animation et d'hébergement pour aboutir à une unité d'aménagement structurel. Le port de plaisance et la marina qui s'associent en un seul projet figurent un exemple de cette complémentarité.

## 4.4 Etude d'exemple

### 4.4.1 La station balnéaire Yasmine Hammamet

Yasmine Hammamet, est une station balnéaire de Tunisie développée à la fin des années 1990. Il s'agit d'une station touristique intégrée sur le modèle de Port El-Kantaoui, ouverte sur le golfe d'Hammamet.

YASMINE HAMMAMET Banlieue de la capitale à 30 minutes de Tunis, est au sud de la ville de Hammamet et à 80 Km des aéroports internationaux Tunis-Carthage et Monastir.

Le grand projet de la station touristique Yasmine-Hammamet, est entré en exploitation dès l'été 1996 et la marina, qui en constitue une composante essentielle, à partir de l'été 2001.

Ce vaste projet, qui s'appelait initialement Hammamet-Sud, l'une des plus grandes zones touristiques du monde arabe visait à créer, sur une superficie de 277 ha, 25 000 lits hôteliers et résidentiels. La création de cette station répondait à plusieurs objectifs, à savoir :



Fig.2.9 Station Balnéaire YASMINE HAMMAMET

Source : <https://www.espacemanager.com/85-hotels-ont-ferme-pour-des-raisons-economiques.html>

<sup>99</sup> Signoles P. « Un cas exemplaire de littoralisation : la Tunisie littorale de Nabeul à Mahdia », in J.-F. Troin (dir.), Le Grand Maghreb. Mondialisation et construction des territoires, Paris, Armand Colin, coll. « U », p314

- ✓ obéir à la croissance projetée de la demande
- ✓ diversifier l'offre touristique en proposant un produit plus complet, moins stéréotypé, moins fermé sur lui-même, que celui proposé jusqu'alors par la plupart des stations tunisiennes
- ✓ donner un second souffle à la zone de Hammamet, saturée du point de vue des investissements hôteliers et vieillissante en matière de services et d'animation
- ✓ valoriser une partie encore vierge du littoral oriental de la Tunisie tout en contribuant à combler, ne serait-ce que partiellement, le hiatus existant entre Hammamet et El

Kantaoui (Signoles, 2006).

- ✓ la promotion du tourisme résidentiel (la construction des résidences et des villas,)

Au titre de la diversification de l'offre touristique, il s'agit de réaliser deux « chaînes » de produits, l'une composée de ports de plaisance avec l'objectif de positionner la Tunisie dans le tourisme de plaisance en Méditerranée ; l'autre constituée de parcours de golf. Dans l'un et l'autre cas, le but visé est d'attirer de nouvelles clientèles, de fidéliser celles existantes et de réduire la saisonnalité de l'activité touristique. Les stations intégrées constituent les sites privilégiés d'implantation de ces équipements structurants des espaces touristiques. Envisager la création d'un port de plaisance à Yasmine-Hammamet s'inscrit bien dans la logique de cette stratégie.<sup>100</sup>

YASMINE HAMMAMET s'étale sur **278** hectares avec un front de mer de 4 km Elle offre :

- Un hébergement 45 hôtels soit 19 000 lits dont 80 % en 5 et 4 étoiles et 2 000 unités résidentielles d'une capacité de 11 000 lits en appartements, villas, bungalows.
- Deux casinos.
- Sept centres de thalassothérapie .
- Une esplanade de 1,5 kilomètre de long avec ses galeries commerçantes, des espaces verts, des centres d'animation complètent l'aménagement de la station. L'esplanade offre un espace agréable de promenade donnant sur une plage aménagée avec beach-clubs, parasols et diverses commodités
- La marina, cœur de la station, avec son port de plaisance ,dispose pour sa part de 740 anneaux (places ) pour bateaux et voiliers de 8 à 70 m ,20 ha de plan d'eau, 55 villas ,500 appartements ,18 000 m<sup>2</sup> de locaux



Fig.2.10 La Marina, YASMINE HAMMAMET

Source <https://www.inautia.fr/port-de-plaisance-port-yasmine-hammamet-1853.html>

<sup>100</sup> Mohamed Hellal, La marina de la station touristique intégrée YASMINEHAMMAMET (TUNISIE) Enjeux, conception et impacts

commerciaux et 30 000 m<sup>2</sup> de jardins aménagés.

- Une salle polyvalente de 2 000 sièges.
- À cinq kilomètres de là se trouvent deux terrains de golf (Yasmine et Citrus) ; la construction de cinq à six autres parcours est envisagée par les professionnels du secteur pour en faire un réel atout
- La Médina : baptisée Médina Mediterranea. C'est une reproduction d'une médina arabe, elle est conçue dans un cadre typiquement tunisien, la médina avec ses remparts traditionnels constitue un espace de loisirs et de culture de qualité et abrite :
  - Un complexe résidentiel composé de logements traditionnels ( Dars et Foundouks ) . Ce village traditionnel est édifié sur 5,5 hectares.
  - Des souks avec leurs artisans et leurs étals
  - Des unités de loisirs et de divertissements ...théâtre, cinéma, discothèque, musée, restaurants...
  - Un parc à thème, CARTHAGE LAND, retraçant le périple de HANON et les aventures des frères BARBEROUSSE
  - un centre de conférences



Fig.2.10 La Médina, Mediterranea

Source <https://www.cahiers-pedagogiques.com/yasmine-hammamet/>

*Conclusion* : la station Yasmine Hammamet par la richesse de son offre a pu se doter d'une vocation multiple, et cela, afin de répondre aux enjeux et contexte relatifs à ce dernier à savoir : tourisme, culture, patrimoine, économie et enfin politique.

La diversification et la richesse de l'offre sont les principaux atouts de la station pour assurer son attractivité, son animation et sa rentabilité au long de l'année.

## 4.5 Du tourisme urbain au tourisme métropolitain : définitions et Caractéristiques

### 4.5.1 Le tourisme urbain

Définir le concept du tourisme urbain, s'avère un exercice scientifique délicat. En effet, , le tourisme urbain est marqué par une forte polysémie, à la fois linguistique et contextuelle. «La juxtaposition de deux concepts imprécis rend l'analyse d' autant plus délicate qu'elle ne correspond pas à une définition communément admise»<sup>101</sup>

Le tourisme urbain est un phénomène difficile à délimiter, à l'image de la complexité du champ urbain et de la diversité de l'activité touristique<sup>102</sup>, mais cependant, l'évolution de la recherche dans ce domaine a permis de mieux comprendre quelques bases théoriques d'un concept en mutation constante. Dans ce sens, nous allons dans un premier temps parcourir les différentes interprétations proposées et ensuite présenter ses principales caractéristiques.

#### 4.5.1.1 Définition du tourisme urbain

Selon Ashworth et Page (2010), la difficulté majeure dans l'appréhension du tourisme urbain est l'absence d'une définition simple d'un phénomène complexe. L'adjonction du qualificatif urbain au tourisme positionne une activité dans un contexte spatial, sans toutefois la définir. Comme l'expliquent Edward *et al.* (2008), le tourisme urbain est l'une des nombreuses forces sociales et économiques dans le milieu urbain.

Quant à Violier (2008) qualifie la ville comme une destination nœud de flux qui obéissent à des logiques différentes. Effectivement, la ville peut être visitée pour des raisons différentes et le tourisme urbain peut être perçu, comme une fonction transversale au sein d'une ville.

Dans le même esprit, la Conférence nationale permanente du tourisme urbain (CNPTU) a aussi tenté de définir le concept à l'occasion des premières assises nationales du tourisme urbain tenues en France en 1998. Le tourisme urbain a été défini comme «l'ensemble des ressources ou activités touristiques implantées en ville et proposées à des visiteurs extérieurs». Cette proposition de définition est sans doute réductrice d'une réalité complexe, d'abord parce que le tourisme urbain, et plus particulièrement le tourisme au sein des Métropoles, ne se limite pas à la visite par les non-résidents des principales attractions de la ville. Selon les statistiques de l'agence de développement touristique de la France (ATOOUT France) portant sur l'année 2011, entre 11% et 38% des visiteurs (en fonction du pays de provenance) de l'espace urbain se rendent à la ville pour d' autres motifs que le tourisme d'agrément .

<sup>101</sup> Georges Cazes et Françoise Potier, *Le tourisme urbain*, 1996, P8

<sup>102</sup> Mohamed Reda KHOMSI ; le rôle des grands événements dans le développement touristique d'une destination métropolitaine, p43

Enfin, si l'on retient certaines interprétations des auteurs (Fainstein et Gladstone, 1997; Dubois et Ceron, 2001 ; Bemie-Boissard, 2008) ), ils considèrent le tourisme urbain comme un ensemble de comportements qui font partie intégrante de la culture urbaine, voire d'un mode de vie urbain, qui peuvent être reproduits à l'extérieur même des espaces urbains (par exemple, dans les zones montagneuses ou côtières), la définition du tourisme urbain va bien au-delà des considérations purement statistiques. Selon Iankova (2007), le tourisme urbain est souvent assimilé au tourisme culturel (visites de musées, de monuments et des manifestations culturelles). S'il est vrai que le tourisme urbain est fondamentalement culturel (Vighetti, 1994) et qu'il s'est développé par opposition à d'autres formes de tourisme, et par les produits spécifiques, et surtout culturels (Kadri, 2009), il ne peut être résumé à la visite des sites patrimoniaux ou des musées. Les différents infrastructures et sites offerts dans le cadre de la ville actuelle postmoderne invitent les visiteurs à vivre de nouvelles expériences urbaines telles que le shopping ou les spectacles, la détente... etc.

Enfin, compte tenu de la diversité des motivations, des lieux, des comportements, des espaces, des événements et de la population, le tourisme urbain ne peut pas être considéré du point de vue sectoriel qui dévalorise la réalité. « Le tourisme urbain sous ses nombreuses formes est comme la vie en ville, un phénomène en perpétuelle mutation » (Burkhin, 2003, p. 8). Le tourisme urbain est donc devenu un véritable enjeu pour les villes. Outre l'impact économique, dans certains cas, l'activité peut aussi être la locomotive du développement local, le vecteur du rayonnement culturel, le producteur d'image et le moyen de revitalisation urbaine.

### **4.5.1.2 Les caractéristiques du tourisme urbain**

Si le débat autour de la définition du tourisme urbain n'est pas tranché, les chercheurs s'entendent afin de confirmer le phénomène de complexe. Toutefois, s'interrogeant sur les caractéristiques intrinsèques qui le distinguent des autres formes de l'activité touristique, Cazes (1994), précise que l'énumération des caractéristiques du tourisme urbain doit être intégrée dans le cadre d'une réflexion approfondie. Cette dernière porte d'abord sur les rapports diversifiés entre le tourisme urbain et le développement général des mobilités le mouvement de revalorisation des villes, les mutations constatées dans le comportement des voyageurs marqués par l'élargissement de la consommation culturelle et le renforcement des conduites conviviales (Cazes, 1994).

À cet effet, Edwards *et al.* (2008) relèvent trois caractéristiques spécifiques au tourisme urbain, en l'occurrence :

- la motivation d'un nombre significatif de touristes de l'espace urbain est différente du loisir, à savoir : affaires, conférences, magasinage et visite des familles et d'amis.
- les résidents, souvent majoritaires, font preuve d'un usage significatif des attractions et des infrastructures qui ont été développées pour d'autres fins que le tourisme.
- le tourisme urbain n'est qu'une activité économique parmi d'autres; il rivalise avec les autres industries (en matière de ressources humaines, foncières, économiques...etc.)

Les touristes peuvent avoir des raisons diverses pour visiter un espace urbain (Blank, 1994 ; Vighetti, 1994), de la visite de parents et d'amis à la participation à un congrès scientifique, ils peuvent avoir une multitude d'autres motivations. Néanmoins, il faudrait noter que chaque ville a sa propre vocation touristique et chaque une d'entre elle offre un modèle de visite différent, et ce, en fonction des données géographiques (villes à proximité d'espaces naturels mers, montagne, (Nice, Oran, Jijel), historiques (villes anciennes exemple Florence, Tlemcen), économiques (villes marquées par la concentration d'une industrie particulière exemple Milan) ou sociales (villes multiethniques, Montréal).

Par rapport à l'usage commun des infrastructures urbaines, les touristes et les résidents se partagent de nombreux services, espaces et équipements. Citons l'exemple des infrastructures de transport qui sont destinées prioritairement aux locaux, mais qui sont massivement utilisées par les visiteurs venu d'ailleurs.

Dans des villes connaissant une diversification des activités économiques, le tourisme est considéré comme une fonction parmi d'autres. Dans ce contexte, l'adéquation entre les différentes fonctions devienne un défi urbain important compte tenu de la mobilité des touristes au sein de la ville. L'enjeu est de mettre en place des programmes d'actions cohérents qui agencent les différents projets entre les différents acteurs (opérateurs privés, administration municipale, société civile ...) de la même ville ou l'aboutissement c'est d'avoir la meilleure répartition des retombées économiques de l'activité touristique.

En plus des caractéristiques présentées par Edwards et al. (2008), nous maintenons les propos de Cazes et Potier (1996), ou encore de Dubois et Ceron (2001), qui constatent que les séjours effectués dans le cadre du tourisme urbain sont généralement de courte durée , expliquant ce phénomène que d'une part , par la mutation profonde des pratiques touristiques qui permettent une multiplicité des fréquences de vacances au détriment du congé annuel ,d'autre part, par le développement des conurbations et des espaces métropolitains qui favorisent la mobilité régionale<sup>103</sup> .

---

<sup>103</sup> Mohamed Reda KHOMSI ; Op.cit ; p51

Dans cet esprit, de nombreux auteurs et d'organisations internationales font la distinction entre tourisme urbain et tourisme métropolitain. S'il est évident que le dernier est lié à une dimension spatiale urbaine plus importante, il demeure néanmoins que le tourisme métropolitain incarne davantage la ville postmoderne du XXI<sup>e</sup> siècle. Pour cette raison, la prochaine partie définira et soulignera les caractéristiques du tourisme métropolitain par rapport au tourisme urbain même si la nuance entre les deux est encore difficile en raison de la diversité des critères de qualification des espaces métropolitains.

### 4.5.2 Le tourisme métropolitain

#### 4.5.2.1 Définition du tourisme métropolitain

Le tourisme métropolitain, aujourd'hui, fait contrepoids au tourisme urbain existant en Europe dès le XX<sup>e</sup> siècle, qui concernait les petites villes historiques (20 000 habitants), basé sur la visite du patrimoine et des sites historiques. La ville contemporaine postmoderne, celle du XXI<sup>e</sup> siècle, est marquée par de nouvelles formes d'urbanité touristique et intègre aujourd'hui les espaces métropolitains caractérisés par la multifonctionnalité, l'importance des services et la diversité des styles de vie.

Le tourisme métropolitain constitue un modèle d'offre et de pratique touristique plutôt distinct de celui du tourisme urbain, le tourisme urbain (parfois dit tourisme « gris ») est présenté surtout par rapport au milieu de sa pratique (la ville), faisant contrepoids au tourisme traditionnel bleu (balnéaire), blanc (des sports d'hiver) et vert (de montagne, de villégiature), il en va différemment pour le tourisme métropolitain. Ou la métropole unifie le périmètre urbain à son arrière-pays (Coëffé, 2009), maximise la diversité et enrichit par conséquent l'offre touristique de la ville centre (Jan et Beesau, 2010).

De ce fait, on peut déduire que le tourisme métropolitain s'approprie un champ d'investigation beaucoup plus large et plus important, en associant tous les espaces urbains et périurbains à son aire métropolitaine. Gravari-Barbas (2013) a tenté d'établir une typologie de ces lieux touristiques urbains, ou elle a pu distinguer trois catégories :

- les stations touristiques, espaces urbains créés uniquement pour le tourisme.
- les villes qui se sont adaptées *a posteriori* à la fonction touristique, fonction qui est devenue dominante au fil du temps, exemple Venise.
- les villes qui demeurent polyvalentes sur le plan fonctionnel et qui tirent une partie de leurs revenus du tourisme. Exemple Paris.

#### 4.5.2.2 Caractéristiques du tourisme métropolitain

Au-delà de la dimension spatiale du tourisme métropolitain, ce dernier possède une multitude de caractéristiques qui reflètent son inscription dans la postmodernité et la ville contemporaine. Afin de les cerner, nous retenons l'identification des caractéristiques faite par Pilette et Kadri<sup>104</sup> qui se résument en quatre éléments:

- L'importance de la fréquentation touristique est une marque vernaculaire aux espaces métropolitains eus égard à la diversité de l'offre et des expériences possibles. À ce titre, certains auteurs soulignent que la présence des touristes internationaux est devenue un enjeu majeur pour les villes qui prétendent au statut de métropole (Équipe MIT, 2005a, 2006.)
- Tenant compte des aménagements nécessaires dans la perspective de développement d'un tourisme métropolitain, le volontarisme et l'engagement des acteurs, publics et privés, sont des conditions nécessaires à l'atteinte des objectifs.
- Au-delà des ingrédients traditionnels d'une destination touristique urbaine, le tourisme métropolitain met en valeur l'ambiance, le rythme et l'art de vivre local comme des éléments phares dans ce que Gravari-Barbas (2009) appelle la stratégie de singularisation.
- Dans une logique de mondialisation, le service offert dans le cadre d'un tourisme métropolitain est caractérisé par une standardisation et une classification dans la perspective de minimiser le risque de déception des touristes qui s'inscrivent dans des processus de comparaison à échelle mondiale.

## 5. La mise en tourisme

### 5.1 Définition du concept

La mise en tourisme est le processus de création d'un lieu touristique ou de subversion d'un lieu ancien par le tourisme qui aboutit à un état : le lieu touristique

L'Équipe MIT (2000), à la suite d'un projet de développement formulé par la DATAR<sup>106</sup> (France), observe qu'un lieu touristique a besoin d'un ensemble d'ingrédients pour réaliser sa transformation (une histoire, un système d'acteurs, une société locale ouverte au tourisme, des moyens d'accès, des politiques), d'où la nécessité d'un outil afin d'évaluer ces conditions. La mise en tourisme est alors un «outil de diagnostic» qui permet cette évaluation du lieu.<sup>105</sup>

La nécessité d'apporter un éclairage plus scientifique et de catégoriser ce processus, amène le géographe<sup>107</sup> Dewailly à proposer une définition du processus, selon «trois moments clés»:

<sup>104</sup> Danielle Pilette, Boualem Kadri, *Le tourisme métropolitain : Le cas de Montréal* ; 2005.

<sup>105</sup> Danielle Pilette, Boualem Kadri, *Le tourisme métropolitain renouvelé*, 2017, chap 2 « mise en tourisme »

<sup>106</sup> DATAR La Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

<sup>107</sup> Dewailly, Jean-Michel, 2004, « Tourisme : Lyon pourrait mettre en avant son patrimoine religieux », *Millénaire 3*, Entretien, p.1-2 ; <<http://www.millenaire3.com/interview/tourisme-lyon-pourrait-mettre-en-avant-son-patrimoine-religieux>>

- Le premier moment de cette dynamique est la «cristallisation»: elle représente la valorisation des espaces historiques, premiers lieux visités (centre historique); c'est l'action portée sur le cœur historique, permettant certes de développer une attractivité par son image renouvelée, mais qui a des conséquences comme cela s'observe pour Venise, par exemple (congestion des flux, espace saturé, nécessité de diffusion des flux de touristes vers d'autres lieux par des moyens promotionnels
- Le second moment est la «diffusion», qui consiste pour la ville à aménager de nouveaux espaces en dehors du centre traditionnel; cette opération permet de décongestionner les lieux connus, mais aussi d'investir des territoires moins connus et de réduire la saturation du centre.
- Le troisième moment de cette mise en tourisme est constitué par la «mise en réseau», qui met en évidence la valorisation d'une offre diversifiée aboutissant à une découverte d'autres lieux de la ville ou métropole. Cette mise en réseau se construit autour des identités de diverses centralités de la métropole.

#### 5.1.1 Définition modèle de la mise en tourisme ( Boualem Kadri, Maria Bondarenko et Jean-Phariste Pharicien)

« C'est un processus dynamique d'action ,résultant d'une stratégie et d'une volonté politiques ,mené par les acteurs nombreux et variés représentant des instances (publiques ou privées), qui possèdent une autorité décisive , et qui consiste à développer, à organiser, à mettre en valeur, à transformer ou adapter, à aménager et à gérer la ville , à travers son espace physique ;son infrastructure , et sa potentialité riche , dont les activités touristiques et événementielles , le patrimoine historique et culturel , et l'infrastructure d'accueil , sont les facteurs les plus importants. Le produit final de ce processus est une ville (touristiquement) attrayante, qui constitue un produit commercial, avec une forte réputation touristique, qui offre un répertoire d'activités et d'expériences. Le produit est destiné aux touristes-visiteurs, mais peut avoir un impact sur la vie des habitants. »<sup>108</sup>

### 5.2 Différenciation des concepts ; Mise en tourisme /Touristification.

L'expression « Mise en tourisme » est préférée à « Touristification » parce que dans la confusion qui entoure le processus et la convocation fréquente d'interventions naturelles, « mise en tourisme » présente l'avantage de souligner le caractère dynamique et humain de l'action, ainsi que le poids décisionnel des acteurs.( l'Équipe MIT) .

---

<sup>108</sup> Boualem Kadri, Maria Bondarenko et Jean-Phariste Pharicien, , La mise en tourisme : un concept entre déconstruction et reconstruction. Une perspective sémantique  
<https://journals.openedition.org/teoros/3413?lang=fr#tocto1n7>

Selon Dewailly,<sup>109</sup>

- La Touristification serait un développement relativement spontané, non planifié, du tourisme, s'appliquant à un espace, une société, une économie. Les acteurs sont plus isolés, moins institutionnels.
- Tandis que la mise en tourisme est « un développement plus planifié, plus volontariste, contrôlé, sinon maîtrisé. Le rôle des décideurs et des acteurs locaux, hormis les particuliers et les entreprises privées, semble plus important dans l'élaboration des processus et des décisions qui provoquent ou accompagnent le développement du tourisme »<sup>110</sup>.

### 5.3 La mise en tourisme des métropoles

L'émergence des territoires touristiques à travers la planète nous fait observer que la transformation des lieux à des fins touristiques (nommée *mise en tourisme*) semble devenue une pratique incontournable pour tous les pays, toutes les régions et toutes les villes qui désirent recevoir une part de la manne générée par le tourisme mondial. Cette mise en tourisme est appréciée d'abord selon un processus économique (apport de devises) et spatial (aménagement des lieux), alors que ses implications concernent aussi, sinon davantage, la société au sein de laquelle s'organise ce processus.

La mise en tourisme constitue aujourd'hui un mode de développement recherché par toutes les villes du monde afin d'assurer une plus grande attractivité internationale de leurs territoires. C'est un phénomène qui prend rapidement de l'ampleur et impose un rythme de développement difficile à suivre pour certains pays et cela par les actions suivantes :

- mise en place d'équipements imposants
- mise en place d'infrastructures coûteuses
- L'organisation de grands événements (fêtes, expositions, festivals), afin d'attirer un flux de visiteurs plus important).

Tout ou presque devient objet de visite (patrimoine, culture, peuple) et chaque pays pense avoir le potentiel nécessaire pour la mise en tourisme.

### 5.4 Etude d'exemple

#### *La centralité touristique, exemple de mise en tourisme à Barcelone*

Il s'agit de rendre compte ici 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 allons procéder à l'étude de la centralité de Barcelone à travers la vision touristique 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 telle que Paris, Londres, ou Madrid.

<sup>109</sup>Dewailly, Jean-Michel, 2005, « Mise en tourisme et touristification », dans Rachid Amirou, Philippe Bachimon, Jean-Michel Dewailly et Jacques Malézieux (dir.), *Tourisme et souci de l'autre*, Paris, L'Harmattan, coll. « Tourismes et sociétés », p. 31.

<sup>110</sup>Dewailly 2005 : 30-31 ; Dewailly 2006 : 131

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 parmi lesquels on trouve : la renommée internationale atteinte grâce aux Jeux Olympiques de 1992, la rénovation de la ville, ses infrastructures et son image, et par-dessus tout la mise en place en 1994 d'un organisme de promotion mixte public-privé.* » (Marien André, 2004).

Ces actions d'embellissement et de rénovation se traduisaient par des opérations de sauvegarde et de requalification urbaine, qui ont permis au centre-ville de beaucoup d'agglomérations de retrouver une image renouvelée. Les villages et les pôles éloignés participent même à cette dynamique de renouvellement. L'approche s'appuie sur la préservation du paysage urbain, la réduction de la circulation motorisée privée, et l'optimisation des tissus urbains existants.

Le tourisme urbain est un moyen tout trouvé qui a servi à l'émergence d'une image de marque de Barcelone. La culture du peuple, fervent supporter en toute manifestation footballistique, appuyée par une vie culturelle intense ont servi à la construction de cette image de vie de rue. La ville planifiée par Cerdà sur une théorie urbaine basée sur l'hygiène publique, l'homogénéisation des espaces et la communication sociale s'est profondément transformée en passant d'une « *ville active à la ville festive* » (Laboratoire SET, 2005). Le nombre de touristes est passé de 1,7 millions à 3,9 millions (de 1990-2003). Le tourisme international est très présent avec un taux de 64 % en 2005 (Rapport du laboratoire SET, 2005). Selon ce même rapport, 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 d'une part, de la présence d'un réseau important de *voies piétonnes* richement flanquées d'éléments naturels, résultat des réflexions de Cerdà sur la base du système de communication sociale, d'autre part, de la forte présence d'une vigoureuse *vie culturelle et artistique* propre à la société barcelonaise.



Fig.2.11 La Rambla , configuration de la circulation piétonne du boulevard .

Source : <https://www.klm.com/destinations/sl/fr/article/see-and-be-seen-on-la-rambla>

La spécificité de Barcelone réside dans toute la facilité offerte à la circulation piétonne qui occupe presque la moitié du réseau de communications. La ville est traversée par de nombreuses et surtout très larges voies avec la zone centrale réservée à la déambulation piétonnière. La circulation mécanique est rejetée vers des chaussées latérales 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*<sup>111</sup>. « *Barcelone mène depuis longtemps une politique favorable aux piétons, notamment à travers le développement des Ramblas qui matérialisent la culture du paseo* » (Laboratoire SET, 2005). Il s'agit d'un système de circulation où la place occupe la partie centrale d'une large voie. Ce principe est repris notamment dans le cas de la Diagonale dont l'espace central est piétonnier, ce qui accorde tout le privilège à la flânerie piétonne. La rénovation de cette voie en a fait une attraction particulière devenant l'espace prisé des touristes.

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 » (Laboratoire SET, 2005). La promenade permet alors au piéton d'apprécier le cadre artistique et culturel amorcé par le plan de Cerdà.

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 » (SET, 2005). 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) (Fig 2.12). 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.* » (SET, 2005).

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 (boulevard) (Rambla El Raval, Rambla du



Fig.2.12 *La Rambla de Mar, Pont sur mer*

Source : <http://wikimapia.org/74417/Rambla-de-Mar#/photo/1338851>

<sup>111</sup> À l'origine, la Rambla était une petite rivière qui s'écoulait juste à l'extérieur de la ville. Au 16<sup>ème</sup> siècle, des monastères et une université ont été construits au bord de l'eau. Trois siècles plus tard, le mur d'enceinte de la ville a été détruit et plusieurs bâtiments ont été construits le long de la rivière asséchée. Les Espagnols surnomment cette rue Las Ramblas

musée Picasso). En outre cette façon de faire contribue à la consolidation du caractère culturel urbain de Barcelone. Car ces voies, contrairement au Passeig, 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. L'image de la ville écologique, bien intégrée à son environnement est reflétée par la Rambla de Mar. En outre, cette nouvelle Rambla relie la vieille 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* » (SET, 2005). 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 coeur du quartier à reconvertir en zone de promenade piétonnière, (prolongement de l'avenue diagonale), ressemblant à certain égard au principe du Passeig.

Le Passeig est généralement 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



Fig.2.13 Moll de la fusta ; Système de promenade en esplanades, trottoirs très larges et allées.

Source : [https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/urban-planning-and-infrastructures/green-light-to-revamp-the-balconada-del-moll-de-la-fusta\\_804678](https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/tema/urban-planning-and-infrastructures/green-light-to-revamp-the-balconada-del-moll-de-la-fusta_804678)

touristes, car ils offrent un large cadre de loisirs et de longues promenades (Les esplanades du Moll de la Fusta) (Fig2.13). 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 industrielle* qui est (Fig 2.14) 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* » (SET, 2005).

Ce qui rappelle un autre élément fort dans le processus de mise en tourisme barcelonais, à savoir, l'omniprésence de l'art.

Ainsi, la ville de Barcelone est conçue comme une invitation à la découverte.



Fig.2.14 Le parc *l'Espagne industrielle*.

Source : <https://catalogne.info/barcelone/parc-espagne-industriel.php>

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.

## Conclusion

L'approche spatiale a mis en évidence deux méthodes de mise en tourisme, la rénovation urbaine et la valorisation de l'existant. L'argumentaire touristique auquel sont associées les opérations de renouvellement et d'aménagement urbain a beaucoup contribué à la valorisation d'une image de marque et d'une qualité de l'espace urbain à travers le processus de métropolisation.

L'exemple étudié nous a montré 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.

Le tourisme urbain-métropolitain a constitué la base stratégique de la réflexion urbaine contemporaine par la mise en place d'une image de marque. Le centre-ville est le premier champ spatial concerné. La majorité des études avancent qu'il s'agit de la partie de la ville la plus fréquentée par les touristes. Les opérations de réhabilitation, en particulier 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.

Toutefois, nous remarquons dans d'autres cas la prolifération d'autres espaces de flux touristiques très importants en dehors de l'espace central en question. 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. La centralité touristique devient productrice de la centralité urbaine.

**SECTION IV**

**PROCESSUS DE METROPOLISATION ET DE MISE  
EN TOURISME D'ALGER METROPOLE.**

## **Introduction**

La mise en tourisme de la capitale peine à trouver la bonne voie pour s'épanouir, et une prise en charge réelle du secteur touristique ne peut être dissociée de la métropolisation de la ville d'Alger. Aussi de nombreuses questions se posent concernant les différentes stratégies politiques et urbaines adoptées jusqu'à nos jours pour accéder au rang des grandes métropoles, ainsi que sur les ambitions réservées au tourisme.

Ce chapitre vise à analyser les processus de métropolisation et de mise en tourisme d'Alger par les politiques urbaines et les stratégies de développement de la capitale d'une part, et d'autre part, par les transformations et les recompositions ayant marqué son territoire pour une image internationale.

Dans un premier temps, nous tentons de mettre en évidence certains jalons de l'histoire d'Alger et de déterminer leur position dans le réseau des villes nationales afin de mieux comprendre les options envisagées dans le cadre de sa promotion en tant que métropole. Ensuite, nous passons en revue les différentes étapes de la planification urbaine pour déterminer la véritable compréhension des autorités sur l'avenir d'Alger à l'échelle mondiale, et enfin faire une lecture sur les projets structurants réalisés, en cours ou à l'étude pour atteindre les ambitions convenues. Ainsi, l'objet de ce chapitre est de déterminer l'état de la capitale en fonction des nouvelles ambitions, et d'évaluer les efforts déployés en termes de sa mise en tourisme.

### **1. Alger entre Histoire et Héritage Urbain**

Le façonnage d'Alger est la cristallisation de divers héritages civilisationnels, il fixera durablement Alger dans un espace international et stimulera son évolution dans le mouvement dynamique de reconquête et de reconstruction.

Vraisemblablement, Alger est fondée au VII<sup>e</sup> siècle avant JC. Une Cité autonome de l'ancienne Mauritanie, elle fera partie du royaume de Juba II en l'an 25 puis sera annexée par Rome en l'an 40. Par conséquent, la ville est devenue une municipalité romaine sous le nom latin d'Icosium.

Après la chute de l'Empire romain, qui a permis une urbanisation importante du pays, il s'en est suivi la présence des Byzantins, l'histoire d'Alger se confondra ensuite avec le bouleversement des invasions vandales (429-534). Au cours du 7<sup>e</sup> siècle après JC, et à l'aube de l'islam, la tribu des Benimezrena vient s'y installer.

En 952, Bologhine Ibn Ziri Ibn Manad agrandit et fortifie le site occupé par ses prédécesseurs et la baptise El-Djézaïr (nom arabe qui veut dire (Les Iles) Geneawiki)

Fondée en 1492 par les Espagnols sur des ilots, réunis au continent au XVI<sup>e</sup> siècle par les Turcs. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, Alger subit la reconquête espagnole et sa population augmente suite aux nombreux andalous venus de l'autre rive. A cette époque la ville se présentait comme une médina, avec des espaces moins denses et des espaces libres.

En 1510, les Espagnols tentèrent de la soumettre et construisirent le Fort du Peñon. Devant la ténacité des croisades chrétiennes, le peuple algérien réclame la protection des frères Barbarousse qui s'installent en Algérie en 1516. El-Djezaïr devient une dépendance de l'Empire ottoman grâce aux corsaires turcs qui luttent contre l'influence espagnole. L'arrivée des frères Barbarousse a complètement changé le destin de la ville.

Kheir-Eddin succéda à son frère Arrouj en 1518 et devint le souverain tout-puissant d'Alger et de ses environs. Alger redevient un site stratégique, et un Dey lui sera désigné. Sur le plan urbanistique, la ville connaîtra un renforcement du modèle radio centrique d'organisation spatiale, avec l'insertion d'un système de fortifications.

Alger devient par la suite la cible d'affrontements avec les puissances européennes, notamment la France, qui décide d'attaquer la ville en 1830 sous prétexte du « coup d'éventail » donné par le Dey d'Alger en 1827 à son consul. Une colonisation totale commence alors, qui causera par la suite à la ville et à l'ensemble du pays de profonds changements.

Contrairement aux turcs qui ont pris appui sur le système urbain existant sans le modifier, le colon français, va entamer une série d'interventions au sein même de la ville turque, et cela entre construction et destruction visant à une transformation quasi-radical. Durant l'occupation des terres, Alger sera à la recherche d'un modèle urbain européen par rapport à la métropole française.

En 1962, année de l'indépendance de l'Algérie, Alger deviendra la capitale officielle du pays, elle va abriter le siège de l'ensemble des institutions politiques et administratives. A partir de ce moment, l'état se puisera dans la recherche d'un modèle urbain de reconstruction post colonial. Cependant, diverses crises sociales et politiques s'ensuivirent (les soulèvements des années 1983, 1988 et 1998 ; ensuite la décennie noire entre 1990-1998 ; puis les révoltes populaires de 2000-2012 ; dissolution d'une nouvelle organisation d'Alger et du grand projet urbain en 2000) et ont mis à l'échec la volonté de construction collective d'un nouveau modèle urbain. Après les années 2000, Alger et l'Algérie, s'engagent dans une reconstruction, en se basant sur le développement urbain, plus particulièrement concernant la capitale métropole.

Un nouveau programme fort ambitieux d'aménagement d'Alger (2010-2030) verra le jour avec de nombreuses perspectives prometteuses, sur qui les Algérois et toute la population algérienne portent un grand espoir de voir un jour leur ville accéder au rang des grandes métropoles internationales.

## 2. La suprématie d'Alger dans le réseau urbain national

Après l'indépendance, l'Algérie s'est retrouvée avec un système urbain désarticulé. La majorité des grandes villes sont concentrées sur le littoral, ce qui a créé un déséquilibre territorial dont souffre le pays jusqu'à présent. En outre, la capitale politique et économique du pays, Alger, a été placée au sommet de la hiérarchie des villes algériennes qualifiée « de ville macrocéphale »<sup>112</sup>



Fig 2.15 Métropoles Algériennes

Source : MEKHAZANIA Miri ; la couture urbaine outil de connexion cas de l'est d'Alger Mémoire M2 en gestion et techniques urbaines.2017

Sa dynamique démographique a d'abord été soutenue par l'exode rural massif après le départ des colons dans les années 60 et s'est poursuivie dans les années 1970 avec le programme d'industrialisation lancé par les autorités de l'époque. Si le rythme s'est ralenti dans les années 80, l'insécurité qui prévalait dans les années 90 a de nouveau favorisé l'afflux de personnes en provenance des zones rurales gravement touchées par le terrorisme au cours de cette décennie. Ainsi, depuis 1962, la population de l'Algérie est passée de près de 9 millions à plus de 44 millions aujourd'hui.

Se présentant comme une ville **primatiale**<sup>113</sup>, Alger concentre près de 4 millions d'habitants (3,916 millions en 2011), ce qui la distingue des trois métropoles régionales d'Oran, Constantine et Annaba

Aujourd'hui, Alger occupe une position dominante indivise dans la région centre-nord de l'Algérie, couvrant la quasi-totalité du territoire national. En effet, elle rassemble à elle seule près de 10 % de la population algérienne, et concentre d'importantes activités industrielles réparties en zones industrielles et zones d'activités et micro zones d'activités. La capitale montre

<sup>112</sup> KADRI, Boualem, Dynamiques métropolitaines et développement touristique. Presses de l'Université du Québec, 2014 :p436

clairement sa suprématie en termes d'équipements tertiaires, d'infrastructures à grande échelle et réunit le plus grand nombre d'universités et d'instituts de recherche scientifique.

### 3. La politique urbaine et la métropolisation d'Alger

Le lendemain de l'indépendance, la plupart des villes d'Algérie connaissent une sorte d'anarchie, notamment à Alger, où l'exode rural a fait augmenter le nombre de la population de manière significative. La maîtrise de la croissance urbaine n'a pas été une priorité des hautes autorités du pays, ils étaient plutôt concentrés sur les grands enjeux de l'après-indépendance, ceux d'un développement sectoriel.

Par ailleurs la ville d'Alger n'a cessé de se développer et de revoir son urbanisme, d'où la nécessité d'une planification non seulement sur le plan économique, mais social et socio-urbain, et la compréhension du processus de la formation du tissu dans le but de la sauvegarde. Les premières réflexions étaient résumées dans la restauration et la réaffectation des structures existantes, par la suite de nouveaux projets et structures plus appropriées ont vu le jour. Pour cela, plusieurs politiques d'aménagement ont été proposées afin d'orienter l'action d'urbanisation après 1962 et l'on peut citer :

#### 3.1 Le COMEDOR 1968

Ce comité « COMIDOR » est chargé d'initier un plan d'aménagement et de développement d'Alger, deux options d'extension possible : Option OUEST, vers les collines du sahel. Option EST, le long de la baie, ce dernier été la plus favorable, proposant des équipements administratifs (Pôle gouvernemental EL HARRACH



Fig2.16 Plan d'aménagement du COMEDOR 1968

Source : MEKHAZANIA Miri ;Op.cit.

<sup>113</sup> Ville primatale : Ville de premier rang, de par sa population et son rayonnement, parmi les villes d'un même ensemble (région, État).

### 3.2 Le POG « Plan d'orientation général » 1975:

Elaboré en 1975 par le COMEDOR , un plan sur qui l'espoir s'est porté. Malgré quelques défaillances par rapport à la maîtrise de la gestion foncière de certains territoires ,le POG portait sur une vision de croissance urbaine à très long terme (2000) afin de mettre en place une action de « planification permanente » qui devait préciser ses contenus à travers l'élaboration de plans détaillés, conçus en relation étroite avec la planification économique<sup>114</sup>

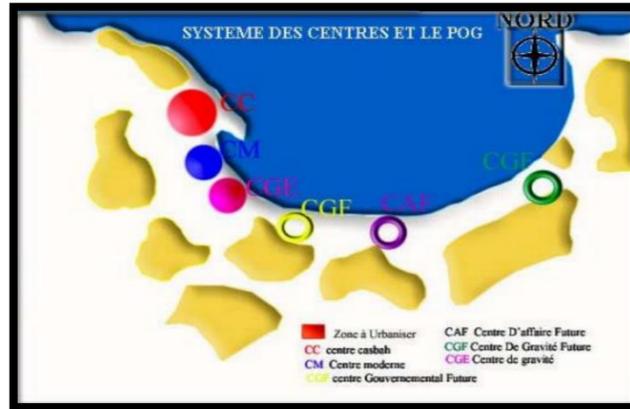


Fig2.17 Plan d'aménagement du POG

Source : MEKHAZANIA miri ;Op.cit.

Le POG a envisagé de revoir la centralité d'Alger en reconfigurant son système physico-spatial. Il a donc créé un deuxième centre à l'est, situé à Bab Ezzouar, soutenu par d'autres centres hiérarchiques, divisés en trois niveaux, selon leur échelle de grandeur. L'objectif était d'établir une harmonie urbaine, de réorganiser le trafic, de réduire les distances et de désengorger le centre ancien d'Alger.

Pour la nouvelle centralité, les attributions fonctionnelles qui lui ont été prévu portaient sur des activités du secteur tertiaire supérieur à haute valeur ajoutée, à situer dans le futur centre et à proximité de l'aéroport.

En 1978, dans la même logique d'autres localisations ont été envisagées, sur la partie Est de la baie d'Alger, où il était regroupé la cité diplomatique, le quartier d'affaires ainsi que le quartier gouvernemental rassemblant les institutions centrales de l'état.

Par ailleurs, des chantiers d'infrastructures routières de base (autoroute Est, rocade) ont été lancé permettant la jonction avec la région. Le grand schéma de voirie s'articulait sur la réalisation de l'autoroute Est longeant le front de mer à partir du port, la rocade Sud comme ceinture périphérique et des radiales assurant la liaison entre la rocade et l'autoroute Est <sup>115</sup>.

Toutes ces mesures sont l'un des premiers pas vers une décentralisation planifiée exprimant une volonté de passer à un modèle bipolaire de l'urbanisation d'Alger.

<sup>114</sup> SGROI-Dufresne, M., *Alger 1830-1984 Stratégies et enjeux urbains*, Paris, Editions sur les civilisations, 1987

### 3.3le PUD« Plan d’Urbanisme Directeur »1980 :

Au début des années 80, la stratégie ambitieuse du POG a été mise à l’arrêt suite à sa défaillance. Ainsi, il s’en est suivi l’approbation d’un nouveau Plan d’Urbanisme Directeur (PUD). Durant ce dernier, on peut constater que les urbanistes ont tenté de concrétiser une nouvelle politique, qui se traduisait par l’annulation des grands projets du POG, jugé trop luxueux, et de répondre aux besoins de la population, dans le domaine du logement et des équipements sociaux<sup>115</sup>. Il proposait l’organisation de la ville en huit secteurs, dont deux sont centraux longeant le littoral, et les six autres sont organisés de façon à converger vers les secteurs centraux. L’unité de la ville est assurée par les axes de centre vers la périphérie. Malheureusement, ce programme a aussi fait l’objet d’un échec fort important puisque aucun changement n’a été remarqué, et ce en raison de la grave crise économique causée principalement par la chute des prix du pétrole.

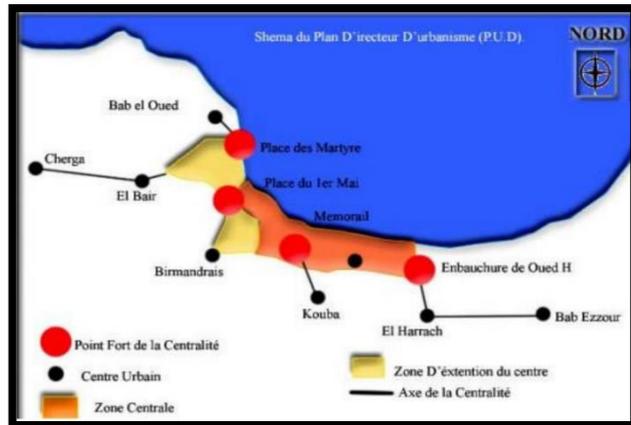


Fig2.18 Plan d’aménagement du PUD

Source : MEKHAZANIA Miri ;Op.cit.

### 3.4Le PDAU 1995 (Plan Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme

Suite à l’insatisfaction vis à vis des résultats du PUD, et grâce à une orientation politique nouvelle visant une rupture avec les anciennes pratiques, un nouveau plan a été formulé, à savoir le Plan Directeur

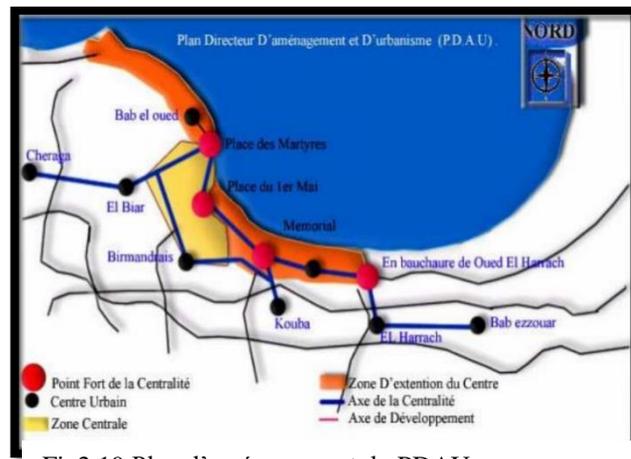


Fig2.19 Plan d’aménagement du PDAU

Source : MEKHAZANIA Miri ;Op.cit.

d’Aménagement et d’Urbanisme (PDAU), élaboré par le CNERU, répondant à l’application d’un nouveau dispositif législatif, consacrant une réglementation nouvelle en matière d’utilisation du foncier ainsi à qu’à l’ouverture à l’économie de marché.

En fait, ce plan conservait les mêmes principes d’aménagement, « il s’agissait d’une simple révision des dispositions spatiales par l’identification et la définition des termes de référence

<sup>115</sup> Revue Insaniyet n°s 44-45, avril - septembre 2009, « le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l’agglomération d’Alger » p 80

<sup>116</sup> Ali HADJIEDJ, Contraintes et défis de l’urbanisation à Alger, 2003, p. 26

des plans d'occupation des sols dans les secteurs d'urbanisation, sur la base de la structuration urbaine proposée auparavant par le P.O.G. et le P.U.D ».<sup>117</sup>

Approuvé en Décembre 1995, le P.D.A.U. d'Alger, prévoyait le désengorgement du centre-ville. En ce qui concerne la centralité, le P.D.A.U. a repris les mêmes principes du P.U.D. Les schémas urbains s'élaboraient autour de deux secteurs centraux, Hussein Dey et Bab El Oued, renfermant l'hyper centre d'Alger et englobaient six autres secteurs. Ainsi structuré, il s'apparentait à un schéma radioconcentrique adapté au site, au périmètre à aménager et aux potentialités de la ville d'Alger. Ce schéma se traduisait sur l'espace « par la projection de la centralité sur les tissus centraux d'Alger existants et par le développement de centres secondaires qui seront reliés aux centres par des axes de centralité ».<sup>118</sup>

Malgré l'échec apparent de cette planification, le plan d'occupation des sols (POS) a continué à être mis en œuvre, ce qui a entraîné un dépassement de ces plans avant même d'être exécutés. La mise en œuvre du PDAU et du POS a accumulé beaucoup de retards, cela a abouti à de réels problèmes de la gestion de la croissance d'Alger, qui a continué à se développer d'une manière anarchique et à un rythme très rapide. A cet égard, et suite à cette urbanisation anarchique sur le territoire de l'agglomération durant les 14 années de l'étude, il s'en suit que « le PDAU a été considéré comme un instrument mort-né ».<sup>119</sup>

### **3.5le GPU « Grand Projet Urbain » 1996:**

D'autre part, les problèmes de sécurité en Algérie dans les années 90, et l'affaiblissement des recettes pétrolières qui demeurent l'ultime et principale source de revenus pour l'économie nationale, ont considérablement ralenti toute réflexion sur l'établissement d'une armature urbaine dans une perspective de mondialisation.

A cet effet, en 1997, le Gouvernorat du Grand-Alger (G.G.A.) adopta le Grand Projet Urbain (GPU) comme nouvel instrument de planification urbaine. À son tour, ce plan fait le bilan de la situation urbanistique d'Alger et envisage des grands projets d'envergure visant à restaurer la fonctionnalité et l'image prestigieuse d'Alger, car le GPU s'est donné pour mission la préparation d'Alger à son rôle de métropole méditerranéenne, mais surtout préparer sa métropolisation au niveau international par la reconquête, l'extension, l'organisation de ses espaces centraux.

Le GPU structure les espaces centraux en six pôles:

<sup>117</sup> Revue Insaniyet . Op.cit ; p 87

<sup>118</sup> Idem

<sup>119</sup> Kadri 2014 , Op.cit ;P 463

- **Pôle 1** : La Casbah, le quartier de la Marine, Ben M'hidi, Didouche Mourad et le Port.
- **Pôle 2** : 1er Mai, El Hamma, Ravin de la Femme Sauvage.
- **Pôle 3** : Caroubier, El Harrach, Pins Maritimes.
- **Pôle 4** : Bordj El Kiffan, Bordj El Bahri
- **Pôle 5** : Front de mer Ouest, Cap Caxine (du complexe El Kettani au Phare du Cap Caxine)
- **Pôle 6** : El Djamila, les Dunes, Zéralda

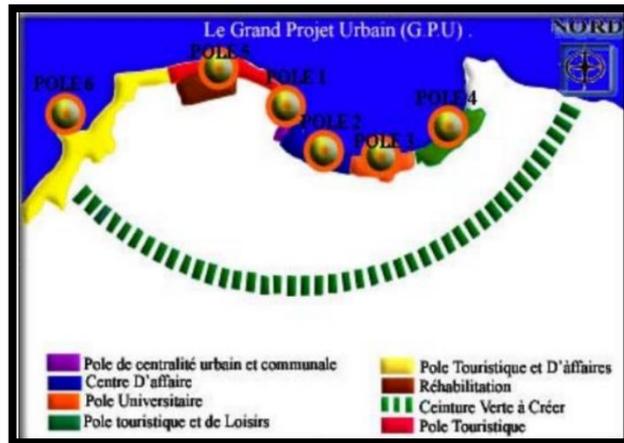


Fig2.20 Plan d'aménagement du GPU

Source : MEKHAZANIA Miri ;Op.cit.

Le GPU d'Alger avait pour objectifs de maîtriser les croissances et les extensions actuelles de l'agglomération, de procéder au remodelage général que nécessite une grande partie du cadre urbain, d'entretenir et de renforcer ses équipements, ses infrastructures et ses réseaux et, enfin, de renforcer la centralité métropolitaine<sup>120</sup>.

Cependant, en 2006 une seconde étude a été lancée en parallèle pour affirmer l'internationalisation d'Alger. Il s'agit de l'aménagement de la baie d'Alger qui s'inscrivait dans le Plan Stratégique de la Wilaya d'Alger à l'horizon 2029. Cet aménagement deviendra le moteur du développement et de la transformation de l'image de la capitale.

### 3.6 Le PDAU / Le Plan Stratégique d'Alger PSDA 2009-2029

La programmation stratégique du PDAU est établie sous forme de «contrat de métropole», avec des objectifs et des lignes d'action, en matière de développement environnemental, social, économique et territorial de la wilaya, à l'horizon 2029. Quatre étapes d'exécution des projets structurants sont retenues.<sup>121</sup>

#### *Etape 1 : 2009/2014 : Le cinquantenaire de l'Indépendance « L'étape de l'embellissement »*

- le lancement de la reconquête du front de mer
- La réhabilitation du centre historique d'Alger
- la restauration des équilibres écologiques qui comprend l'établissement de la structure verte de la Wilaya.

<sup>120</sup> Kadri 2014 , Op.cit ;P 463

<sup>121</sup> PDAU d'Alger, rapport d'orientation version finale, 2011

- la structuration de la périphérie, par le réaménagement de quelques quartiers autour des grands équipements en chantier,
- Le plan lumière : l'embellissement et la valorisation d'Alger, en utilisant la lumière comme instrument de mise en valeur de la beauté des espaces publics et des bâtiments.
- le macro maillage du transport en commun.  
(Voir Fig A.1, p 2)

***Etape 2 : 2015/2019 : Le grand événement international***

Le programme consacre le grand événement international avec :

- la réalisation du nouveau port en eaux profondes
- L'aménagement de la baie d'Alger, Cette intervention en particulier permettra de produire les conditions nécessaires à la réalisation d'un grand événement d'ampleur internationale
- La Récupération du foncier et leur conversion en d'autres vocations urbaines
- La continuation de la restructuration de la périphérie et la création des agriparcs  
(Voir Fig A.2, p 2)

***Etape 3 : 2020/2024 : L'éco-métropole de la Méditerranée l'étape de la requalification de la périphérie***

Les chantiers intéresseront :

- l'éco-métropole de la Méditerranée
- La poursuite de l'aménagement de la baie
- la requalification de la périphérie par l'aménagement des transversaux périphériques
- Le tram-train de la rocade
- La consolidation de l'axe logistique de la deuxième rocade

(Voir Fig A.3, p 3)

***Etape 4 : 2025/2029 : Alger, ville monde l'étape de la consolidation :*** (Voir Fig 2.24 sur Annexe)

Alger terminera sa mue pour devenir ville métropolitaine d'envergure internationale à travers :

- La finalisation de l'aménagement de la baie
- La finalisation de la mise en place d'infrastructures lourdes en matière de transports : le train, le tramway et le métro.
- Le renforcement de l'axe logistique
- Contrôle de la croissance urbaine vers les terrains agricoles par la création de ceintures végétales.

(Voir Fig A.4, p 3)

## **4. Les grands projets métropolitains et l'internationalisation d'Alger**

L'intégration internationale des villes passe nécessairement par l'élaboration d'une politique

de modernisation et de transformation qui aborde différents domaines, tels que :

- la gestion des espaces urbains en matière de fonctionnement, de qualité architecturale et d'environnement.
- l'adoption d'un système de transport multimodal performant
- la création d'un climat social, économique et culturel favorisant l'arrivée des investisseurs étrangers
- le développement d'une industrie touristique attractive.

Conscientes des énormes défis à relever, les autorités locales se réjouissent de mettre en œuvre divers projets sectoriels pour concrétiser le plan stratégique d'Alger adopté en 2009. Ce dernier dessine les grandes lignes du développement global de la capitale, élevant Alger au rang de métropole méditerranéenne et l'élevant au rang de villes comme Marseille ou Barcelone.

Le PSDA est porteur d'une nouvelle vision de la baie d'Alger consistant à faire de la capitale l'éco-métropole de la Méditerranée, ville attractive agréable à vivre et fière de son identité. Il est nécessaire, dès lors, de réconcilier Alger et son port et plus généralement la mer, de reconquérir les espaces portuaires et de recréer le lien entre la ville et son environnement marin.



Fig2.25 Projet d'aménagement de la baie d'Alger  
Source : Arte Charpentier BET

Divers plans sont prévus à cet effet (Plan Bleu, Plan Vert, Plan Blanc). Ces plans visent à faire d'Alger la ville des mobilités à faible impact environnemental et des proximités. Dans cette vision, le projet de revalorisation des berges de l'oued El-Harrach est fondamental.



Fig2.26 Aménagement du pôle de régénération urbaine El Harrach/Barraki,  
Source : <https://www.vinyculture.com/wpcontent/uploads/2013/07/Harrach-Baraki-20251.jpg>

Il est prévu, à ce titre, de structurer le nouveau centre de gravité de la métropole algéroise autour de son embouchure, à travers deux équipements prestigieux qui sont la Grande Mosquée et l'Aquarium.

Le renouveau d'Alger passe par un accès facile des plages, la revalorisation des berges de l'oued, la transformation de l'autoroute Est-Ouest en boulevard urbain, l'ouverture de la ville

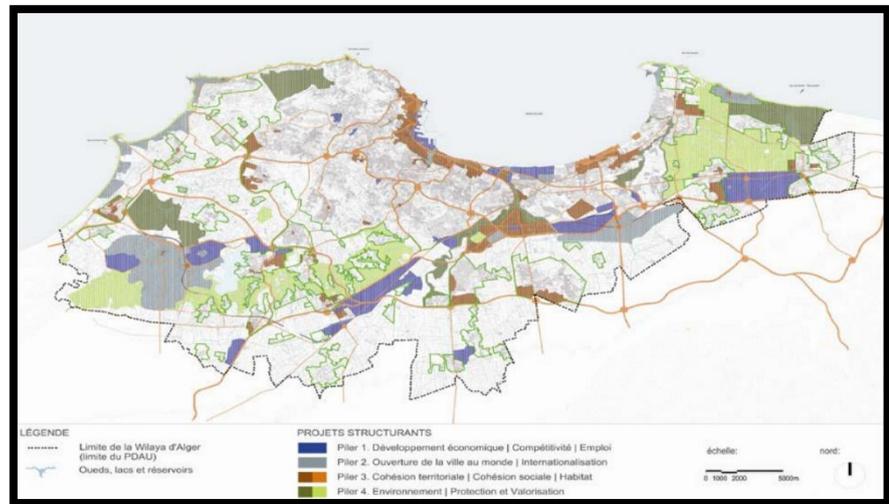
sur le port, par une promenade de front de mer en lien avec la place des Martyrs, qui doit accueillir la Maison d'Alger et le Mémorial.

L'extension d'Alger vers l'Est, à partir de Hussein-Dey, en allant vers les nouvelles universités de la périphérie, le lycée international, les parkings à étages de Sidi-Yahia et El-Madania, les futures gares routières de Baraki et Bir-Mourad-Raïs et le Centre des affaires de Bab-Ezzouar vers l'Est.

#### 4.1 « Le grand projet structurant »

Faire d'Alger une ville à rayonnement international n'est que la première étape vers la métropolisation et la mise en tourisme de cette ville.

Dans ce sens, plusieurs projets ambitieux non seulement par leur contenu mais aussi par leur ampleur, s'inscrivent au programme des grands



projets structurants, et qui se projettent sur des territoires stratégiques (Front de mer, centre historique, site à forte potentialités paysagères, environnementales, architecturales ou urbaines) .(voir fig.2.27 )

Fig2.27 Répartition des Projets Structurants sur le territoire de la wilaya d'Alger  
Source : PDAU d'Alger, rapport d'orientation version finale, 2011, Parque Expo

Le « Grand Projet structurant » a essayé de répondre aux nombreuses problématiques par des opérations de natures variées, combinant à la fois :

**La construction de programmes neufs** : cela par la création d'équipements de la « ville monde », comme la Grande Mosquée d'Alger, l'Opéra d'Alger, L'Aquarium, ou encore le Palais des Sports.

**Des actions de renouvellement urbain** : « Au rythme de sa croissance démographique et de son étalement urbain, Alger tente de passer d'un urbanisme d'extension à un urbanisme de renouvellement qui conjuguerait qualité et fonctionnalité. » <sup>122</sup>

<sup>122</sup> Kadri 2014 , Op.cit ;P 444

Cette action se traduit par la création d'une nouvelle centralité urbaine, dans la continuité de l'idée de reconversion des zones urbaines vétustes et dénaturées, comme en témoigne le « projet structurant du pôle de régénération urbaine El Harrach/Baraki ».

**Une mise en valeurs de l'existant et des réalités locales :** cela se confirme par le lancement du programme de la réhabilitation du centre historique qui s'inscrit dans les projets urbains prioritaires duquel la revalorisation des grands boulevards et Square de Port Saïd, la réhabilitation des parcs et jardins historiques, la revalorisation des promenades de l'indépendance, de la Mémoire, de la Grande Poste et autres promenades.

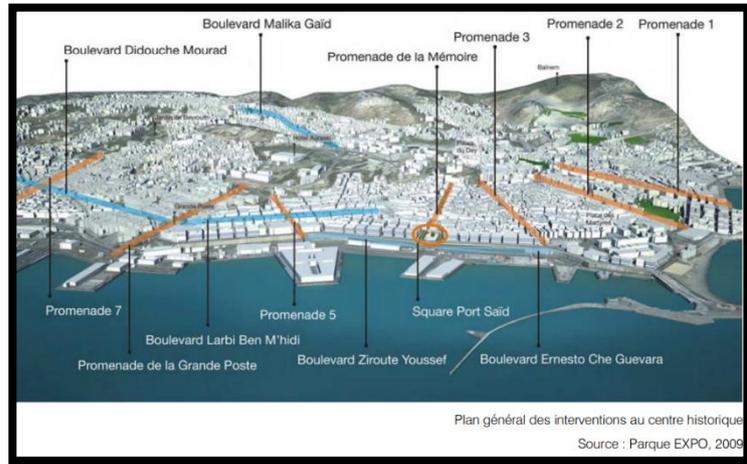


Fig2.28 Plan général des interventions au centre historique  
Source : Parque Expo 2009

Certains de ces projets sont aujourd'hui visibles dans la capitale, lancés dans le cadre d'actions concrètes et prioritaires comme : le campus de médecine de Ben Aknoun, le campus de droit, le lycée international de Kouba, le stade de Baraki, le quartier d'affaires international de Bab Ezzouar, la promenade des « Sablettes », l'aménagement de l'embouchure d'Oued El Harrach, la Grande Mosquée d'Alger, l'Opéra d'Alger, etc....



Fig2.29 Projets structurants d'Alger, à droite l'Opéra, à gauche La grande mosquée d'Alger  
Source : le net

Un aménagement de nouvelles centralités, autour des équipements structurants est prévu.

Ces projets structurants en cours de réalisation ou achevés sont inéluctablement les prémices de la mutation d'Alger et les premiers jalons de la métropolisation et de la mise en tourisme d'Alger que le plan stratégique confortera.

#### 4.1 Un aperçu sur l'aménagement de la baie :

L'ambition de faire d'Alger une ville monde est clairement affichée dans la deuxième étape du PSDA ou la ville devrait organiser un événement majeur à l'échelle internationale, afin de démontrer sa transformation et dont les retombées escomptées de cette manifestation est la relance de sa dynamique et une contribution efficace dans son long processus de modernisation. Le grand projet structurant lié à cette étape est l'aménagement de la Baie, vitrine de la ville et de son dynamisme.



Fig2.30 Projets structurants de l'aménagement de la baie d'Alger  
Source : Support GOOGLE EARTH, traité par auteur

L'aménagement de la baie se fera selon le principe du « collier de perles ». Au cœur de chacune de ces « perles », on construira un équipement public de grande envergure. La localisation près de la mer de grands équipements culturels et sociaux, fonctionnant comme des ancrages, consolidera la rénovation souhaitée de toute la zone côtière et matérialisera la stratégie de renforcement de la centralité de la ville. Cette action permettra à la ville de se doter, des conditions structurelles nécessaires à la réalisation d'un grand événement, de dimension et de projection internationales.

## 5. Le tourisme à Alger

L'industrie du tourisme a toujours été reconnue politiquement et institutionnellement, mais en fait, ce secteur a du mal à se positionner économiquement au même titre que celui des hydrocarbures, néanmoins, la ville d'Alger a toujours été riche en potentiel et possède de véritable attrait touristique. Le rapport annuel 2012 préparé par le ministère du Tourisme et de l'Artisanat met en évidence la singularité d'Alger par rapport aux autres régions du pays qui compte 42 % d'agences de voyages et 14 % d'hôtels classés et non classés. En 2014, nous observons également que 53 % des restaurants classés se situaient à Alger.

### 5.1 La lente reconnaissance de la fonction touristique

Pendant la période coloniale, Alger était une destination reconnue. De célèbres écrivains français, de grandes personnalités anglaises et allemandes qui lui rendaient visite, restaient fascinés par la beauté du paysage et la singularité de la vieille ville « la Casbah », ainsi Alger rivalisait à cette époque-là avec d'autres villes notamment françaises telles que Nice ou Cannes (Jordi et Planche, 1999, p. 101-107). Au début du XXe siècle, le succès colonial du modèle urbain, se présentait comme un réel atout, pour faire de la promotion touristique à travers des expositions universelles de 1900 et 1931, et du Guide bleu touristique en 1923.

Après l'indépendance en 1962, l'industrie touristique ne s'est pas vraiment développée. Ce n'est qu'à partir de 1966 que l'on a commencé à envisager la construction de nouvelles infrastructures hôtelières le plus souvent au niveau des villes côtières. Une nouvelle politique prend forme ainsi en établissant le premier jalon du tourisme postcolonial : l'identification de la Zone d'Expansion Touristique (ZET) et la préparation des premières études sur les sites à protéger.

Ainsi et dès les années 1970, l'écart d'attraits et d'arrivées touristiques comparativement avec les pays voisins s'est creusé d'une manière très significative (en effet, le Maroc et la Tunisie ont atteint le millionième touriste en 1978 alors le record de l'Algérie avoisinait à peine les 259 000). Comme un sursaut d'orgueil et pour sauver l'honneur du pays, de nombreux projets touristiques sur le littoral mais aussi au Sahara ont été lancés. Sur la région d'Alger et notamment sur sa côte Ouest, quatre grands complexes touristiques ont été édifiés à savoir : Club des Pins, Moretti, Sidi Fredj et Zéralda. La majorité de ces équipements conçus par le célèbre architecte Fernand Pouillon faisaient la fierté de la ville en matière d'équipement hôtelier. En l'occurrence, d'autres grands complexes ont été aménagés ainsi à Tipasa, dans le but de renforcer davantage l'attractivité touristique de la capitale par une amélioration de la capacité d'accueil.

Durant les années 80, la question de la métropolisation et du rayonnement touristique international n'était pas perçue comme une priorité, bien qu'on note qu'il y a eu une nouvelle orientation concernant la mise en place de quelques 174 zones d'expansion touristique (ZET) définies en 1988, développant ainsi un potentiel important pour l'épanouissement du secteur. Malheureusement, cette initiative a connu à son tour un autre échec puisqu'il a été constaté qu'une bonne partie de ce foncier destiné initialement aux ZET a fait l'objet de détournement au profit d'autres usages non touristiques.

Après cette période, le secteur rentre dans une période de somnolence suivie par une paralysie quasi totale du fait de l'instabilité socio-politique des années 1990 que connaîtra l'Algérie, et qui engendra l'abstinence des touristes nationaux ainsi que la fuite des visiteurs étrangers.

Néanmoins, les démarches de relance n'ont jamais été abandonnées et le Grand Projet Urbain d'Alger institué en 1997 a laissé apparaître cette fois-ci la volonté des autorités du pays de promouvoir le secteur du tourisme dans un contexte de métropolisation de la capitale. L'objectif principal visé à l'époque était d'ouvrir la ville sur la mer et cela par l'aménagement du front de mer afin de valoriser la baie, ainsi que la création de parcours touristiques et culturels au cœur de la ville. Dans la même perspective, et sur la côte ouest, on prévoyait de renforcer le caractère touristique spécifique à cette zone, en favorisant des équipements de loisirs et le développement du tourisme d'affaires.

Au début des années 2000, et avec l'amélioration de la situation sécuritaire du pays, le tourisme n'est plus perçu comme un secteur "secondaire" mais plutôt comme une industrie alternative à l'industrie pétrolière. Le désir de changement et de reconquête de l'image du pays et particulièrement d'Alger était plus présent que jamais, afin de faire d'elle un vrai pôle touristique. À cet effet, en 2008 le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique de la Wilaya d'Alger (SDATW) a été élaboré. Ce dernier se décline du SDAT-National, qui est lui-même une déclinaison sectorielle du Schéma National d'Aménagement du Territoire à l'horizon 2030. Afin de contribuer à l'essor du secteur du tourisme d'Alger, le SDATW propose des objectifs en cohérence avec l'ensemble des instruments d'aménagement, à savoir le PATW, le PDAU, le SDAAM, le SDAL, le PAC, ainsi que le plan stratégique d'Alger, et qui se présentent comme suit :

- Faire de la wilaya d'Alger une destination d'excellence, à l'image des grandes métropoles de la Méditerranée, en se dotant d'aménagements et d'équipements touristiques, en rapport avec cette ambition.

- Affirmer un positionnement original au sein du pôle touristique d'excellence Nord-Centre, qui s'appuie sur la richesse de son patrimoine, ses atouts touristiques naturels et son rayonnement géographique, en tant que capitale du pays.
- Soutenir la montée en puissance et en gamme du tourisme de la wilaya, en développant ses capacités d'accueil, en aménageant ses sites et en mettant les prestations touristiques en conformité avec les standards internationaux
- Accroître les retombées économiques du tourisme sur le territoire de la wilaya, en termes de création d'emploi et de revenu et de recettes touristiques.
- Susciter une demande conséquente grâce à une stratégie marketing et promotionnelle plus percutante et pertinente, afin d'augmenter les flux touristiques.

## 5.1 Les prédispositions touristiques de l'agglomération Algéroise

### 5.1.1 Les polarités touristiques d'Alger:

La wilaya d'Alger, est une destination touristique appartenant au pôle d'excellence Nord-Centre, qui connaît la plus haute fréquentation du pays. Les principales vocations touristiques de la wilaya, qui découlent de ses potentialités, sont le tourisme balnéaire et le tourisme d'affaires, associé au tourisme culturel et de loisirs. L'événementiel culturel et d'affaires, à fort retentissement médiatique, connaît un réel développement. A ce riche potentiel, se rejoint une série de structures et sites touristiques qui renforcent l'attractivité de la ville, formant des polarités (des centralités à affirmés) touristiques structurantes du tourisme de cette dernière, chacune prenant une vocation (balnéaire, d'affaires, culturel.) différente selon la nature du lieu.

#### *Le tourisme balnéaire*

Sur le littoral Ouest de la wilaya d'Alger (Staouéli, Chéraga, Ain-Benian, Zéralda) , il est recensé déjà plusieurs stations balnéaires, réalisées en majorité dans les années 70-80. Très prisée par les investisseurs étrangers, cette portion du littoral connaît une forte dynamique d'aménagement touristique formant plusieurs polarités touristiques par excellence :

- Sidi fredj : Hôtels El Riadh , El Manar et El Marsa , un Centre Touristique , un Centre de Thalassothérapie , un Théâtre en plein air, et un Port de Plaisance
- Zéralda : Sables d'Or, Azur Plage et le Village Touristique de Zéralda,...etc.
- Club des pins : Hôtel Shératon (2009).

Ces structures formaient dans le temps, (en dehors de Sheraton) de réelles polarités touristiques de l'algérois mais aussi du territoire national. Aujourd'hui, il est constaté malheureusement une réelle dégradation à leur niveau pour des raisons diverses (mauvaise gestion, laisser-aller, manque d'entretien, etc...). Cependant, et faute de manque d'alternative, elles restent parmi les rares destinations touristiques et de loisirs pour les algérois.

Quant au littoral Est, il demeure encore relativement vierge, en termes d'aménagements touristiques lourds. Par conséquent, c'est sur ce côté du littoral algérois que devront être positionnés les futurs projets d'aménagement du même secteur

### *Le tourisme d'affaires*

- Le Quartier d'Affaires de Bab Ezzouar avec ces nombreux hôtels classés à proximité ( Mercure, Ibis ,Mariotte , Hyatt Regency...etc. ) ainsi que le grand Centre Commercial à côté.
- le Centre international des conférences CIC au niveau du Club des Pins
- la Centralité des Pins Maritimes qui réunit le Centre des Affaires, l'hôtel Hilton, la foire Safex ainsi que l'Ecole Nationale Supérieure des Affaires.

### *Le tourisme culturel*

- La Casbah constitue l'élément central du patrimoine culturel. Cet ensemble urbain traditionnel, qui se compose de vestiges (citadelle), de mosquées anciennes, de palais ottomans, de zones d'habitat et d'activités, est, depuis décembre 1992, classé comme patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO).
- Le Quartier d'El Hamma où l'on retrouve : le Jardin d'Essai (considéré comme l'un des jardins d'essai et d'acclimatation les plus importants au monde), la Bibliothèque Nationale, l'Hôtel Sofitel, le Musée national des Beaux-Arts, et dans la continuité la commune d'El-Madania avec le Mémorial du Martyr, Symbole imposant de la ville.
- La Basilique d'Alger : Notre Dame d'Afrique. Construite au 19ème, elle surplombe la baie d'Alger, perchée au sommet d'une falaise à quelques 125 mètres au-dessus de la mer. Elle est considérée comme «la sœur jumelle de l'église marseillaise Notre-Dame-de-la-Garde», dommage pas assez convoitée comme cette dernière
- Le Centre-Ville avec tous ses bijoux architecturaux ( Grande Poste , la Cathédrale, etc...) et ses hôtels urbains de grande renommée ( ES-Safir , St-Georges ,L'Aurassi...)
- La Grande Mosquée d'Alger.

Ces quelques sites à très fort potentiel touristique restent cependant très peu exploités et restent ainsi bien en deçà des attentes au titre de l'activité touristique.

### **5.2La volonté politique**

Afin de contribuer à l'essor du secteur du tourisme d'Alger, de nombreux projets d'investissements publics (inscrits au PSDA) et privés sont à l'étude ou en cours d'exécution, ou bien achevés et mis en exploitation à l'exemple de la Grande Mosquée d'Alger et de l'Opéra d'Alger. Il est constaté malheureusement que d'autres projets sont carrément abandonnés ou suspendus soit pour des problèmes techniques ou pour des contraintes financières, entraînant par-là un ralentissement dans l'effort de la relance du secteur.

On notera aussi qu'une grande opération de réhabilitation et modernisation des complexes touristiques et des hôtels publics existants a été lancée dans le sens des actions de renouvellement urbain établit part le PSDA. Ce programme initié par les pouvoirs publics tend d'une part à mettre ces structures aux normes des standards internationaux, et d'autre part, de développer et offrir de nouvelles prestations. La plupart des projets sont en cours de réalisation, néanmoins des imprévus sont apparus lors de l'entame des travaux, relatifs à la dégradation de la structure portante des bâtiments en question, engendrant ainsi d'autres ralentissements.

Par ailleurs, vu l'état actuel des ZET, qui présentent une dégradation et une dilapidation du foncier au profit d'activités non touristiques, les autorités en charge du tourisme envisagent une étude sur l'extension de nouvelles zones

### **5.3 Le parc hôtelier de la wilaya d'Alger**

En matière d'infrastructures hôtelières, Alger est relativement bien dotée en capacités d'hébergement (on enregistre une nette amélioration tant sur le plan qualitatif que quantitatif durant ces dernières années)

Ainsi, les attributs d'une destination d'excellence, à l'échelle méditerranéenne, se mettent progressivement en place. (pour plus de détails voir annexe p 4-5)

## **6. La métropolisation et la mise en tourisme d'Alger : des projets à intérêt partagé**

Soutenu par la volonté politique concrétisée par le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT) établi en 2008 , l'objectif de la mise en tourisme est de favoriser le développement de la destination d'Algérie à l'horizon 2025, dans laquelle sept pôles touristiques d'excellence (POT) ont été implantés dans le cadre de la délimitation des territoires des pôles touristiques d'excellence, « Alger, par sa vocation touristique distinctive et son potentiel largement dominant, propose le plus grand pôle d'offres touristiques de l'Algérie, avec la réalisation de projets de niveau international. »<sup>123</sup> .

Le devenir d'Alger comme projeté par le plan stratégique fait rêver les Algérois, leur donne l'espoir de voir leur ville rivaliser avec les grandes métropoles méditerranéennes, et figurer dans la liste des destinations touristiques internationales. Alger dispose d'un riche potentiel

---

<sup>123</sup> Kadri 2014 , Op.cit ;P 443

naturel, culturel et historique qui la favorise à redevenir une destination de choix à l'échelle régionale et internationale.

Cette diversité peut permettre à Alger de construire un tourisme diversifié, mais cela nécessite toutefois le développement de structures d'accueil (sujet traité un peu plus haut) jugé en déficit, à l'état donc de prévoit un renforcement dans ce sens, soit par de nouveaux projets, soit par la réhabilitation et la modernisation de l'existant.

Par ailleurs, l'adoption d'un système de transport multimodal performant est l'un des vecteurs de métropolisation des villes. La volonté des autorités pour le développement de ce secteur est clairement affichée, alors qu'Alger dispose d'un aéroport international « Houari-Boumediène », qui se situe dans la commune Dar el Beida à 16 km à l'est d'Alger, (classé comme premier aéroport africain en termes de capacité), ainsi qu'un port maritime « port d'Alger » qui se situe à Alger-Centre à la commune de Belouizdad, qui assure le transport des voyageurs mais aussi de la marchandise (cette activité est prévue à être déplacée). Il y avait même une navette maritime (bateau bus) reliant le port d'Alger au port de pêche et de plaisance d'El Djamila (La Madrague) pour le côté Ouest, malheureusement mis à l'arrêt pour des raisons de gestion.

Une ligne de métro « Métro d'Alger » est mise en service à partir de 2011 (voir annexe Fig A.6 p 6), d'une longueur de 18,8 km avec 19 stations, il fait la liaison entre la Place des Martyrs - Ain Naadja et la Place des Martyrs - El Harrach. Son extension par la réalisation de nouveaux tronçons est en cours (Aïn Naadja - Baraki et El Harrach- Aéroport international d'Alger). Par rapport au mode de transport par Tramway, il est recensé une ligne de 23,2 km avec 38 stations reliant Les Fusillés et Dergana. Ces deux modes de transport (Métro et Tramway) restent néanmoins inexistant sur la partie Ouest de la capitale.

Le transport ferroviaire se caractérise par l'existence de trois principales gares (Terminus, Agha et El-Harrach) desservant deux grandes lignes (Ouest et Est du pays) ainsi que des trains de banlieue s'insérant ainsi au réseau du transport public algérois. Ce dernier est un réseau ferroviaire électrifié qui dessert Alger et sa grande agglomération, devenant ainsi le meilleur moyen de transport assurant la liaison entre le Centre et l'Est d'Alger et améliorant aussi et à un degré moindre l'accès à l'Ouest de la capitale.

De par son relief, le transport par câble est aussi adapté à la ville d'Alger. Ainsi, il est dénombré quatre lignes de téléphériques et deux de télécabines, facilitant l'accès aux hauteurs de la ville.

A ces différents modes de transport, il est aussi proposé aux usagers les transports classiques tels que les bus et taxis, un parc assez conséquent nécessitant toutefois une meilleure prise en charge pour la satisfaction des usagers.

Il y a lieu de signaler enfin que si le transport à Alger a été soutenu par la mise en service du Métro , du Tramway et du train électrifié , leur efficacité en matière de tourisme s’est surtout ressentie sur le Centre et l’Est de la capitale quand bien même leurs lieux historiques et culturels et les nouvelles centralités urbaines y sont accessibles aisément à pied. L’Ouest d’Alger affiche malheureusement encore un manque crucial de ces moyens de transport eu égard aux potentialités touristiques de la région, restant ainsi difficile à atteindre pour un visiteur ou touriste.

### Conclusion du chapitre

La lisibilité d’Alger à l’échelle internationale repose sur un ensemble d’actions découlant d’une volonté politique de changement, à commencer par l’unité fondamentale qui est le territoire. À cet effet, la planification mise en place repose sur une nouvelle configuration de grands projets structurants, renforçant les dynamiques de développement socioéconomique, dont l’objectif est d’assurer une modulation souple entre le maillage du territoire, la nouvelle centralité et les zones en phase d’une urbanisation multifonctionnelle.

Le macro-maillage urbain se structure autour de l’autoroute Est-Ouest, de la première rocade et de la deuxième rocade au sud, ceinturant les différentes couronnes avec des radiales qui établissent le lien avec la façade maritime. Un système de transport, privilégiant les transports en commun, devrait rééquilibrer les dessertes, minimiser les temps d’attente, fluidifier la mobilité et réduire les effets de la pollution. La mise en service du métro, du réseau de tramway, l’électrification du réseau ferroviaire de

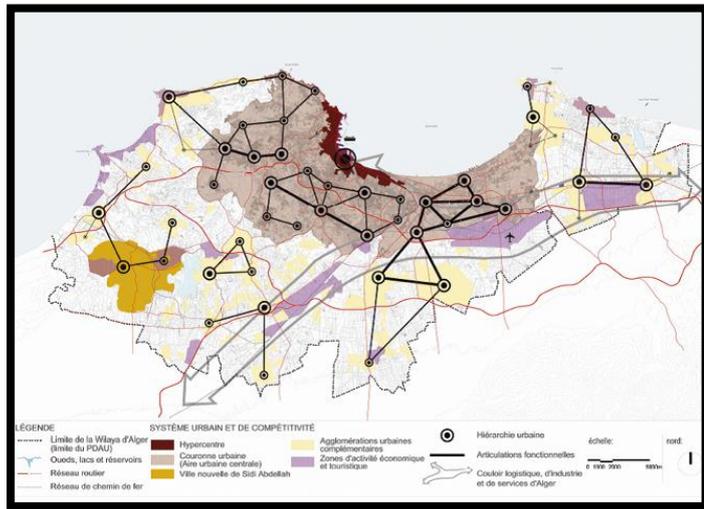


Fig2.32 Structure des centralités urbaines  
Source : PDAU d’Alger, rapport d’orientation version

banlieue, la programmation d’autres téléphériques et funiculaires auxquels s’ajoutent plusieurs interventions sur le réseau routier (trémies, viaducs, pénétrantes), témoignent d’une

volonté politique de préparer le territoire de la capitale à ses nouvelles fonctions internationales, dont l'activité touristique. La nouvelle centralité, marquée par le renforcement d'une génération de centres devront rééquilibrer le territoire, réduire les distances et redynamiser certains espaces, s'identifie par l'insertion de projets structurants.

Plusieurs équipements sont en train de changer le paysage urbain de la ville, l'on peut citer par exemple la Grande Mosquée d'Alger ( la plus grande à l'échelle de l'Afrique) , le premier Quartier des Affaires qui commence à voir le jour, l'Opéra d'Alger , le Nouvel Aéroport , les nouveaux campus universitaires en cours de finalisation, le nouveau Lycée International, les

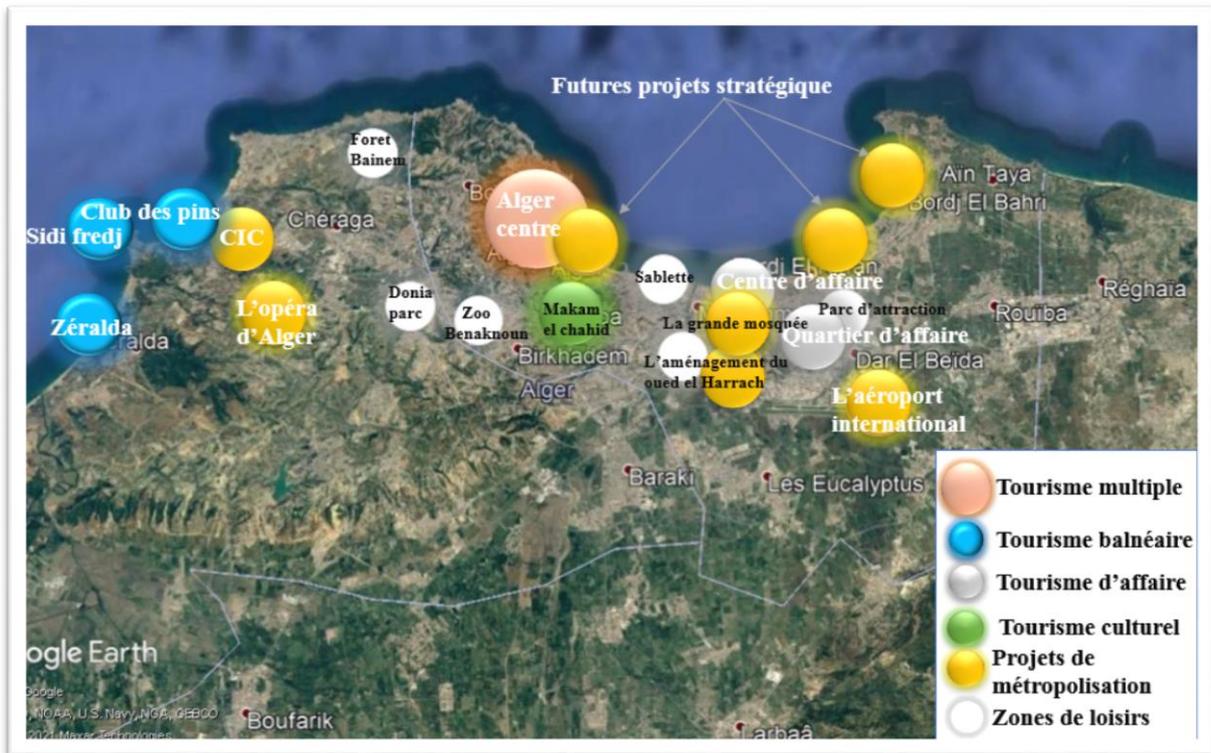


Fig.2.33 Carte des pôles touristiques et repères de la métropolisation à Alger

Source : Support google earth Traité par l'auteur

différentes gares routières, les parkings et relais au niveau des intersections stratégiques privilégiant les transport en site propre et les circulations douces, les stades et complexes sportifs en cours , etc... Ces différents équipements, caractérisés dans leur globalité par une architecture moderne, joueront à l'avenir un rôle important et primordial dans sa métropolisation et son marketing touristique.

Par ailleurs, on fonde de grands espoirs sur les projets entourant la baie d'Alger, un site à vocation touristique disposant d'un potentiel d'attractivité appréciable et diversifié : une culture millénaire, des paysages naturels, des monuments et des sites historiques, des ports de pêche et de plaisance, des forêts récréatives, des infrastructures hôtelières de plus en plus nombreuses, Ce site, s'étalant sur une zone de 54 km linéaires, avec une profondeur de 1 à 2 km,



Fig.2.34 Le devenir de la baie d'Alger  
Source : Art Charpentier BET

renferme 83 sites touristiques de type culturel, historique et naturel permettant de développer un riche éventail d'activités visant diverses clientèles (visiteurs, excursionnistes), d'autant que la tendance actuelle est à la diversification de l'offre touristique. C'est ainsi que l'on prépare et organise, en saisissant toutes les opportunités foncières, la frange côtière à l'accueil de grands projets immobiliers nationaux et internationaux ainsi que des équipements à grand rayonnement, tout en aménageant la grande promenade de la baie d'Alger par l'insertion des aires de jeux, de marinas et de parcours de plaisance et d'aménagement de plages existantes, et ce, dans un esprit de protection de l'environnement et des différentes ressources.

La jonction transversale avec l'Oued El Harrach, bénéficie d'un projet ambitieux d'assainissement et d'aménagement dans le but de retrouver son équilibre écologique. Ce projet constitue un lieu d'articulation et un moteur de développement vers l'intérieur des terres. Il sera le principal couloir d'une trame verte qui se recrée à l'échelle du territoire pour assurer un équilibre et une continuité du végétal dans la ville.

Dans ce même sillage, il sera réalisé la promenade de l'Indépendance, sur un axe déjà en requalification urbaine sur la percée du Hamma. Ce site côtoie le plus emblématique des espaces verts, le Jardin d'essai, mais aussi des terrasses plantées.



Ces projets revêtent une importance cruciale pour la mise en tourisme de la capitale et se conjuguent avec la politique touristique mise en œuvre. Ils devront conforter l'effort déployé dans ce sens.

Malgré les efforts déployés, la mise en tourisme de cette ville prend encore un aspect embryonnaire. Face aux crises que connaît le pays (politique, économique et/ou récemment sanitaire), l'exécution du plan stratégique risque de prendre encore beaucoup de retard. En outre, la sécurité et la propreté au niveau de la capitale laissent encore à désirer, alors qu'ils demeurent les principales sources d'attractivité d'une destination touristique. Alger se veut aujourd'hui une ville non seulement attractive, mais aussi plus agréable à vivre.

Les autorités promettent de combler le retard, l'espoir fait vivre.

# ***CHAPITRE 3***

## **CAS D'ETUDE**

## Introduction

L'ambition de la relance du secteur du tourisme et le hisser au rang de moteur de développement économique est clairement affiché par les hautes autorités par les différentes opérations entrepris. De nombreuses actions ont été prises dans ce sens. Par conséquent, la métropolisation et la mise en tourisme d'Alger se retrouvent avec des projets à intérêt partagé. Parmi ses projets, une grande opération de réhabilitation et modernisation des complexes touristiques et des hôtels publics existants a été lancée dans le sens des actions de renouvellement urbain établit part le plan stratégique d'aménagement d'Alger. Différentes structures de la station touristique de *Sidi fredj* font partie de ce programme. C'est un pôle incontournable du tourisme algérois, a le quel on va s'intéresser et analyser par la suite, dans notre cas d'étude afin d'affirmer ou infirmer son rôle comme centralité touristique .Cette analyse sera établit selon les critères recueillit au niveau du précédent chapitre (facteurs de production de centralités).

### 1. Présentation

La station balnéaire de Sidi fredj est une concrétisation de la volonté politique à la fin des années 60, ou les autorités algériennes ont développé des programmes massifs de développement touristique afin d'attirer davantage de touristes internationaux. L'architecte français Fernand Pouillon a été chargé de concevoir plusieurs stations touristiques dans les sites côtiers ainsi que dans le sud du pays. Il a opté pour un pôle touristique ponctuel dans la bande côtière Ouest d'Alger. En 1968, il conçoit la station de Sidi-Fredj qui s'inspire de la ville traditionnelle vernaculaire du sud de Ghardaia et de la casbah d'Alger. L'aménagement de

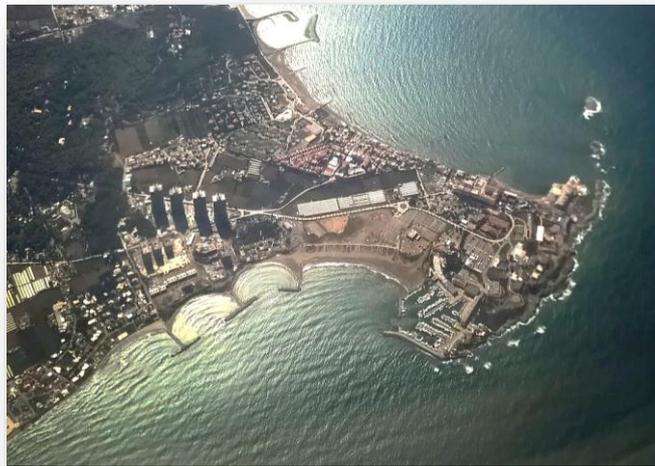


Fig3.1 Photo de la station touristique de Sidi Fredj  
Source <https://twitter.com/adlenmeddi/status/1052977106240573446>

l'ensemble du port englobait le marabout devenu le symbole du complexe. Les équipements touristiques se succédaient et différents hôtels ont été édifiés EL Marsa , EL Ryad , El Manar, ainsi qu'un centre de thalassothérapie d'une renommée méditerranéenne, et un village artisanal , le tout s'harmonisait autour du site balnéaire remarquable qui faisait de la zone une vraie centralité de touristique sur le plan régional et international.

Durant les années, plusieurs bâtiments ont vu le jour, réalisé par le secteur privé, de vocation résidentielle ou touristique.

Dans la perspective de métropolisation et de consolidation du tourisme, particulièrement le balnéaire dans la région, et de doter Alger d'infrastructures de renommées mondiales portant des normes internationales, en 2009 le projet « Forum el Djazair » vient enrichir la côte ouest d'Alger et plus précisément le pôle touristique de SIDI FREDJ, reflètent une nouvelle approche du développement touristique. Une nouvelle génération de village touristique, liées à une structure spatiale existante.

### 1.1 Situation :

Le site objet d'étude se situe dans la Commune : Staoueli ; Daïra : Zeralda ; Wilaya : Alger,

**Implantation et accessibilité :** La station touristique de Sidi Fredj est implanté sur la péninsule du même nom. La presqu'île de Sidi-Fredj est entourée au nord par un bord de mer rocheux, et par deux plages sur ses côtés est et ouest. La partie sud présente

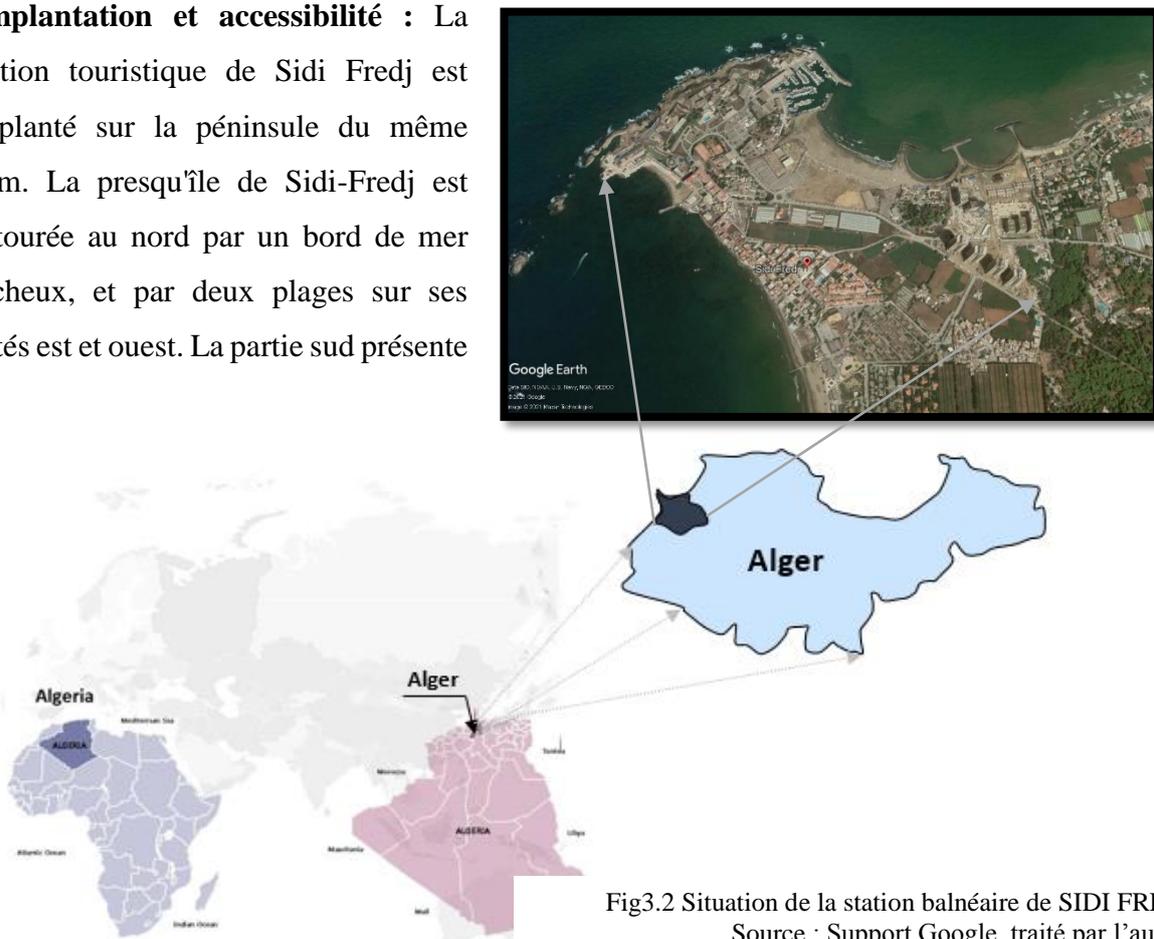


Fig3.2 Situation de la station balnéaire de SIDI FREDJ  
Source : Support Google, traité par l'auteur

une topographie plate avec une végétation dense, des terres agricoles et des forêts.

Situé à 25 kms à l'ouest d'Alger et à 45 kms de l'aéroport international Houari Boumediene , la station est accessible par :

\*Le CW 133 le reliant à la ville de Staoueli

\*La RN11 longeant la côte vers Zeralda à l'ouest et vers Ain Benian à l'est

\* La rocade SUD puis la RN 41 au sud.



Fig 3.3 Accessibilité à la station  
Source : Image Google Earth traité par auteur

## 1.2 Compréhension du site :

Selon le PAT (Le plan d'aménagement touristique de la wilaya d'Alger), la zone d'étude appartient à la zone d'expansion et site touristique de Sidi Fredj ZEST (Décret n°88-232 du 5 Novembre 1988 portant déclaration des Zones d'Expansion Touristique ). Sur cette zone on retrouve:

- Un centre touristique,
- 02 plages ( Est et Ouest )
- Une Marina (port de plaisance),
- Hôtel El Marsa,
- Hôtel El Manar
- le CASIF (Théâtre en plein air+ Fort )
- Hôtel El Riad.
- Un centre de thalassothérapie
- Village artisanal (siège de L'ANDT)
- Terrain de tennis
- Résidence-villas
- Parking.
- Une zone aménageable de 7.77 h.

Pour la fiche technique du programme d'aménagement de la zest de Sidi Fredj (Voir Tabl A3 p8 Annexe).

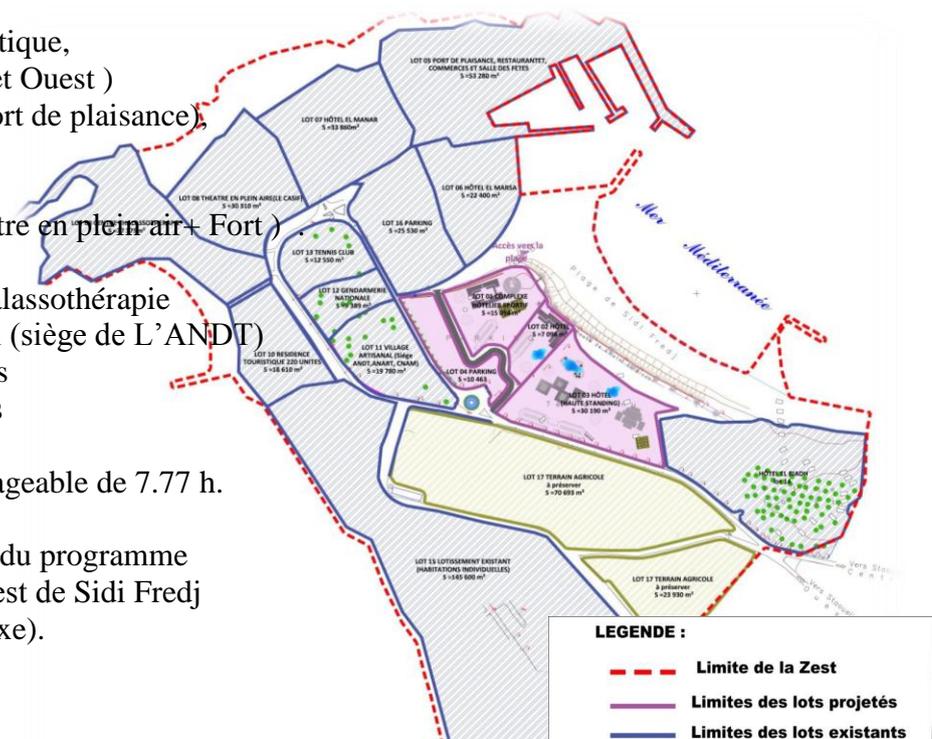


Fig3.4 plan d'aménagement touristique de la zest de Sidi Fredj  
Source : Le PAT p.5

Hors la ZEST ,à l'entrée du village on retrouve une foret abritant des sites de camping et un centre de vacances et de loisirs de jeunes ( village africain ) , un peu plus loin à droite un village touristique « Forum El Djazair » en construction , et un CRF (centre de repos familiale ) Militaire. ( voire Fig 3.5 ).



COMPLEXE TOURISTIQUE

PORT DE PLAISANCE

HOTEL EL MARSA

HOTEL EL RYADH



Fig3.6 Photo prise d'avion en juillet 2013 montre l'ensemble du site.  
Source :EGT SIDI FREDJ

HOTEL EL MANAR

LE CASIF

CLUB TENNIS

VILLAGE ARTISANAL

RESIDENCE TOURISTIQUE<sup>99</sup>

CENTRE THALASSOTHERAPIE

### 1.3 Historique du site

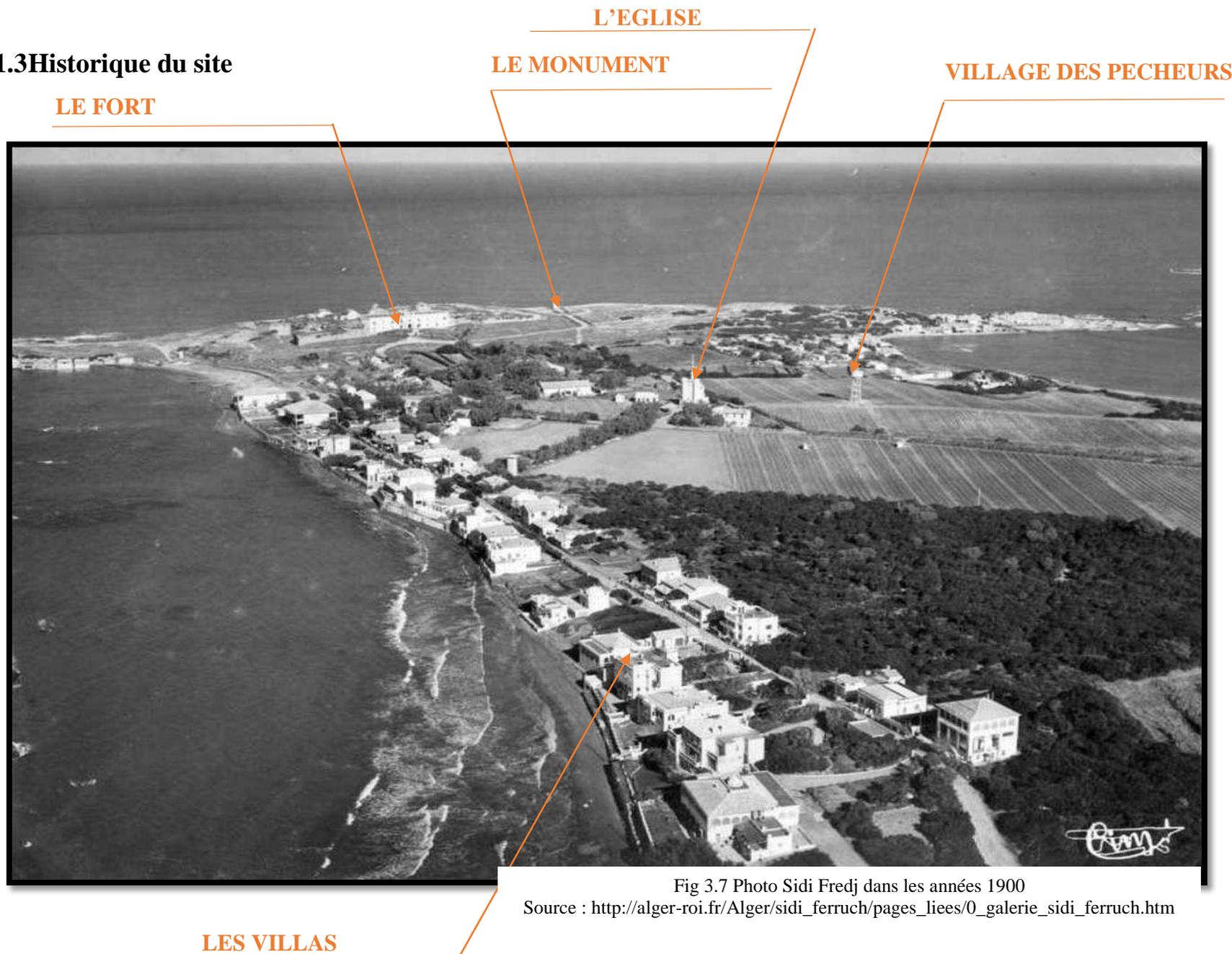


Fig 3.7 Photo Sidi Fredj dans les années 1900

Source : [http://alger-roi.fr/Alger/sidi\\_ferruch/pages\\_liees/0\\_galerie\\_sidi\\_ferruch.htm](http://alger-roi.fr/Alger/sidi_ferruch/pages_liees/0_galerie_sidi_ferruch.htm)

### 1.3.1 Création du village de SIDI FRED <sup>126</sup>

Pour les passionnés d'histoire, Sidi Fredj rappelle une triste date de l'histoire nationale, C'est là, le 14 juin 1830 en effet, dans la presqu'île de Sidi Fredj que débarque sous le commandement du général DE BOURMONT l'armée française.

C'est là que les envahisseurs partiront à la conquête d'Alger qui tombera un certain 05 juillet 1830 .Mais c'est à Sidi Fredj le 08 Novembre 1942 que les troupes américaines débarquaient à leur tour, au même endroit, prélude à une guerre totale contre l'Allemagne Nazie (Réf Blog de LALLA GHAZWANA).

Par arrêté du 30 septembre 1844., Le hameau de Sidi Ferruch fut crée.IL a été construit sur l'emplacement d'une station romaine qui portait le nom de CAS FAVENSES

De nombreux tombeaux, des vestiges de villas, un aqueduc, une voie dallée y furent trouvés.

Le hameau des pêcheurs s'y installèrent. Il fut tout d'abord dénommé village NOTRE DAME DE LA DELIVRANCE.

Le village abandonné en 1853 reprit plus tard.

De 1847 à 1853 un Fort fut élevé dont le sculpteur LATOUR en décora le fronton.

### 1.3.2 Chronologie de construction des édifices

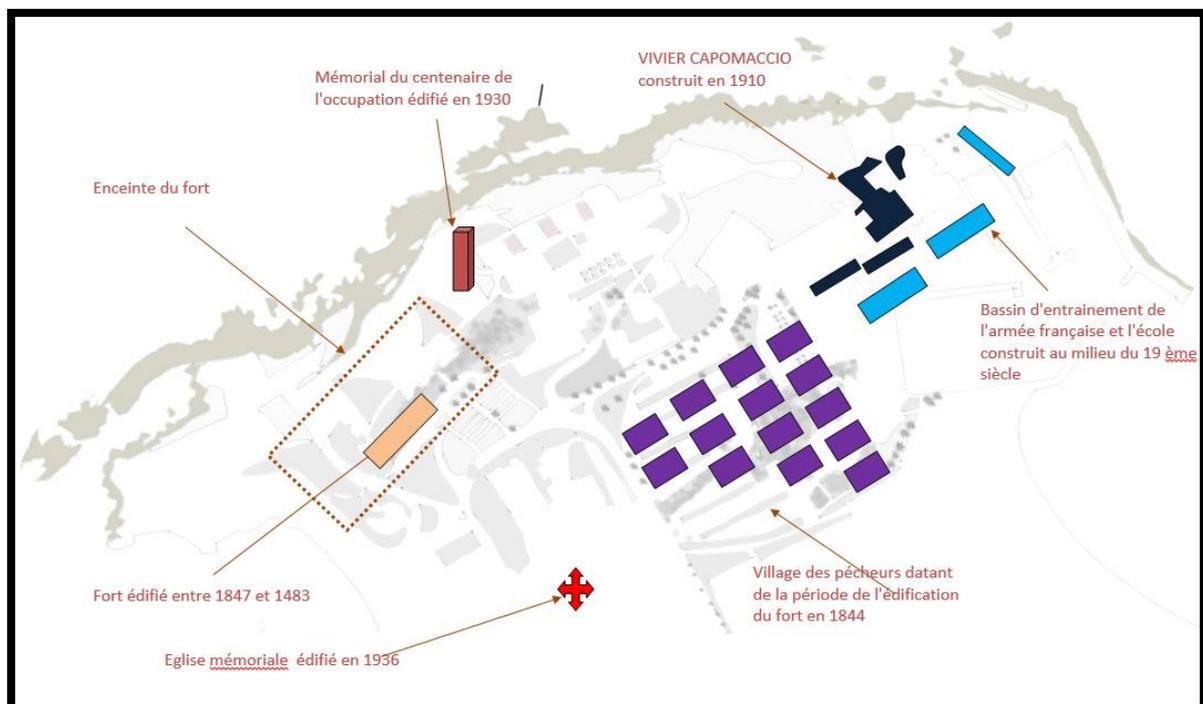


Fig 3.8 Carte de chronologie de construction des édifices  
Source Document fournit par EGT

**1847-1853** : Edification du fort par l'armée française.

**1910** : Construction d'un vivier CAPOMACCIO et de quelques maisons.

<sup>126</sup> [http://alger-roi.fr/Alger/sidi\\_ferruch/sidi\\_ferruch.htm](http://alger-roi.fr/Alger/sidi_ferruch/sidi_ferruch.htm)

**1930** : Construction d'un mémorial pour le centenaire de la colonisation à proximité du Fort. Celui-ci sera rapatrié en France et reconstruit à Port Vendres.

Ce monument œuvre du sculpteur EMILE GAUDISSARD à été érigé le 14 juin 1930 à l'instigation du gouverneur général PIERRE BORDES. il fut inauguré par le président de la république française GASTON DOUMERGUE.

**1936** : Une église-mémorial a été inaugurée sur le plateau de Sidi Fredj dont VASSELON en fut l'architecte.

On retrouve au NORD OUEST du Ford les vestiges d'un baptistère antique. L'église fut détruite après l'indépendance.



Fig 3.9 SIDI FREDJ dans le temps

Le Fort en 1930

Le monument du centenaire

Eglise-mémorial

Source : [http://alger-roi.fr/Alger/sidi\\_ferruch/pages\\_liees/0\\_galerie\\_sidi\\_ferruch.htm](http://alger-roi.fr/Alger/sidi_ferruch/pages_liees/0_galerie_sidi_ferruch.htm)

**1968** :

- Complexe touristique
- Hôtel du port rebaptisé hôtel EL MARSA
- Quartier corsaire
- Restaurant du port
- Village artisanal (1968-1971).
- Hôtel EL RIAD
- Port de plaisance
- 1971 : Théâtre en plein air
- Hôtel EL MANAR identifié comme l'extension du complexe touristique.

**1981** : Centre thalassothérapie

**Les années 2000** : une résidence touristique donnant la plage ouest.

**2009** : le village touristique « Forum El Djazaïr » en cours de réalisation par Emiral ( Un groupe algéro-émirati)

## 2. Analyse de La station touristique balnéaire SIDI FREDJ

### 2.1 Fonctionnalité : Description ,Flux touristique et Diagnostics des structures de la station

#### 2.1.1 Description

##### 2.1.1.1 Le Complexe touristique Sidi Fredj, il comporte :



Fig 3.10 Repérage des unités du centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

- *Le Centre touristique.*
- *Hôtel el Manar, rattaché à lui le fort et le théâtre de verdure CASIF*
- *Hôtel El Marsa*
  
- *Le Centre Touristique*

Le centre touristique est pour sa part constitué de plusieurs bâtiments (H2, H3, H4, H5, T2, le vivier et le corsaire, garage a bateau, salle des fêtes et le port)

- **Hôtel Marina H3 (Entièrement rénové)**



Fig 3.11 Façade principale de l'hôtel Marina après les travaux de rénovation  
Source : photo prise par auteur juillet 2021

**Situation**



Fig 3.12 Situation para port au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

**Description**

H3 est le bâtiment tout en longueur qui borde le port, mis en service en 1971. Entièrement rénové, dans le cadre du Projet de modernisation des sites touristiques de l'EGT Sidi Fredj, livré et ouvert au public en Mars 2021.

C'est un appart hôtel de 3 étoiles, qui comprend 56 appartements (duplexe) et des commerces en rez-de-chaussée.

L'ordonnancement de la façade coté port, crée par l'alignement des ouvertures laisse entrevoir la disposition en duplex des appartements. Au RDC, le bâtiment repose sur une galerie d'arcades reprenant les courbures de l'architecture locale traditionnelle. Cette façade est très



Fig 3.13 Entrée principale  
Source : Photo prise par auteur juillet 2021

bien étudiée avec des proportions très harmonieuses donnant à la fois un sentiment de modernité tout en préservant les proportions de l'architecture locale.

Côté mer, une façade se compose uniquement de petites arcades sur toute la longueur.

Une belle toiture réalisée en tuiles émaillées vertes couvre les coins du bâtiment.

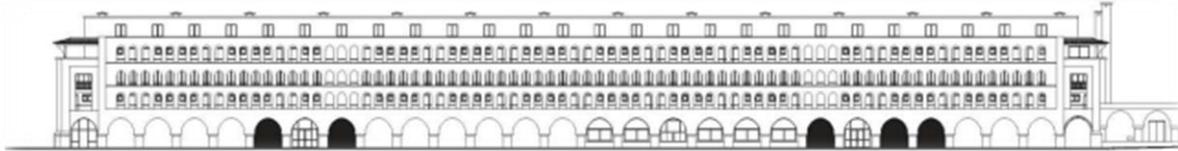


Fig 3.14 Façade coté port

Source : Document fournit par l'EGT



Fig 3.15 Façade côté mer.

Source : Document fournit par l'EGT

*Restaurations et commerce* : Ses activités sont abrités par le RDC, ou se trouve de nombreux restaurants de spécialité différente, et qui donne directement sur l'esplanade du port, profitant d'une vue splendide. Un vrai atout qui assure une activité permanente du complexe.

*L'hébergement* : Les appartements sont distribués, à partir de deux cages d'escaliers, par des coursives intérieurs qui prennent le jour naturel, et 02 ascenseurs afin de faciliter la circulation. L'ensemble de l'unité est animée par l'alternance des loggias des duplex et des balcons, le tout reposant sur un rez-de-chaussée tout en arcades reprenant les courbures et couleurs d'une architecture méditerranéenne.



Fig 3.16 Galerie

Commerçante du RDC.

Source : Photo prise par auteur



Fig 3.17 Façade principale

Source : photo prise par auteur juillet 2021

L'opération de rénovation s'est résumé a : (Voir plans de l'Hôtel sur Annexe p8)

- La Révision et la rénovation de la façade à l'identique.
- Curage complet des chambres et des parties communes et remise aux normes 3 étoiles
- Remplacement de toutes les menuiseries.
- La Remise aux normes des garde-corps des terrasses.
- La Réfection de la toiture et des terrasses.
- L'injection d'ascenseurs pour une meilleure circulation (inexistante auparavant)
- La Revalorisation des espaces en RDC pour créer une animation sur le port tout en valorisant cette architecture d'arcades.
- La Remise en lumière de la façade

- **Vivier & Village Corsaire**

*Situation*



Fig 3.18 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

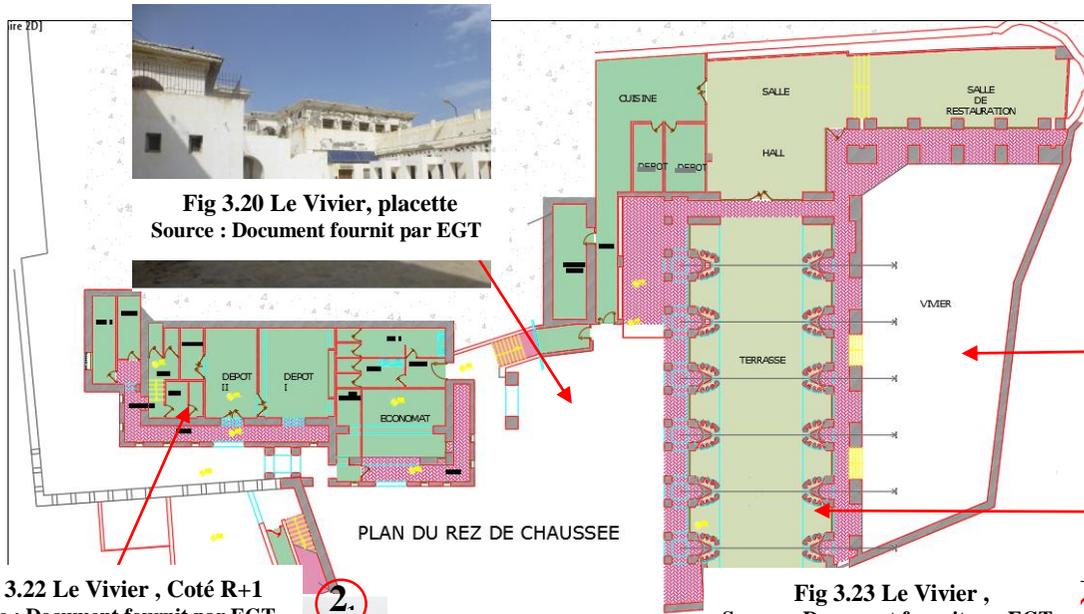
*Description*

Le vivier et le village corsaire forme un ensemble de bâtiments reprenant tous les codes de l'architecture locale traditionnelle. Leur composition diffère totalement de toutes autres unités présentes sur le site. Installé entre la mer et le port, cet ensemble offre un côté typique et charmant au complexe touristique. Il regroupe : restaurants, boutiques, bars et appartements.

**Le vivier** : c'est l'édifice dont le début de réalisation remonte à l'époque coloniale s'étale sur une surface bâtie d'environ 1120 m<sup>2</sup>. Le VIVIER est composé de trois bâtisses séparées.



Fig 3.19 Repérage des 03 bâtisses du vivier  
Source : Support Google Earth traité par auteur



**Fig 3.20 Le Vivier, placette**  
Source : Document fournit par EGT

On distingue le restaurant « le vivier » qui est un bloc en R+1, comprenant le restaurant au RDC sur une surface d'environ 620 m2 environ, le bassin du vivier (240 m2) et d'une partie résidence au 1er étage d'une



**Fig 3.21 Le Vivier, le bassin**  
Source : Document fournit par EGT

1.

**Fig 3.22 Le Vivier , Coté R+1**  
Source : Document fournit par EGT



La deuxième bâtisse érigée en (R+1) aussi, comprend des dépôts et des locaux pour économat au RDC et une partie résidence en 1 er étage

**Fig 3.23 Le Vivier ,**  
Source : Document fournit par EGT



3.



**Fig 3.24 Plan R+1** Source : Document fournit par EGT

La troisième bâtisse (R+0) se situe sur la partie supérieure du talus au même niveau que le 1er étage des deux premières bâtisses. Elle comprend un ensemble de suites et chambres.

**Le village corsaire**

L'édifice dont le début de réalisation remonte aux années soixante (réceptionnée en 1971) s'étale sur une surface bâtie d'environ 1920 m<sup>2</sup>.

Le quartier CORSAIRE est composé de quatre blocs séparés par trois joints de dilatation.

L'ouvrage est un vrai référence de la maison traditionnelle de la casbah, avec la distribution des chambre à travers le patio, et une façade introvertie .Certains parties sont en rez de chaussée seulement (patio 8 et le bar), d'autres

en R+1 patio 1 à patio 7 (voir détails plan sur annexe et une partie en R+2 (patio 3 et

patio 4). Aussi, il y'a lieu de souligner l'existence d'un autre bloc en R+0 séparé avec l'ensemble par le canal de Sidi Fredj et dont la liaison est assurée par un petit pont pour la traversée de ce canal..



Fig 3.25 Délimitation du bâtiment  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Fig 3.26 Photos intérieur du bâtiment Corsaire  
Source : Photos fournis par l'EGT



Fig 3.27 Photos d'extérieur du Corsaire  
Source : Photos prise par l'auteur

- LE H2

*Situation*



Fig 3.28 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

Le bâtiment H2 est le bloc en forme de L mitoyen au corsaire comprenant des commerces en rez-de-chaussée et des chambres à l'étage.



Fig 3.29 Façade principale  
Source : photo prise par l'auteur



Fig 3.30 Délimitation du bâtiment  
Source : Support Google Earth traité par auteur

Tout en longueur, le bâtiment possède une façade de 50m de long donnant directement sur la rue ce qui est propice à une activité commerciale.

L'architecture du bâtiment est simple. Les façades sont rythmées par des ouvertures en arcades et la présence d'auvents recouverts de tuiles vertes.

Le bâtiment H2 s'élève d'un niveau (R+1). L'étage est distribué par un escalier se trouvant à l'intérieur, à l'arrière du bâtiment.

Le RDC un drugstore+ cafétéria +sanitaires. A l'étage on retrouve 03 chambres. (voir plans +façades sur Annexe P10)



Fig 3.31 coté R+1 du bâtiment  
Source : photo prise par l'auteur

- LE H4

*Situation*



Fig 3.32 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Fig 3.33 façade principale , à l'entrée du centre  
Source : Photo prise par l'auteur



Fig 3.34 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

*Descriptif*

Le bâtiment H4 est le monobloc de forme rectangulaire, se trouvant juste au côté droit de l'entrée principal du centre. 50mX30m, de R+3 il est éclairé en son centre par un patio de 40mX6m. Tout autour de ce patio l'appart hôtel de 03 étoiles s'organise en rez-de-chaussée divers locaux, principalement des bureaux et aux étages des chambres et des appartements.

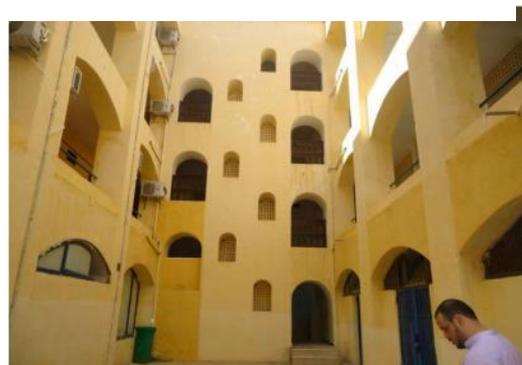


Fig 3.35 Le patio du H4  
Source : Document fournit par EGT



Fig 3.36 Façade coté port, donnant sur une placette  
Source : Photo prise par l'auteur

H4 se compose de 23 bureaux + sanitaires au RDC , 25 appartements (02 ch +cuisine+ SDB+WC ) et 30 chambres distribués verticalement sur les 03 niveaux ,à partir de deux cages d'escaliers et horizontalement par des coursives extérieures tout autour du patio. Ajouter à cela, l'existence d'une cage d'escalier initialement commune aux blocs H4 et H5, mais desservant actuellement uniquement le bloc H5. Les appartements et chambres sont quasiment identiques sur les 3 niveaux. Les chambres sont orientées côté rue, pour les appartements l'orientation est coté placette avec vue sur le port. ( voir détails plans sur Annexes p11)

La façade du bâtiment H4 reste un beau témoignage de l'architecture de Fernand POUILLON. Elles sont très bien étudiées avec des proportions très harmonieuses donnant à la fois un sentiment de modernité tout en préservant les proportions de l'architecture locale. Un toit en tuiles émaillées vertes différencie la façade sur le port. (Voir détails façade donnant sur le port, façade donnant sur la placette sur annexe p11)

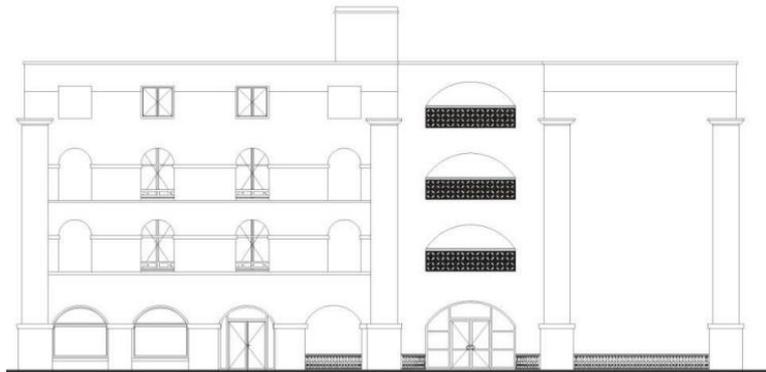


Fig 3.37 Façade sur l'entrée  
Source : Document fournit par l'EGT

- **LE H5**

**Situation**



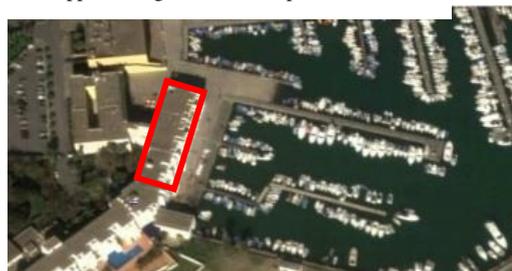
Fig 3.38 vu sur le bâtiment H5  
Source : Photo prise par l'auteur



Fig 3.39 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

**Descriptif** : Le bâtiment H5 est un appart hôtel mitoyen à l'hôtel EL MARSA. Le bâtiment « H5 » est composé de deux blocs en (R+3) séparés par un joint de dilatation.

Fig 3.40 Situation du H5 par rapport à son environnement  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Le niveau rez-de-chaussée est occupé par un club de voile, des bureaux de la police des frontières, une pâtisserie, une crêperie et des boutiques.

Par contre, les trois étages sont occupés par des appartements à raison de (10) unités par étage. La longueur totale du bâtiment est d'environ 45,41 mètres pour une largeur de 19,42 mètres, soit une surface au sol d'environ 882,00 m<sup>2</sup>. A noter que le bâtiment est desservi par une seule cage d'escaliers de forme hélicoïdale, réalisée indépendamment du bloc, réalisé à côté de la coursive-galerie, avec la présence d'une cage d'ascenseur, actuellement inutilisable. (Voir détails plans sur annexe p12)

Le bâtiment ne possède que 3 façades. Une façade "côté mer", rythmée par les avancées des terrasses et balcons aux proportions bien étudiées, identique à celle de l'hôtel EL MARSA. Idem pour la façade "pignon". La dernière façade "côté place" très différente dans sa conception. Plus ouverte, elle laisse deviner les aménagements intérieurs ainsi que la coursive qui distribue les appartements. ( voir détails façades sur annexe p12)



Fig 3.41 Façade coté port/mer  
Source : photo prise par l'auteur



Fig 3.42 façade coté placette face au H4  
Source : photo prise par l'auteur

Fig 3.43 Façade coté pignon  
Source : photo prise par l'auteur



- **La Salle des fêtes**

*Situation*



Fig 3.44 vu sur la salle des fêtes  
Source : Photo prise par l'auteur



Fig 3.45 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

*Descriptif*

La salle des fêtes est un bâtiment particulier au milieu du complexe Elle bénéficie d'une situation de choix: elle est dans l'axe de l'arrivée, à l'articulation du port, au milieu des autres unités.



Fig 3.46 Situation du bâtiment par rapport à son environnement  
Source : Support Google Earth traité par auteur

A l'heure , le batiment est en plein travaux de rénovation et de restructuration. La fonction de salle des fêtes est reconvertie en salle de conférence. La mise en exploitation est prévue pour Janvier 2022.

Face au port, de forme rectangulaire 41mX34m, l'ouvrage est composée de deux blocs séparés par un joint de dilatation.

Un premier bloc "côté rue" qui comprend des magasins, stockage sur trois niveaux; le second bloc "côté"

mer" qui comprend deux restaurants (night-club reconvertie en restaurantclub71, et le restaurant Marina ) au rez-de-chaussée et la salle de conférence au deuxième étage en double hauteur. Les espaces sont clairement matérialisés et hiérarchisés.



Fig 3.47 Le bâtiment rénové  
Source : Photo prise par l'auteur

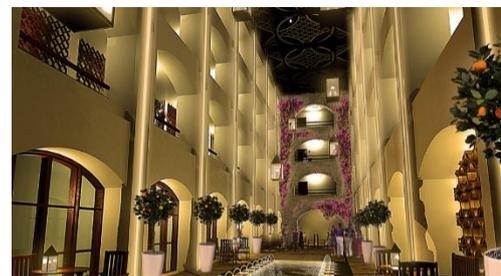


Fig 3.48 La façade principale après le ravalement  
Source : Photo prise par l'auteur

Le bâtiment reconnaissable par sa forme et son architecture aux références multiples (local & moderne) prend une nouvelle couleur « beige sable » suite au ravalement de la façade. La composition des ouvertures et des décorations suivent une trame régulière. Les cinq hublots sur la façade "côté mer" tout comme la décoration en forme de rosaces traduisent bien une grande diversité du langage architectural.



Vue en 3d de l'extérieur



Vue en 3d de l'intérieur

Fig 3.48 Le devenir du bâtiment

Source : [international-darchitecture.com/portfolio/salle-des-fetes-sidi-fredj/](http://international-darchitecture.com/portfolio/salle-des-fetes-sidi-fredj/)

• **LE GARAGE A BATEAUX**

*Situation*



Fig 3.49 vu sur Le garage à bateaux  
Source : Photo prise par l'auteur



Garage a bateaux

Fig 3.50 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

**Descriptif**

Le garage à bateaux destiné initialement aux réparations navales est un bâtiment qui comprend un hangar qui fait actuellement fonction de parc automobiles et d'un bloc attenant utilisé comme lieu de stockage et dépôt ainsi que des espaces de bureaux.

Dans le cadre du projet de modernisation du complexe Sidi Fredj,

le garage à bateaux sera réhabilité pour recevoir une autre fonction commerciale.



Fig 3.51 Situation par rapport à son environnement  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Le garage à bateaux est d'une architecture très moderne composée de portiques en béton armé laissant une grande surface libre au sol.

Fig 3.52 Façade unique et principale du bâtiment.  
Source : Support Google Earth traité par auteur

- **Le T2**

**Situation**



Fig 3.53 Le T2  
Source : Photo prise par l'auteur



Fig 3.54 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

**Descriptif**

Le T2 initialement bâtiment de la capitainerie regroupe aujourd'hui le service des douanes algériennes et le service de la protection civile. Ce bâtiment est aussi appelé "le sabot". En forme de sabot, une partie du bâtiment prend pied dans l'eau. Le rez-de-chaussée est libre et permet aux estivants de le traverser pour poursuivre la balade le long du port. Le bâtiment est reconnaissable de tous par son revêtement en briques pleine de terre cuite et son style architectural inspiré des remparts de la médina de Ghardaïa.



Fig 3.55 Le T2  
Source : Photo prise par l'auteur

- **LE PORT DE PLAISANCE**



Fig 3.56 Le Port  
Source : Photo prise par l'auteur  
Le port de SIDI FREDJ est le seul port de plaisance d'Algérie. Son état existant offre un très grand potentiel



Fig 3.57 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

de développement et d'animation. Il pourrait devenir ainsi une étape de la navigation de plaisance de la côte méditerranéenne.

Par le port, on va conclure la description des unités du centre touristique, passant maintenant au Hôtels EL MANAR et El MARSA appartenant au complexe.

• Hôtel EL MANAR

*Situation*



Fig 3.56 Le Port

Source : Photo prise par l'auteur

Implanté à l'extrême NORD de la zone ; l'appart hôtel est implanté sur un terrain à forte pente orienté plein sud.



Fig 3.57 Situation par rapport au centre touristique  
Source : Support Google Earth traité par auteur

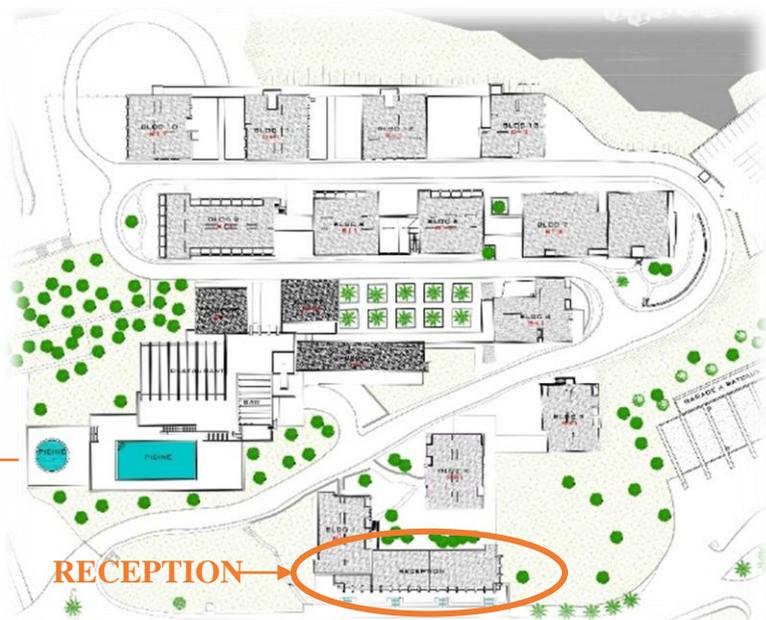
*Descriptif*

Son plan éclaté se compose de :

- 13 blocs d'hébergement
- 01 bloc réception
- 01 bloc restaurant
- 01 bloc cuisine
- 01 piscine



Fig 3.58 Bloc de la réception  
Source : Photo prise par l'auteur



L'accessibilité mécanique se fait dès l'abord par une voie en boucle empruntant les points de moindre pente et distribuant l'ensemble des blocs. L'accès piéton se fait à partir du bloc réception situé en bas du site volume étroit en longeant la route et intégrant des boutiques, services et bureaux, Une partie de ce bâtiment est occupé à l'heure par une agence bancaire AGB .Les bâtiments d'hébergement sont organisés en trois alignements principaux.

Il faut noter que l'ensemble de l'hôtel a été construit par l'entreprise des travaux touristiques et inauguré le 05 juillet 1973 à l'occasion de la conférence des non-alignés.

Suite aux entretiens avec les responsables gestionnaires de l'hôtel, il apparaît que peu de transformations ont été effectuées tant du point de vue physique que fonctionnel hormis la conversion du restaurant en salle des fêtes et le décroisement de certaines chambre. Une étude de réhabilitation a été initiée par l'ENET en 1992 mais n'a pas été suivie de travaux.



Fig 3.60 Vue sur un des blocs de l'hôtel  
Source : Photo prise par l'auteur

La situation de l'Algérie au début des années 1990 voit se transformer l'hôtel en structure sécuritaire accueillant des journalistes et leurs familles en octobre 1993 transformant les chambres en résidence permanente, jusqu'au jour d'aujourd'hui. Seules 40 chambres (sur 71 appartements de type T2 et T3 et 334 chambres) restent commercialisables. Cependant aucune activité d'hôtellerie proprement dite n'est présente dans cette structure, laissé à l'abandon.



Fig 3.61 Vue sur l'extérieur de l'hôtel, y compris la piscine  
Source : Photos prise par l'auteur

A l'hôtel sont rattachés le théâtre en plein air et le fort qui abrite à l'heure la direction générale de l'EGT .

- **LE CASIF**



Fig 3.62 Situation par rapport à l'hôtel El Manar  
Source : Support Google Earth traité par auteur

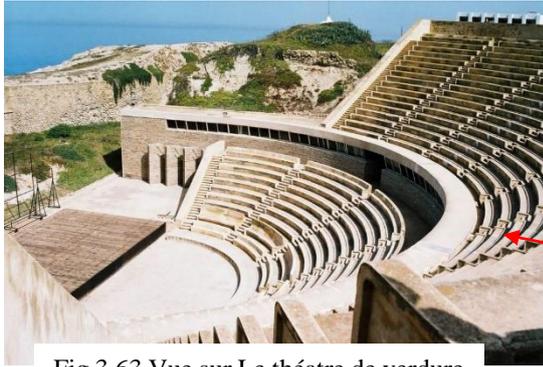


Fig 3.63 Vue sur Le théâtre de verdure  
Source : Photo fournit par EGT



Fig 3.64 Repérage du Fort et le théâtre  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Fig 3.65 Vue sur le Fort  
Source : Photo fournit par EGT

L'édifice est composé de deux parties construites dans deux époques différentes. Une partie appelée communément « le Fort » a été réalisée juste après l'invasion coloniale de l'Algérie durant les années 1830. La deuxième partie est une extension de la première, comprenant entre autre des bureaux, des ateliers et le théâtre. Ce dernier de 3600 places a été réalisé en 1971 à l'intérieur du fort. L'entrée du public et l'ensemble des installations sont à l'intérieur tandis que Fernand Pouillon a choisi d'adosser les gradins contre un mur du fort face à la mer de telle façon que le public regardant la scène dispose d'un fond de scène naturel très beau. Le matériau des gradins est un béton constitué d'un mélange de sable, ciment et poudre de pierre, que Fernand Pouillon utilisera beaucoup dans ses réalisations en Algérie. Malgré construit en deux époques différentes seulement que Pouillon a réussi à intégrer le théâtre dans son environnement. Le CASIF incluant les deux parties s'étale sur une surface bâtie d'environ 4720 m<sup>2</sup>.

De nombreux spectacles sont organisés au niveau du théâtre surtout pendant la saison estivale, un vrai atout pour le complexe. Quant au Fort, il abrite la direction générale de l'EGT, fort regrettant, un tel bijou de l'histoire reste les portes fermées devant le grand public.

- Hôtel EL MARSA

*Situation*



Fig 3.66 Situation par rapport à la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Fig 3.67 Façade de l'hôtel donnant sur la plage (avant rénovation)  
Source : Photo fournit par EGT <http://international-darchitecture.com/portfolio/h>

*Description*

L'Hôtel El MARSA est un établissement de 4 étoiles au design moderne. Inauguré en 1971, entièrement rénové et mis en service en 1 juin 2021.

Il s'étale sur une surface bâtie de 4100m<sup>2</sup> et environ 17700 de m<sup>2</sup> surface totale, proposant 186 chambres réparties sur 3 niveaux, une belle terrasse avec piscine, et une salle de sport, commerces et restaurants au RDC . L'accès direct à la plage constitue un atout indéniable pour un séjour touristique en bordure de mer.



Fig 3.67 3D de l'entrée principale de l'hôtel après rénovation  
Source : <http://international-darchitecture.com/portfolio/hotel-el-marsa/>



Fig 3.68 Vue sur belvédère de l'hôtel après rénovation  
Source : photo prise par l'auteur Juillet 2021

L'architecture de l'hôtel est très marquée, donnant à la fois un sentiment de modernité tout en préservant les proportions de l'architecture locale. Depuis le bar de l'hôtel, une grande terrasse donne sur le port. Le belvédère ferme la promenade sur le port.

NB : lors de notre enquête sur terrain, l'hôtel faisait l'objet d'un centre de confinement, la prise en contact avec un responsable, la visite et la prise des photos étaient interdites.

Par le présent hôtel, on vient de finaliser la description des unités du complexe touristique de SIDI Fredj.

### 2.1.1.2 Le Centre De Thalassothérapie

#### *Situation*

Le Centre de thalassothérapie se situe à l'extrême nord-est de la presque île de Sidi Fredj, construit en 1981.



Fig 3.69 Situation par rapport à la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Fig 3.70 Entrée principal du centre  
Source : Photo prise par l'auteur

**Description** S'étalant sur une superficie de 36 100 m<sup>2</sup> dont 7 799 m<sup>2</sup> de surface bâtie, il se compose d'une structure existante rénovée et modernisée, mise en service en janvier 2020 et d'une nouvelle extension (travaux en cours d'achèvement.)

Ses travaux de modernisation lui ont permis de passer de la catégorie 2 étoiles à 3 étoiles. Tandis que le nouvel hôtel « centre de remise en forme » sera d'une catégorie de 4 étoiles. Le centre totalisera un nombre de 158 chambres dont 10 pour handicapés ainsi que de 07 suites et d'une structure de soins d'une capacité de 1 500 soins/jour

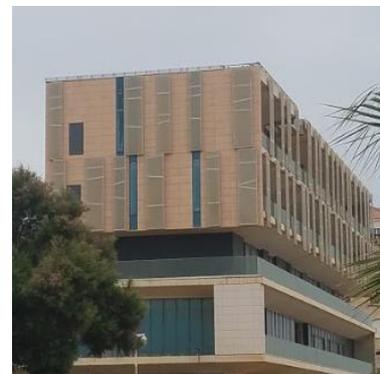


Fig 3.71 Centre de remise en forme  
Source : Photo prise par l'auteur



Fig 3.72 façade postérieure du centre Thalasso donnant sur la mer  
Source : Photo prise par l'auteur juillet 2021

L'espace extérieur a été réaménagé, et modernisé aussi, il comporte :

- 03 plages naturelles équipées
- 02 piscines extérieures de détente
- Parcours santé et parc récréatif équipé
- Parking clients



Fig 3.73 Vue sur l'aménagement extérieur du centre  
Source : Photo prise par l'auteur juillet 2021

Pendant la saison estivale, le centre ouvre ses plages pour les estivants, sauf que cette activité n'est pas du tout adéquat à la fonction principale du centre, ou les clients cherchent le repos et le calme total



Fig 3.74 Vue sur l'aménagement extérieur du centre  
Source : Photo prise par l'auteur juillet 2021

### 2.1.1.3 Hôtel EL RIADH

**Situation**

Il se situe à l'entrée de la station.

**Description**

Œuvre de Pouillon, il a ouvert ses portes en 1968 .Par ses façades inspiré de l'architecture vernaculaire du Sahara algérien et les détails architectonique de la maison traditionnelle de la casbah , il a



Fig 3.75 Situation par rapport à la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur

longtemps été l'un de fleurons de l'hôtellerie balnéaire qui a fait les beaux jours du tourisme national. C'est un hôtel de 4 étoiles Il dispose



Fig 3.76 Entrée principale de l'hôtel  
Source : Photo prise par l'auteur juillet 2021

de 120 chambres, 2 restaurants, un bar, une piscine, une plage privée, une salle polyvalente et plusieurs espaces verts.

**NB** : lors de notre enquête sur terrain, l'hôtel faisait l'objet d'un centre de confinement, la prise en contact avec un responsable, la visite étaient interdites, juste la prise limité de quelques photos qui nous été autorisé.



Fig 3.77 Vue sur la piscine de l'hôtel  
Source : Photo prise par l'auteur juillet 2021



Fig 3.78 Vue sur parcours extérieur de l'hôtel  
Source : Photo prise par l'auteur juillet 2021

### 2.1.1.4 Le village artisanal

*Situation* : Il se situe au cœur de la station.



Fig 3.79 Entrée principale  
Source : Photo net



Fig 3.80 Situation par rapport à la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur

#### *Description*

Œuvre de Pouillon, construit en deux phases entre 1968 et 1971. À présent il abrite l'agence nationale du développement du tourisme ANDT Et l'agence national de l'artisanat traditionnel ANAT ou s'organise quelque fois des expositions des produits artisanaux.

Le village est une vraie référence de la casbah, que ce soit en plan de masse ( voir Fig 3.83), ou sur le plan architectural , c'est un ensemble de bâtiments en formes de maisons traditionnelles.



Fig 3.81 Cour intérieure de l'un des bâtiments  
Source : Photo net



Fig 3.82 Plan de masse du village  
Source : Google Earth

### 2.1.1.5 Forum EL DJAZAIR

#### *Situation*

A quelques pas du complexe touristique de Sidi Fredj et plus exactement à Moretti jardin d'Eden de la côte Ouest, que se dessine « Forum El DJAZAIR ».



Fig 3.83 Situation par rapport à la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur



Fig 3.84 Vu en 3D du projet  
Source : <http://www.laix.lu/abroad/algeria/design-studies-for-the-forum-el-djazair-in-algiers>

#### *Description*

Ce projet est un village touristique du Groupe Emirati Algérien « EMIRAL » Il se compose de :

- 04 tours résidentielles de 23 étages avec 124 appartements hauts standings. Le rez-de-chaussée comporte des espaces de détente
- 15 villas
- Un hôtel 5 étoiles de (268 chambres et suites confondu)
- Un appart hôtel de 73 appartements
- Un centre d'affaire constitué de 03 bâtiments de bureaux
- Un centre commercial
- Une marina de 50 places
- Plage privé
- Des piscines

Les travaux se sont entamé en 2009, ce n'est qu'en 2013 que les fondations du projet sont sorties de terre. Le chantier a été mis à l'arrêt pendant plusieurs mois pour des raisons non connu. Les travaux ont repris récemment, clairement marqués sur les tours résidentielles qui sont en cours d'achèvement



Fig 3.85 Vu sur projet  
Source : <https://www.facebook.com/Emiral-2186373458047586/>

(informations recueillit sur le site du groupe). Il est à noter qu'à l'heure, aucune information n'est disponible sur le reste du projet

NB : Malgré qu'il se trouve administrativement hors Sidi Fredj, néanmoins par sa position il joue un grand rôle para port à l'attractivité de la station de Sidi Fredj, et surtout comme il se propose, il remplit tous les critères d'un projet d'envergure métropolitaine qui va beaucoup apporter à la mise en tourisme d'Alger métropole.

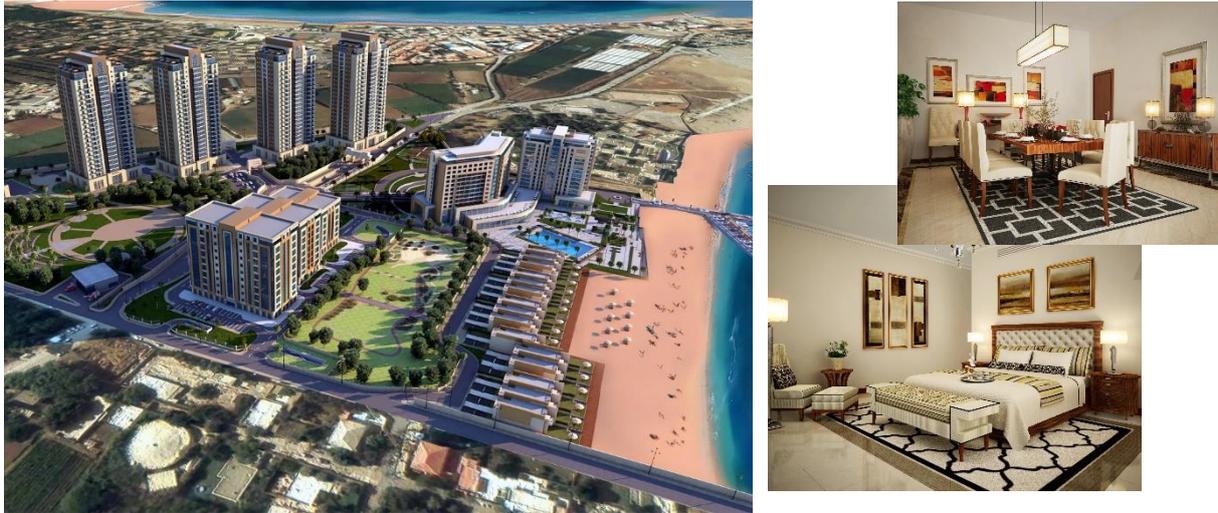


Fig 3.86 Vu général du projet en 3d Extérieur & Intérieur  
Source : <https://www.facebook.com/Emiral-2186373458047586/>

### 2.1.1.6 Centre de vacances et de loisirs de jeunes (VILLAGE AFRICAINE)

#### *Situation*



Fig 3.87 Entrée principale du village  
Source : Photo prise par l'auteur



Fig 3.88 Situation par rapport à la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur

**Description**

S'étalant sur une surface de plus de 22 ha, le centre dispose d'un espace camping qui peut accueillir jusqu'à 300 tentes, des gîtes et de bungalows. Seulement que le centre ouvre ses portes, juste pour les colonies de vacances ou ressortissants africains. L'activité touristique pour le grand public est inexistante.

NB :

- Malgré qu'il se situe en dehors de la Zet de Sidi Fredj , nous avons tenu à le citer , vu l'importance que peut apporter une telle structure pour la station .
- L'accès nous a été interdit pour la prise des photos ou pour recueillir plus d'infos sur la structure auprès d'un responsable, surtout qu'y a très peu d'informations sur le net.

2.1.2 **Le flux touristique :** (les seuls chiffres que nous disposons concernent le complexe touristique, aucune d'autre information ne nous a été communiquée pour les autres structures).

**Le complexe touristique :** chiffres des 5 dernières années.

Saison	Week-end	Jours de la semaine
Haute saison Mai -octobre	>8000 pers/jour	>6000 pers/jour
Basse saison Novembre-avril	>4000 pers/jour	>2000pers/jour

Tab3.2 flux touristique au niveau du complexe de Sidi Fredj . Source :EGT

D'après ses chiffres, on réalise bien que le complexe est bien convoité par les visiteurs, une belle destination à découvrir ou tout simplement pour aller se distraire le weekend. Cependant on remarque que le chiffre se divise en deux pendant la basse saison, et cela par manque d'activités (hors les plages) qui assurent l'attractivité et qui incitent les touristes au long de l'année.

-

2.1.3 **Diagnostic des unités du complexe touristique**

Suite à notre investigation menée sur place, nous avons été confrontés à pas mal d'obstacles

- De nombreuses unités du complexe font objet de résidences permanentes, le cas de L'hôtel EL Manar , le village corsaire .
- L'accès aux H2, H4, H5 était impossible vu que les bâtiments étaient fermés.
- Les hôtels Marina H3, El Marsa et El Riadh faisaient objet de centre de confinement, toute visite, prise de photos ou de contact avec un responsable étaient strictement interdit.

Étayée par un entretien très fructueux avec un responsable technique de L'EGT Sidi Fredj, la consultation des documents fournis par ce dernier, ainsi de profondes recherches sur le net, nous avons pu établir un diagnostic des différentes structures de notre aire d'étude.( le diagnostic de l'intérieur est établi suivant une lecture des photos fournis par L'EGT).

A noter que le complexe de sidi Fredj rentre dans un Projet de modernisation des sites touristiques de l'EGT Sidi Fredj élaboré par le groupement de BET étrangers ( BEREPA - IBAU - BVL ARCHITECTURE INTERNATIONAL D'ARCHITECTURE ATELIER 3 ARPENTERE - ROUGE ABSOLU) . Les travaux sont entamés, deux structures ont été livrées.

Les structures touristiques du Pole de SIDI FREDJ	Diagnostic	Fig. 3.89 : Photos état des lieux Source : Photos Intérieurs fournit par EGT Source : Photos Extérieurs prise par l'auteur
Complexe touristique		
Centre touristique		
Hôtel Marina H3	<p>Rénové entièrement</p> <p>Mis aux normes internationales de 3***</p> <p>En service depuis Mars 2020</p>	
Le Vivier et village corsaire	<p><i>Extérieur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Dégradation des façades</li> </ul> <p><i>Intérieur</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Structure en très mauvaise état</li> <li>- Traces d'humidité sur les murs et les plafonds, cloquage de la peinture et détérioration des revêtements muraux</li> </ul>	

<p>H2</p>	<p><i>Extérieur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Dégradation des façades</li> <li>-Ecaillage des revêtements muraux extérieurs</li> <li>-Vétusté de menuiseries extérieures</li> </ul> <p><i>Intérieur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Détérioration des revêtements du sol et des murs</li> <li>-Ecaillage des enduits intérieurs</li> <li>-Dégradation de la peinture</li> </ul>	
<p>H4</p>	<p><i>Extérieur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Etat de dégradation avancé de la façade donnant sur la placette</li> <li>-Dégradation de l'état des enduits et écaillage de la peinture</li> <li>-Salissures et effets du mode d'évacuation des eaux pluviales</li> <li>-Garde-corps en état vieilli et non conforme aux normes</li> <li>-Menuiserie extérieur en état de corrosion</li> <li>-décollement des tuiles de la toiture (H4)</li> </ul> <p><i>Intérieur :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revêtements du sol des murs inappropriés</li> <li>-Ecaillage des enduits et peinture.</li> </ul>	

H5	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vétusté de la menuiserie et des portes.</li> <li>- Aucune opération de réhabilitation ou rénovation n'a été effectué sur les deux bâtiments depuis leur ouverture.</li> </ul>	
La salle des fêtes	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Des travaux de rénovation en cours</li> <li>-Reconversion de la fonction en Salle de conférence</li> <li>-La mise en exploitation prévu pour janvier 2022</li> <li>-RDC fonctionnelle avec restaurants entièrement rénovés.</li> </ul>	
Le garage à bateaux	L'ensemble n'est pas en très bon état, notamment la structure.	
T2	Vétusté du bâtiment	
Le port de plaisance	Un état moyen	

<p>Hôtel EL MANAR</p>	<p>Vétusté du bâtiment  <i>Extérieur :</i>                      -Etat de dégradation avancé des façades                      -Dégradation de l'état des enduits et écaillage de la peinture                      -Salissures et effets du mode d'évacuation des eaux pluviales  <i>Intérieur :</i>                      ( non visité , espaces occupés par les résidents permanents )                      - Aucune opération de réhabilitation ou rénovation n'a été effectuée sur la structure depuis son ouverture.</p>	
<p>CASIF</p>	<p>Etat acceptable</p>	
<p>Hôtel EL MARSA</p>	<p>Rénové entièrement                      Mis aux normes internationales de 4*****                      En service depuis 1juin 2021</p>	
<p><b>Centre de thalassothérapie</b></p>	<p>-Rénové entièrement, mis en service en janvier 2020                      -une nouvelle extension du centre est en cours des travaux</p>	

<p><b>L'hôtel EL RIADH</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vétusté du bâtiment</li> <li>- dégradation des façades</li> <li>- Aucune opération de réhabilitation ou rénovation n'a été effectuée sur la structure depuis son ouverture.</li> </ul>	
<p><b>Le village artisanal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vétusté du bâtiment</li> <li>- Aucune opération de réhabilitation ou rénovation n'a été effectuée sur la structure depuis son ouverture.</li> </ul>	
<p><b>Le village touristique Forum EL DJAZAIR</b></p>	<p>Travaux en cours .</p>	
<p><b>Le village africain</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vétusté du bâtiment</li> <li>-Il remplit plus sa fonction initiale</li> </ul>	

**Conclusion :**

Les unités suivantes se trouvent dans un état très dégradé et nécessitent une restructuration aux normes actuelles des structures hôtelières pour une meilleure fonctionnalité de la station : au niveau du complexe (H2, H4, H5, le village corsaire, le garage à bateaux, le port), le village artisanale, l'hôtel Riad et le village africain.

Tabl3.1 Diagnostic des structures de la station  
Source : Etablit par l'auteur

## 2.2 Accès et accessibilités aux structures de la station balnéaire de Sidi Fredj

### Analyse



Fig. 3.90 Accessibilités au niveau de la station  
Source : Support Google Earth traité par auteur

### Constat des problèmes



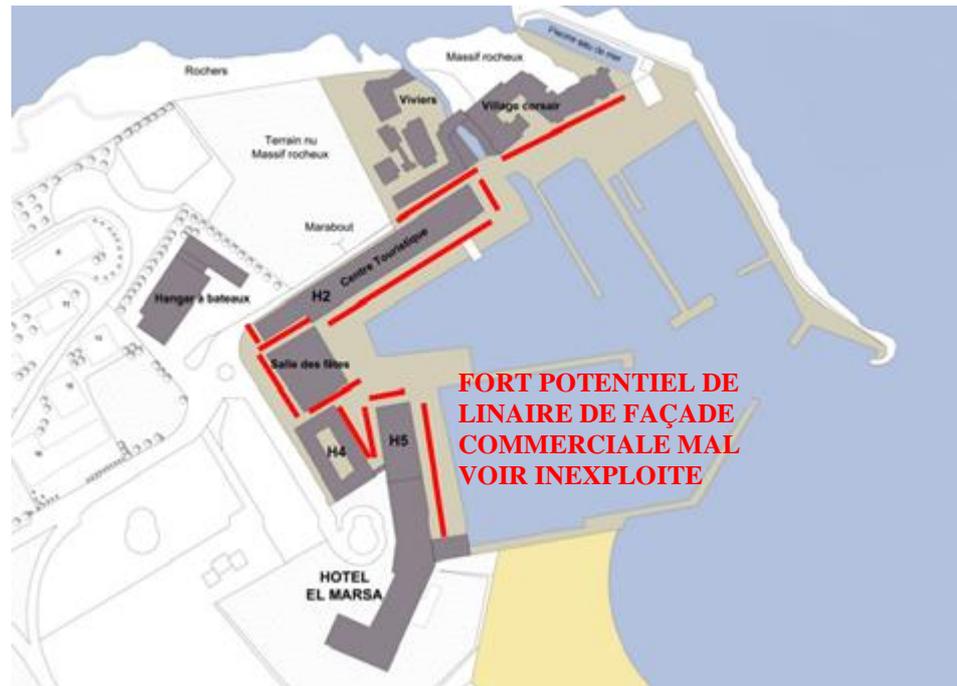
Fig. 3.91 Constat des problèmes d'Accessibilités  
Source : Support Google Earth traité par auteur

### 2.3 L'attractivité (Commerces et activités)

Une centralité touristique ne peut être fonctionnelle sans la présence d'activités complémentaires (commerce, structures d'accompagnement)

Au niveau de notre aire d'étude, aucune activité commerciale réelle n'est présente (une supérette et deux à trois crèmeries), mis à part à l'intérieur du complexe touristique qui reste à valoriser.

Fig. 3.92 Potentialité du commerce  
Source : Support Google Map traité par auteur



### 2.4 La Sociabilité

Elle se rapporte aux pratiques citadines. On ne peut pas parler de tourisme si l'insécurité règne dans les lieux à Sidi Fredj, malgré la présence d'un poste de gendarmerie, les agressions se multiplient et le commerce informel monopolise les plages, les parkings et l'espace du port. La gestion des lieux laisse vraiment à désirer, alors que la sécurité se distingue comme la priorité principale pour un port à une destination touristique.

## 3. Constat Général des lieux

En matière de tourisme à Sidi Fredj, endroit combien symbolique de l'histoire d'Algérie depuis 1830, les autorités du pays avaient confié à la fin des années 60 au célèbre architecte français Fernand Pouillon la réalisation d'une station touristique ayant abouti à la construction d'un complexe touristique ainsi de nombreuses structures touristiques et d'un port de plaisance.

Cette zone a connu un développement important dans les années 1970-1980, formant une nouvelle centralité touristique non seulement sur le plan régional mais aussi national et international. Or que au jour d'aujourd'hui, suite à l'analyse établit de la station dans le cadre de notre étude, le constat montre bien une situation antinomique.

En effet, et après un système de Gestion Socialiste des Entreprises du secteur public durant bien des années caractérisé par un laisser-aller et une mauvaise gestion de ces infrastructures , aggravés ensuite par les différentes crises économiques connues par le pays, la station touristique de Sidi Fredj, a connu une forte dégradation et demeure livré à une forte dépravation :

- Une dégradation avancée des infrastructures notamment au niveau des bâtiments, mis à part quelques structures fraîchement rénovées.
- Des installations à grands potentiels peu ou mal exploitées tels que le port de plaisance, la piscine d'eau de mer, la promenade des digues, le théâtre de verdure, les terrains de tennis, le village africain, etc...
- Des structures carrément détournées de leur vocation touristique initiale, occupées actuellement par des résidents permanents à l'instar de l'hôtel El-Manar et le village corsaire
- Une mauvaise gestion des lieux ayant abouti à un laisser-aller caractérisé
- Un environnement insalubre affichant un manque flagrant de propreté au niveau des différentes installations
- Absence ou insuffisance des structures d'accompagnements tels que les commerces, les loisirs, etc....
- Manque de signalétique touristique.
- Manque d'opérations de marketing pour la mise en valeur du site
- Manque d'équipements spécifiques aux personnes aux besoins spécifiques les privant ainsi de beaucoup de prestations
- Problème d'identification, de hiérarchie, et de différenciation des flux (voitures, piétons, services) pour l'accès aux différents bâtiments depuis la route et le parking (cas du complexe).
- Une très mauvaise accessibilité au site : une seule entrée qui fait objet de sortie, et une route étroite engendrant des files interminables de véhicules pendant la haute saison.
- Manque voire absence de transport (métro, tramway ou trains) mis à part bus et taxis, sachant que y'a aucun moyen de transport directe prévu de l'aéroport, de la gare routière ou ferroviaire, mis à part les taxis.
- Salubrité des plages.
- Absence de parcours touristique au sein de la station
- Un parking public dans un état dégradé et/ou abandonné au profit de certains intervenants informels
- Très faible programmation d'évènements culturels et/ou festivités et autres animations

- Détournement de vocations pour quelques structures (le Fort, le village touristique) devenues sièges de certaines administrations
- Des tentatives de privatisation de certains espaces au profit de bandes de jeunes parfois à la limite de la délinquance dictant leur loi à des estivants désarmés devant la passivité des gestionnaires du site
- Un manque flagrant des sanitaires publics

#### 4. Recommandations

*La pratique touristique a amené la construction de stations dont l'architecture et l'urbanisme marquent les paysages et la société ; or justement notre société évolue avec une temporalité qui n'est pas tout à fait la même que celle des constructions touristiques : d'où des déphasages entre les pratiques, les goûts et le cadre bâti. » (GUERIN, 2002, p.5)*

L'ensemble des structures de la station touristique de Sidi Fredj située sur le golf du même nom offrent un potentiel de développement et de rayonnement touristique fort important, caractérisés par une architecture spécifique et remarquable rajoutant un cachet exceptionnel au site. Cet ensemble a malheureusement connu une dégradation forte avancée comme relaté précédemment.

Ainsi et afin de redonner vie à cette centralité, la rendre adéquate aux besoins touristiques actuelles, et promouvoir son attractivité dans la perspective de la mise en tourisme d'Alger et sa promotion comme une métropole d'envergure méditerranéenne, à même d'offrir toutes les commodités et garantissant des vacances et séjours agréables aux touristes, il est indispensable de mener dans les meilleurs délais les actions suivantes :

- Généralisation des opérations de rénovation au niveau de l'ensemble des installations plus particulièrement les établissements hôteliers à l'effet de les aligner sur la gamme d'hôtels aux normes internationales
- Préserver dans le cadre de ces opérations de rénovation le cachet spécifique du patrimoine architectural de Fernand Pouillon qui donne encore aujourd'hui toute la force et l'attrait du site.
- Mise en valeur des installations à grands potentiels comme le port de plaisance (promenades, commerces ...etc. ) , la piscine d'eau de mer, la promenade des digues, le théâtre de verdure, les terrains de tennis, le village africain, etc... par une refonte totale de leur exploitation.

Fig. 3.93 Valorisation du port de plaisance  
 Source : Support Google Map traité par auteur

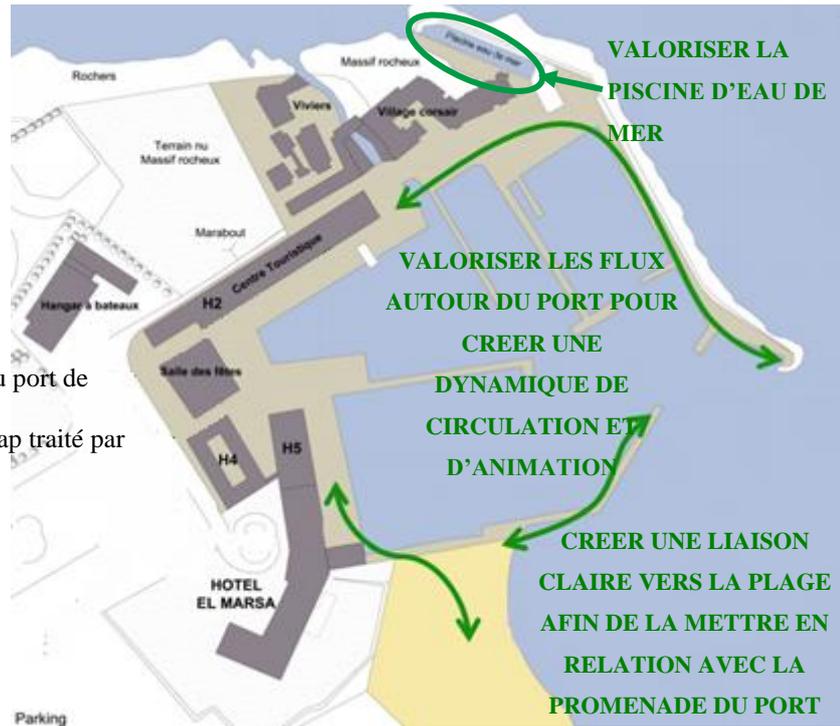


Fig. 3.94 Valorisation du port de plaisance  
 Source : Support Google Map traité par auteur

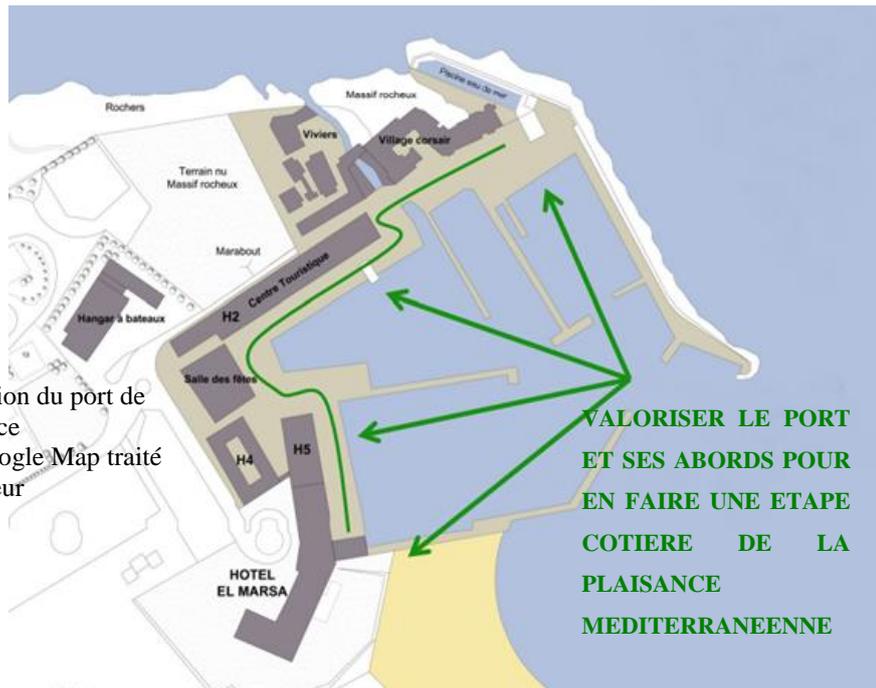




Fig. 3.95 Valorisation du port de plaisance  
Source : Support Google Map traité par auteur

- Redonner à certaines structures tels que l'hôtel El-Manar et le Village Corsaire leur vocation initiale, à savoir l'accueil et l'hébergement des touristes
- Développer et pérenniser les activités au niveau du site à longueur d'année par l'organisation d'autres manifestations telles que les séminaires, les congrès et autres évènements, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale
- Repenser à l'accessibilité pour mettre en valeur l'arrivée à la station.
- Réorganiser la circulation des flux entre mécaniques et piétonnes (s'inspirer du modèle Barcelonais)
- Instaurer un modèle de transport touristique au sein de la station, afin d'y limiter la circulation mécanique assurant ainsi une meilleure mobilité des visiteurs et autres résidents.
- Multiplier les commerces, créer des espaces de loisirs, et d'autres annexes de services (banque, bureau de poste...), afin de diversifier les offres, répondre aux besoins des touristes et garantir un apport conséquent et permanent de visiteurs et touristes (s'inspirer du modèle des stations intégrés de la Tunisie où les touristes peuvent trouver tout ce qui leur est nécessaire)

- Aménager et Equiper les différentes structures pour faciliter l'accès aux personnes à besoins spécifiques.
- Renforcer le transport vers le site en instaurant des navettes directes de et vers le pôle, à partir de l'aérogare, la gare routière et ferroviaire
- Restructurer le village africain en l'aménageant en un centre de camping familial
- Renforcer la salubrité du site et de son environnement par la généralisation d'un système de collecte sélective des déchets (plastique, papier, verre, etc...) et du nettoyage permanent des espaces publics (voiries, zones vertes et récréatives)
- Moderniser le système de sécurité pour assurer un meilleur contrôle de l'accès au site et préserver ainsi la sécurité et le bien-être de la clientèle
- Améliorer la gestion du site par le renforcement de l'équipe managériale actuelle en recrutant de jeunes cadres issus des écoles spécialisées
- Multiplier les échanges avec des partenaires étrangers notamment les agences de voyage porteurs de commandes de séjours .

Toutes ces propositions peuvent contribuer au développement et l'affirmation de la station comme étant une centralité touristique, favorisant la métropolisation d'Alger à travers le processus de mise en tourisme.

### **Conclusion du chapitre**

Les faits exposés dans ce chapitre relativement à l'offre touristique qui présente la station touristique de SIDI FREDJ , font ressortir le fort potentiel qu'elle regroupe que ce soit par la situation ,ou la richesses de ses structures . Elle jouit d'une polarité nationale au regard des flux très importants que drainent son site ses plages au cours des périodes estivales. Cependant, vu son état actuel relevé un peu plus haut, qui ne réponde plus ni à une qualité, ou une complémentarité des services, elle est loin de remplir son rôle d'une centralité touristique. La volonté des autorités à lui rendre son statut des années 70, se traduit par son assimilation à l'opération de réhabilitation et modernisation des complexes touristiques et des hôtels publics existants qui a été lancée dans le sens des actions de renouvellement urbain établit part le plan stratégique d'aménagement d'Alger. Cependant cette action non généralisé, elle touche que quelques structures de la station, chose qui n'avancera, ni réussira ce processus de relance.

L'exploitation de cette station dans le sens de l'intégrer aux espaces centraux hiérarchisés de la ville sera une plus-value pour la Métropole d'Alger dans ses objectifs de développement métropolitain.

## Conclusion Générale

Il est important de comprendre que face aux fluctuations que connaît le marché des hydrocarbures sur lequel repose toute l'économie algérienne, il est impératif que l'effort de mise en œuvre d'une économie de substitution soit soutenu.

L'inscription volontaire d'Alger dans la compétition internationale à travers le processus de métropolisation est à l'origine d'un renouveau urbain qui se met en place progressivement, mobilisant toutes sortes de ressources. Si l'on assiste à une modernisation accélérée, voire à un « renouveau de la métropole » par le biais des projets urbains d'envergure, il est nécessaire de constater que ces projets visent l'amélioration de l'image de la métropole mais véhiculent par là même de nouveaux enjeux, tels ceux liés à la gestion et à la gouvernance urbaine. L'importance dans la hiérarchie spatiale des espaces centraux est fortement tributaire de la capacité de ses structures à polariser les flux de richesses et des capitaux qui se manifestent aujourd'hui à travers le phénomène de tertiarisation. Sous l'influence de la mobilité accrue et de développement des moyens de communications, les éléments significatifs de la centralité, autrefois concentrés au niveau du noyau central de la ville, tendent à se disperser dans l'ensemble du tissu urbain.

L'ambition de la relance du secteur du tourisme et le hisser au rang de moteur de développement économique est clairement affiché par les hautes autorités par les différentes opérations entreprises. De nombreuses actions de mise en tourisme ont été prises dans ce sens, entre autres les projets structurants prévus ou réalisés dans le cadre du PSDA. Ainsi, le développement à travers ces projets et la remise à niveau des infrastructures existantes peuvent, d'ores et déjà, constituer les premiers jalons de la redynamisation du système touristique. L'option de mise en tourisme, quand le potentiel existe, est un fait qui agit d'une manière similaire. Il est nécessaire d'identifier les éléments de son fonctionnement à travers leurs concentrations. Car, tels que définis, les indicateurs de la mise en tourisme font justement apparaître certaines concentrations telles que les sites historiques, les équipements culturels, les pôles touristiques, les commerces et les services. Il ressort que des aspects spécifiques de la

centralité urbaine constituent un moyen efficace de la mise en tourisme et réciproquement, ce dernier peut être révélateur de centralité.

En outre, l'importance de la mise en œuvre de cet ensemble d'interventions structurantes est grande au regard des attentes de la concrétisation des ambitions affichées dans le domaine de la métropolisation et du tourisme, alors fort dépendants.

La mise en tourisme d'Alger, qui s'est accompagnée par l'instrument de planification stratégique ( Programme d'Aménagement 2009-2029) et de développement de grands projets métropolitains, repose aussi sur certains facteurs importants, parmi lesquels : le renforcement des relations entre les organismes et les institutions (économiques, politiques, scientifiques) formant le noyau central de la mise en tourisme de la ville , l'amélioration de la gestion touristique, la construction d'une gouvernance touristique impliquant l'engagement des groupes associatifs aussi bien pour les projets touristiques que le développement urbain en général et la consolidation de la position géostratégique d'Alger dans la Méditerranée, dont la proximité avec d'autres destinations internationales peut jouer un rôle moteur dans sa réappropriation de ses propres capacités de renouvellement.

En effet, les processus de métropolisation et de mise en tourisme de la capitale, bien qu'ils soient décalés dans le temps par rapport à la volonté de faire d'Alger une ville touristique avant d'en faire une métropole internationale, s'avèrent être aujourd'hui un projet commun partageant les mêmes objectifs.

Au vue de tous ce qui précède, on peut conclure notre travail, en soutenant que les hypothèses posées préalablement dans le cadre de cette modeste recherche sont bel et bien vérifiées et confirmés.

***ANNEXES***

## 1. Les étapes du Plan Stratégique d'Alger PSDA 2009-2029



Fig A.1 *Etape 1 : 2009/2014 : Le cinquantenaire de l'Indépendance « L'étape de l'embellissement »*

Source : PDAU d'Alger, rapport d'orientation version finale, 2011



Fig A.2 *Etape 2 : 2015/2019 : Le grand événement international*

Source : PDAU d'Alger, rapport d'orientation version finale, 2011



Fig A.3 *Etape 3 : 2020/2024 : L'éco-métropole de la Méditerranée l'étape de la requalification de la périphérie*

Source : PDAU d'Alger, rapport d'orientation version finale, 2011



Fig A.4 *Etape 4 : 2025/2029 : Alger, ville monde l'étape de la consolidation*

Source : PDAU d'Alger, rapport d'orientation version finale, 2011

## 2. Le parc hôtelier de la wilaya d'Alger

En matière d'infrastructures hôtelières, Alger est relativement bien dotée en capacités d'hébergement (on enregistre une nette amélioration tant sur le plan qualitatif que quantitatif durant ces dernières années)

Ainsi, les attributs d'une destination d'excellence, à l'échelle méditerranéenne, se mettent progressivement en place.

Cependant, si l'hôtellerie classée 3 à 5 étoiles, aux normes internationales, constitue pour les destinations touristiques le socle de la chaîne de valeur touristique, dans la wilaya d'Alger l'hébergement dans ces catégories n'est pas important en volume alors qu'il devrait être prépondérant d'autant que l'essentiel de la fréquentation touristique se situe dans ce segment. On note aussi qu'y a une prédominance de l'hôtellerie bas de gamme non classé. (voir tableau )

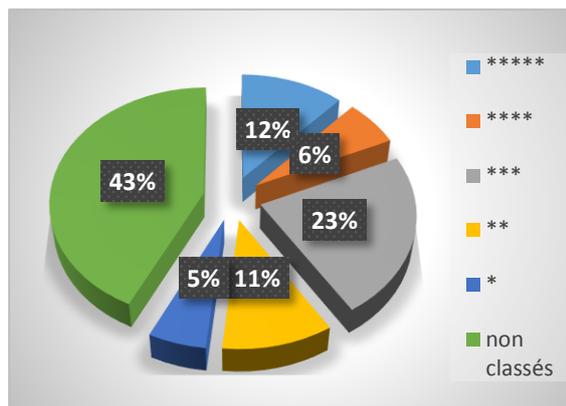


Fig A.5 Répartition des catégories d'hôtels du parc d'Alger

Source : auteur

Catégorie	Année 2013		Année 2014		Année 2015		Année 2016	
	Unités	Lits	Unités	Lits	Unités	Lits	Unités	Lits
Catégorie *****	5	2 383	5	2 383	5	2 383	5	2 383
Catégorie ****	2	697	2	697	2	697	4	1 297
Catégorie ***	17	4 188	17	4 188	17	4 188	23	4 587
Catégorie **	17	2 016	17	2 016	17	2 016	20	2 142
Catégorie*	17	1 122	17	1 122	17	1 122	18	1 122
<b>Total classés</b>	<b>58</b>	<b>10 406</b>	<b>58</b>	<b>10 406</b>	<b>58</b>	<b>10 406</b>	<b>70</b>	<b>11 531</b>
Non classés	100	7 033	105	7 595	117	8 528	111	8 625
<b>Total général:</b>	<b>158</b>	<b>17 439</b>	<b>163</b>	<b>18 001</b>	<b>175</b>	<b>18 934</b>	<b>181</b>	<b>20 156</b>

Tabl A1 : Hôtellerie par catégorie 2013-2016

Source : Diagnostic touristique de la wilaya d'Alger Phase 2 page 22 et 24

La répartition des hôtels et des capacités lits totales par vocation se présente comme suit :

Vocation	Année 2013		Année 2014		Année 2015	
	Nombre	Lits	Nombre	Lits	Nombre	Lits
Urbain	127	10 544	132	11 106	140	11 766
Balnéaire	29	6 895	29	6 895	33	7 168
Thalassothérapie	2		2		2	
<b>Total :</b>	<b>158</b>	<b>17 439</b>	<b>163</b>	<b>18 001</b>	<b>175</b>	<b>18 934</b>

Tabl A2 : Hôtellerie : typologie et capacité

Source : Diagnostic Touristique De La Wilaya D'Alger Phase 2 page 22 et 24

En 2015, le segment de l'hôtellerie urbaine représentait 62 % des capacités-lits totales et celui du balnéaire 38 %. Le secteur balnéaire compte seulement 5 hôtels classés dans les catégories 5 et 3 étoiles sur 35. Le secteur privé est dominant dans l'hôtellerie de la Wilaya d'Alger avec 164 établissements de petites capacités dont 125 hôtels dans la filière urbaine et 15 dans le bas de gamme de la filière balnéaire. Le secteur public en détient une dizaine dans les catégories de 3 à 5 étoiles, dont 4 hôtels gérés par des chaînes internationales (Sofitel, Mercure, Ibis et Sheraton).

La wilaya d'Alger détient 18 % environ de la capacité-lits du pays, toutes catégories confondues, estimée à fin 2015 à 102 244 lits et d'environ 50% de l'hôtellerie touristique classé du pays.

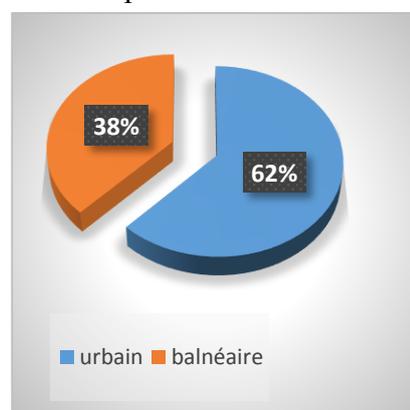


Fig A.5 Répartition des typologies d'hôtels du parc d'Alger

Source : auteur

### 3. Transports publics d'Alger

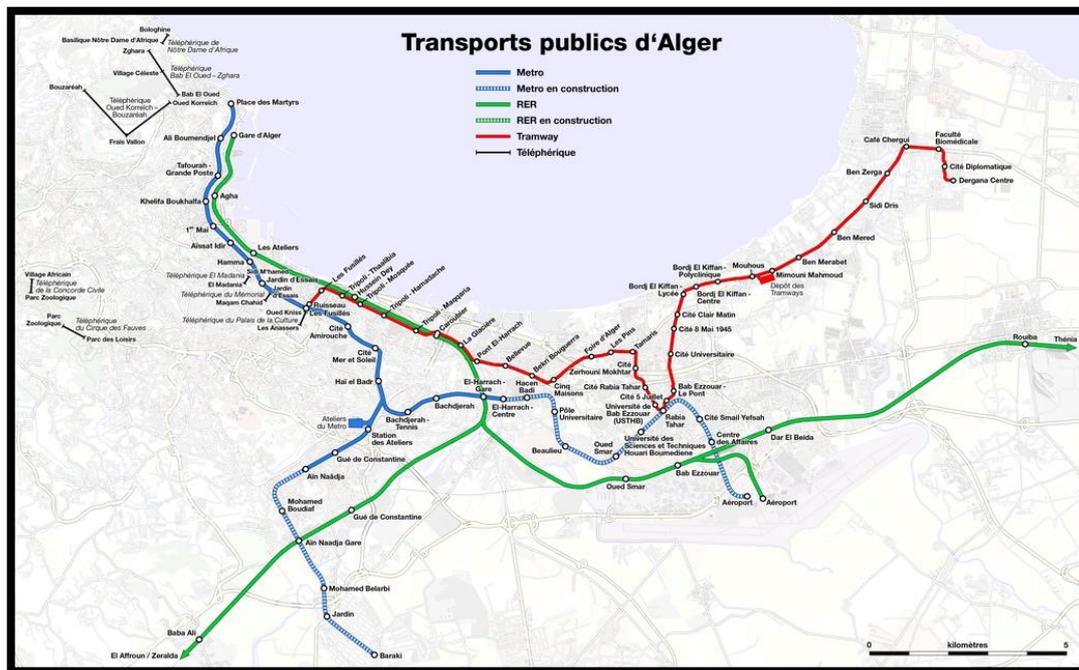


Fig A.6 Transport public d'Alger

Source :

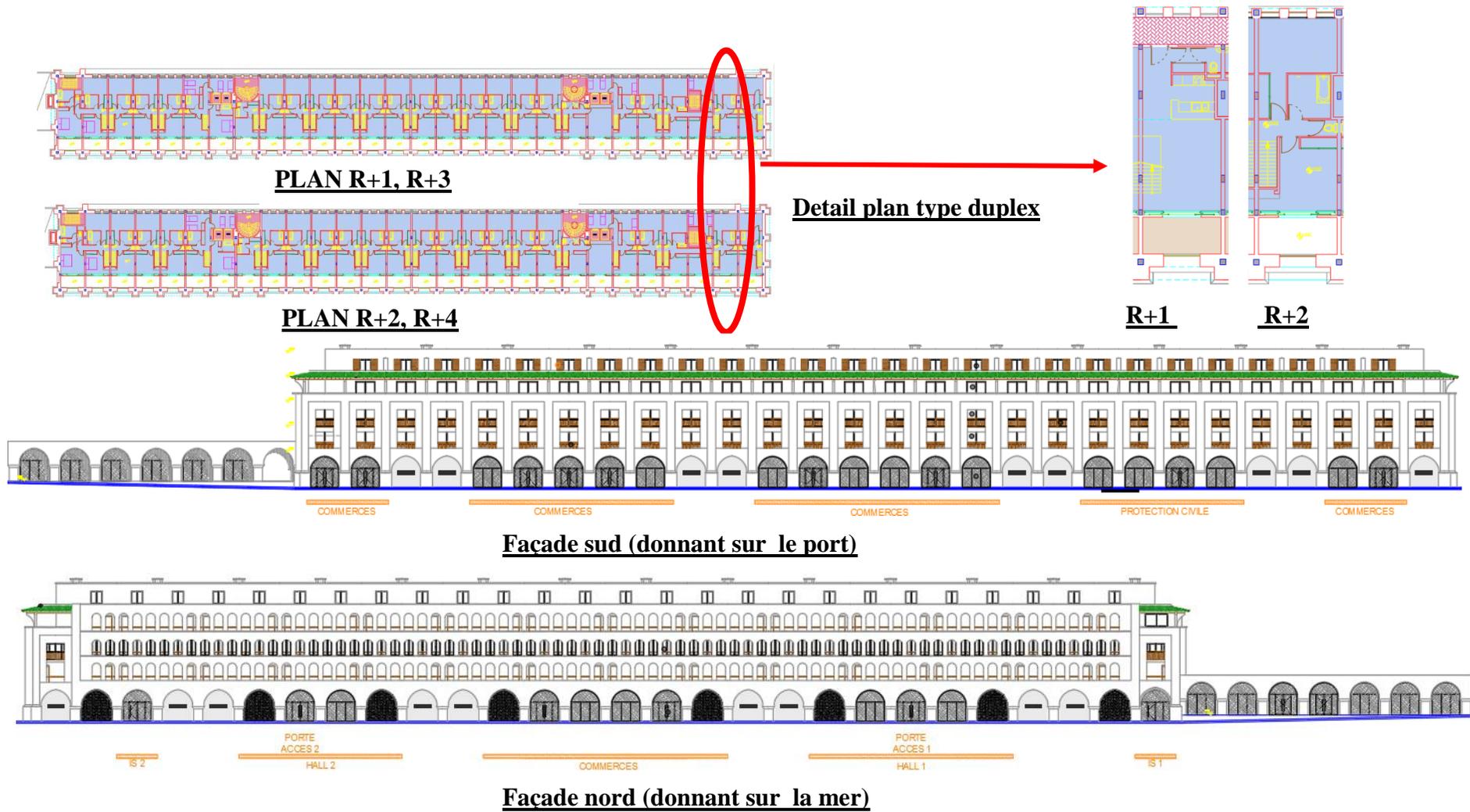
[https://fr.wikipedia.org/wiki/T%C3%A9l%C3%A9ph%C3%A9rique\\_d%27Alger#/media/Fichier:Metro,\\_suburban\\_train\\_and\\_tramway\\_map\\_of\\_Alger.png](https://fr.wikipedia.org/wiki/T%C3%A9l%C3%A9ph%C3%A9rique_d%27Alger#/media/Fichier:Metro,_suburban_train_and_tramway_map_of_Alger.png)

#### 4. Fiche technique du programme d'aménagement de la zeste de SIDI FREDJ

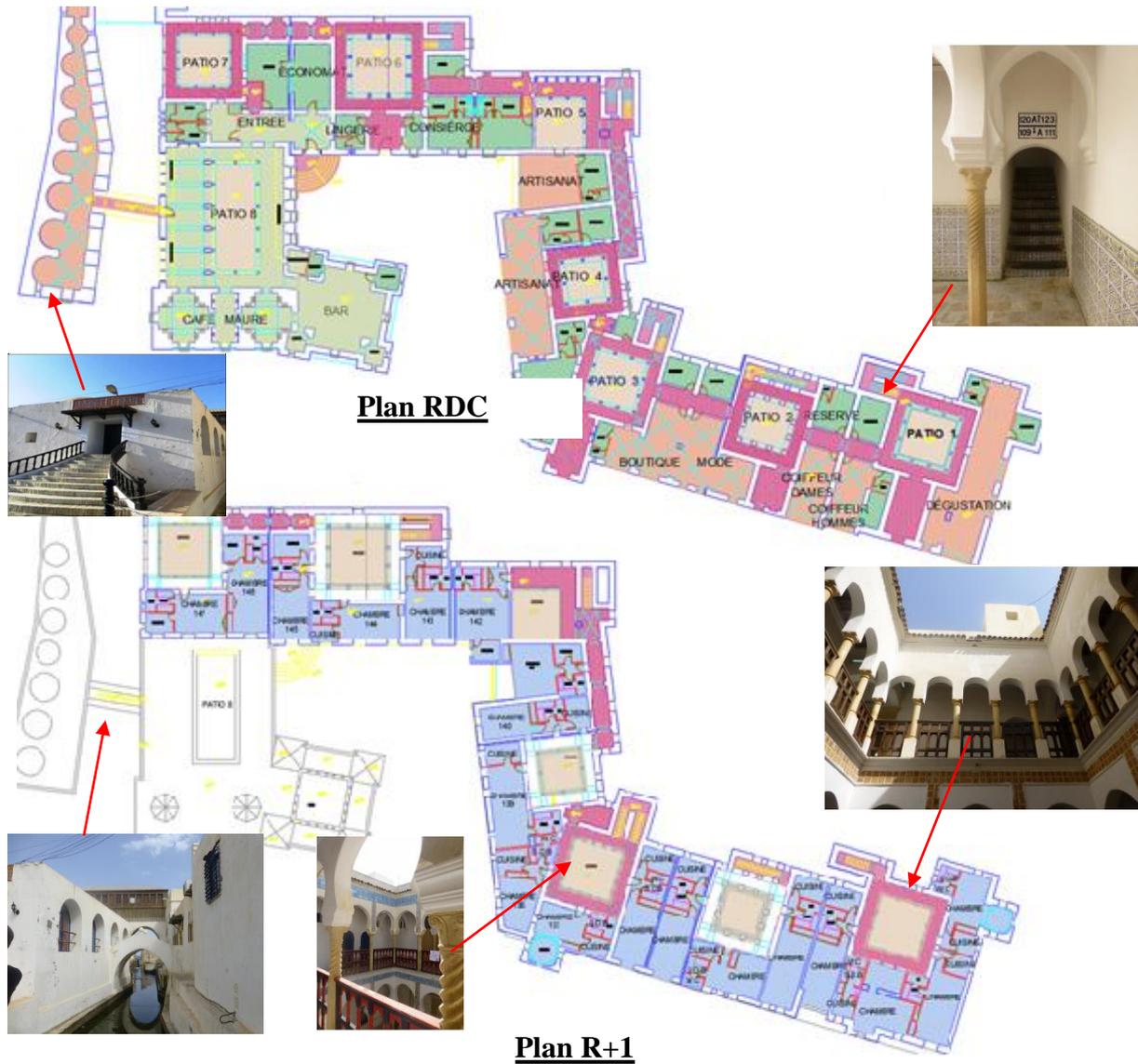
N° du lot		Affectation	Superficie (m <sup>2</sup> )	Capacité (lits)	Emplois induits
zone aménageable	01	Complexe Hôtelier sportif	15 054	200	400
	02	Hôtel	7 096	300	600
	03	Hôtel ( haut standing )	30 190	700	1400
	04	Parking	10 463	-	-
	HOTS LOTS	Voiries projetées	14 897		
<b>S/ TOTAL 1</b>			<b>77 700</b>	<b>1 200</b>	<b>2 400</b>
Existant	05	Port de plaisance, restaurant commerces.	53 280	-	
	06	Hôtel EL MARSA	22 400	191	382
	07	Hôtel El Manar	33 860	923	1 846
	08	Théâtre en plein air « LE CASIF »	30 310	-	
	09	Centre Thalassothérapie	77 175	320	640
	10	Résidence Touristique 220 unités	18 610	1 196	2 392
	11	Village Artisanal (siège ANDT , ANART et CNAM)	19 780	-	-
	12	Gendarmerie nationale	9 389	-	-
	13	Tennis Club	12 550	-	-
	14	Hôtel EL RIADH	53 928	238	476
	15	Lotissement existant (Habitations individuelles)	145 600	-	-
	16	Parking	25 530	-	-
17	Terres agricoles	93 930	-	-	
<b>S/ TOTAL 2 (EXISTANTS)</b>			<b>596 342</b>	<b>2 868</b>	<b>5 736</b>
Hots lot	Voiries, espaces vert		15 958	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>690 000</b>	<b>4 068</b>	<b>8 136</b>

Tabl A3 Fiche technique du programme d'aménagement de la zeste de SIDI FREDJ  
Source : PAT D'ALGER ZEST DE SIDI FREDJ P4

**5. Plans hôtel Marina ,** Source : Document fournit par l'EGT

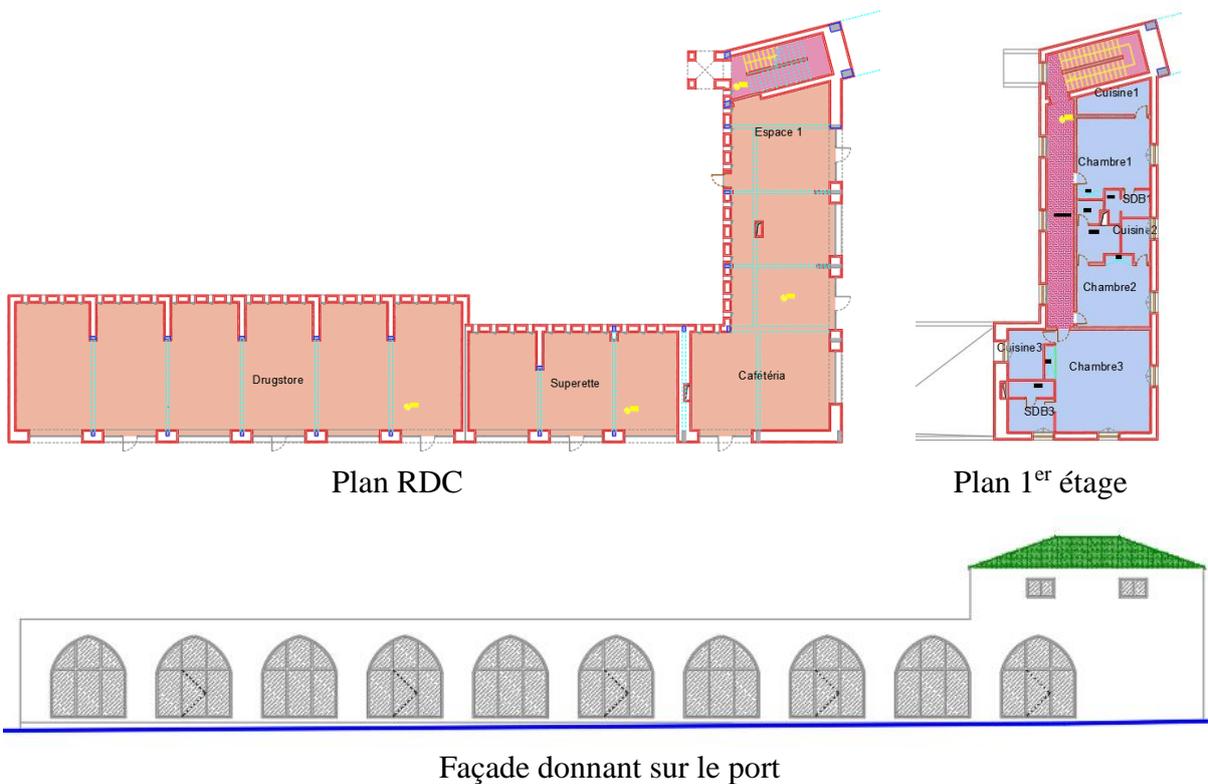


## 5. Plans du village corsaire, Source : Document fournit par l'EGT



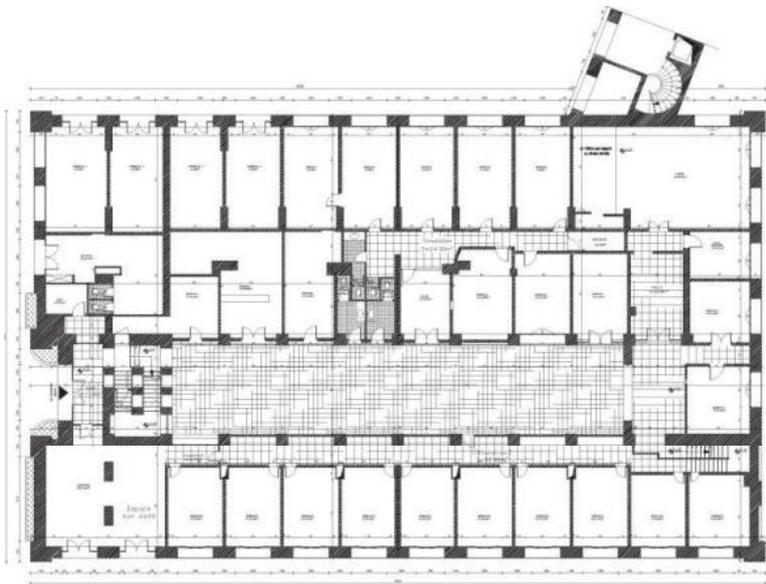


## 7. Bloc H2 , Source : Document fournit par l'EGT

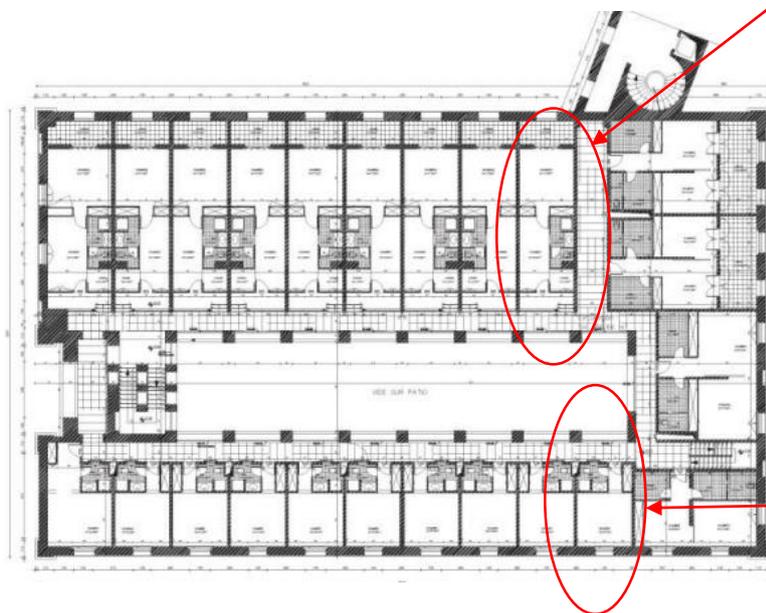
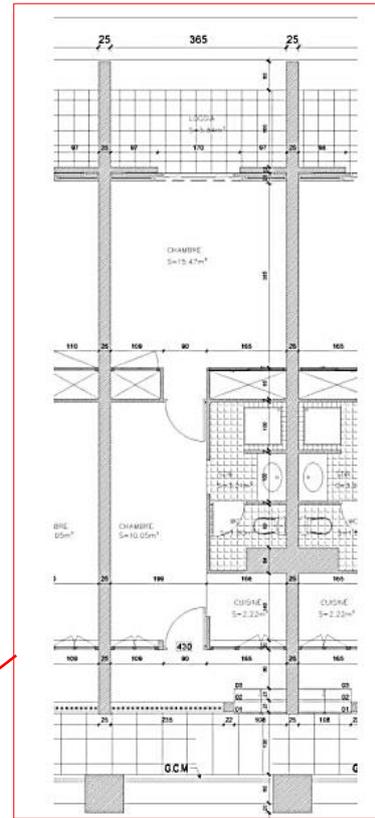


8. Hôtel H4, Source : Document fournit par l'EGT

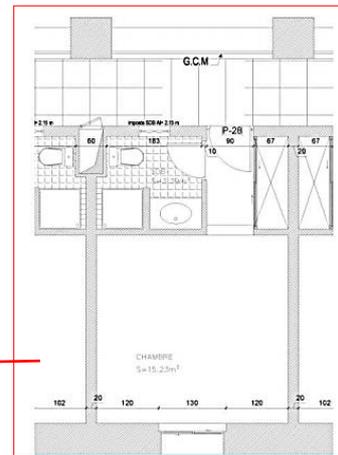
Détail Appartement



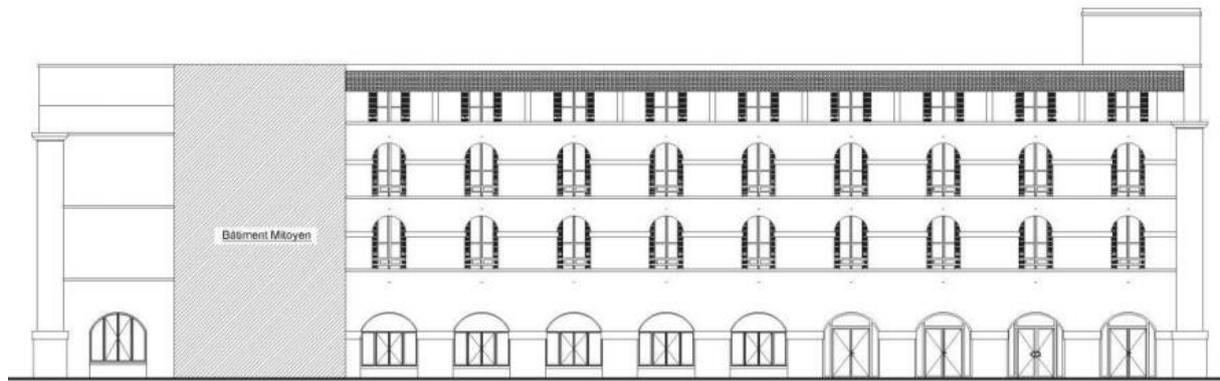
Plan RDC



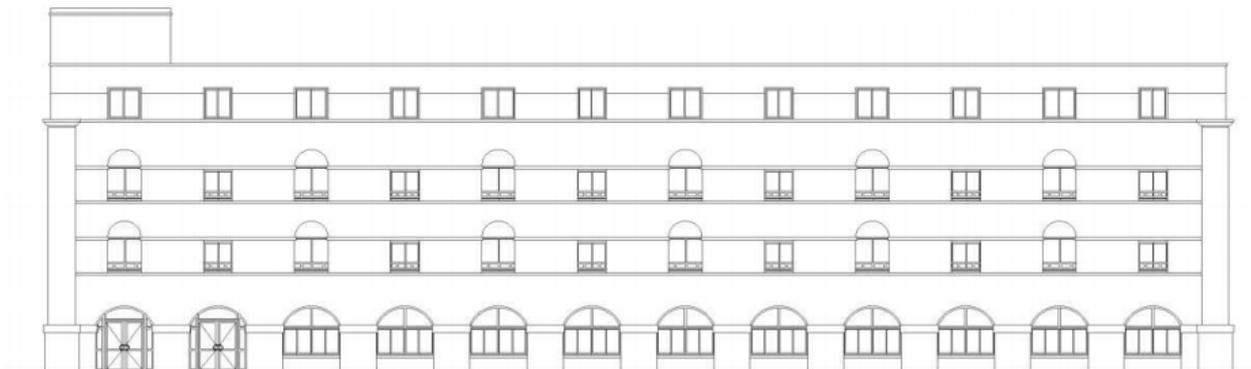
PLAN 1<sup>ER</sup>, 2<sup>eme</sup>, 3<sup>eme</sup> étage



Détail chambre



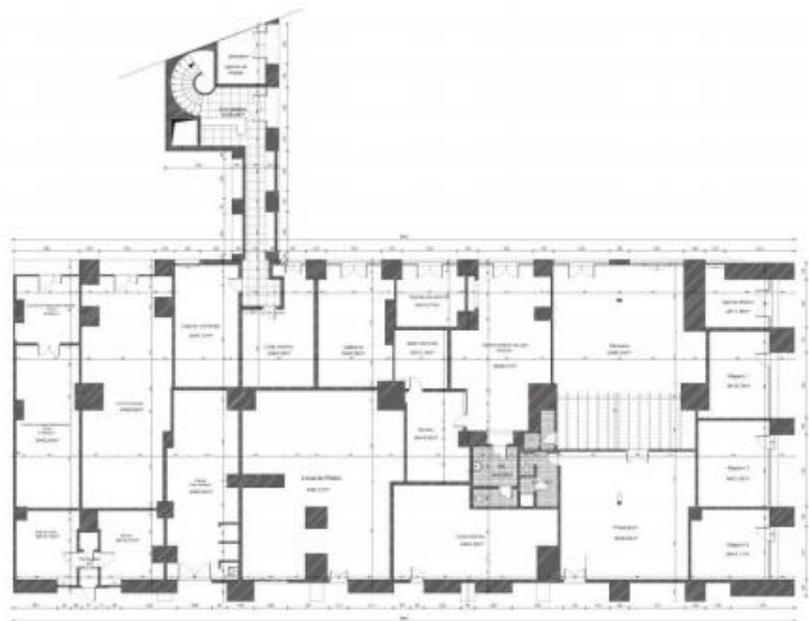
Façade de sur le port et placette



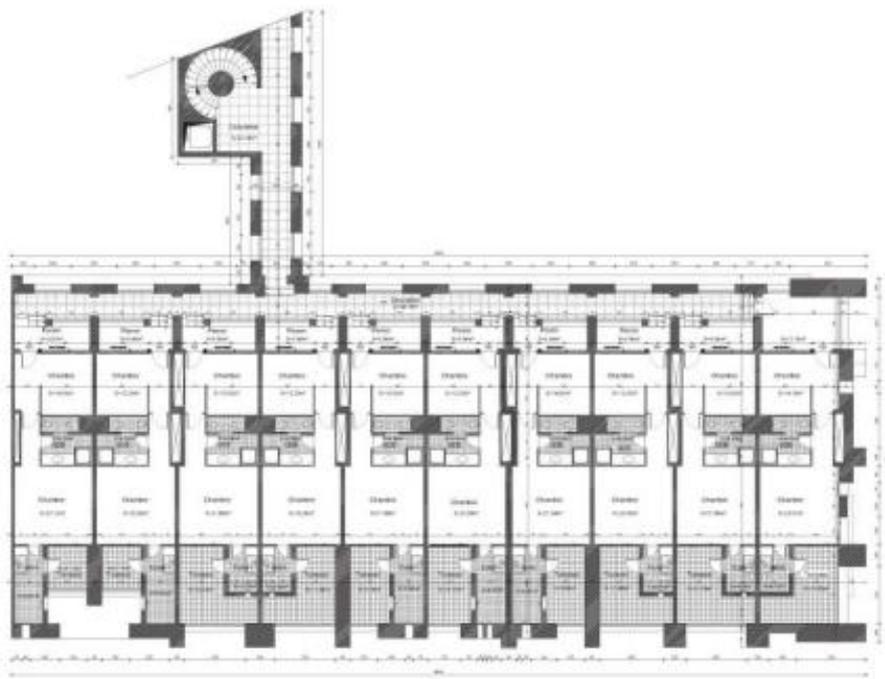
Façade de sur la rue

## 9. Hôtel H5, Source : Document fournit par l'EGT

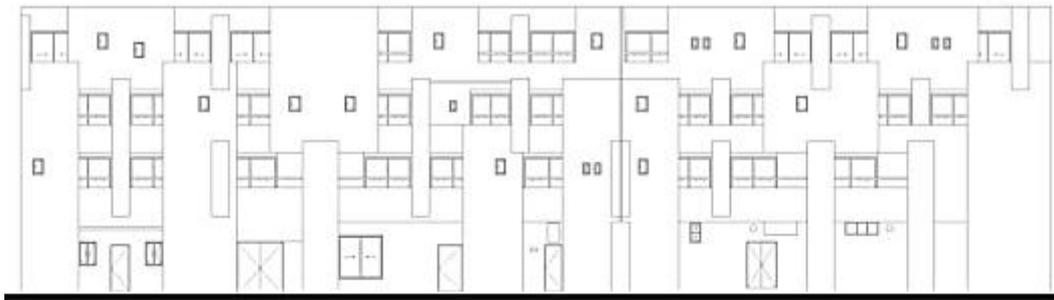
Le bâtiment comprend 30 appartements T2. Chaque niveau étant constitué de 10 appartements. Tout en longueur, les appartements possèdent une chambre "vue sur la place" et une chambre "vue sur mer". Au centre un module est destiné aux sanitaires. La cuisine prolonge la chambre avec des terrasses permettant d'apprécier les vues. Une coursière extérieure distribue l'ensemble des appartements d'un même côté ce qui permet à ces appartements d'avoir toutes une vue sur mer.



PLAN RDC



PLAN ETAGE COURANT



Façade côté mer



Façade coté placette