

Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable.

Axe de recherche : Transport et Mobilité Urbaine

Mémoire de Master Recherche

Sujet

Attractivité, mobilité des nouveaux pôles urbains d'Alger.

Cas d'étude :

Le quartier d'affaires de BAB EZZOUAR.

Elaboré par :

Amirou Sami Adlen, Architecte-étudiant à l'EPAU

Mémoire dirigé par :

Pr. Ing. Baouni Tahar.

Devant le jury :

Président : Bakour Mohamed

Examineur : Bendali Abderrezak

Examineur : Bachakh Houria

Examineur : Tahraoui. L

Année universitaire : 2017/2018

Remerciements :

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à l'équipe pédagogique de l'Axe Transport et Mobilité Urbaine.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude et mes sincères remerciements à mon directeur du mémoire et responsable de l'axe (TMU) en l'occurrence Pr. BAOUNI Tahar pour tout le temps qu'il m'a consacré, ces directives précieuses, ses encouragements et pour la qualité de son suivi.

Un grand merci à l'équipe UII Europe qui m'ont ouvert les portes afin de collaborer avec eux.

Mes remerciements les plus sincères vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à ma recherche en acceptant d'examiner mon travail et l'enrichir par leurs propositions.

Ma gratitude se tourne aussi vers ma famille qui a géré mes crises lors du travail et ma apporté un soutien supplémentaire à l'aboutissement de ce projet.

Je remercie particulièrement Ines pour ses innombrables sacrifices, afin de mener à bout et dans les meilleures conditions cette aventure.

Dédicaces :

Je dédie ce travail à 2 personnes très chère pour moi, en l'occurrence ma Maman et mon ami et frère Ramy Selhaoui, que dieu les accueille dans son vaste paradis.

Amrou Sami Aden

Résumé :

Ce travail de mémoire intitulé « Attractivité, mobilité des nouveaux pôles urbains d'Alger (cas du quartier d'affaires de Bab Ezzouar) » s'inscrit dans un vaste champ de recherche des rapports existants entre le domaine de l'attractivité, la mobilité et les pôles urbains, ces rapports sont en fait indissociables, en vue de l'interconnectivité existante entre ces trois paramètres.

À travers ce travail nous allons donc essayer de définir ces différents paramètres dans un premier lieu, ainsi que l'ensemble des éléments qui les caractérisent, par la suite nous allons passer en revue notre cas d'étude en l'occurrence le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, où nous allons mettre l'accent sur la mobilité de ce dernier.

Ainsi, nous allons aboutir le travail par un baromètre d'attractivité, à travers la méthode Benchmark qui consiste à comparer l'attractivité du quartier d'affaires de Bab Ezzouar à cinq quartier d'affaires mondiaux, suivant cinq critères élaborés en collaboration avec l'institut ULI Europe, cette démarche nous permettra de ressortir avec recommandations à entreprendre dans notre quartier d'affaires.

Mot clés :

Mobilité, Attractivité, Pôle urbain, Quartier d'affaires, Benchmark.

ملخص:

هذا العمل المعنون بـ " الجاذبات، المواصلات في الأقطاب العمرانية الجزائرية الجديدة " (حالة الدراسة: حي الأعمال بباب الزوار) الذي ينتمي إلى حقل واسع من البحوث المتعلقة بالعلاقات الموجودة بين مجال الجاذبات، المواصلات والأقطاب العمرانية، هذه العلاقات متوافقة فيما بينها، بالنظر إلى الترابط الموجود بين هذه الثلاث عوامل.

من خلال هذا العمل، سنحاول أولاً تعريف هذه العوامل المختلفة، ومجموع خصائصها أيضاً، وبعدها سننتقل للنظر في حالة دراستنا لظهور حي الأعمال لباب الزوار، حيث سنركز المواصلات في هذا الأخير.

كم سنقوم بإنجاز هذا العمل بمقياس للإنجابية، وعن طريق المؤشرات "benchmark" التي تعتمد على مقارنة جاذبية حي الأعمال بباب الزوار مع أربعة أحياء أعمال عالمية، من خلال خمس معايير مقدمة بالتعاون مع المعهد ULI Europe، هذه الخطوة تسمح لنا بالعودة بتوصيات للقيام بها في حي الأعمال بباب الزوار.

الكلمات الرئيسية:

المواصلات، الجاذبات، الأقطاب العمرانية، حي الأعمال، طريقة المؤشرات.

Abstract :

Ce travail de mémoire intitulé « Attractivité, mobilité des nouveaux pôles urbains d'Alger (cas du quartier d'affaires de Bab Ezzouar) » s'inscrit dans un vaste champ de recherche des rapports existants entre le domaine de l'attractivité, la mobilité et les pôles urbains, ces rapports sont en fait indissociables, en vue de l'interconnectivité existante entre ces trois paramètres.

À travers ce travail nous allons donc essayer de définir ces différents paramètres dans un premier lieu, ainsi que l'ensemble des éléments qui les caractérisent, par la suite nous allons passer en revue notre cas d'étude en l'occurrence le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, où nous allons mettre l'accent sur la mobilité de ce dernier.

Ainsi, nous allons aboutir le travail par un baromètre d'attractivité, à travers la méthode Benchmark qui consiste à comparer l'attractivité du quartier d'affaires de Bab Ezzouar à cinq quartier d'affaires mondiaux, suivant cinq critères élaborés en collaboration avec l'institut ULI Europe, cette démarche nous permettra de ressortir avec recommandations à entreprendre dans notre quartier d'affaires.

Key words :

Mobilité, Attractivité, Pôle urbain, Quartier d'affaires, Benchmark.

Tables des matières :

Remerciements	1
Résumés	2
Table des matières	5
Listes des figures	8
Liste des tableaux	11
Liste des abréviations	12
INTRODUCTION GENERALE :	
Contexte général	14
Problématique	15
Hypothèses	16
Objectifs de la recherche	16
Démarche méthodologique	17
Structure du mémoire	18
CHAPITRE I : ETAT DE L'ART	
1.1 Conceptualisation thématique	20
1.1.1 La mobilité urbaine : notions et définitions	21
1.1.1.1 La notion de déplacement et ses caractéristiques	21
1.1.1.2 Les modes de déplacement	21
1.1.1.3 La mobilité dans tous ses états	23
1.1.1.4 L'éco-mobilité	31
1.1.1.5 La mobilité intelligente, une opportunité pour l'aire métropolitaine.	36
1.1.2 Le pôle urbain	38
1.1.2.1 L'emploi comme unité de mesure	38
1.1.2.2 Les pôles urbains en Algérie	39
1.1.2.3 Les pôles urbains dans le monde	39
1.1.2.4 La mobilité dans les pôles urbains : l'efficacité des réseaux de transports urbains	41
1.1.2.5 Qui-est-ce qu'un pôle d'affaires ?	41
1.1.2.6 Plusieurs modèles de quartiers d'affaires au sein des métropoles :	43

1.1.3 L'attractivité urbaine	44
1.1.3.1 L'attractivité du modèle urbain	44
1.1.3.2 L'attractivité dans les quartiers d'affaires	44
1.1.3.3 La recherche de facteurs locaux de différenciation, de particularismes et d'identité propre.	45
1.1.3.4 La Mixité, une tendance générale, des enjeux différents	45
1.1.3.5 La Mobilité, un support essentiel à l'attractivité des quartiers d'affaires	46
1.1.3.6 La gouvernance des quartiers d'affaires	47
Conclusion	47
 CHAPITRE II : La mobilité du pôle d'affaires de Bab Ezzouar comme point d'ancrage pour faire face à l'adversité.	
Introduction	49
2.1. Situation et présentation de la zone d'étude	50
2.1.1 Présentation du site	50
2.1.2 Situation de la zone d'étude	51
2.1.2.1 Situation de la commune de Bab Ezzouar	51
2.1.2.2 Historique de la commune de Bab Ezzouar	52
2.1.2.3 Accessibilité de la zone d'intervention (échelle communale) :	53
2.1.2.4 Situation du quartier d'affaires de Bab Ezzouar	54
2.1.2.5 Accessibilité de la zone d'intervention	55
2.1.2.5 Données physique de site	55
2.1.2.6 Mixité des usages, fonctions et diversité	57
2.1.3 : Composition du pôle d'affaires	58
2.1.3.1 Les entités Bâties	58
2.1.3.2 Le centre commercial de Bab Ezzouar comme catalyseur du quartier d'affaires	60
2.1.3.3 L'offre de transport au Quartier d'affaires (étude sur la mobilité)	61
2.1.3.4 Les pôles d'affaires multimodales.	65
2.1.3.5 Et si le quartier d'affaires de Bab Ezzouar était durable	66

2.2 Le quartier d'affaires de Bab Ezzouar dans les instruments d'urbanisme, les contraintes de sa mobilité et ses paramètres.	68
2.2.1 Aperçu sur les instruments d'urbanisme	68
2.2.1.1 Les instruments d'urbanisme appliqués de 1960 à 1995	68
2.2.1.2 La dimension de mobilité dans les instruments d'urbanisme (cas du quartier d'affaires)	71
2.2.2 Le plan stratégique de développement de la wilaya d'Alger, horizon 2035	72
2.2.2.1 Objectifs soulignés par le plan stratégique	72
2.2.2.2 Le plan stratégique en 4 étapes	75
2.2.2.3 Les axes du plan stratégique	77
2.2.3 Le quartier d'affaires dans le plan stratégique, aménagement et mobilité	79
2.2.3.1 La mobilité dans le plan stratégique	80
Conclusion	84

CHAPITRE III : Performance du pôle d'affaires de Bab-Ezzouar parmi 4 pôle d'affaires mondiaux.

- Le Baromètre d'attractivité des quartiers d'affaires mondiaux.

Introduction	86
3.1. Mesure d'attractivité du quartier d'affaires de Bab-Ezzouar :	87
3.1.1 Le Benchmark comme outil d'Analyse	87
3.1.1.1 Double approche quantitative et qualitative :	87
3.1.1.2 Analyse des données :	88
3.1.1.3 les 6 critères d'évaluation de l'attractivité des quartiers d'affaires sélectionnés :	89
3.1.1.4 Les exigences pris en considération dans notre méthodologie « Fiche Benchmark».	90
3.1.1.5 Résultats et Discussion	91
3.1.1.6 Le quartier d'affaires de Bab Ezzouar au milieu des grands quartiers d'affaires.	93
3.1.2 Analyse du quartier d'affaires de Bâb Ezzouar suivant les 6 critères d'attractivité	96
3.1.2.1 Critère N°1 : Capacité à attirer et fidéliser les talents	96
3.1.2.2 Critère N°2 : Qualité de vie urbaine	98
3.1.2.3 Critère N°3 : Proximité des marchés, clients et partenaires	101

3.1.2.4 Critère N°4 : Lieu d'influence locale et mondiale	104
3.1.2.5 Critère N°5 : Qualité et quantité de l'offre immobilière	106
Conclusion	108
Conclusion générale	110
Bibliographie	112
Annexes	116

Listes des figures

Figure 01 : Synthèse de la méthodologie

Figure 02 : Structuration du mémoire

Figure 03 : Les composantes clés du sujet de recherche

Figure 04 : Les motifs de déplacement

Figure 05 : Schéma représentatif d'une chaîne de production

Figure 06 : La mobilité, et ses 3 types de déplacement

Figure 07 : La mobilité, et ses 3 types de déplacement

Figure 08 : Les concepts de la mobilité durable

Figure 09 : Émissions de GES en 2008, Millions de tonnes équivalent CO2.

Figure 10 : Espace occupé par différents modes.

Figure 11 : comparaison de l'occupation de l'espace entre la voiture et les vélos avec la marche à pied

Figure 12 : Les objectifs de l'éco-mobilité.

Figure 13 : Les objectifs de la mobilité intelligente

Figure 14 : Illustration des termes de ville-centre, banlieue, couronne périurbaine, Unité urbaine et Aire urbaine d'après l'Insee

Figure 15 : Carte représentant le pôle d'Oise-la-Vallée en France

Figure 16 : la mégapole « Nord-est » aux Etats-Unis.

Figure 17 : Le quartier d'affaires de Chicago, aux États-Unis.

Figure 18 : Articles portant lois sur l'attribution de propriété pour l'aménagement du Quartier d'affaires à l'AGRFA

Figure 19 : Situation géographique de la commune de Bab Ezzouar

Figure 20 : Historique de la commune de Bab Ezzouar

Figure 21 : Accessibilité de la commune

Figure 22 : Plan de composition urbaine

Figure 23 : Plan d'accessibilité

Figure 24 : Profil Terrain

Figure 25 : Carte : Mixité des usages, fonctions et diversité

Figure 26 : Proposition retenue (quartier d'affaires de Bab Ezzouar)

Figure 27 : Situation du Centre commercial

Figure 28 : vue 3d sur l'ensemble du quartier d'affaires

Figure 29 : L'offre de transport au Quartier d'affaires

Figure 30 : prototype de bus algérois

Figure 31 : L'offre de transport au Quartier d'affaires

Figure 32 : Circuit adopté par le bus d'Alger centre vers le quartier d'affaires

Figure 33 : Offre de transport commune d'Alger

Figure 34 : Les principaux instruments de la planification urbains d'Alger après l'indépendance.

Figure 35 : Périmètre administratif d'Alger

Figure 36 : Les attentes du plan stratégique

Figure 37 : L'équilibre visé par le plan stratégique

Figure 38 : Les axes du plan stratégique du développement d'Alger

Figure 39 : Les enjeux d'une politique verte.

Figure 40 : Le quartier d'affaires dans le plan stratégique du développement de la ville d'Alger

Figure 41 : Les actions principales de la mobilité prévues par le plan stratégique.

Figure 42 : Répartition géographique des répondants

Figure 43 : Répartition géographique des répondants

Figure 44 : Cartographie des 18 quartiers d'affaires analysés dans l'étude

Figure 45 : Avis des professionnelles concernant les critères d'implantation d'un quartier d'affaires.

Figure 46 : Classement de Bab Ezzouar suivant les critères d'attractivité.

Listes des tableaux

Tableau 01 : Classification des modes de déplacements selon le moyen utilisé

Tableau 02 : Le déplacement comme unité de mesure de la mobilité

Tableau 03 : La mobilité, et ses 3 types de déplacement

Tableau 04 : Les entités projetés dans le cadre de la construction du quartier d'affaires

Tableau 05 : Circuit adopté par le bus d'Alger centre vers le quartier d'affaires

Tableau 06 : Classement général suivant les critères d'attractivité.

Tableau 07 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 1 Capacité à attirer et fidéliser les talents.

Tableau 08 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du premier critère

Tableau 09 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 2 : Qualité de vie urbaine.

Tableau 10 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du deuxième critère

Tableau 11 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 3 : Proximité des marché, clients et partenaires.

Tableau 12 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du troisième critère

Tableau 13 : Indice de stabilité politique des pays dans la lettres commence par A.

Tableau 14 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 4 Lieu d'influence locale et mondiale

Tableau 15 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du quatrième critère

Tableau 16 : Classement des 5 quartiers d'affaires sélectionnés suivant le critère 5 Qualité et quantité de l'offre immobilière

Tableau 17 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du cinquième critère

Listes des Abréviations

AGRFA : Agence De Gestion Et De Régulation Foncière De La Wilaya D'Alger

BHNS : Le projet de bus à niveau de service

CBD : Central Business District

COMEDOR : le Comité permanent d'Etude, de Développement. D'Organisation et d'Aménagement de l'Agglomération d'Alger

CREAD : centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement

ECGTU : Etablissement de gestion de la circulation et du transport urbain

EPICE ERMA : établissement de réalisation et de la maintenance de l'éclairage public de la wilaya d'Alger

GES : Gaz à effet de serre

GIEC : Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

PDAU : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme

GPU : Grand projet urbain

NTIC : les nouvelles technologies de l'information et de la communication

POG : Plan d'organisation général

POS : Plan d'occupation au sol

PUD : Plan d'urbanisme directeur

STI : Système de transport intelligent

ULI : Urban Land Institute

Introduction

Dans les sociétés modernes, surtout les sociétés urbaines qui ont connu des mutations urbaines accélérées « *Les mutations urbaines accélérées et complexes que connaît l'agglomération algéroise suscitent, depuis le début des années 1990, un intérêt croissant.* »¹, le temps assume un rôle très marqué. Le rythme, toujours élevé, est devenu l'une des caractéristiques les plus typiques de ces sociétés. Pour y répondre (ou, peut-être, à l'origine de cette caractéristique)², on a assisté à une évolution des modes de transport et, notamment, de la voiture privée, associée à une diffusion généralisée de son utilisation, en parallèle la compétition internationale au niveau économique se traduit, aussi, par une compétition au niveau de l'attractivité et la mobilité des villes, en particulier des capitales. Alger n'échappe pas à ce phénomène ; aujourd'hui une société urbaine qui veut avoir une chance dans cette compétition globale doit offrir à ses citoyens et à ceux qui la visitent des conditions de mobilité optimales (dans l'ensemble des restrictions physiques).

À Alger la naissance des nouveaux pôles urbains à pousser les acteurs à une nouvelle réflexion en ce qui concerne la mobilité et les transports, l'enjeu tracé était d'arriver à affecter pour ces pôles une attractivité ainsi qu'une viabilité urbaine afin d'assurer une fluidité des transports et donc une bonne mobilité urbaine.

Ainsi, et comme le diagnostic élaboré par le PDAU l'a montré, les conditions de mobilité et d'attractivité à Alger et des nouveaux pôles urbains notamment le pôle d'affaires de Bab-Ezzouar sont encore loin de répondre à ce cadre de référence en effet, les transports, la circulation et la mobilité sont au cœur des problèmes de la wilaya d'Alger.

Dans ce mémoire nous allons mettre l'accent sur la mobilité au niveau de la périphérie Est d'Alger, en l'occurrence BAB EZZOUAR qui demeure l'extension spatiale la plus spectaculaire, d'ailleurs certains la voient comme le nouveau « hyper centre d'Alger », cependant pour l'aborder, nous devons nous concentrer sur le quartier d'affaire qui est en plein développement de par les équipements qui le constituent (les hôtels, le centre commercial, les sièges internationaux) mais aussi des services qu'il offre aux ménages comme l'emploi, le tourisme, les loisirs et le commerce.

¹ HADJIEDJ.A, BUBOIS-MAURY.J, DJEDOUANI.S, « Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation », Ed. : le Harmattan, 2015.

² PDAU Master Plan, L8 Transports, version finale révisée, Novembre 2010, P 03.

Cependant, le nouveau pôle d'affaires de Bab Ezzouar comme nouveau pôle urbain a connu un développement remarquable en ce qui concerne les infrastructures de transport, notamment par la proximité au tramway, au chemin de fer ainsi qu'à la nouvelle station du métro qui est en cours de réalisation et cela dans le cadre de l'extension qui va lier l'Aéroport à l'ouest d'Alger, malgré cela des efforts restent à parfaire afin d'inscrire le pôle dans une dimension qui tend au développement durable mais surtout qui soit plus attractive et plus viable afin d'assurer une pérennité des transports et une coordination entre ces derniers, c'est ce que les spécialistes appellent 'LA MOBILITE DURABLE'³.

Problématique :

Devant la croissance des nouveaux pôles urbains, le transport demeure l'épine dorsale dans le développement de la ville et de son attractivité malheureusement les autorités ne réfléchissent pas le transport comme un tout 'Multimodalité'⁴ mais à travers diverses stratégies dans la majorité des cas ne sont pas efficaces, or la ville est un métabolisme urbain où l'interconnectivité spatiale est nécessaire, Ainsi, dans notre recherche nous allons nous pencher sur le cas du quartier d'affaires Bab Ezzouar qui figure parmi les nouveaux pôles urbains d'Alger, et ceci à travers une problématique qui traite en premier lieu des troubles que connaît la mobilité urbaine dans la région, et dans un second lieu, de son attractivité, en d'autres termes :

Devant les dysfonctionnements que connaît le quartier d'affaires de Bab Ezzouar en termes de mobilité urbaine, quelle démarche entreprendre afin d'améliorer l'attractivité de celui-ci dans le cadre d'un renouveau urbain ?

De cette problématique découle une problématique spécifique qui se pose comme suite :

Quel rôle jouent les infrastructures de transports dans le cadre de l'amélioration de l'attractivité du quartier d'affaires de Bab Ezzouar ?

Pour répondre à ces questions nous allons effectuer un diagnostic approfondi concernant la mobilité urbaine du quartier d'affaires de Bab Ezzouar, ce diagnostic sera suivi d'un baromètre d'attractivité, ainsi, ce dernier nous permettra d'établir des recommandations quant aux démarches à entreprendre dans le cadre de l'amélioration de l'attractivité du quartier

³ SNCB, La mobilité durable un boulevard vers L'AVENIR, Editeur responsable : B. GERMEAU, Espace Environnement, rue de Montigny 29 - BE-6000 Charleroi, 2015

⁴ SOUCHON. A, De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives, Mémoire de stage de fin d'études, TURP, Septembre 2016, pp. 6.

Hypothèses :

Afin de répondre à la problématique définie précédemment nous avons émis les hypothèses suivantes :

1. La mobilité urbaine: une stratégie basée sur le développement des infrastructures routières⁵ ceci a engendré un déséquilibre en termes de modalité de voyage (voiture particulière prime sur le transport en commun).
2. Le transport n'est pas réfléchi comme projet urbain d'où l'absence d'insertion des infrastructures de transport dans les villes, ceci à engendrer un manque d'attractivité et un dysfonctionnement dans la mobilité des pôles urbains notamment celui de Bab Ezzouar.

Objectifs de la recherche :

L'objectif de notre recherche est d'arriver après avoir analysé la mobilité du quartier d'affaires de Bab Ezzouar, à évaluer l'attractivité de celui-ci à travers un baromètre, celui-ci aura pour but de découler une série de recommandations afin de rendre notre quartier plus attractive.

Ainsi, toute planification dans le cadre d'une action globale de développement urbain liée au transport et dans les nouveaux pôles urbains doit être faite en tenant compte de certains paramètres liés à la mobilité et l'attractivité de la ville le but étant d'arriver à instaurer une nouvelle politique des transports qui tienne compte de la modernisation et au développement durable⁶.

Dans cet ordre d'idées, nous avons fixé pour ce travail les objectifs suivants :

- a. Comprendre la mobilité urbaine de Bab Ezzouar à travers une compréhension des infrastructures de transport qui se sont insérées dans le tissu urbain, et cela dans l'optique de comprendre d'où viennent les dysfonctionnements du réseau de transport.
- b. Comprendre à travers notre processus de recherche, les critères d'attractivité qu'on doit prendre en charge dans le quartier d'affaires de Bab Ezzouar.
- c. Présenter des recommandations susceptibles d'améliorer l'attractivité du quartier.

⁵ Tahar BAOUNI, Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger, Insaniyat, 2009, P44-45.

⁶ PDAU Master Plan, L8 Transports, version finale révisée, Novembre 2010, pp.14.

Démarche méthodologique :

- a. Afin de développer l'objet de notre recherche, nous allons tout d'abord développer les fondements théoriques, où nous allons définir les mots clés ainsi que les concepts liés à notre problématique. Cette phase représentera notre approche conceptuelle, qui va nous permettre de cerner le champ d'influence de notre réflexion.
- b. La deuxième phase consistera en l'analyse du quartier d'affaires de Bâb Ezzouar, et ceci dans le but de cerner l'ensemble des caractéristiques liées à celui-ci, notamment sa mobilité urbaine.

Pour y procéder nous allons présenter un ensemble d'informations qu'on a récolter à travers des entretiens semi-directifs réalisés sur net via les deux plateformes 'Google+' et 'LinkedIn', ces entretiens ont été par la suite traité afin de les présenter sous diverses formes.

- c. La dernière phase comprendra qu'en a elle une analyse BENCHMARK, qui consiste à évaluer l'attractivité du quartier à travers une comparaison entre notre quartier d'affaires et quatre autres quartiers d'affaires mondiaux et cela en tenant compte de cinq critères :
 - a. Capacité à attirer et à fidéliser les talents
 - b. Qualité de vie urbaine
 - c. Proximité des marchés, clients et partenaires
 - d. Lieu de pouvoir et d'influence Locale et mondiale
 - e. Compétitivité-coût (**pas pris en compte dans la discussion des résultats**).
 - m. Offre immobilière adaptée et de qualité

L'étude BENCHMARK en question a été élaboré en collaboration avec Uli Europe qui est un institut spécialisé dans l'urbanisme en Europe.

L'étude s'est portée sur un échantillon de 200 utilisateurs des quartiers d'affaires, professionnels de l'immobilier, universitaires, urbanistes etc. Par ailleurs, nous avons récolté 30 autres entretiens individuels menés auprès d'experts de quartiers d'affaires, ces derniers nous ont permis de décrypter et analyser les résultats.

Structuration du mémoire :

Ce mémoire de master se compose de trois chapitres. Dans le premier chapitre nous allons essayer de donner quelques définitions des concepts clés du thème pour pouvoir préciser l'orientation théorique de la recherche. Par la suite, dans le second nous ambitionnerons d'étudier le processus de formation et de transformation urbain de la commune de Bab Ezzouar en montrant l'évolution de la population, l'habitat, l'emploi et l'offre et la demande de transport, ainsi, nous nous étalerons sur la mobilité urbaine du quartier, son impact ainsi que les raisons de son dysfonctionnement, nous aboutissons au chapitre trois qui aura comme sujet l'évaluation de l'attractivité du quartier à travers une étude BENCHMARK qui consiste à comparer notre quartier d'affaires à quatre autres quartier d'affaires au monde, cette étude va nous permettre de ressortir avec une série de recommandations destinées à améliorer l'attractivité du quartier de Bab Ezzouar.

Attractivité, mobilité des nouveaux pôles urbains d'Alger.	
Cas d'étude : Le quartier d'affaires de BAB EZZOUAR.	
Mot clés :	
Mobilité, Attractivité, Pôle urbain, Quartier d'affaires, Benchmark.	
Partie Introductif :	1. Introduction générale
	2. Problématique
	3. Objectifs de recherche
	4. Hypothèses de recherche
	5. Démarche méthodologique
Partie Théorique :	CHAPITRE I : ETAT DE L'ART
	CHAPITRE II : La mobilité du pôle d'affaires de Bab Ezzouar comme point d'ancrage pour faire face à l'adversité.
Partie Empirique :	CHAPITRE III : Performance du pôle d'affaires de Bab- Ezzouar parmi 4 pôle d'affaires mondiaux.
Conclusion générale	

Figure 02 : Structuration du mémoire

Source : Auteur, 2018

Chapitre 1 : Etat de l'art



1.1. Conceptualisation thématique

En amont d'une recherche, il est important de définir les concepts clés liés à notre thématique, et ceci dans le but de cerner le sujet, ainsi, ces concepts nous accompagneront et apparaîtront tout au long des prochains chapitres.

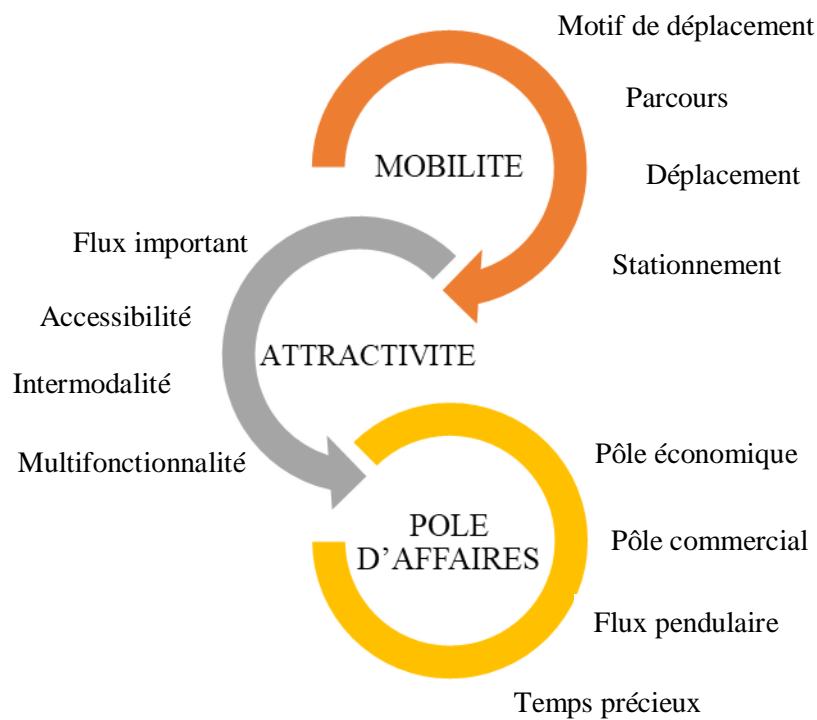


Figure 03 : Les composantes clés du sujet de recherche

Source : Auteur, 2018

Notre thématique compose avec 3 concepts majeurs, en l'occurrence la mobilité, l'attractivité et le pôle d'affaire, ces dernières sont intrinsèquement liés entre eux. Par

la suite, multiples notions viennent renforcées les liens entre ces 3 éléments, en effet, en évoquant la notion de pôle d'affaires, celui-ci rappelle l'autre notion qui est le flux pendulaire que doit réceptionner ce quartier et qui dépend de l'attractivité du quartier. Ainsi, les effets sur la mobilité deviennent un sujet très vague, c'est dans cette optique que nous allons essayer de mieux comprendre les trois concepts mise en place préalablement mais aussi l'ensemble des notions qui s'inscrivent dans notre champ de recherche.

1.1.1. La mobilité urbaine : notions et définitions

L'approfondissement sur le sujet de la mobilité urbaine permet de déterminer et de définir les notions y afférentes. Il s'agit surtout des notions de déplacement, d'activité et d'environnement. En effet, le terme « mobilité » renvoie à une idée de mouvement et de déplacement. Par conséquent, la notion de déplacement devient l'élément clé pour permettre, par la suite, d'expliquer la notion de mobilité urbaine ses critères ainsi que ses caractéristiques.

1.1.1.1 La notion de déplacement et ses caractéristiques

De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Le déplacement est donc défini par la notion de motif, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport⁷.

Autrement dit le déplacement est déterminé, par ses caractéristiques, étant le mouvement d'une personne d'un lieu de départ (une origine) vers un lieu d'arrivée (une destination). Ce mouvement est effectué pour un certain motif à l'aide d'un ou plusieurs modes de déplacement⁸.

Ainsi, nous comprenons de là que le motif est la raison principale pour la quel on se déplace d'un point à un autre, cependant, deux déplacements consécutifs peuvent avoir

⁷ ORFEUIL. JP, Accès et mobilités : les nouvelles inégalités, Ed.: Infolio, Université Paris-Est Marne la Vallée, 2015, pp. 12.

⁸ Site du Ministère du transport Québec. (En ligne), http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministère/ministère/recherche_innovation, (page consultée Juillet 2018).

le même motif⁹, dans le monde, en générale, le motif de déplacement le plus important est le motif travail, avec 55%, suivi du motif étude, avec 23% des déplacements intermodaux réalisés. Le centre-ville représente la destination privilégiée avec 60%¹⁰.

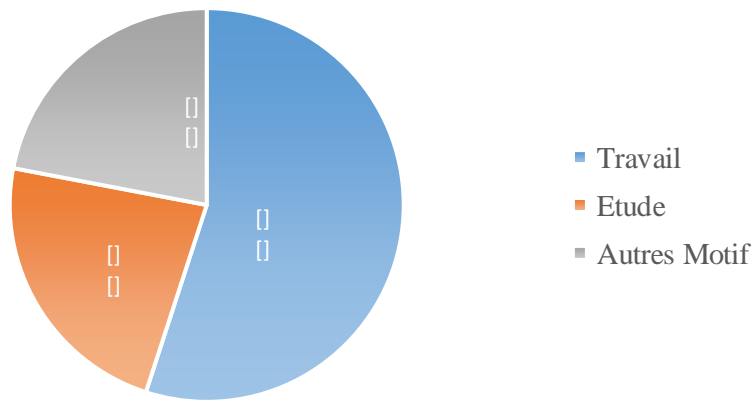


Figure 04 : Les motifs de déplacement

Source : Auteur, 2018

1.1.1.2 Les modes de déplacement :

Le mode de transport est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement, ainsi ces modes peuvent être classés selon différents critères, comme c'est présenté dans le tableau ci-dessous :

<i>Critères de classification</i>		<i>Types</i>	
		Transport individuel	Transports en commun
Moyens utilisés	Modes motorisés	Voiture particulière	Métro, Tramway, Bus, Train, Avion...
	Modes non	La Marche à pied,	

⁹ THIBAULT. MO, « types de mobilité associés aux points de jonction : cas des enquêtes Origine-destination de la grande région de Montréal », Département des génies civil, géologiques et des mines École polytechnique de Montréal, Juillet 2017, pp. 05, pp. 27.

¹⁰ THIBAULT. MO, « types de mobilité associés aux points de jonction : cas des enquêtes Origine-destination de la grande région de Montréal », Département des génies civil, géologiques et des mines École polytechnique de Montréal, Juillet 2017, pp. 27.

	motorisées	Le vélo...	
--	------------	------------	--

Tableau 01 : Classification des modes de déplacements selon le moyen utilisé

Source : BAOUNI. T, Note de cours, Op.cit., Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, EPAU, 2017

1.1.1.3 La mobilité dans tous ses états :

A. La mobilité au sens large :

La définition de la notion de déplacement, nous permet de mieux la notion de mobilité. En effet, cette dernière est développée dans divers écrits comme étant la capacité et la possibilité de se déplacer.

Cependant, pour donner de la crédibilité à notre définition sur la mobilité, il est primordial de la projeter dans un champ spatio-temporel, d'ailleurs, le libre penseur Merlin P définit la mobilité dans son dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, comme étant « la proportion d'une population de se déplacer ». « *Il s'agit du nombre et paramètres de l'ensemble des déplacements effectués par une population ou individu (+ de 05ans) en une période donnée* »¹¹

A cet effet, le déplacement peut être imaginé comme une unité de mesure de la mobilité des individus, il est donc nécessaire de comprendre les caractéristiques liées à un déplacement afin de mieux définir la mobilité, c'est dans cet esprit que nous avons reproduit ce tableau relatif aux paramètres de déplacement qui est une unité de mesure de la mobilité¹².

Le déplacement comme unité de mesure de la mobilité		
Le nombre de déplacement	Les paramètres de déplacement	Paramètres au second plan
<ul style="list-style-type: none"> ✚ Par motif ✚ Par mode de répartition modale. 	<ul style="list-style-type: none"> ✚ Durée, temps et vitesse ✚ Distances, parcours 	<ul style="list-style-type: none"> ✚ Les chaînes de déplacements secondaires ✚ La répartition spatiale

¹¹ BAOUNI. T, Note de cours, Op.cit., Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, EPAU, 2017

¹² MERLIN. P, L'aménagement du territoire, France, Paris, La Documentation française, 2007, pp. 165.

<p>✚ Par tranche horaire.</p>	<p>✚ Budgets</p> <p>✚ Energie</p>	
-------------------------------	-----------------------------------	--

Tableau 02 : Le déplacement comme unité de mesure de la mobilité

Source : BAOUNI. T, Note de cours, Op.cit., Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, EPAU, 2017

On remarque dans le tableau l'apparition d'une nouvelle notion qui est la chaîne de déplacement, Cette dernière correspond à la consolidation d'activités lors des déplacements. Celle-ci est traitée par plusieurs auteurs selon différents critères qui sont :

- ❖ La longueur du tronçon, la durée, le nombre de déplacements traitée.

Mais aussi d'autres critères socio-démographique comme :

- ❖ Âge des personnes, taille des ménages, l'accès à l'automobile...etc.

On distingue dans une chaîne incluant plusieurs déplacements, un **motif principal** qui se démarque souvent, ainsi, celui-ci correspond à l'activité ou l'utilisateur passe le plus de temps. Quant aux **déplacements secondaires** ceux-ci correspondent aux motifs secondaires, A titre d'exemple, si le motif travail est un motif principal dans une chaîne de déplacement, le shopping est quant à lui un motif secondaire et il est réalisé en marge de l'activité jugée principale qui est le travail.



Figure 05 : Schéma représentatif d'une chaîne de production

Source : Aliboupic Traitement : Auteur

Cependant, d'après une enquête réalisée entre 2007 et 2008 par KIEFFER Lionel professeur au sein de l'université Aix-Marseille, le degré d'importance des motifs varient selon l'âge. En effet, on remarque que le motif principal d'une personne âgée entre (5 et 17 ans), est le motif domicile/étude. Au-delà de cet âge, les motifs

principaux et secondaires s'inversent, à titre d'exemple, le travail et les achats deviennent une nécessité et donc un motif principal¹³.

A travers cette lecture scientifique, on a constaté que la mobilité est générée par trois actions qui sont représentées comme suite :

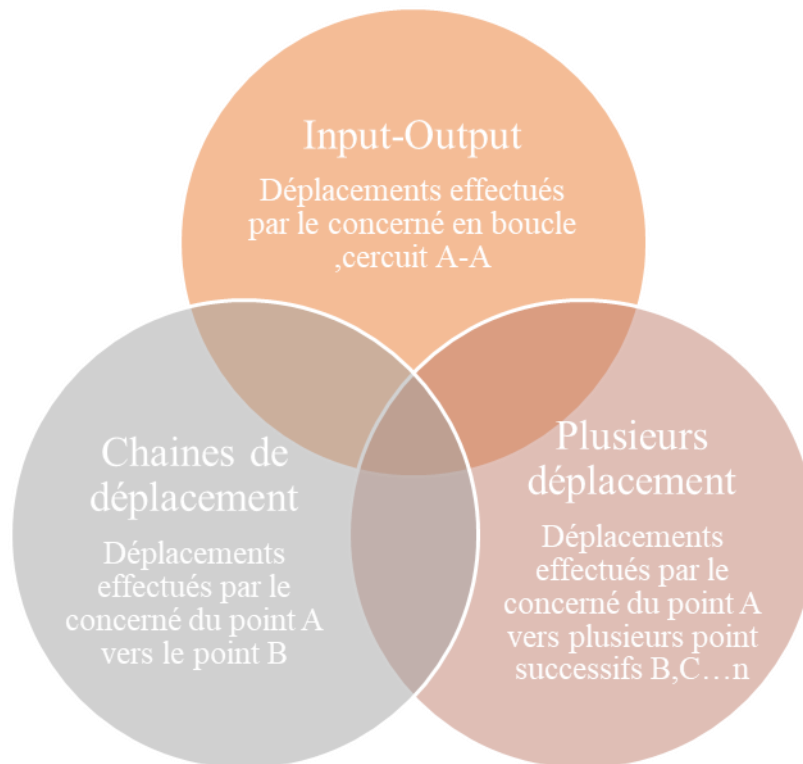


Figure 06 : La mobilité, et ses 3 types de déplacement

Source : Auteur

B. Une mobilité sur mesure

Il convient également de réfléchir activement aux possibilités offertes par un plan de mobilité, qui n'est pas l'une des priorités de notre gouvernement par hasard. Dans un monde idéal, la mobilité devrait être reprise comme un élément fixe du package salarial du travailleur. D'après une étude récente d'Acerta (centre de recherche au Québec)¹⁴, celui-ci est déjà ouvert à ce principe, puisqu'il est prêt à déterminer librement son package salarial en choisissant parmi une vaste gamme de moyens de

¹³ KIEFFER. L, « L'organisation quotidienne des sorties : Le chainage des déplacements, stratégie pour une mobilité optimisée ? », archives-ouvertes, Université d'Aix-Marseille, France, Mai 2017, pp. 24-27.

¹⁴ WIJNS. D, HM, Misez sur la mobilité au sens large du terme, Acerta, Ed. : Acerta Career Center, Québec, 2016, pp.19.

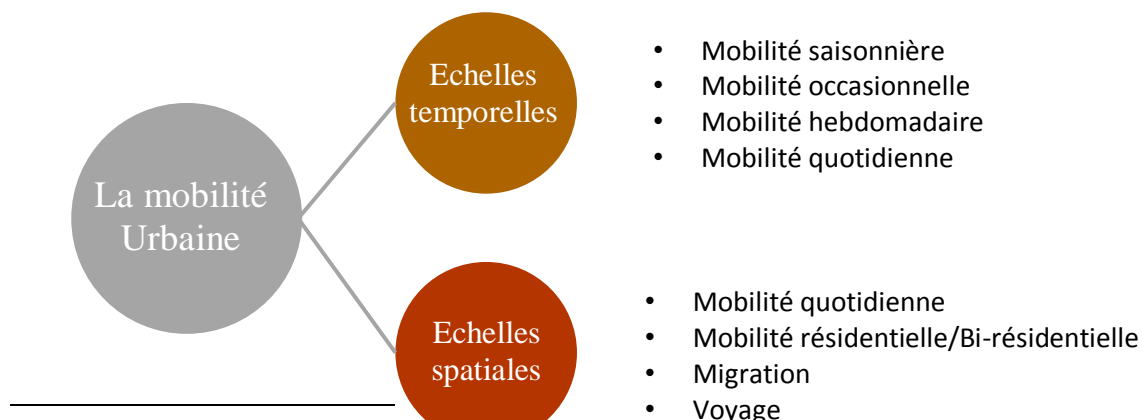
transport. Il peut ainsi opter pour la solution la plus adaptée à sa situation personnelle, que ce soit une voiture de société plus petite associée à un vélo ou à un abonnement de train, un vélo électrique ou un jour de télétravail.

C. La mobilité Urbaine :

La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un environnement urbain, pour l'opposer aux déplacements interurbains ou ruraux réalisés dans un environnement non urbain. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain (Raux, Andan, 1988 ; Andan, Faivre d'Arcier, Raux, 1994). Elle relève des activités habituelles ou routinières des individus (Haumont, 1994). La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail, aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités « banales » des individus (Bieber, Massot, Orfeuil, 1993). S'agissant des personnes précisément, elle considère la pratique de déplacements des individus appréhendée dans un contexte spatial propre à l'urbain et limitée, en termes de temps, à leur cadre de vie habituel (Orfeuil, Troulay, 1989). En termes d'importance, elle représente grosso modo un tiers des voyageurs-kilomètres annuels (Chausse, 1996)¹⁵.

D. Classification de la mobilité urbaine :

Selon Pierre Merlin¹⁶, la mobilité urbaine peut être classée suivant deux échelles, une échelle temporelle et une autre spatiale, ainsi, dans chaque échelle s'inscrivent plusieurs mobilités comme le montre la Figure 7 :



¹⁵ PETIOT. R. « La fraude au stationnement : Enjeux et analyse économique des comportements », ERAD, Université Lyon 2 – Lumière, Faculté de Science Economiques et Gestion, 200, pp.15.

¹⁶ MERLIN. P, « Géographie, économie et planification des transports », Paris, Ed. : PUF, Col. : Fondamental, 1991, pp. 12.

Figure 07 : La mobilité, et ses 3 types de déplacement

On constate d'après la figure 07, ^{Source : Auteur, 2018} que dans l'échelle temporaire, la mobilité variée d'une manière décroissante suivant la durée de déplacement, ainsi, on trouve en haut de la pyramide, la **mobilité dite saisonnière**, celle-ci correspondant au cycle de déplacement le plus long qui correspond lui au cycle climatique, exemple, le cycle estival avec les touristes ou bien le cycle hivernal avec les moniteurs de ski. Dans le deuxième palier de la pyramide on retrouve la **mobilité occasionnelle**, celle-ci au contraire de la première est variante est ne correspond pas à une durée fixe, exemple, les voyages familiales, professionnel...etc.

A l'inverse de la **mobilité occasionnelle**, d'autres mobilités se répètent dans des durées de temps plus précises, elles sont caractérisées par une grande fréquence mais aussi des durées plus courtes que les deux paliers au-dessus. C'est le cas de la **mobilité hebdomadaire** qui est reproduite chaque semaine¹⁷, elle concerne une catégorie de personne susceptible de se déplacer très loin de leurs domiciles, c'est le cas par exemple des travailleurs ramenés à exercer leur activité trop loin de leur domicile, des élèves ou étudiants soumis à l'internat. Mais aussi une autre catégorie de personnes susceptible d'aller vers des centres de loisirs ou autres le week-end, par exemple.

A la base de la pyramide on retrouve la **Mobilité quotidienne**, celle-ci correspond à l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne, ainsi les déplacements dans cette catégorie de mobilité peuvent avoir deux caractères¹⁸ :

- ❖ A caractère obligée : Aller à l'école, aller travailler...etc.
- ❖ A caractère volontaire : faire du sport, faire des achats...etc.

Pour ce qui est des échelles spatiales, celle-ci définies des mobilités qui s'exercent sur des espaces allant du continent au quartier, cette dernière est définie en fonction du caractère de déplacement, on distingue un **déplacement linéaire** d'un point A à un point B, ce type de déplacement est caractérisé par une absence d'intention de retour où d'ou

¹⁷ Fayth A. Ruffi, "Professionalizing business district management for the twenty-first century", Journal of Place Management and Development» 2008 Vol. 1 Iss 1 pp. 29 - 45

¹⁸ Idem.

moins a cours termes. Au contraire du déplacement linéaire, le **déplacement circulaire** lui se distingue par un circuit A-A (aller-retour), autrement dit, une intention d'un retour à court terme.

La portée spatiale du déplacement, est soit interne au besoin de vie du domicile ou au contraire, impliquant un changement du besoin de vie. Cette particularité de la mobilité spatiale et puis son évolution dans le temps permettent de distinguer différentes formes de la mobilité spatiale¹⁹ à l'instar de ce qui est présenté dans le tableau²⁰ ci-dessus.

	<i>Temporalité courte</i>	<i>Temporalité longue</i>
<i>Besoin de vie 'Interne'</i>	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
<i>Besoin de vie 'Externe'</i>	Voyage	Migration

Tableau 03 : La mobilité, et ses 3 types de déplacement

Source : Auteur, 2018

Ainsi, nous distinguant **La mobilité résidentielle** qui est une forme de la mobilité spatiale, elle s'effectue lorsqu'on se déplace d'un endroit à un autre pour diverses raisons, par exemple, la mobilité d'un étudiant de son domicile vers son internat, où bien, le déplacement d'un salarié de son domicile vers un logement de fonction, ce qui va entraîner une mobilité résidentielle, voire une **migration** inter régionale, si on change de région. La **mobilité bi-résidentielle** Contrairement à la mobilité résidentielle, dépend quant à elle uniquement des résidences et souvent de deux résidences. En fait, il s'agit d'une mobilité fréquente entre la résidence principale et

¹⁹ MERLIN. P, « Géographie, économie et planification des transports », Paris, Ed. : PUF, Col. : Fondamental, 1991, pp. 32-47.

²⁰ Idem

une autre secondaire. C'est le cas par exemple d'un lieu de vie est occupé lors de la semaine de travail et un autre durant le week-end²¹.

E. Les factices de la mobilité :

Tenant compte de la pluridisciplinarité dans touches la mobilité urbaine, en effet, les déplacements effectués dans la ville rentrent non seulement dans un cadre technique, mais aussi sociologique et spatial, par conséquent, il n'est pas anodin de rencontré des contraintes relatives non seulement à l'espace mais surtout aux usagers. Cependant, on peut classer ces factices selon plusieurs volets :

- Un volet politique, économique, social, ...etc.

- ✓ Les **contraintes politiques** réunissent toutes les décisions, individuelles ou collectives, qui sont habituellement étatique, et qui influent sur la mobilité des personnes à toutes les échelles (les décisions qui concernent la planification urbaine)²².
- ✓ Dans le même registre, on a les **contraintes économiques** concernent les couts de réalisation et d'entretien des infrastructures liées aux transports. Par conséquent, ces couts sont la répercussion des prix d'accès des différents modes de transport et qui sont chère dans la majeure partie des cas pour le client²³,
- ✓ Les **contraintes sociétales**, sont aussi des difficultés pour les voyageurs, il s'agit principalement des pratiques urbaines de la population, des attitudes de cette dernière lors des déplacements, de la qualité de vie, de la sécurité routière...etc. En réalité, elle est conquise à la structure urbaine (l'organisation des activités dans la ville) et la qualité d'espace, ou du paysage qui entoure le réseau de

²¹ Daidj N. "Les écosystèmes d'affaires : une nouvelle forme d'organisation en réseau ?", Management & Avenir 2011/6 (n° 46), pp. 105-130.

²² LAUGIER. R, « Ville et mobilité durables Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), Février 2010.

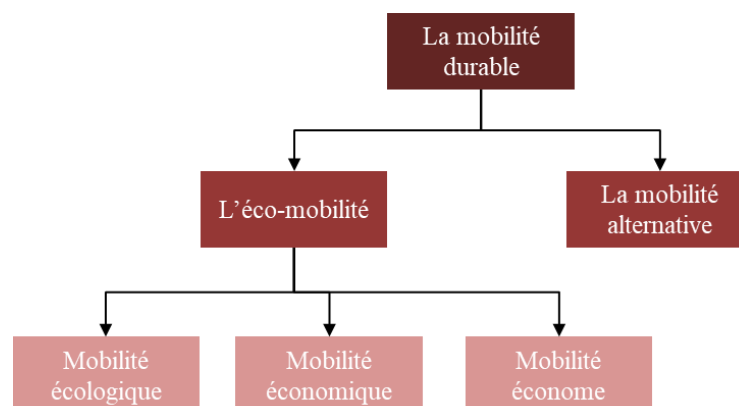
²³ Idem

circulation (paysage urbain ou encore paysage naturel)²⁴. En outre, la distance parcourue en fonction du temps et de la vitesse représente une contrainte à la mobilité urbaine.

F. La mobilité urbaine durable : définitions et concepts

La mobilité durable vise à assurer l'accès aux territoires pour tous les citoyens tout en réduisant l'impact environnemental des déplacements. Une telle réflexion sur la mobilité conduit à tenir compte des critères économiques, sociaux et environnementaux dans la mise en œuvre des politiques de mobilité. La mise en place d'une mobilité durable permet aux communes s'y engageant de devenir plus attractives, plus sécurisées, plus fluides et plus agréables à vivre. La qualité de vie y est sensiblement améliorée au fur et à mesure de l'adaptation des comportements, des modes de transport et des aménagements apportés à l'espace public. C'est pourquoi, dans le champ de ses prérogatives, chaque commune peut participer à cette mutation de la société à son rythme, en fonction de ses moyens et de ses priorités. La mobilité durable s'articule autour des différents moyens de transport en facilitant la multimodalité. Ce sont souvent de nouvelles synergies entre les services publics et les transports privés qui apportent les solutions les plus efficaces... et durables. La multimodalité, c'est choisir ou pouvoir choisir le meilleur moyen de transport en fonction de la nature du déplacement à effectuer. En effet, l'utilisation systématique de sa voiture individuelle n'est pas toujours le moyen le plus pertinent²⁵.

Afin de mieux comprendre la mobilité durable, il est nécessaire de comprendre certains concepts liés à celle-ci, comme présenté dans la figure 08 :



²⁴ LAUGIER. R, « Ville et mobilité durables Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), Février 2010.

²⁵ Spence M.I, "Job Market Signaling", (en anglais), The Quarterly Journal of Economics 1973, Vol. 87, No. 3., pp. 355-374

Figure 08 : Les concepts de la mobilité durable

Source : LAUGIER. R, « Ville et mobilité durables Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires
Aménagement Logement Nature (CRDALN), Février 2010.

1.1.1.6 L'éco-mobilité

L'environnement bâti favorable à l'éco-mobilité se dit d'un milieu qui permet l'utilisation de différents modes de déplacement, laissant ainsi à la collectivité le choix de la marche, du vélo, du transport collectif ou de la voiture. L'objectif d'aménager un tel environnement est de permettre un changement de comportement dans les habitudes de déplacement. Évidemment, la mise en place d'un tel environnement sera d'autant plus efficace si les aménagements sont accompagnés d'une campagne de sensibilisation ou d'autres efforts de promotion. Ainsi l'éco-mobilité découle de la mise en place d'une politique globale des déplacements, principalement urbains, qui soit plus respectueuse des milieux de vie et qui cherche à établir un équilibre entre la demande de gestion environnementale et les pressions pour le développement économique et social.

L'une des clés de cette éco-mobilité est de favoriser des modèles d'urbanisation compacts et diversifiés qui permettent une multiplicité de choix modaux parmi les transports actifs (TA), les transports collectifs (TC) et la voiture individuelle. De plus, les stratégies adoptées devraient permettre de limiter les nuisances liées à l'utilisation de la voiture, d'améliorer la qualité de l'environnement urbain et d'accroître la sécurité lors des déplacements actifs. Enfin, les interventions devraient favoriser l'équité en permettant l'accès aux services pour toutes les populations, quels que soient leur lieu de résidence, leurs revenus et leur condition physique²⁶.

- Les avantages de l'éco-mobilité

Bien que le développement de technologies moins polluantes, comme les automobiles électriques, constitue une réponse à des problématiques environnementales complexes, les solutions ne peuvent se limiter à cela. En effet, ces technologies ne règlent pas l'engorgement des voies et les coûts de la congestion, l'étalement urbain et l'espace important utilisé par la

²⁶ Le blog des nouvelles mobilités et du covoiturage. (En ligne), (Page consultée en Juin 2018), Accès : <http://www.nouvelles.net/2009/08/15/le-coiviturage-historique>.

voiture, notamment pour le stationnement. La recherche de la réduction de notre empreinte écologique passe surtout par un aménagement du territoire plus responsable, permettant plusieurs modes de déplacement²⁷.

Ainsi, la mise en œuvre de stratégies pour des environnements bâtis favorables à l'éco-mobilité est une composante essentielle du développement durable de toute collectivité. Pour les communes, les avantages de mettre en œuvre de telles stratégies sont multiples :

- a. La réduction des émissions de gaz à effet de serre
- b. Une meilleure gestion de l'espace urbanisé
- c. L'amélioration de la santé
- d. L'accroissement de la sécurité
- e. L'amélioration de la qualité de l'environnement
- f. La diminution de la consommation d'énergie
- g. La réduction de la congestion routière
- h. L'atteinte d'une meilleure équité sociale
- i. La contribution au développement et à la requalification
- j. L'accroissement de la compétitivité.

a. La réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), dans son dernier rapport, indique qu'il est très probable que l'essentiel de l'élévation de la température moyenne du globe observée depuis le milieu du XXe siècle soit attribuable à la hausse des concentrations de gaz à effet de serre anthropiques. Or, selon la même source le secteur du transport produit 43,3 % des émissions anthropiques de GES ; le transport routier étant responsable de 34 % de ces émissions, en hausse de 33 % par rapport à 1990 (figure 09)²⁸.

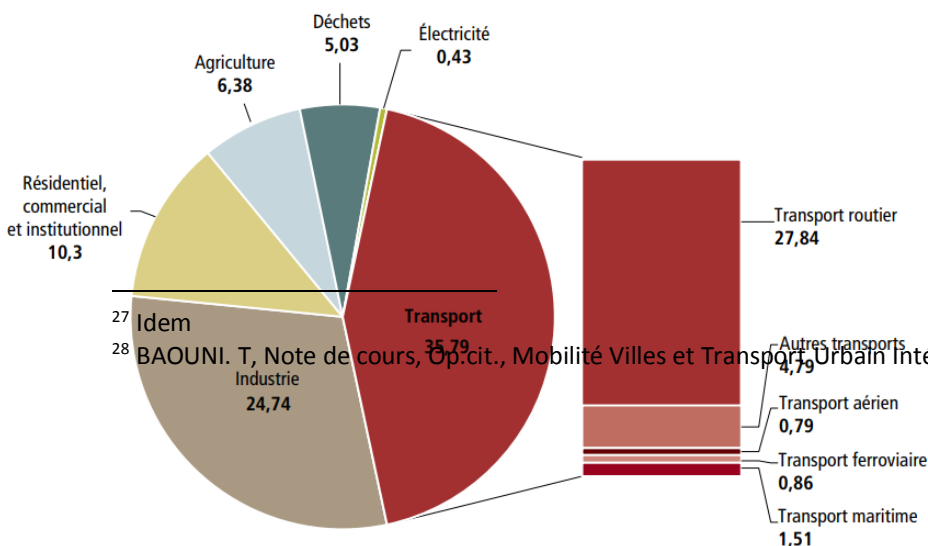


Figure 09 : Émissions de GES en 2008,

Millions de tonnes équivalent CO2.

Source : GIEC, 2010

²⁷ Idem
²⁸ BAOUNI. T, Note de cours, Op.cit., Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, EPAU, 2017

b. Une meilleure gestion de l'espace urbanisé

Les stratégies pour des environnements bâtis favorables à l'éco-mobilité permettent de réduire la place dédiée à l'automobile et d'améliorer la qualité de vie. En milieu urbanisé, la voiture occupe un espace important : aires de stationnement, emprises des autoroutes, échangeurs, rues, etc. Dans certaines villes, le réseau routier et les stationnements occupent près de 30 % de l'espace (Ville de Calgary, 2010)²⁹. À l'opposé, une voie de système léger sur rail, par exemple elle permet de transporter autant de personnes qu'un boulevard urbain à quatre voies, pour un espace occupé quatre fois moindre (Réseau de transport de la Capitale, 2003)³⁰ (Figure10). Or, l'espace urbain est un bien qui devient rare et parfois coûteux. Dans leur étude sur la consommation d'espace par les différents modes de transport, Héran et Ravalet (2008)³¹ concluent *'qu'il est maintenant clair que la consommation excessive d'espace par l'automobile représente bien une nuisance, dans la mesure où elle restreint de diverses façons l'usage des autres modes'*. Par ailleurs, Jane Jacobs (1961)³² a montré que plus l'espace utilisé par l'automobile est important, plus l'utilisation de la voiture est nécessaire. De surcroît, en plus de l'espace consommé par la voiture en milieu urbanisé, notre façon d'aménager le territoire de manière plus ou moins dense contribue à l'étalement urbain et, par conséquent, à une utilisation peu efficace du territoire.



Automobiles



Piétons



Autobus

²⁹ Tahar BAOUNI, Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger, Insaniyat, 2009, P30-50.

³⁰ Idem

³¹ BAOUNI. T, Note de cours, Op.cit., Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, EPAU, 2017

³² Idem

Figure 10 : Espace occupé par différents modes.

Source : GIEC, 2010

- Pour une mobilité alternative

La circulation piétonne et cycliste ne fait pas l'objet d'études aussi approfondies du point de vue technique et scientifique que le trafic motorisé et la conception des réseaux, équipements et infrastructures routières.

Cependant, les données et faits qui suivent méritent d'être considérés :

- ✓ En 10 minutes, le piéton peut effectuer une distance de 800 m
- ✓ En 10 minutes, le cycliste peut effectuer une distance de 2,4 km
- ✓ En milieu urbain, la voiture individuelle a une vitesse moyenne de 15 à 20 km/h seulement.
- ✓ En milieu urbain, le piéton est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 500 m
- ✓ En milieu urbain, le cycliste est plus rapide que la voiture jusqu'à une distance de 4 km

Traditionnellement, la circulation automobile est traitée prioritairement par les acteurs de l'aménagement. Il en résulte une carence au niveau de la qualité des réseaux, des équipements et des services destinés aux piétons et cyclistes³³.

Le « réflexe voiture » est solidement ancré dans notre mentalité, ce qui s'oppose aux objectifs préconisés par le Programme Directeur, tels que ville des chemins courts, réduction du trafic motorisé et accroissement de la qualité de vie dans nos villes et villages.

Il est inopportun d'inviter les automobilistes à opter pour la marche à pied ou le vélo sur un réseau qui présente des carences. Avant d'initier une campagne de sensibilisation, il importe de mettre à disposition des infrastructures, équipements et services performants, sécurisés et de qualité élevée. Il importe donc de considérer la circulation piétonne et cycliste au même

³³ LAUGUER, R, « Ville et mobilité durable Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires Aménagements Logement Nature (CRDALN°, Février 2010).

niveau que la circulation motorisée et d'utiliser les moyens politiques, conceptuels et financiers adéquats³⁴.

- La voiture consommatrice d'espace

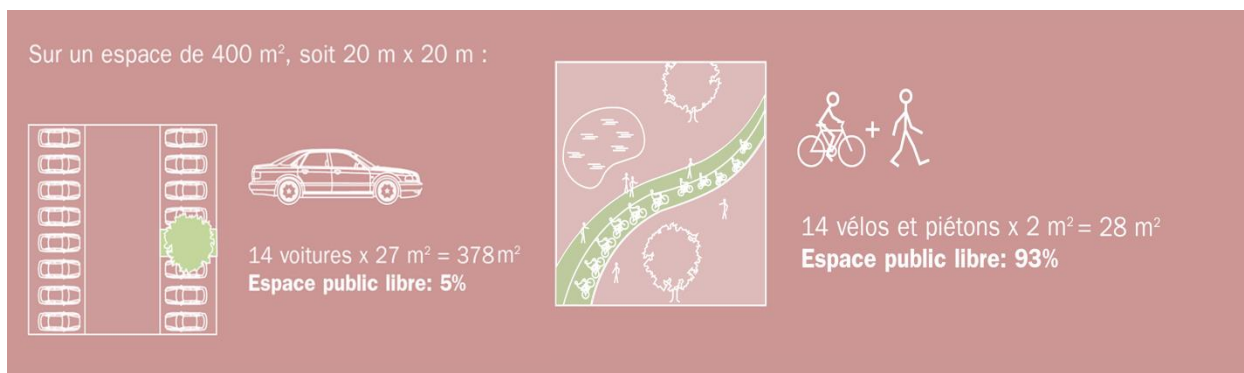


Figure 11 : comparaison de l'occupation de l'espace entre la voiture et les vélos avec la marche à pied.

Source : Ministère de l'intérieur, Aménagement communal et développement durable, « pour une mobilité alternative Analyse et Réflexions », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg

Intervenir sur l'espace public ne se limite pas à créer des voies de circulation et des places de stationnement incitant à l'utilisation de l'automobile. Il doit aussi prévoir des lieux attractifs et conviviaux (places, espaces verts, chemins pour piétons, espaces de jeu, pistes cyclables, le tout accessible aux personnes à mobilité physique réduite)³⁵.

- Les objectifs de la mobilité urbaine durable

Les objectifs d'un aménagement favorisant l'éco-mobilité concourent à l'application des principes de la Loi sur le développement durable, comme le montre la figure 12. Un aménagement en faveur de l'éco-mobilité vise donc une mobilité responsable qui

³⁴ Ministère de l'intérieur, Aménagement communal et développement durable, Gouvernement du grand-duché de Luxembourg.

³⁵ Carfree.fr, La vie sans voiture, (en ligne), (page consultée en Juin 2018), Disponibilité et accès <http://carfree.fr/Index.php/2008/03/05/les-quartiers-sans-voitures/>

permet à tous de se déplacer de façon efficace et efficiente, en limitant les impacts sur l'environnement naturel et construit, en restreignant l'empreinte écologique de nos collectivités, en assurant un développement équitable des territoires et en garantissant la qualité de vie des collectivités³⁶.

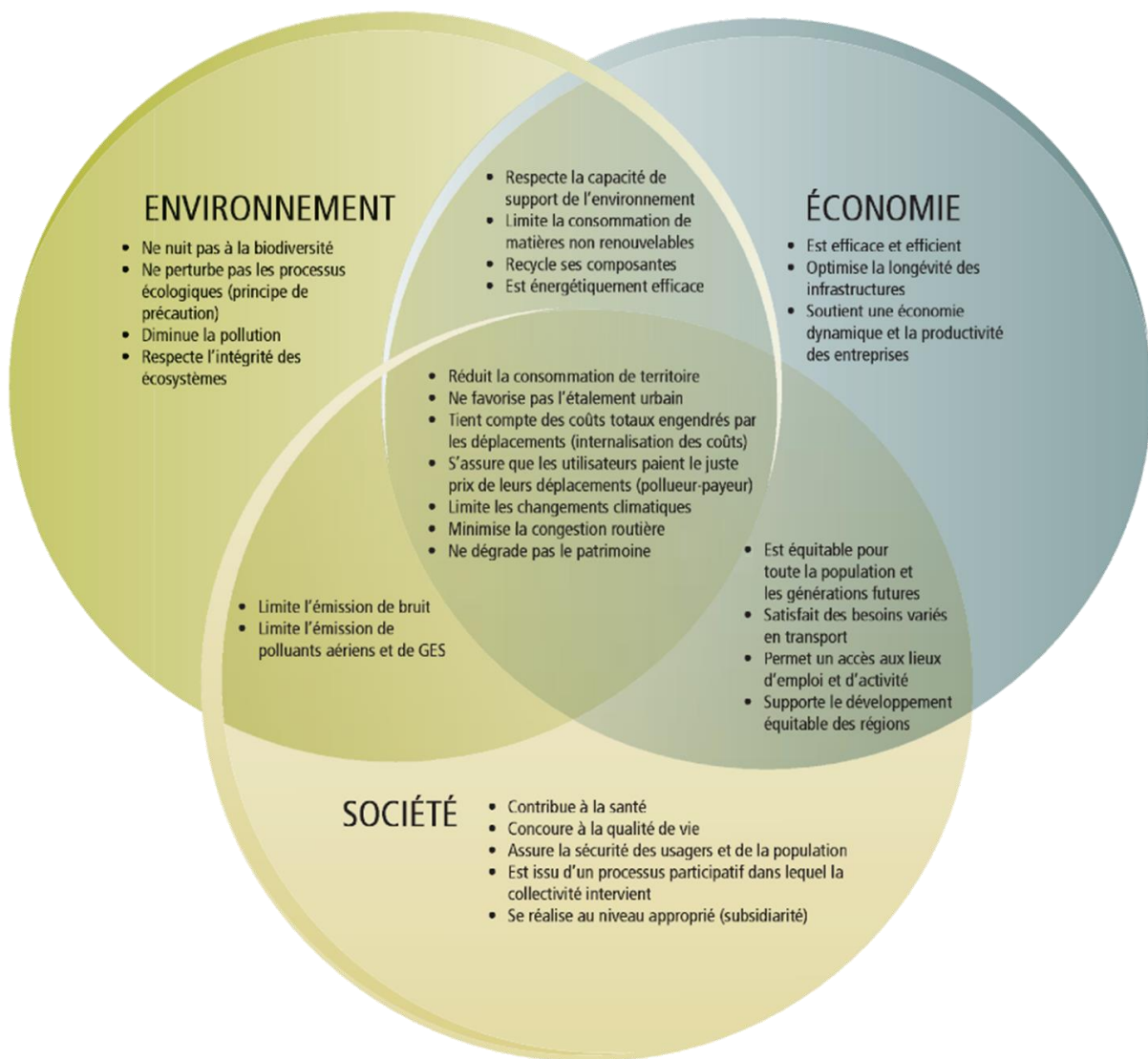


Figure 12 : Les objectifs de l'éco-mobilité.

Source : Ministère de l'intérieure, Aménagement communal et développement durable, « pour une mobilité alternative Analyse et Réflexions », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg

1.1.1.5 La mobilité intelligente une opportunité pour l'aire métropolitaine :

³⁶ Idem

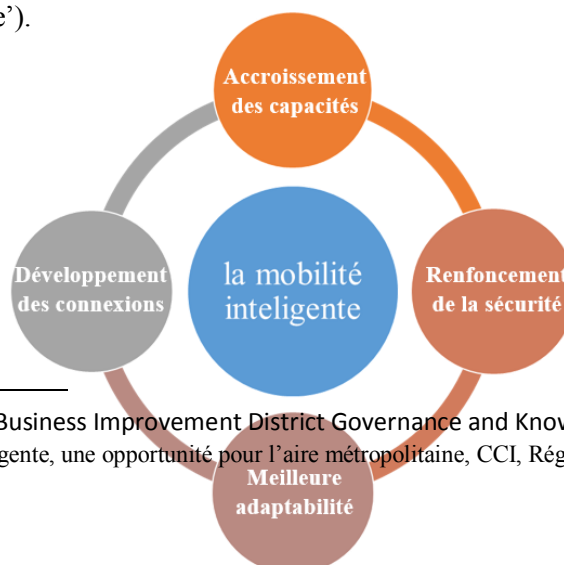
Les solutions permettant de faciliter les déplacements des hommes ou des marchandises se heurtent à de nouvelles contraintes en particulier budgétaire et environnementales. Dans ce contexte, et pour continuer à répondre aux besoins d'échanges, il importe d'imaginer des alternatives aux solutions basées uniquement sur une croissance extensive des réseaux routiers ou ferroviaires³⁷.

C'est à ce stade qu'intervient la notion de mobilité intelligente, expression désignant généralement l'application des nouvelles technologies au domaine du transport (on parle également du système de transport intelligent, STI).

- L'intelligence pour optimiser les infrastructures

En complément du déploiement des infrastructures nouvelles, le principal défi réside dans les moyens à mettre en œuvre afin d'optimiser et rentabiliser les réseaux existants³⁸. Il s'agit, pour ce faire, de concevoir des déploiements informatiques qui doivent, à eux seuls, permettre de :

- ✓ **Un accroissement des capacités** (exemples de régulation de l'entrée sur autoroute par des feux au niveau des échangeurs en fonction de la saturation/fluidité du trafic, de la mise en place de signalisation plus efficaces sur certains axes ferroviaires afin d'alerter les fréquences,).
- ✓ **Un renforcement de la sécurité** (limitation de vitesses différenciées sur autoroute en fonction de l'état du trafic, projet de convoi permettant aux automobiles qui le composent de rouler sans l'intervention d'un conducteur,)
- ✓ **Une meilleure adaptabilité** (modulation des offres bus en fonction de la demande ; tarifications fluctuantes en fonction des horaires, services pour informer en temps réel les usagers de perturbations et les orienter vers des itinéraires de substitution,).
- ✓ **Le développement des connexions et de la complémentarité** entre modes de transport au travers de l'intermodalité et l'interopérabilité (cf. encadré 'Intermodalité, interopérabilité et mobilité en partage').



³⁷ Lippert A., "Ambassadors, Business Improvement District Governance and Knowledge", Urban Studies. 2012.

³⁸ Livre Blanc, « Mobilité Intelligente, une opportunité pour l'aire métropolitaine, CCI, Région Nord de France (Lille), février 2015.

Figure 13 : Les objectifs de la mobilité intelligente **Source** : Livre Blanc, « Mobilité Intelligente, une opportunité pour l'aire métropolitaine, CCI, Région Nord de France (Lille), février 2015.

1.1.2 Le pôle urbain :

Après avoir cerné la notion de mobilité, nous allons essayer de définir la notion du pôle urbain, qui est l'élément sur le quel notre investigation vas porter tout au long du processus, ainsi la compréhension de celui-ci nous permettra de bonifié les informations relevé lors de la première partie relative à la mobilité, et ainsi comprendre la relation entre cette dernière et les pôles urbains, cependant, avant de définir le pôle urbain, il est primordiale de définir la notion d'emploi, qui est le facteur essentiel dans la définition des aires urbaines

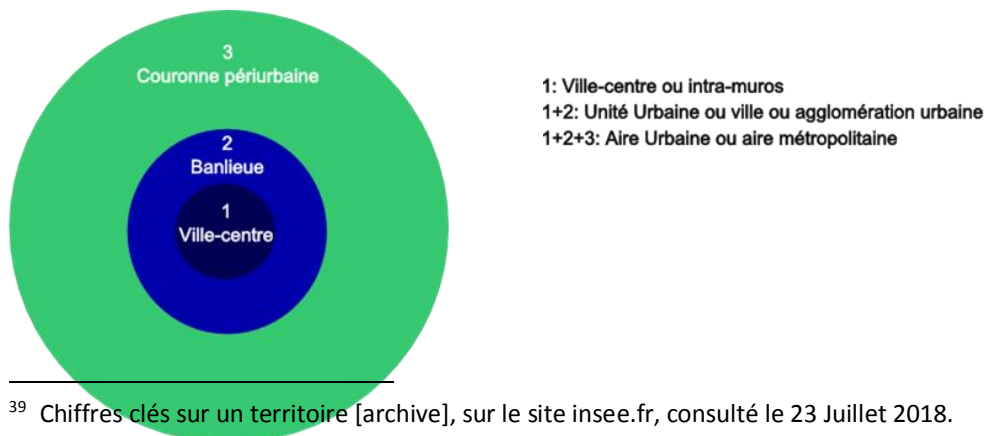
1.1.2.1 L'emploi comme unité de mesure :

Un emploi, en économie, consiste à utiliser des personnes actives de la population à des activités économiques. Il s'agit souvent d'un contrat passé entre deux parties, l'employeur et le salarié, pour la réalisation d'un travail contre une rémunération, par l'exercice d'une profession, ou bien pour un travailleur indépendant. Cependant, l'emploi est perçu comme une unité de mesure dans l'aire urbaine.

- Définition du pôle urbain :

L'Institut national des statistiques et des études économiques (Insee)³⁹ défini le pôle urbain comme une unité urbaine offrant un certain nombre d'emplois :

- ✓ Le **grand pôle urbain** est une unité urbaine offrant au moins **10 000 emplois** et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain, comme schématisée dans la figure 14.



³⁹ Chiffres clés sur un territoire [archive], sur le site insee.fr, consulté le 23 Juillet 2018.

Figure 14 : Illustration des termes de ville-centre, banlieue, couronne périurbaine, Unité urbaine et Aire urbaine d'après l'Insee

- ✓ Le **moyen pôle** est une unité urbaine de **5 000 à 10 000 emplois**
- ✓ Le **petit pôle** est une unité urbaine de **1 500 à moins de 5 000 emplois**.

- **Processus quotidien**

Par leurs déplacements quotidiens, les salariés façonnent des territoires "**vécus**", entre communes **résidentielles** et communes "**pôles**". Les pôles caractérisent ici des territoires offrant des emplois et captant des salariés dans un environnement plus ou moins proche. Leur niveau d'influence délimite des bassins de **mobilité** que doivent prendre en compte les politiques publiques de transport et d'urbanisme. Ces zones d'échanges et de circulation d'actifs mettent en évidence un vaste système, dépendant de la ville-centre, mais également organisé en pétales en périphérie et en bassins de vie dans les espaces ruraux.⁴⁰

1.1.2.2 Les pôles urbains en Algérie

Engagée dans le processus d'une meilleure occupation des espaces urbanisables, la création de pôles urbains concerne aujourd'hui plusieurs communes où des ensembles intégrés sont en cours de réalisation. Ainsi, la démarche s'inscrit dans le cadre d'une meilleure gestion du patrimoine foncier des collectivités afin de leur permettre d'arriver à dépasser les contraintes de manque de terrains d'assiette pour la réalisation de leurs projets relatifs aux infrastructures sociales, et aux investissements inhérents aux équipements publics⁴¹. Cependant, la réflexion entreprise n'est souvent pas aboutie, et ne tient pas compte de toutes les disciplines relatives à une intervention donnée, par conséquent, nous nous retrouvons devant des pôles souvent mal desservie, ce qui engendre un déficit en terme de mobilité ce répercute sur l'attractivité de ceux-ci.

1.1.2.3 Les pôles urbains dans le monde

Contrairement à l'Algérie, les pôles urbains à travers le monde représentent le poumon économique de la ville, toutes les grandes opérations passent par ces aires urbaines, cependant, au-delà de leurs grandeurs, les autorités sont très performantes dans ce qui est de la

⁴⁰ Chiffres clés sur un territoire [archive], sur le site insee.fr, consulté le 23 Juillet 2018.

⁴¹ Directive Technique, « Itinéraires de mobilité de loisirs », Département de l'Economie, de l'Energie et du Territoire, Service du Développement Territorial (SDT), Mars 2015, pp.16.

maitrise de la mobilité de la ville, car elles sont conscientes de l'ampleur et de l'importance dans la gestion des flux entrants et sortants du pôle, qui se répercute sur l'attractivité de celui-ci⁴², exemple à l'appui le pôle de Oise-la-Vallée en France (figure 15)

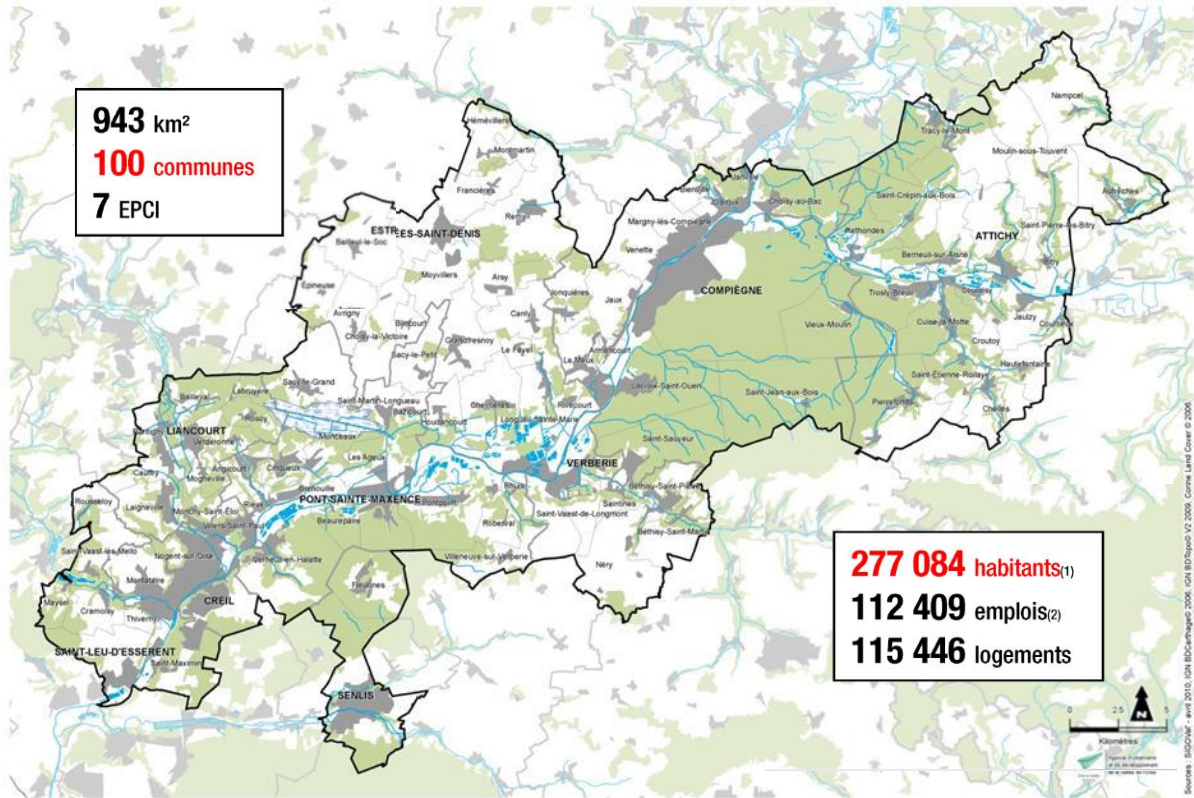
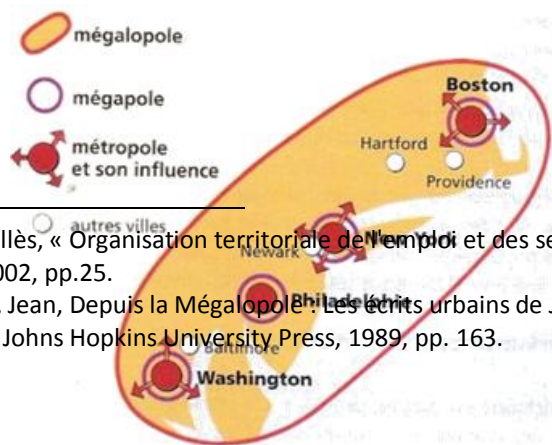


Figure 15 : Carte représentant le pôle d'Oise-la-Vallée en France

Source : L'Agence d'urbanisme Oise-la-Vallée, 12 septembre 2013. pp.11

- La Mégalopolis

Une nouvelle dimension est atteinte dans certaines zones de la ville, où on parle plus de pôles urbains, mais de mégalopole. Une mégalopole (parfois appelée mégapole), est généralement définie comme une chaîne de zones métropolitaines à peu près adjacentes, qui peuvent être quelque peu séparées ou se fondre dans une région urbaine continue⁴³.



⁴² Vincent Vallès, « Organisation territoriale de l'emploi et des services [archive] », Insee Première no 870, novembre 2002, pp.25.

⁴³ Gottmann, Jean, Depuis la Mégalopole. Les écrits urbains de Jean Gottmann, Baltimore et Londres, (en anglais), The Johns Hopkins University Press, 1989, pp. 163.

Figure 16 : la mégapole « Nord-est » aux Etats-Unis.

Source : Google Image.

1.1.2.4 La mobilité dans les pôles urbains : l'efficacité des réseaux de transports urbains :

À Amsterdam, le vélo est parfois décrit comme un mode de vie. Les modes de transport ne peuvent se réduire à des objets purement techniques. Pour chacun d'eux, il s'agit de les considérer en association avec des éléments socioculturels et socioprofessionnels (Amar, 1993). Leur existence est associée à des métiers, des savoir-faire et des habitudes qui varient avec les pays et les cultures⁴⁴.

Cependant, dans les pôles urbains les modes de transport doivent être considérés comme des interfaces entre les citadins et leur ville. Chaque mode sous-entend un rapport particulier à l'aire urbaine. En développant le concept d'adhérence urbaine des déplacements, Amar (1993) comprend la mobilité en fonction des espaces urbains où elle s'effectue (ce ne sont pas des non-lieux). Il aborde alors l'interaction entre les modes de transport, les territoires et les activités du pôle. La voiture aura ainsi une forte adhérence en périphérie, alors que la marche à pied trouvera en centre-ville un milieu dense où les lieux d'activités sont facilement accessibles. On s'attarde ici à la forme de la ville ainsi qu'aux modes de déplacements spécifiques à chacun de ses territoires⁴⁵.

1.1.2.5 Qui-est-ce qu'un pôle d'affaires ?

Un pôle d'affaires aussi appelé quartier d'affaires est le terme désignant le pôle ou financier et souvent géographique d'une ville. En Amérique du Nord, où se trouvent quelques-uns des plus anciens de ces quartiers, le terme le plus couramment employé est Central Business District (CBD) ; on parle également de downtowns.

⁴⁴ Bialés, C. "La nouvelle économie en questions. ", 2001 : 31-59.

⁴⁵ Idem

Ces quartiers sont souvent constitués de grands immeubles de bureaux, et caractérisés par des flux pendulaires. Ils sont par ailleurs fort consommateurs d'énergie (climatisation/chauffage, éclairage, serveurs et ordinateurs)⁴⁶.

Les caractéristiques suivantes sont typiques (mais pas toujours présentes) de la plupart des quartiers d'affaires, ou des centres villes :

- Grands bâtiments publics comme les bibliothèques, les églises, les gares et les mairies.
- Contient des grands magasins.
- Contient des services sociaux tels que les salles de cinéma et théâtres.
- Comprend peu de logements, mais souvent des hôtels.
- Contient peu ou pas d'industries.
- Abrite des bureaux et autres locaux professionnels.
- Contient des bâtiments qui ont tendance à être plus grands que les bâtiments dans d'autres parties de la ville.
- À des niveaux élevés de piétons et des restrictions de stationnement importantes.
- Est (souvent) le centre géographique de la ville.
- Bien desservi par les transports publics, avec un grand nombre de passagers.
- Forte densité du trafic.
- Les autoroutes rentrant jusqu'au cœur des villes



⁴⁶ Communiqué : Aménagement durable des Quartiers d'affaires : la première norme française sera publiée en décembre [archive] 14 mai 2012

Figure 17 : Le quartier d'affaires de Chicago, aux États-Unis.

Source : Google Image

1.1.2.6 Plusieurs modèles de quartiers d'affaires au sein des métropoles :

De façon schématique, on peut distinguer plusieurs modèles ou typologies de quartier d'affaires :

Le premier est celui du **quartier d'affaires historique**. De façon générale, c'est un point névralgique du système de transport de la métropole comme Midtown à New York ou La City à Londres, ainsi qu'une zone dense en activités commerciales et en services. C'est un quartier souvent riche en aménités culturelles qui s'est développé de façon organique et qui concentre des fonctions décisionnelles, à l'instar du QCA1 de Paris (qui accueille le Palais de l'Elysée), de Westminster à Londres (qui accueille le Parlement) ou de Central Admiralty à Hong Kong (où se trouve le gouvernement de la province). Le quartier d'affaires historique est une zone de forte attractivité pour les entreprises en raison de son urbanité et des nombreuses aménités⁴⁷.

On peut ensuite distinguer le modèle du **quartier d'affaires planifié**. À l'instar de La Défense, de Canary Wharf, ou de Kowloon East à Hong Kong, c'est un quartier dont le développement a été encouragé par les politiques publiques souvent pour répondre ou anticiper l'accroissement de la demande en espace de bureaux et compléter l'offre du quartier historique. Influencé par les logiques de sectorisation et les dogmes de l'urbanisme moderne, ce type de quartier est fortement spécialisé et plutôt monofonctionnel. Il se caractérise par un manque de fréquentation en dehors des horaires de travail et une faible urbanité. À l'échelle d'une métropole, ces quartiers génèrent d'importants mouvements pendulaires⁴⁸.

En dehors de ces deux modèles, on peut repérer une troisième typologie, moins définie, que l'on nommera **quartier d'affaires émergent**. Moins important et moins dense que les deux

⁴⁷ Pochet, P., « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées, Évolutions actuelles et enjeux », Ed.: Recherche Transports Sécurité, no 79, Année, pp. 93-106.

⁴⁸ Idem.

premiers types de quartiers, ce dernier est aussi moins central. Il se situe dans des zones plus résidentielles, là où l'immobilier est moins cher, mais à proximité toutefois du centre et de ses aménités. Comme le quartier d'affaires historique, le quartier d'affaires émergent est mixte (bureaux/logements) et accueille plusieurs secteurs d'activité. Il est toutefois moins riche en services et moins animé que ce dernier. Le quartier d'affaires émergent est souvent un quartier en voie de gentrification, c'est dans ce dernier que s'installent souvent les startups, l'industrie du numérique et les classes créatives décrites par Richard Florida⁴⁹

1.1.3 L'attractivité Urbaine

1.1.3.1 l'attractivité du modèle urbain

La dernière notion que regorge notre thématique est celle de l'attractivité, par définition l'attractivité est la qualité de ce qui est attractif, de ce qui exerce une attraction, pouvoir d'attraction.

- Mesure de l'attractivité territoriale

Les critères supposés renforcer l'attractivité d'un territoire sont nombreux⁵⁰ :

- ✓ des infrastructures modernes, notamment un bon réseau, bien interconnecté (multimodal) de desserte (routes, canaux, voies ferrées, métro, tram, axes piétons, cyclistes...)
- ✓ l'offre d'emploi d'une part, et dans certains cas la présence d'une main-d'œuvre qualifiée ou au contraire peu qualifiée mais "bon marché"
- ✓ la sécurité des biens et personnes (avec des exceptions quand les migrations sont contraintes)
- ✓ une météo clémente (cf héliotropisme constaté en France et dans de nombreux autres pays tempérés) ;
- ✓ La proximité de ressources naturelles accessibles, incluant les aménités (qualité de vie)
- ✓ la présence et l'accessibilité de nombreux services, sociaux, médicaux, culturels administratifs.

⁴⁹Pochet, P., « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées, Évolutions actuelles et enjeux », Ed.: Recherche Transports Sécurité, no 79, Année, pp. 93-106.

⁵⁰ M. Nicolas J. Firzli et Vincent Bazi, « Infrastructures de transport et attractivité nationale » (en anglais) Revue Analyse Financière, N° 48, juillet–septembre 2013, pp. 67-68,

1.1.3.2 l'attractivité dans les quartiers d'affaires

L'attractivité d'un quartier d'affaires n'est pas seulement une question économique, elle est aussi liée à la qualité de son modèle urbain. Un quartier d'affaires, ce n'est pas seulement une concentration d'entreprises, c'est aussi un lieu, une ambiance, une architecture, des rencontres, des échanges... Quels sont les principaux éléments qui font l'attractivité du modèle urbain des quartiers d'affaires ? Quelles sont les initiatives prises par les quartiers d'affaires pour améliorer leur modèle urbain ?

1.1.3.3 La recherche de facteurs locaux de différenciation, de particularismes et d'identité propre

Dans le contexte d'économie mondialisée de compétition entre quartiers d'affaires (à échelle mondiale, mais aussi au sein des métropoles) les centres d'affaires sont à la recherche de stratégies pour attirer des entreprises et accroître leur **attractivité**. Pour ce faire, la mise en avant de leurs spécificités et de leurs particularismes est intégrée de façon presque systématique à leurs stratégies de développement et de promotion. La mise en valeur des infrastructures culturelles et architecturales des quartiers est donc un élément majeur pour en développer l'attractivité. Alors que le Quartier Central des Affaires parisien par exemple, se distingue par son architecture haussmannienne et ses grands boulevards. Midtown Manhattan aussi capitalise sur les nombreux lieux iconiques et culturels qu'il rassemble (Times Square, où le théâtre de Broadway qui a vendu plus de 1,27 milliard de dollars de billets en 2014)⁵¹.

1.1.3.4 La Mixité, une tendance générale, des enjeux différents

L'introduction de la mixité (logements/bureaux) et la recherche d'un équilibre entre l'offre de logements et l'ampleur du parc de bureaux au sein des quartiers d'affaires semblent être une tendance de fond, largement encouragée par les autorités locales ou métropolitaines. Toutes ont pris conscience des limites de la sectorisation et du modèle monofonctionnel d'affaires. La mixité est un enjeu doublement important pour les quartiers d'affaires. D'une part parce que la présence d'habitants (mixité fonctionnelle) au sein du quartier contribue à l'animation et à l'ambiance de ce dernier et d'autre part, car la variété de secteurs économiques (mixité sectorielle) rend le quartier plus résilient face aux facteurs macro-économiques et aux fluctuations du marché⁵².

⁵¹ Amar. G, Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention, Éditions de l'Aube, pp.27-34.

⁵² Idem

Si la mixité urbaine est un enjeu important du développement de certains quartiers d'affaires, elle n'est pas toujours liée aux quartiers d'affaires : aux États-Unis, par exemple, la résidentialisation croissante des quartiers d'affaires s'inscrit dans un phénomène plus large de renouveau des centres villes (downtowns) qui dépasse la problématique des quartiers d'affaires. C'est le cas en particulier à Chicago où le secteur du Loop a bénéficié d'un retour massif des habitants vers le centre longtemps délaissé⁵³.

1.1.3.5 La Mobilité, un support essentiel à l'attractivité des quartiers d'affaires

Il n'y a pas de doute que les transports et la connectivité d'un quartier d'affaires dans un emboîtement d'échelles constituent un élément crucial du développement et de l'attractivité des quartiers d'affaires. Pour qu'un pôle d'affaires soit compétitif, il est nécessaire qu'il soit accessible et intégré à plusieurs échelles. Bien que la connectivité et l'accessibilité des quartiers soient relatives et inégales d'un quartier à l'autre, il semble que le développement des transports et des voies de communication soit toujours au cœur de la stratégie de développement des quartiers. Dans cette mesure, le lien à l'aéroport et à la desserte internationale est un élément majeur d'attractivité pour les quartiers qui peuvent capitaliser sur des connexions directes et des liens courts aux aéroports et à d'autres villes d'importance⁵⁴.

Enfin, les enjeux de connectivité peuvent également se concevoir en ce qu'ils apportent de plus-value aux quartiers d'affaires. En effet, un quartier d'affaires ne peut jamais se comprendre comme un pôle isolé et les liens qui peuvent exister entre un quartier d'affaires et des aménités spécifiques sont fondamentaux. Par exemple, les liens entre le quartier d'affaires de Boulogne/Issy-les-Moulineaux et le parc d'expositions de la porte de Versailles (directement accessible par la ligne de tramway T2) rythment la vie du quartier lors des nombreux salons (notamment professionnels) qui y sont organisés. De plus, ces liens peuvent aussi s'établir entre les parcs d'activités et les secteurs de la recherche et des universités : Saint-Denis capitalise par exemple sur la présence de son université qui est spécialisée dans les secteurs du cinéma et de l'audiovisuel⁵⁵.

1.1.3.6 la gouvernance des quartiers d'affaires

⁵³ Amar. G, *Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention*, Éditions de l'Aube, pp.27-34

⁵⁴ Vanier M, "Des bassins, encore des bassins, toujours des bassins...", Institut d'aménagement et d'urbanisme 2014, pp 42-49.

⁵⁵ Idem

La gestion et l'aménagement des quartiers d'affaires sont souvent pris en charge localement par un organisme de gouvernance spécifique. Comment ces organismes sont-ils organisés ? A quoi servent-ils ? Quelles relations entretiennent-ils avec les autorités urbaines ?

En Algérie l'organisme responsable de l'aménagement des quartiers d'affaires est l'A.G.R.F.A (Agence De Gestion Et De Régulation Foncière De La Wilaya D'Alger).

Conclusion :

« Développer la multimodalité, encourager les mobilités mixtes »

Prof. Baouni Tahar

Nous avons déjà eu l'occasion de souligner l'importance des transports pour un quartier d'affaires. Une bonne connectivité avec le territoire de la métropole et à l'international est un élément important. Une bonne connectivité est une raison d'être du quartier et sa connexion au bassin de logements peut être vue comme une des seules limitations à son développement. Pourtant, il faut veiller aux relais de ces modes de transport à l'échelle du quartier d'affaires et développer la multimodalité. La qualité des modes de transports, la fluidité et la sécurité des parcours au sol sont des enjeux importants pour les quartiers d'affaires. Une étude menée par la Foncière des Régions et AOS Study⁵⁶ montre que 36% des entreprises recherchent une adresse à proximité de plusieurs modes transports. Les quartiers d'affaires ont bien trop souvent concentré leurs efforts sur les modes de transports lourds. Il est nécessaire de rendre plus fluides les déplacements au sein du quartier et ainsi accompagner l'ensemble du trajet des employés du domicile à leurs lieux de travail. Outre les questions d'image et d'environnement, favoriser l'usage des mobilités mixtes au sein des quartiers d'affaires contribue à l'amélioration de son urbanité, en d'autres termes son attractivité. Le travail sur le sol qui assure la liaison entre les équipements du quartier, et la signalétique qui permet de se repérer facilement dans le quartier peut ainsi mériter une attention particulière. Selon un sondage effectué sur 200 dirigeants d'entreprises franciliennes, la localisation idéale pour une entreprise combinerait trois éléments : l'accessibilité (74%), la proximité de nombreux services (33%) et la sécurité (31%)⁵⁷.

⁵⁶ BAOUNI. T, Note de cours, Op.cit., Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, EPAU, 2017

⁵⁷ Idem

Chapitre 2 :

Le pôle d'affaires de Bab Ezzouar comme point d'ancrage pour faire face à l'adversité.



Introduction :

Ce chapitre décrit la localisation de la zone d'étude en l'occurrence le quartier d'affaires de Bab Ezzouar en focalisant le contenu sur les aspects relatifs aux potentialités que présente le site. Il comprend également la présentation des composantes et la programmation des équipements qui qualifient la zone en un quartier d'affaires. En outre, le travail consiste ultérieurement de retenir les enjeux que présente la zone et son impact sur l'environnement.

Sur un autre plan, le chapitre examine la situation de la zone d'étude dans la planification urbaine de la capitale. Ceci nous amène à examiner les contenus relatifs aux différents instruments d'urbanisme de la ville d'Alger afin de prendre en compte, concernant les démarches abordés dans le cadre d'une mobilité durable pour la capitale.

2.1. Situation et présentation de la zone d'étude

2.1.1 Présentation du site :

Ce quartier n'a jamais si bien porté son nom : à cinq minutes de l'aéroport international Houari Boumediene, au bord de l'autoroute reliant la capitale au reste du pays, et tout de même proche du centre-ville. Le nouveau quartier d'affaires d'Alger est réellement le nouveau « Cœur de l'Algérie ».

Les sièges des plus grandes entreprises nationales et internationales ainsi que plusieurs hôtels s'y retrouvent déjà : Algérie-Poste, Air-Algérie, Cosider, Mobilis, Natixis, CMA-CGM, BNP-Paribas, Ibis, Mercure, Novotel..., réunis autour du premier véritable Centre Commercial et de Loisirs du pays.

Sur une superficie de 70 hectares, l'AGERFA, opérateur-aménageur choisi pour ses capacités à prendre en charge un projet d'une telle envergure, estime le coût du projet est évalué à 10 000 000 000 DA et comprend principalement les frais d'acquisition et de viabilisation des terrains, les études d'aménagements et le suivi de réalisation.

ARTICLE 1.1 - OBJET ET PORTEE JURIDIQUE

Le présent cahier des charges a pour objet de définir les conditions de cession de terrains à usage d'activités du secteur tertiaire et d'équipements équipés par l'aménageur sis à l'intérieur du périmètre du **QUARTIER D'AFFAIRES D'ALGER Ex Zone d'Activités, d'Equipements et d'Aménagements Urbains « Mercure-Université » Commune de BAB-EZZOUAR** - , tant en ce qui concerne les obligations liant l'aménageur aux acquéreurs que ces derniers entre eux.

Il s'applique au territoire précédemment défini d'une surface de **70 Ha 37 Ares 00 Ca.**

ARTICLE 1.2 - STATUT JURIDIQUE DES TERRAINS

Les terrains, sis à l'intérieur du périmètre du **QUARTIER D'AFFAIRES D'ALGER, Commune de BAB-EZZOUAR**, sont propriété de l'aménageur, en l'occurrence l'Agence de Gestion et de Régulation Foncière de la Wilaya d'Alger (A.G.E.R.F.A.), conformément aux actes de propriété n° 77 du 19/05/2003, n°877/2008 du 21/05/2008, n°946 du 17/06/2008 et aux arrêtés de transfert n°794 du 03/08/1987 et n°357/94 du 10/08/1994.

Figure 18 : Articles portant lois sur l'attribution de propriété pour l'aménagement du
Quartier d'affaires à l'AGRFA

Source : cahier des charges, quartier d'affaires d'Alger Ex zone d'activités, d'équipements
Et d'aménagements urbains « mercure–université » Bab Ezzouar – Alger, pp.06

2.1.2 Situation de la zone d'étude

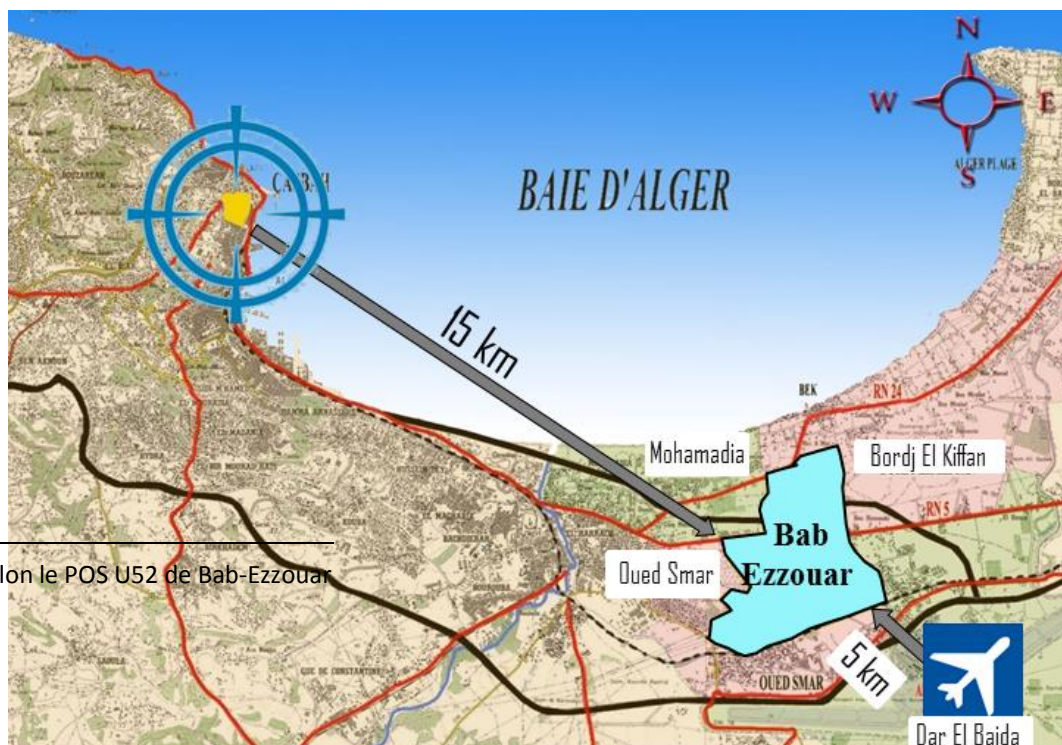
2.1.2.1 Situation de la commune de Bab Ezzouar

La commune de Bab Ezzouar issue du dernier découpage administratif de 1984, s'étend sur une superficie de 822.8 ha⁵⁸, ancienne zone agricole, se situe entre le Sahel et la Mitidja, et dont l'urbanisation est récente, et rentre dans le cadre de l'extension d'Alger vers l'est.

La commune de Bab Ezzouar se situe au Nord Est de la wilaya d'Alger, elle constitue la porte d'entrée Est de la capitale et se trouve à 16km de son centre et à 5km de l'aéroport international de Dar El Beida.

Elle est délimitée par :

- ✓ Au Nord : par la commune de Bordj El Kiffan.
- ✓ A l'Est : par la commune de Dar El Beida.
- ✓ Au Sud : par la commune de Oued Smar.
- ✓ A l'Ouest : par la commune de Mohamadia.

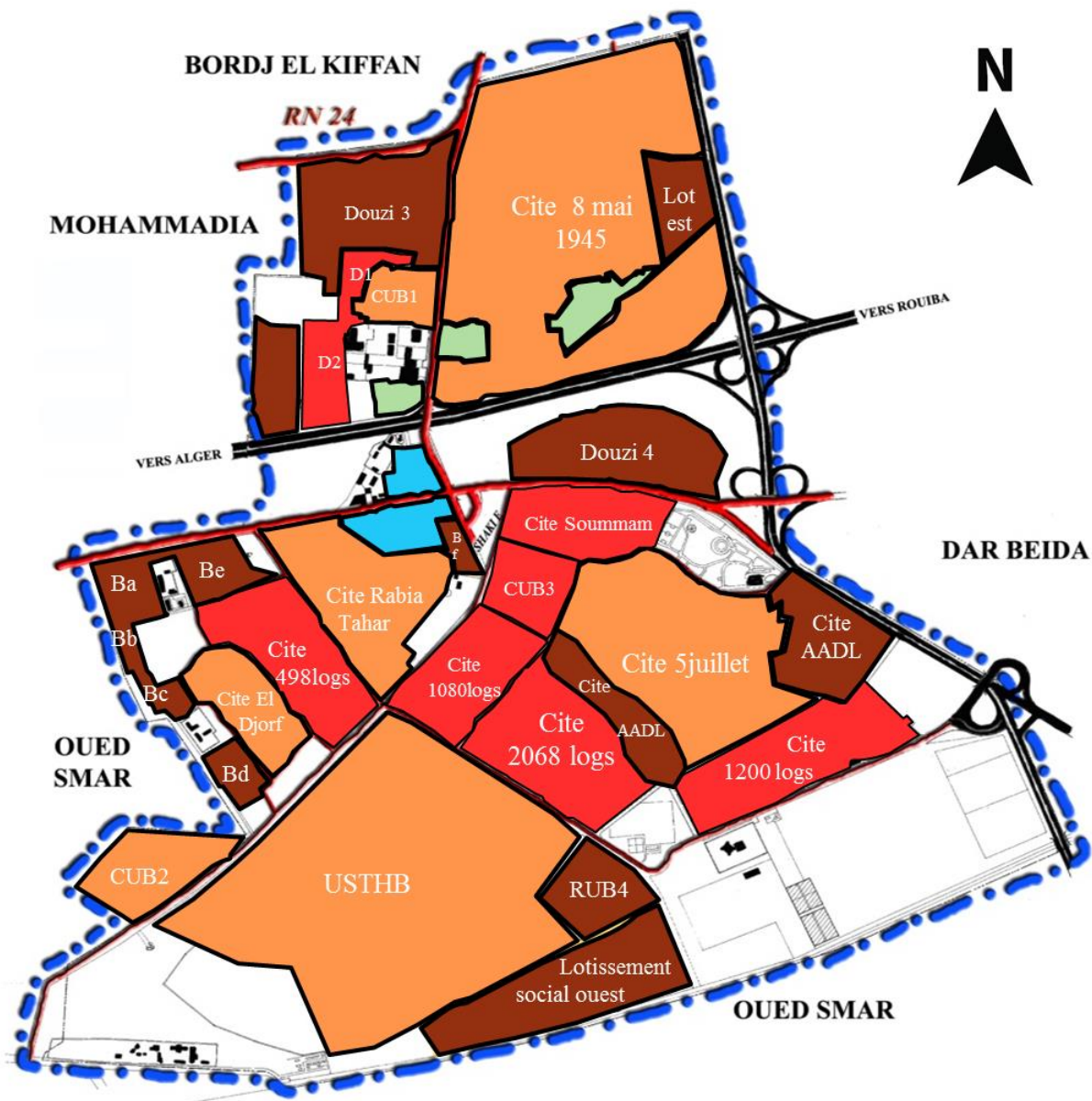


⁵⁸ Selon le POS U52 de Bab-Ezzouar

Figure 19 : Situation géographique de la commune de Bab Ezzouar

Source : Pos U52, (traité par l'auteur 2018)

2.1.2.2 Historique de la commune de Bab Ezzouar



Périodes historique de Bab Ezzouar :

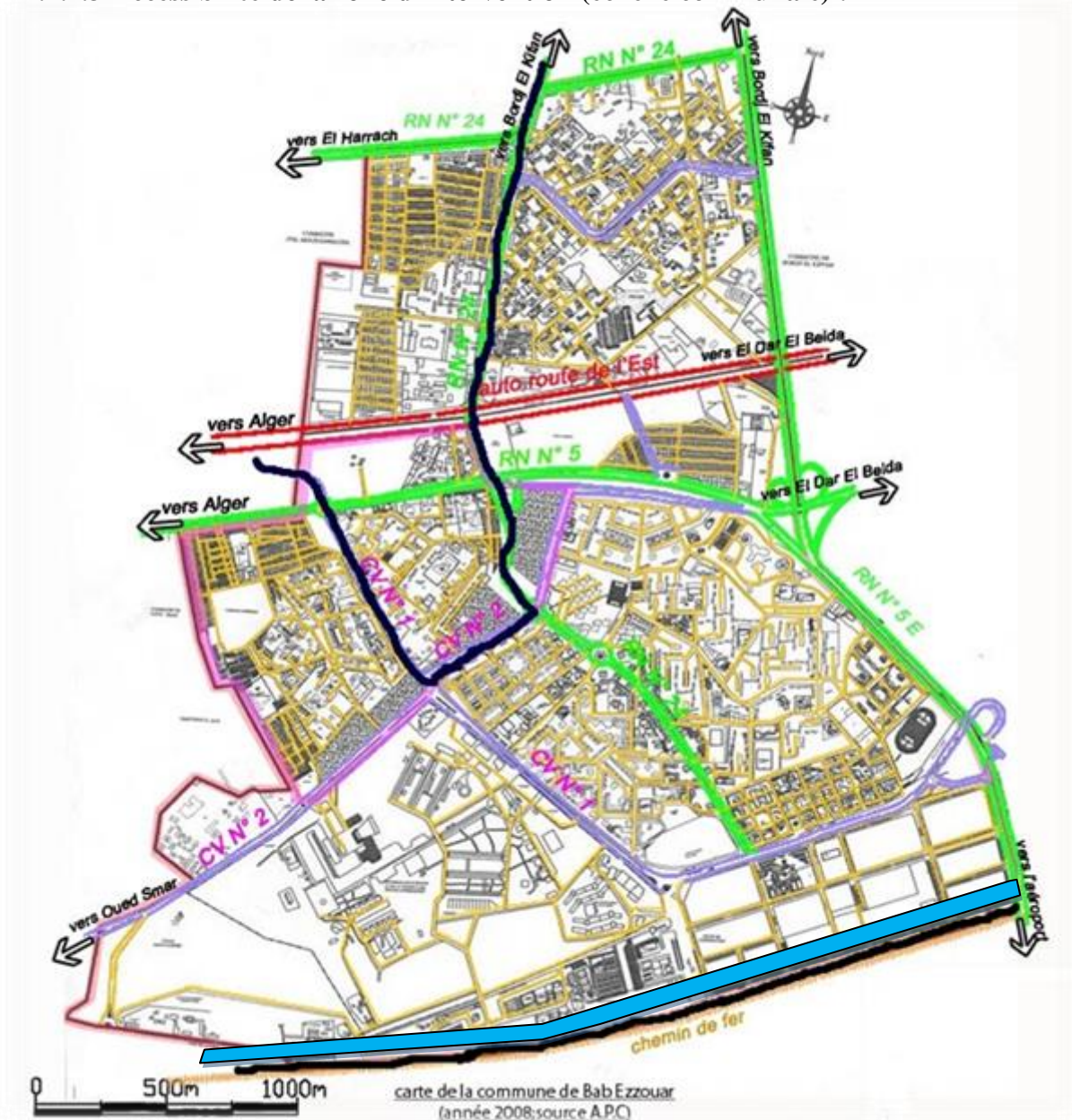
1. Apparition de noyau en 1870



- 2. La période entre 1870 et 1962
- 3. La période entre 1963 et 1984
- 4. La période entre 1985 et 1995
- 5. La période actuelle

Figure 20 : Historique de la commune de Bab Ezzouar Source : Pos U52, (traité par l'auteur 2018)

2.1.2.3 Accessibilité de la zone d'intervention (échelle communale) :



Légende :

- Autoroute de l'est
- Route principale (route nationale)

Synthèse

- L'autoroute et la RN5 coupent la commune en deux parties.
- Important réseaux routier (autoroute, routes nationales, chemin de fer et le tramway) qui assurent l'accessibilité et la circulation a Bab Ezzouar.
- Structure anarchique des voies tertiaires, qui nécessitent une restructuration.





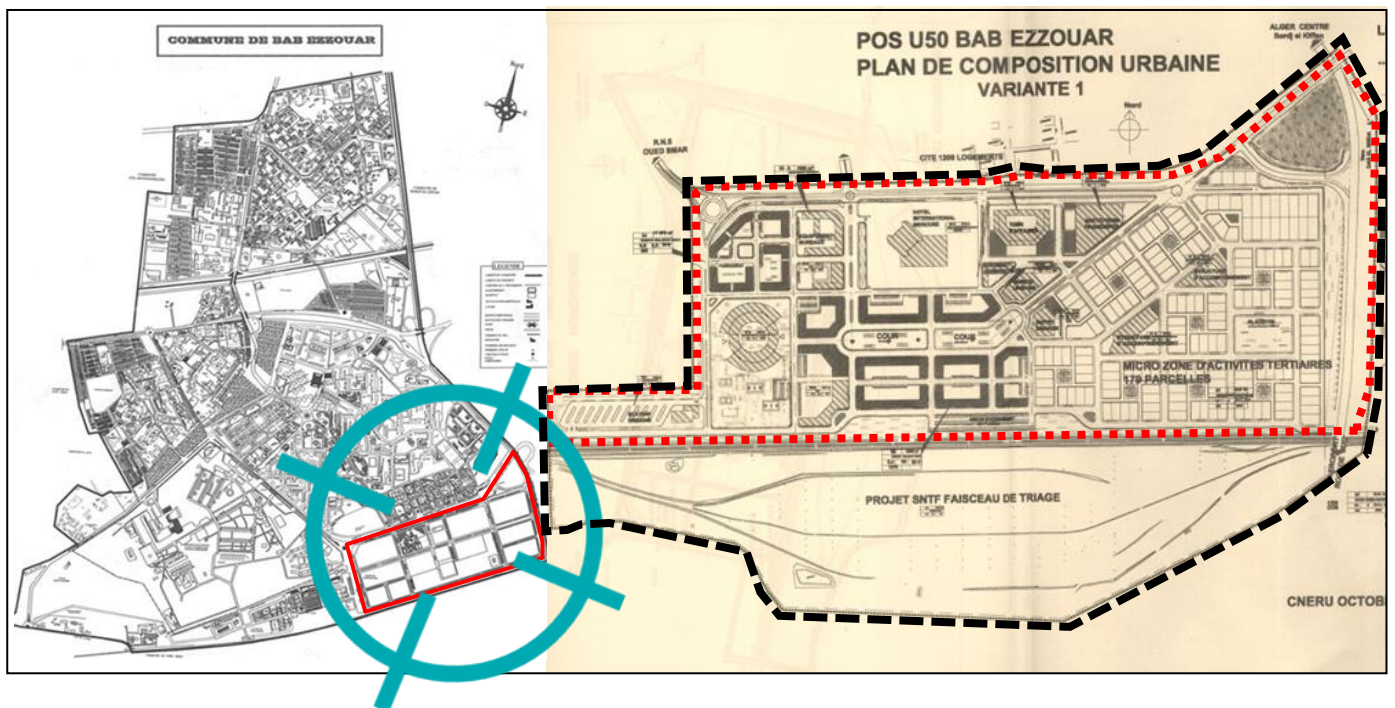
- Route secondaire 
- Voie tertiaire 
- Ligne de tramway 
- Chemin de fer 

Figure 21 : Accessibilité de la commune Source : Pos U52, (traité par l'auteur 2018)

2.1.2.4 Situation du quartier d'affaires de Bab Ezzouar

Notre zone d'intervention on l'occurrence le quartier d'affaire de Bab Ezzouar, est proche de la commune de Oued-Smar, la commune de Dar el Beida et de l'aéroport international d'Alger. Il est délimité :

- ✓ Au Nord, par le boulevard longeant la cité des 1200 logements.
- ✓ Au Sud, par le chemin de fer.
- ✓ A l'Est, par la RN5E limitant la commune de Dar el Beida.
- ✓ A l'Ouest, par une voie desserte.



Légende :

- Limites de POS U50
- Limites de quartier d'affaires

Figure 22 : Plan de composition urbaine

Source : Pos U50

- Le POS U50 occupe une superficie de 93 Ha répartie comme suit :

- ✓ Une 1ère partie dépendante de la circonscription de Bâb Ezzouar ayant une surface de 55Ha. (**Le quartier d'affaire de Bâb Ezzouar**).
- ✓ Une 2ème partie dépendante de la circonscription de Oued-Smar ayant une surface de 38Ha. Les deux parties sont séparées par la voie ferrée express.

2.1.2.5 Accessibilité de la zone d'intervention :

Le quartier d'affaire est accessible par :

1. La route nationale RN5E qui sert de liaison avec deux axes autoroutiers (autoroute de l'Est, Rocade Sud) et l'aéroport.
2. Le boulevard Mercure. 3. Le boulevard de l'université.
4. Le chemin de fer.

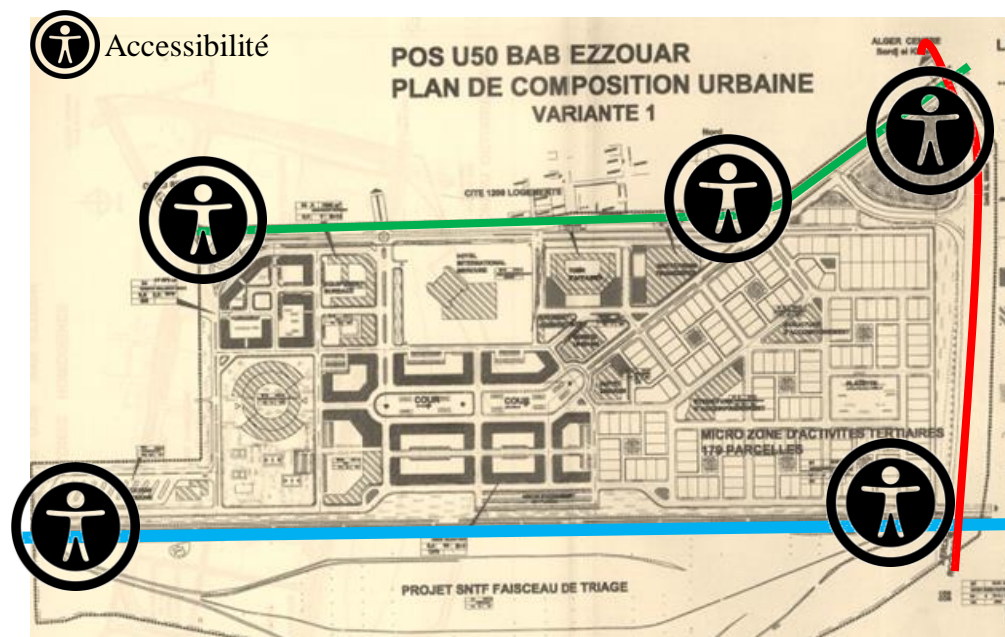


Figure 23 : Plan d'accessibilité

Source : Pos U50

Route nationale RN n°05



Le boulevard Mercure



Le chemin de fer



2.1.2.5 Données physique de site :

- La topographie : La zone d'intervention est dotée d'une faible pente 0 à 3%.

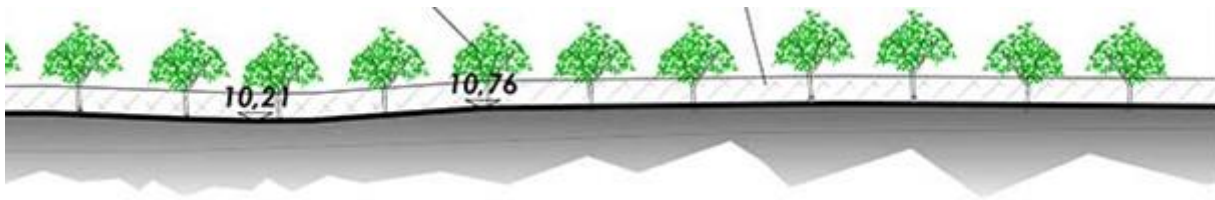


Figure 24 : Profil Terrain

Source : Google Earth

(traité par l'auteur 2018)

- Sismicité :

- ❖ Elle est élevée, le site est classé zone 3. Le niveau de la protection accordé à un ouvrage dépend de son affectation et de son importance vis-à-vis des objectifs fixés.
- ❖ Il est recommandé que les ouvrages lourds soient fondés sur radier général avec un chaînage au niveau des extrémités, ou bien sur des fondations en pieux.

- Hydrogéologie :

- ❖ Il existe au niveau de notre zone d'étude une nappe phréatique qui est fluctuante, jusqu'à être sub-afférente en période hivernale⁵⁹.

- Géotechnique :

a. La classe moyennement favorable 1 :

- ❖ Elle est constituée par les alluvions récentes provenant du terrain de recouvrement de la plaine de la Mitidja, dont le POS U50 fait partie de la bordure orientale.

b. La classe moyennement favorable 2 :

- ❖ Elle est formée de matériaux de marécage à base de vase, de tourbe et de limons. On constate une hétérogénéité dans le matériau lui-même, du phénomène de dépôt, qui n'est pas uniforme.
- ❖ Le faciès peut contenir des argiles gonflantes, affectées par de nombreuses surfaces de cisaillement.

- Les contraintes et les potentialités :

⁵⁹ CHEKROUD.H. Etude de la pollution des eaux de la plaine de telezza. Département des Sciences Fondamentales, Skikda, 2007, pp.112

- Les Contraintes :

La zone d'étude présente des contraintes physique et urbanistiques qui se résume en :

- La voie ferrée : elle représente une véritable coupure avec la zone industrielle de Oued- Smar. La zone non aedificandi imposée est de 25m par rapport à la dernière paire de rails.
- La route nationale RN5 : elle représente également une coupure avec la commune de Dar el Beida. La zone non aedificandi imposée est de 35m par rapport à l'axes de la voie.
- L'aéroport de d'Alger. La hauteur maximale est de 48m.
- Le sol est de type marécageux, et la présence d'une nappe phréatique.

- Les potentialités :

- Potentialité foncière importante.
- Présence d'infrastructures routières importantes.
- La proximité de l'aéroport international.

2.1.2.6 Mixité des usages, fonctions et diversité



Fonction :

Résidentielle

Educative



Le quartier d'affaires

Figure 25 : Carte : Mixité des usages, fonctions et diversité

Source : Google Earth

(traité par l'auteur 2018)

2.1.3 : Composition du pôle d'affaires :

2.1.3.1 Les entités Bâties

Des investissements dans l'immobilier haut standing sont opérés par le groupe Accord/SIEHA, pour le volet hôtellerie. Un Mercure de 5 étoiles et un Ibis de 3 étoiles sont venus structurer La façade nord du site. Les tours d'Algérie Poste, Air Algérie, Mobilis, Maghreb CMA/CGM, Trust Real Estate et la Sarl ABC ont suivi depuis 8 ans. L'attractivité populaire des lieux, elle, est assurée par le centre commercial « Bab Ezzouar » dédié au grand public. Celui-ci abrite en plus de l'hypermarché, plus de 70 enseignes de boutiques de luxe et de nombreux points de restauration et lieux de loisirs.

DESIGNATION	PROJET	SURFACE AFFECTEE (m ²)
TRUST REAL ESTATE	Complexe Trust	40 398
ALGERIE POSTE	Siège social	6 025
CMA CGM	Siège social	4 050
AIGLE AZUR	Siège social	5 034
BNP PARIBAS	Siège social	3 994
A.T. MOBILIS	Siège social	4 284
AIR ALGERIE	Siège social	11 197
E.G.S.A	Siège social	3 505
C.N.L	Siège social	6 070
S.C.C.A	Centre commercial	23 064
SARL ABC	Tour de bureaux	3 162
B.E.A	Siège social	4 575
B.N.A	Siège social	6 075
FN POS	Siège social	2 025
LARBAOUI	Tour de bureaux	4 556
SHORESAL	Tour de bureaux	4 050

COSIDER	Siège social	6 075
C.P.A	Siège social	7 575
Algérie Télécom.	Siège social	1 603
A.R.P.T	Siège social	2 025

Tableau 04 : Les entités projetés dans le cadre de la construction du quartier d'affaires

Source : l' A.G.R.F.A (Agence De Gestion Et De Régulation Foncière De La Wilaya D'Alger).

Page 52

pptx

Carte

2.1.3.2 Le centre commercial de Bab Ezzouar comme catalyseur du quartier d'affaires :

Ouvert le 5 août dernier, 2010, le 1er Centre commercial & de loisirs d'Algérie et le plus grand du Maghreb s'est rapidement imposé comme lieu de destination.

Situé au cœur du quartier d'affaires, le centre commercial de Bab Ezzouar est aisément identifiable. Il est dédié au grand public mais aussi au grandes institutions, ainsi, ce complexe abrite en plus de l'hypermarché, plus de 70 enseignes de boutiques de luxe et de nombreux points de restaurations et lieux de loisirs.



Légende :



-  Le centre commercial
-  Le Quartier d'affaires

Figure 27 : Situation du Centre commercial

Source : Google Earth

Traitement : Auteur



Le centre commercial

Figure 28 : vue 3d sur l'ensemble du quartier d'affaires

Source : l'A.G.R.F.A (Agence De Gestion Et De Régulation Foncière De La Wilaya D'Alger).

Par la construction d'un centre commercial et de loisir au cœur du quartier d'affaire, nous assistons à une initiative qui nous offre un cadre propice de réflexion sur l'articulation entre l'offre de transport à Bab Ezzouar et son impact sur l'accessibilité au quartier d'affaire.

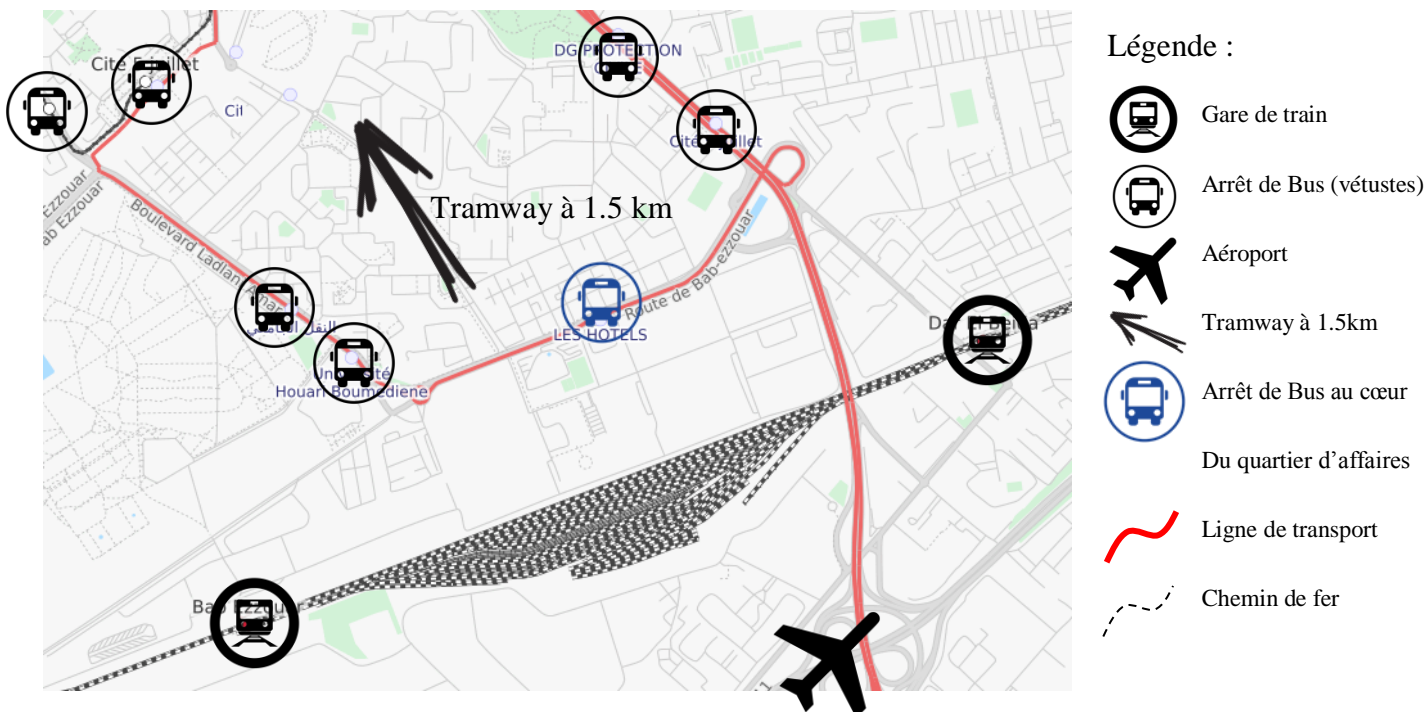
Cette réflexion nous incite dans un premier lieu, à évaluer l'offre de transport urbain dans la commune de Bab Ezzouar.

2.1.3.3 L'offre de transport au Quartier d'affaires :

La commune de Bab Ezzouar est un grand bassin des déplacements. Ce pôle urbain est à la fois une zone émettrice et attractive de déplacements. A cet effet ; la question qui se pose, est-ce que l'offre de transport sur les plans quantitatif et qualitatif ; est suffisante ?

Ainsi les éléments à tenir en compte lors d'une évaluation sont :

1. La fréquence
 2. Les heures de départ et d'arrivée
 3. La régularité des passages
 4. Le confort et la sécurité
 5. La durée du trajet
 6. La dimension spatiale des transports et le positionnement des arrêts urbain
- **Pour répondre à cette question nous allons tout d'abord nous positionner concernant l'offre de transport pour le quartier d'affaires.**



Carte 1 :

Figure 29 : L'offre de transport au Quartier d'affaires

Source : Google Earth (traité par l'auteur 2018)

Synthèse sur la mobilité du quartier :

- ☒ On constate d'après la première carte que l'offre actuelle de transport n'est pas digne d'un quartier d'affaires. En effet, l'éloignement du tramway d'une distance de 1,5 km de ce dernier reste un vrai handicap pour la mobilité.
- ☒ Le deuxième point noir à relever, c'est le manque de bus pour un quartier de tel envergure ; malheureusement les seuls bus qui existent sont vétustes et très dépassés (Figure.30.)



Figure 30 : prototype de bus algérois

Source : Auteur

- ☒ L'autre catégorie de bus en l'occurrence celle de l'ETUSA, qui est plus moderne et adaptable à une capitale, restes en manque, avec une fréquence d'un bus par 1-2h (d'après le site officiel de l'ETUSA), la mobilité du quartier et loin d'être effective donne ces circonstances.



Scénario

Figure 31 : L'offre de transport au Quartier d'affaires



Source : Auteur

⁶⁰ L'ensemble des scénarios présentés sont obtenus après expérimentation au sein du laboratoire en ligne (open street map)

➤ Scénario 1 : **Par voie de Bus : 1h-1.5h**

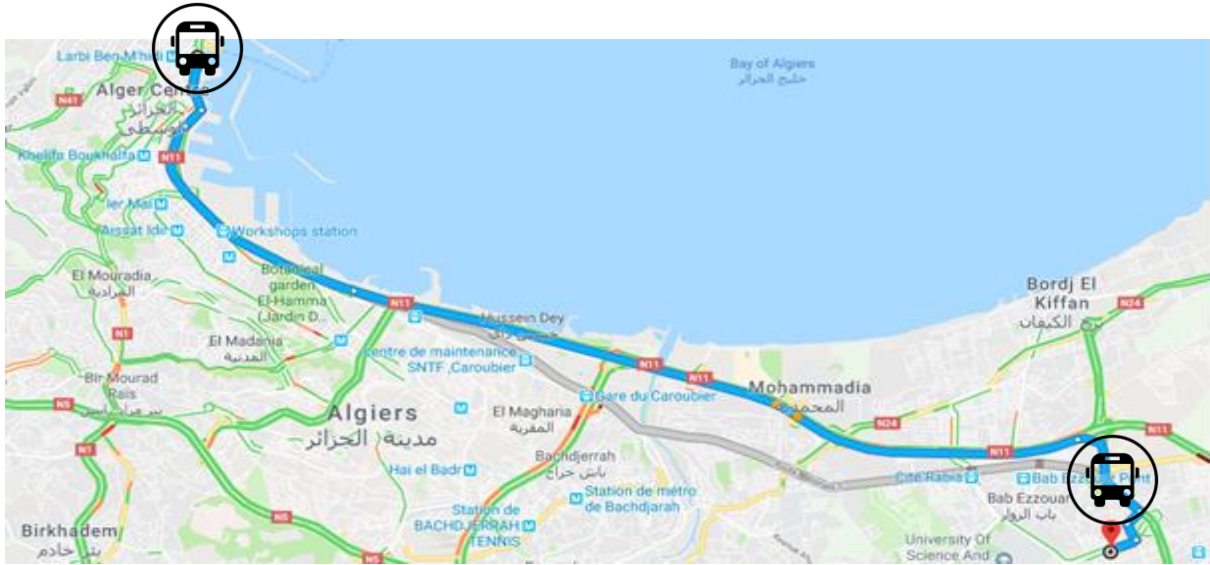


Figure 32 : Circuit adopté par le bus d'Alger centre vers le quartier d'affaires

Source : open street map

➤ Scénario 2 : **Par Train : 25m + 30 m de marche à pied (rues inadaptées)**



N°	Type de train	Départ		Arrivée	
		Gare	Heure	Gare	Heure
B107	[1] Ligne de banlieue - Automotrice	ALGER	05:40	BAB EZZOUAR	06:05

Tableau 05 : Circuit adopté par le bus d'Alger centre vers le quartier d'affaires

Source : Société nationale des transports ferroviaires

➤ Scénario 3 : **Par voiture particulière 35 minutes – 1 :30 h heure de pointe**



Synthèse :

Enfin le scénario le mieux adapté pour les ménages, en l'absence de prise de conscience sérieuse concernant les moyens de transport et la voiture particulière, en effet celle-ci offre à l'utilisateur plus de sécurité de garantie mais aussi de confort que les transports déjà présents sur place.

CARTE

TRANSPOR

T ALGERIE

30

Carte 2 :

La deuxième carte, annonce l'avènement d'un nouveau moyen de transport dans la région en l'occurrence le métro, celui-ci arrive jusqu'au cœur du quartier et fera office de lien entre le quartier et l'Aéroport qui est le vecteur de métropolisation de la capitale, mais aussi le lien avec le centre d'Alger.

➤ Scénario 4 : Par métro 35-40 minutes.



- Tenant compte de l'expertise qu'on a menée, on conclue que le métro est le moyen le plus adapté pour assurer une mobilité urbaine et durable à notre pôle d'affaires, en plus d'une tranquillité et d'une garantie pour les passagers, ceci-dit, le métro comme moyen de transport ne pourrait guère satisfaire la mobilité du quartier, en l'absence d'une multimodalité dans la ville.

2.1.3.4 Les pôles d'affaires multimodale :

Un pôle d'affaire multimodale ou d'échanges est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

Ils se distinguent par la variété des modes de transport qu'ils réunissent en un même lieu : marche à pied, vélo, autobus, tramway, métro, train voire avion. La voiture particulière est souvent associée aux autres modes dans les pôles d'échanges. Les pôles qui privilégient spécifiquement l'interface entre automobile et transport public sont appelés parcs relais et désignés par le sigle international P+R⁶¹.

Les pôles d'échanges ne se réduisent pas à l'association technique de réseaux de transport. Ils possèdent également une fonction urbaine qui s'intéressent à l'insertion du lieu dans son environnement. La fonction des services est la troisième composante des pôles d'échanges. Les services dans les pôles d'échanges peuvent être relatifs au transport (billettique, signalétique, tarification etc.), à l'urbain (information sur la ville, activités etc.), ou transversaux (aménités, sécurité etc.)⁶².

⁶¹ G. Amar, « Complexes d'échanges urbains : du concept au projet », Les Annales urbaine, no 71, 1996, pp. 92-100

⁶² Idem

Les pôles d'échanges répondent à trois objectifs qui ne sont pas toujours compatibles :

- ✓ Favoriser les correspondances, qui demeure le rôle initial du nœud.
- ✓ Améliorer l'accès des usagers au réseau de transport en démultipliant l'accessibilité du lieu.
- ✓ Assurer l'accès à la ville et l'insertion urbaine de cette polarité⁶³.

2.1.3.5 Et si le quartier d'affaires de Bab Ezzouar était durable :

Un quartier durable intègre certes les critères définis plus haut, mais il ne s'y limite pas. Les expériences précédentes ont longtemps été considérées comme des prouesses technologiques, mais elles sont dorénavant tout à fait accessibles. L'enjeu porte désormais sur la généralisation des projets pilotes et l'application de leur mode de vie.

Les enjeux de la diffusion

a. L'organisation du territoire

Au-delà des gestes quotidiens, un mode de vie durable passe aussi par une réduction de l'impact environnemental des transports au niveau du quartier. Le développement de la ville d'Alger a été conditionné et orienté par l'usage de la voiture, devenu rapidement incontournable. Il faut dorénavant envisager différemment l'aménagement du territoire, en prenant en compte les flux qu'il génère et en luttant contre l'étalement urbain. Dans cette optique, des recherches ont été faites afin de subvenir à ce besoin pressant, une de ces recherches a été l'œuvre de Pooran Desai, le concepteur de Bedzed⁶⁴, qui a développé des méthodes permettant de doubler la densité sans que cela ne nuise à la qualité de vie des habitants. Au niveau des usages et des modes de vie, même si on peut se demander si les habitants désirent vraiment vivre et travailler sur le même lieu, cela présente des avantages significatifs, tels que la réduction du stress et de la pollution, un gain de temps, ou encore le coût des transports, qui est déjà rédhibitoire pour certains, ainsi, en appliquant cette méthode notre quartier d'affaires se verra dans une autre dimension socio-économiquement plus adéquate.

⁶³ Pooran, D, http://www.areneidf.org/medias/fichiers/qde_exp_europe1.pdf, (consulté le 20 juin 2018)

⁶⁴ Idem

b. L'esthétique

En termes de quartier à vivre, la question de l'esthétique se pose aussi. Pour le moment, la plupart des architectes construisent sur le quartier d'affaires suivent des critères de beauté et parfois de fonctionnalité. Les critères visuels privilégient une belle vue plutôt qu'une orientation suivant les critères bioclimatiques et rejettent les panneaux photovoltaïques, qui s'intègrent mal à notre architecture. C'est ainsi, que les architectes doivent changer leurs priorités, les réévaluer, de sorte que les modes de vies durables puissent être intégrés dans le paysage urbain, ce que nos voisins marocains ont réussi à faire avec le quartier d'affaires de Casablanca⁶⁵,

c. La culture

Nous parlons ici de critères culturels qui ont fondé les contextes sur lesquels se sont construit notre quartier d'affaires comme tant d'autres quartier de même calibre dans le monde, ainsi que la manière dont elles ont été vécues. Si le mode de vie développé à l'étranger ne nous paraît pas reproductible, c'est que chaque contexte nécessite une adaptation des processus et une prise en compte des dimensions socio culturelles. Pour Pascale Guiffant, Chargée de projet au sein du quartier d'affaires de la défense, « *la participation et la responsabilisation de tous les acteurs dans la gestion du service public, l'appropriation des services comme bien collectif et une citoyenneté forte pourraient être le ferment culturel sur lequel nos quartiers se bâtiraient* »⁶⁶.

Enjeux sociétale :

Permettre des usages et des modes de vie durables

En partant de la notion d'activités, on pourrait définir la durabilité d'un quartier comme sa capacité à permettre à ses habitants d'adopter des modes de vie responsables. C'est de cette façon que les quartier d'affaires dans les pays développés ont été imaginé, d'emblée : ils été pensés puis conçus pour permettre de réduire l'empreinte écologique de leurs habitants, c'est le cas du quartier d'affaires de Bedzed anglais, où elle a été réduite de 50 %. Ainsi, la notion *d'usages* est déterminante dans la vie quotidienne de notre quartier⁶⁷.

⁶⁵ Pascale. G., L'exemple de démarche participative, Programme « Economie responsable », Comité 21, 2008, pp.34-52

⁶⁶ Idem

⁶⁷ Pascale. G., L'exemple de démarche participative, Programme « Economie responsable », Comité 21, 2008, pp.34-52

Comme le dit José Palma, professeur à l'Université de Lisbonne, spécialiste en psychologie de l'environnement :

« Pour savoir si un quartier est réussi, il faut sentir s'il vit et pour cela regarder les usages – on apprend d'ailleurs plus en observant les détournements d'usages, tout ce que les habitants vont inventer pour mieux coller à leurs besoins et leurs envies. Un quartier pourra durer dans le temps s'il a une âme. Les concepteurs doivent laisser assez d'espace à la créativité humaine, et cette énergie-là, on ne peut pas la commander ni l'imposer ».

2.2 Le quartier d'affaires de Bab Ezzouar dans les instruments d'urbanisme, les contraintes de sa mobilité et ses paramètres

Après avoir effectué une analyse détaillée sur le quartier d'affaires de Bab Ezzouar et sur sa mobilité, mais aussi ressorties les enjeux que regorge notre quartier, nous allons achever notre analyse par une lecture critique des instruments d'urbanisme concernant le sujet.

2.2.1 Aperçu sur les instruments d'urbanisme

2.2.1.1 Les instruments d'urbanisme appliqués de 1960 à 1995

De manière succincte, et par référence au bilan faire par l'agence Urbanis en 2004 (Urbanis, Agence d'urbanisme de la wilaya d'Alger, entre planification spatiale et pratiques urbaines, Bilan et orientations pour la révision du PDAU, novembre 2007) on peut faire une lecture chronologique des instruments d'urbanisme appliqués à Alger depuis 1960. Cette lecture indique que les instruments d'urbanisme, se sont succédés pour des raisons de remise en cause, de révision ou d'amélioration avec un rythme de 3 à 5 ans, alors qu'un instrument comme le PDAU prévoit lui-même la possibilité de révisions sous certaines conditions. La révision du PDAU est le reflet d'une réalité avec laquelle il faudra compter.

Dès les premières années de l'indépendance, les mutations socio-spatiales ont générées le problème de son aménagement. La planification urbaine apparaît ainsi comme une préoccupation majeure, Sous ces circonstances, une nouvelle structure est mise en place. Il s'agit du COMEDOR (le Comité permanent d'Etude, de Développement. D'Organisation et d'Aménagement de l'Agglomération d'Alger). Cette dernière prend en charge les premières options d'aménagement de la capitale. La figure ci-après présente les instruments de planification de la ville d'Alger après l'indépendance.

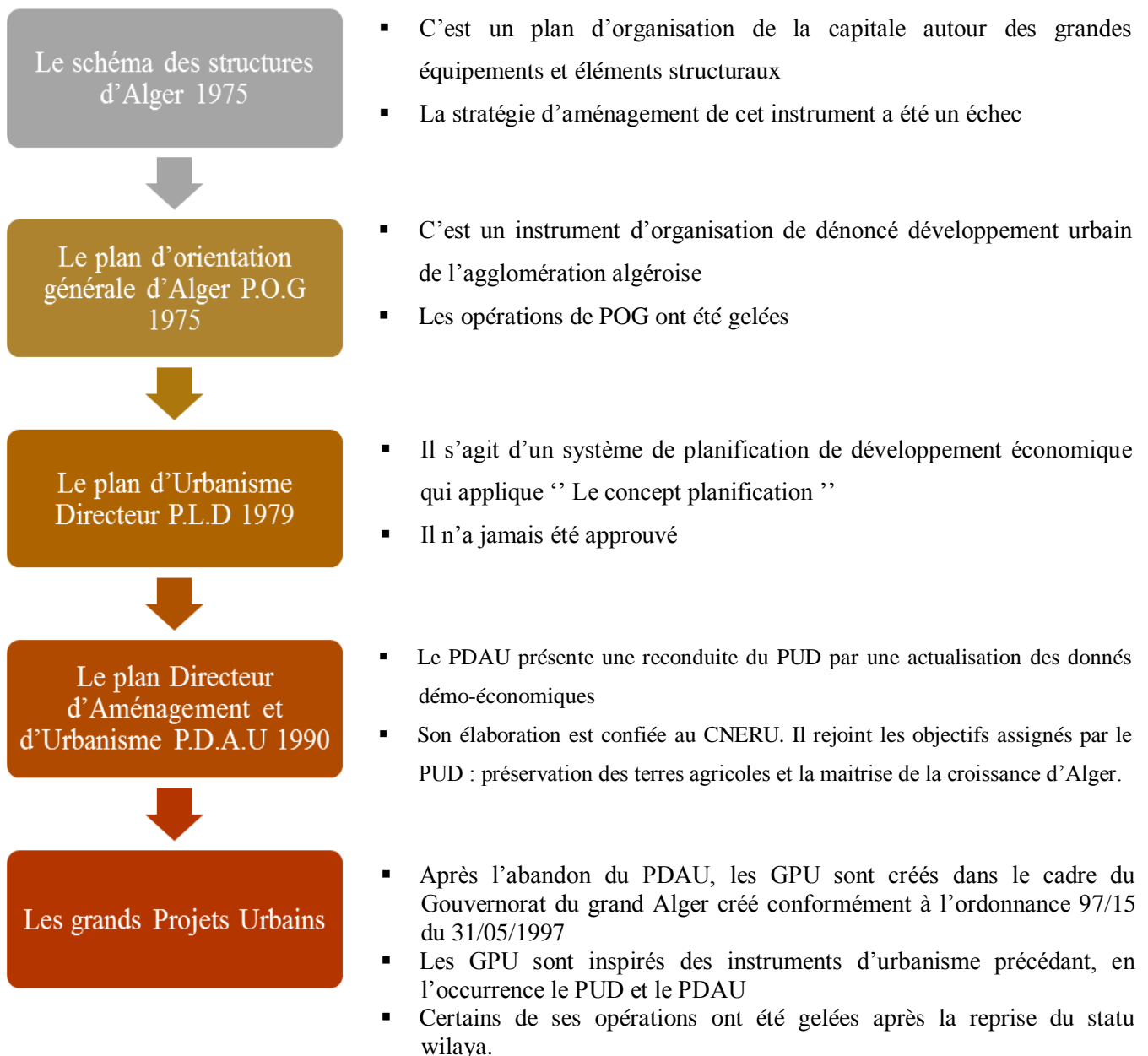


Figure 34 : Les principaux instruments de la planification urbains d'Alger après l'indépendance.

Source : l'Auteur d'après BAOUNI.T, « Le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », Insaniyat, N°44-45. Avril-septembre 2009, pp. 75-95

Le différents instruments et outils de planification urbaines indiqués (figure.34) ont fixé différents objectifs pour la capitale. Cette succession d'instruments reflète ainsi l'échec de la planification urbaine de la capitale. En effet, elle n'a souvent pas résolu les problèmes de la ville. A titre d'exemple, le PDAU approuvé en 1997 présente « *une révision des dispositions spatiales par l'identification et la définition des termes de référence des plans d'occupation des sols dans les secteurs d'urbanisation sur la base de la structuration urbaine proposée auparavant le POG et le PUD* ». ⁶⁸

En outre, le PDAU a été gelé pour la mise en place de GPU (le grand projet urbain) du Gouvernorat du Grand Alger (GGA). Ce dernier intervient comme moteur dans la promotion des fonctions métropolitaines d'Alger (économique, culturelle et urbaine). En effet, en 1997, le GGA crée l'Agence d'aménagement et d'urbanisme de la wilaya d'Alger (Urbanis) qu'on lui a confiée la participation dans l'élaboration des PDAU dans la capitale.

Administrativement, les limites du PDAU et les limites de la wilaya n'ont jamais coïncidé. Cela indique qu'on parle plutôt d'un instrument d'urbanisme dans la ville que dans la wilaya. En effet, la limite de la wilaya d'Alger s'orientait vers le Sud-est en intégrant l'aéroport de Dar El Beida, mais en contradiction avec les orientations du PUD (plan d'urbanisme directeur) qui privilégie la préservation des terres agricoles et une expansion vers le Sud-ouest de la ville.

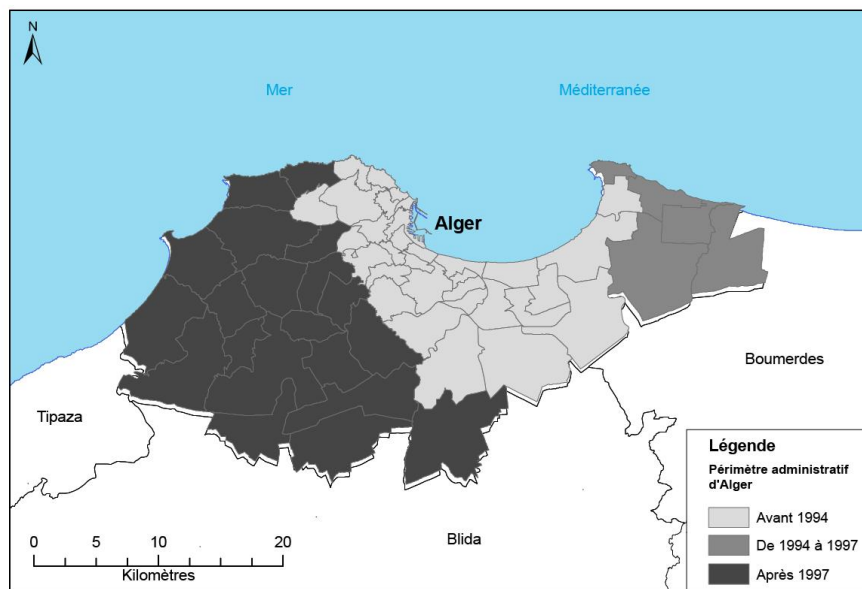


Figure 35 : Périomètre administratif d'Alger

Source : DUCH d'Alger

⁶⁸ BAOUINI. T, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* n° 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.

Le PDAU rejoint notamment les objectifs du plan stratégique d'Alger, Alors que ce dernier avait fixé ses objectifs, le PDAU est normalement conçu pour une validité légale de vingt ans mais il permet en des situations particulières une révision. Effectivement, depuis le lancement du plan stratégique, le PDAU est soumis à plusieurs révisions.

2.2.1.2 La dimension de mobilité dans les instruments d'urbanisme (cas du quartier d'affaires)

Le projet sur la zone de Bab Ezzouar n'apparaît qu'avec le plan d'organisation générale (POG) (horizon 2000, approuvé par ordonnance en 1975) qui comporte également la prévision de 3 millions d'habitants. Dans ce contexte, ce plan prévoit une extension de la capitale vers l'Est long de la Baie d'Alger. Ceci revient à la prise en compte de la topographie et la disponibilité, l'accessibilité et la viabilisation des terrains. Le schéma des structures d'Alger 1985 rejoint le POG dans le choix de cette option de l'extension Est. Contrairement à ce raisonnement, le plan d'Urbanisme Directeur (PUD) et le PDAU de 1990 ont réorienté l'extension vers le Sud-Ouest sur les collines du sahel afin de préserver les terres agricoles de l'Est.

- Quant au sujet du transport, le Schéma des Structures d'Alger 1985 a procédé par une stratégie basée sur le développement des infrastructures routières. Le système de ces infrastructures comprend une hiérarchie de routes, autoroutes et voies rapides. Il s'agit d'un système qui encourage les transports en commun, les transports de masse et le chemin de fer.
- Le POG a accordé une importance aux transports urbains, particulièrement les transports collectifs (autobus et autres modes en site propre). Ce plan a prévu également la réalisation de l'actuelle extension Sud de la route nationale N° 05 mais aussi de l'Autoroute de l'Est qui passe par Bab Ezzouar, ainsi que de nouvelles installations routières tels (la gare routière, la gare multimodale de Dar El Beida et la gare de tri marchandises à Reghaia).
- Malheureusement, les opérations étaient ponctuelles, en l'absence d'un plan de mobilité effectif, par conséquent, ni le PDAU 95 ni le GPU n'ont apportés des améliorations concrètes concernant la mobilité à Alger, d'ailleurs, certaines décisions ont fait qu'empiré les choses, c'est le cas de la décision du GPU concernant la suppression de la station ETUSA au niveau de la grande poste qui a conduit à un dysfonctionnement dans la mobilité urbaine de la ville⁶⁹.

⁶⁹ BAOUINI. T, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* n° 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.

2.2.2 Le plan stratégique de développement de la wilaya d'Alger, horizon 2035

Le plan stratégique de développement, d'embellissement et d'amélioration du cadre de vie du citoyen a été décidé par le président de la République Abdelaziz Bouteflika. Selon le wali d'Alger Abdelkader Zoukh : « Le plan stratégique se veut un moyen de modernisation, d'embellissement et d'aménagement de la capitale ». ⁷⁰

La mise en œuvre du plan stratégique de développement de la ville d'Alger coïncide avec le lancement, sous l'égide et l'impulsion du président de la République, du plan national de développement 2010-2014. Ce dernier vise à consolider les résultats probants atteints par notre pays au cours de ces dix dernières années, mais aussi à mettre en œuvre un schéma général et diversifié de développement de l'Algérie en complément du pétrole et du gaz. ⁷¹

La conception du plan stratégique de développement de la capitale à moyen et à long termes s'appuie, notamment, sur deux études structurantes portant sur l'aménagement de la capitale d'Alger et la révision du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU). ⁷²

2.2.2.1 Objectifs soulignés par le plan stratégique

Le plan stratégique développement de la wilaya d'Alger, horizon 2035, vise à faire de la capitale « *une ville qui s'inscrit dans la mondialisation et constitue la porte d'accès en Algérie* » ⁷³ Ce qui demande des solutions sur différents plans : urbain, économique et social. Il s'agit de faire d'Alger une métropole qui contribue dans le développement du pays tout en renforçant la cohésion sociale et spatiale, le tableau ci-après résume les détails des principaux objectifs arrêtés par le plan stratégique.

⁷⁰ Algérie – mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035, centurion dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 mars 2017)

⁷¹ « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sériér spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

⁷² Idem

⁷³ Algérie 360°, (en ligne), (page consultée en Juin 2018), Disponibilité et accès : <http://www.algerie360.com/plan-strategique-de-developpement-dalger-inscrire-la-capitale-dans-la-mondialisation/>

L'objectif principal	Détails de l'objectif
La structuration du tissu urbain algérois	/
La préservation des terres agricoles de la capitale et la limitation du développement périphérique du tissu urbain de la capitale	Ces objectifs présentent une condition de l'aménagement de l'hinterland algérois (arrière-pays) et de la qualification de son centre
L'amélioration des mobilités à Alger	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des conditions de transport et de la circulation • Réalisation de travaux dans les domaines routiers et infrastructures de mobilité.
La modernisation de la ville d'Alger	<p>Cet Objectif est soumis à la condition de conserver l'identité de la capitale et son charme nostalgique.</p> <p>Cette action consiste de profiter du potentiel économique, social, politique et surtout géographique de la capitale.</p>
La qualification et la revitalisation du centre historique de ce tissu urbain	<p>C'est un objectif qui se réalise à travers la réhabilitation du centre ancien et la réalisation des projets de reconquête du front de mer (pour lever un paradoxe propre à Alger, celui de voir la mer, mais de ne pas y'accéder). Ceci concerne différents endroits de la capitale comme les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La place des Martyrs et les terrasses du port de la casbah • Lié le quartier d'affaires au centre d'Alger • Les piscines de bains naturels de Bab El Oued • La promenade de l'indépendance qui est un projet urbain qui relie le sanctuaire des martyrs à la mer.
La restauration des équilibres écologiques	/

Tableau 06 : Objectifs du plan stratégique de la capitale Alger

Source : PINEL.JM. Partenaires, Revue de la chambre de commerce et d'industrie algéro-française, site web : <http://www.cciarf.org>, PARTENAIRES, N°13, Juillet-Aout 2013.

- Dans le tableau précédent, l'aménagement de notre zone d'étude apparait à différents niveaux, notamment avec le projet d'amélioration de la mobilité en améliorant les conditions de transport mais aussi avec la réalisation des infrastructures, ce qui va permettre de lier le quartier d'affaires de Bab Ezzouar et le centre d'Alger, ainsi, cela donnera un boom à l'attractivité du quartier ce qu'on va développer lors du prochain chapitre.
- Face à ces objectifs, le PDAU, et plus précisément, le plan stratégique, est soumis à trois attentes (figure 36). Il s'agit premièrement de **la cohérence** entre les aires sectorielles de la ville d'Alger autour d'un projet de territoire. Cela impose une synergie entre les différentes aires. En deuxième lieu, **la réglementarité** consiste de suivre les orientations de la planification et de dessiner des normes efficaces et universelle. Enfin, la troisième exigence est **l'opérationnalité**. Cette dernière implique de travailler en différentes séquences temporelles afin d'atteindre une durabilité du projet.⁷⁴

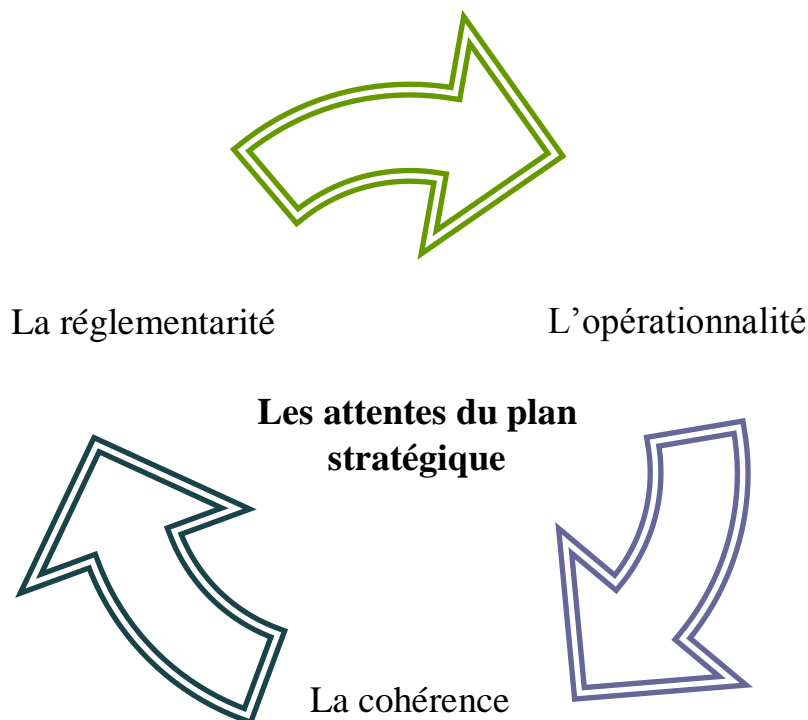


Figure 36 : Les attentes du plan stratégique

Source : l'Auteur d'après Algérie-, « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion.dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 Mars 2017).

⁷⁴ Algérie-, « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion.dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 Mars 2017).

2.2.2.2 Le plan stratégique en 4 étapes

La résolution de ces problèmes (que les objectifs soulignés cherchent à résoudre), à la fois importants et complexes, nécessitent un cadre de cohérence qui assure des passerelles entre les différentes réponses sectorielles au sein d'un projet d'ensemble qui a été présenté souligne le ministre de l'intérieur et des collectivités locales dans un communiqué.⁷⁵

Face à un projet d'ensemble de cette envergure, l'accomplissement des objectifs du plan stratégique demande des délais à terme. Pour cela, il a été jugé nécessaire de décomposer la durée de réalisation en **quatre séquence temporelles : 2009-2014, 2015-2019, 2020-2024, 2025-2029**, Toutefois, cette décomposition est restituée pour que le plan stratégique atteigne le **2035**. Dans le tableau ci-après sont répertoriées les préoccupations principales relatives aux séquences temporelles du plan stratégique.

Les séquences temporelles du plan stratégique	La préoccupation majeure de la séquence
La première étape 2009-2014	✓ L'embellissement de la capitale
La deuxième étape 2020-2025	✓ L'aménagement de la baie et les nouvelles polarités ou centralités urbaines
La troisième étape 2025-2030	✓ La requalification de la périphérie
La quatrième étape 2030-2035	✓ La consolidation de tout le territoire

Tableau 07 : Les séquences temporelles du plan stratégique et leurs préoccupations majeures

Source : l'auteur d'après El-Djazair, « Alger d'A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », El-Djazair.com, HORS Série Spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

Dans le cadre de **la première étape 2009-2020 (l'embellissement de la capitale)** du plan stratégique du développement et d'embellissement de la wilaya d'Alger, plusieurs actions ont été réalisées, il s'agit des opérations suivantes :

✓ La Structuration du tissu urbain.

⁷⁵ Algérie-, « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion.dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 Mars 2017).

- ✓ Le relogement lancé en juin 2014.
- ✓ L'aménagement des quartiers autour des grands équipements en projets
- ✓ La rénovation de la promenade des Sablettes.
- ✓ L'aménagement paysager de l'autoroute de l'Est
- ✓ L'aménagement du Quartier d'affaires.
- ✓ Le parachèvement du réseau routier fondamental.

Cette étape s'articule autour de **projets prioritaires** clairement identifiés dont, pour nombre d'entre eux, les travaux ont été entamés. « *Ces projets n'ont pas été voulus ni pensés comme des opérations répétitives de conjoncture peinture des façades, réfection des trottoirs etc.* » Bien au contraire, ils ont été construits comme une série d'intervention structurelles qui portent sur des volets essentiels : **la mobilité, l'embellissement et le développement maîtrisé**, etc. (Indique le précédent wali d'Alger, Mohamed Kebir Addou).⁷⁶

Pendant **la deuxième étape 2025-2025**, ils seront accomplies **l'aménagement de la baie et les nouvelles polarités ou centralités urbaines** (c'est le principe du collier de perles dont le projet de la Grande Mosquée en fait partie).

Pour **la troisième étape 2025-2030**, l'accent sera mis sur **la requalification de la périphérie** ; c'est-à-dire la réalisation de la cohérence et l'équilibre urbain entre la 57 commune qui forment le territoire de la capitale.

Enfin, pour **la quatrième étape 2030-2035**, l'accomplissement de **la consolidation de tout le territoire** correspond à l'achèvement du grand projet et la consolidation urbaine ; ce qui permettra de voir se réaliser le nouveau visage du grand Alger répondant aux grands standards internationaux. En somme, le PDAU a le pouvoir de mobiliser et de dynamiser des projets structurants, tels la reconversion et le réaménagement du port d'Alger ou l'aménagement d'un couloir logistique d'industrie et de services, Alger-Rouïba Bab-Ezzouar et Bertouta. Ceci s'incarnera dans une vision stratégique pour le pays et permettra à la capitale de devenir une ville ouverte sur le monde.⁷⁷

⁷⁶ PINEL J-M, Partenaires ; Revue de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site web : <http://www.cciarf.org>, N°13, Juillet-Aout 2013.

⁷⁷ « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sériér spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

2.2.2.3 Les axes du plan stratégique

Beaucoup de projet devraient être réalisés dans la ville d'Alger pour créer un équilibre entre différentes notions comme l'illustre la figure suivante

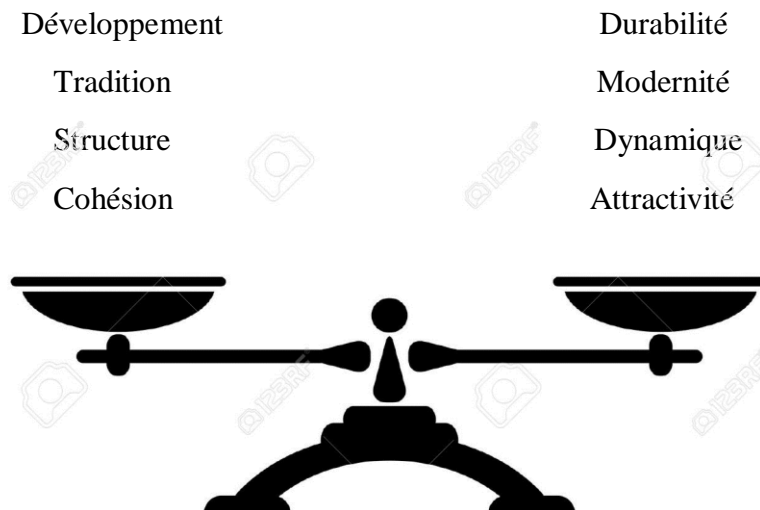


Figure 37 : L'équilibre visé par le plan stratégique

Source : PINEL J-M, Partenaires ; Revue de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site web : <http://www.cciarf.org>, N° 13, Juillet-Aout 2013.

Pour cela le plan stratégique se focalise sur plusieurs études consacrées aux différents projets. Ces derniers sont organisés dans le cadre de plans d'actions portant sur différents domaines bien déterminés. Ces plans d'actions constituent les axes du plan stratégique du développement de la ville d'Alger comme l'illustre la figure ci-après :



Figure 38 : Les axes du plan stratégique du développement d'Alger

Source : Auteur d'après, El-Djazair.com, 2018.

Concernant le **plan Blanc**, ce dernier porte sur la **structuration du tissu urbain**. Dans ce contexte, la **politique du logement** dont le plus important est l'éradication de l'habitat précaire et des bidonvilles, est une préoccupation majeure de ce plan. Autre axe important, c'est le plan qui à trait à l'amélioration de l'éclairage public. Il s'agit réellement du **Plan lumière** qui est programmé dans l'intention de l'embellissement de la capitale. L'extension du plan lumière se fait au fur et à mesure grâce aux réalisations de l'EPIC ERMA

(établissement de réalisation et de la maintenance de l'éclairage public de la wilaya d'Alger). Parallèlement, il y'a des actions de mise en lumière de plusieurs édifices emblématiques à titre d'exemples : Le Makam Echahid, le Palais du gouvernement, la Grande poste.⁷⁸

Quant au **plan vert**, il organise **la restructuration des équilibres écologiques** et dessine la politique des déchets. Son objectif est de protéger les terres agricoles de l'urbanisation avec la promotion de l'activité de loisirs et de détente. Cette nouvelle stratégie urbaine se réalise par l'aménagement des espaces verts, elle prévoit également de « débarrasser la ville des activités polluantes et dangereuses ».⁷⁹ La figure suivante récapitule les points fort de cette stratégie :

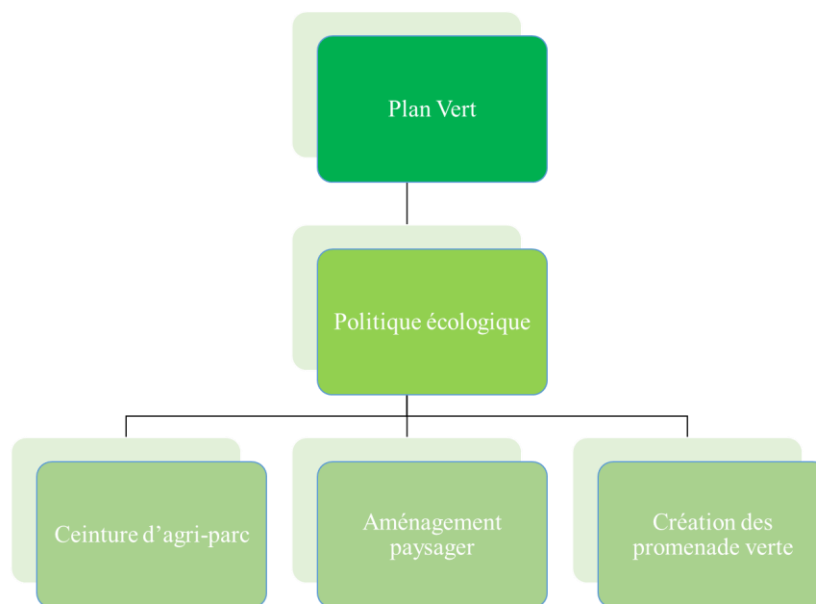


Figure 39 : Les enjeux d'une politique verte.

Source : Auteur d'après, El-Djazair.com, 2018.

- En outre **le Plan bleu** planifie **l'alimentation en eau potable**. Mais aussi le traitement des eaux usées en se fixant un objectif de zéro rejet d'eau polluée en mer le long du littoral, notamment Sablettes et Oued El-Harrach, mais aussi la création de nouveaux réseaux comme ceux installés dans le nouveau quartier d'affaires de Bab Ezzouar, puis **le plan mobilité** organise l'amélioration des conditions de déplacement dans la capitale. **Le plan économie**, quant à lui, a pour ambition de promouvoir l'initiative, d'où qu'elle vienne, en matière de développement. Autrement dit, il encourage tout ce qui est rentable et

⁷⁸ « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sérier spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

⁷⁹ Idem

productive pour l'économie d'Alger. Finalement, le plan cohésion sociale et équipement vise à porter une politique de proximité dans les différents quartiers de la capitale, notamment les quartiers populaires.

2.2.3 Le quartier d'affaires dans le plan stratégique, aménagement et mobilité

Le projet du quartier d'affaires est un projet prioritaire dans le plan stratégique, en effet, le souhait de renforcer le système de compétitivité et d'attractivité de la wilaya d'Alger du plan stratégique, passe par ce type de projet d'envergure qui est composé d'espaces modernes dotés de toutes les commodités, à vocation spécifique pour la mise en place d'activités dans le domaine de la production de biens et de services, du tourisme, portuaires et logistiques et de l'innovation, de la connaissance et de la recherche, créant un réseau robuste de pôles de compétitivité et de zones entrepreneuriales. Effectivement, ce projet à une dimension stratégique visant à valoriser les potentialités économiques de la capitale, mais aussi à offrir des espaces de qualité et des équipements moderne que doit posséder une capitale attractive⁸⁰.

Actuellement, pour l'exécution de son plan stratégique, la capitale développe d'importants projets dans les différents secteurs. Certains sont en cours de réalisation ou dans la phase de finalisation, quant aux autres, ils sont en voie de lancement. Concernant le projet du quartier d'affaires, il s'agit de l'un des premiers projets lancés par les autorités dans le cadre du plan stratégique, en outre, le projet du quartier d'affaires rentre dans les deux premières étapes reconstituées de ce plan. A savoir, l'étape de l'embellissement et la capitale et puis celle portant sur les nouvelles polarités ou centralités urbaines d'Alger.

Ainsi, ce pôle d'affaires vient donc comme une réponse à différents objectifs sur divers secteurs du plan stratégique de développement de la ville d'Alger. Après la présentation du plan stratégique, notre travail consiste à situer notre quartier d'affaires dans les axes de celui-ci comme présenté dans la figure suivante :

⁸⁰ PINEL J-M, Partenaires ; Revue de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site web : <http://www.cciaf.org>, N°13, Juillet-Aout 2013.

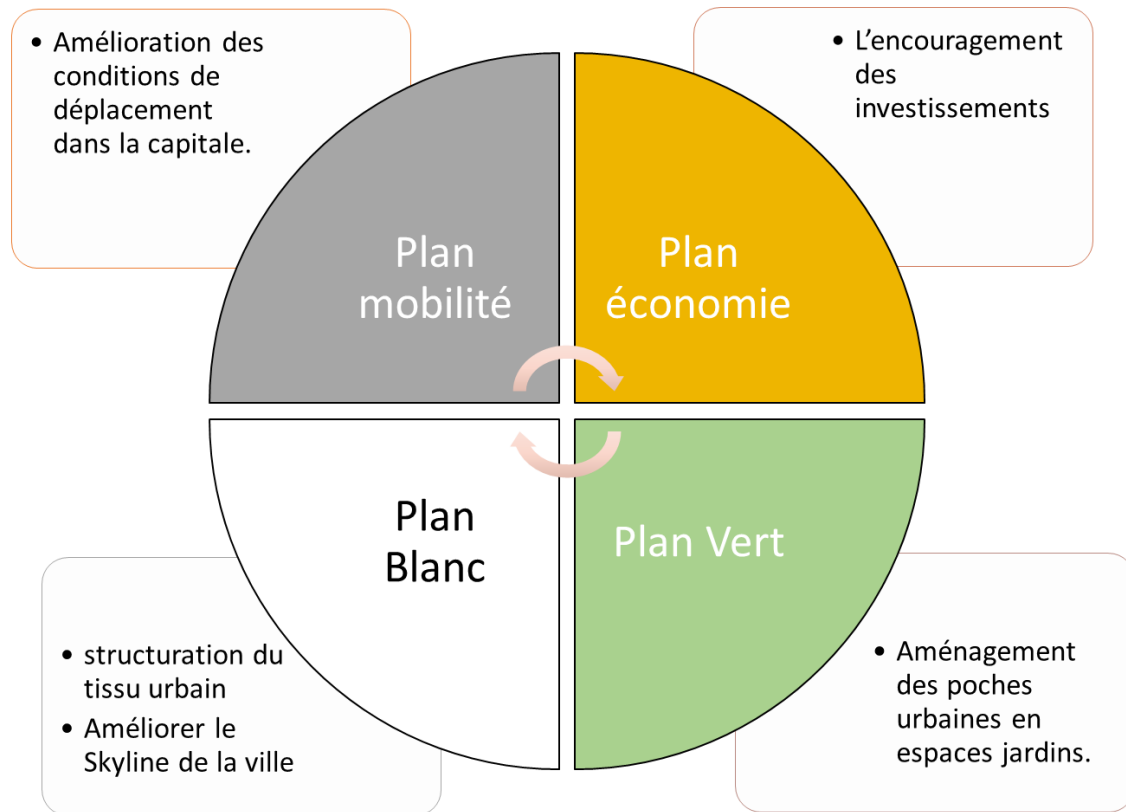


Figure 40 : Le quartier d'affaires dans le plan stratégique du développement de la ville d'Alger

Source : Auteur d'après, El-Djazair.com, 2018.

On constate, d'après cette lecture que certains points sont traités à l'échelle métropolitaine plutôt qu'à l'échelle du quartier, ceci s'explique par l'intérêt des autorités à produire un plan stratégique sous une vision globale et non ponctuelle.

Les différents plans indiqués dans la figure 40 sont déjà définis dans le titre (2.2.2.3) qui porte sur les axes et les objectifs du plan stratégique.

Afin de situer notre quartier d'affaires et sa mobilité dans la planification urbaine (celle portée par le plan stratégique du développement de la ville d'Alger), nous allons nous focaliser sur un plan qui est le Plan Mobilité. Ce dernier traite l'objet principal de notre recherche, et sera le point d'appui pour le dernier chapitre qui traitera de l'attractivité.

2.2.3.1 La mobilité dans le plan stratégique :

Étant un des piliers du développement et d'embellissement de la capitale Alger, la mobilité constitue une préoccupation majeure dans le plan stratégique et qui se traduit par plusieurs

étapes, marquées par différentes actions. A l'échelle de toute la ville d'Alger, les actions prévues sont divisées sur deux volets : les travaux publics et le transport.

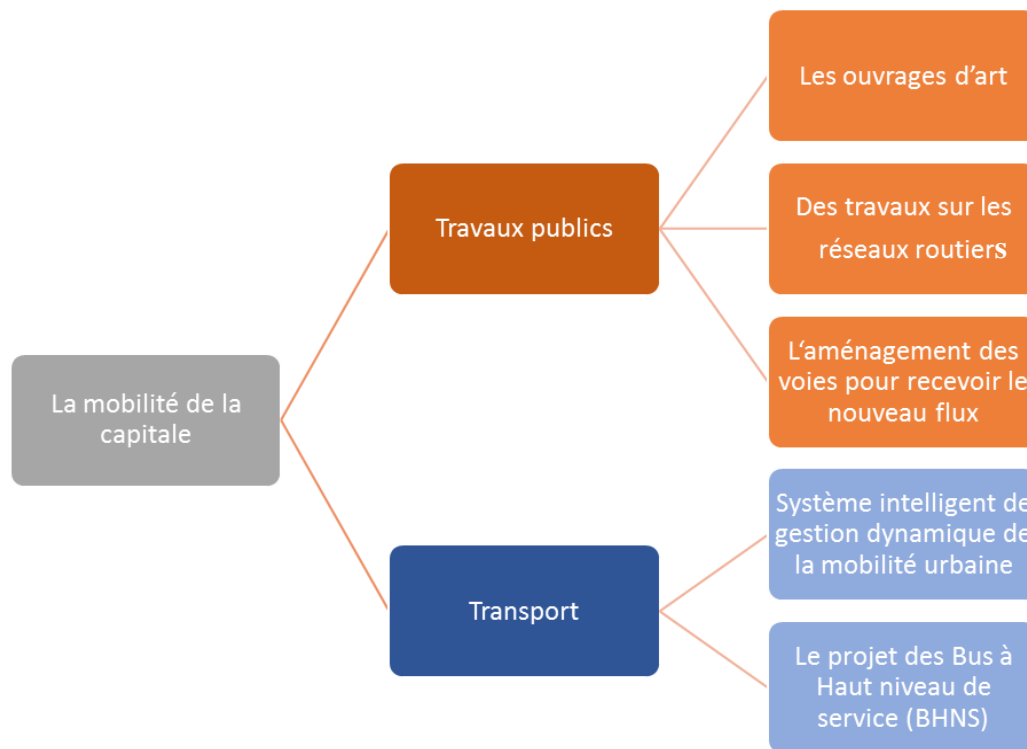


Figure 41 : Les actions principales de la mobilité prévues par le plan stratégique.

Source : l'auteur d'après l'Interview réalisé par l'ANDI avec le Wali d'Alger, Juin 2014, pp.24.

a) Travaux publics

Les actions relatives aux travaux publics comportent la réalisation d'ouvrages d'arts structurants (ponts, viaducs, tunnels, etc.) et d'autres réalisations concernant le réseau routier.

Dans ce contexte, l'objectif est le parachèvement du réseau routier fondamental à travers le dédoublement de certaines voies existantes pour les transformer en voie express. Egalement, il s'agit de réaliser plusieurs trémies et aménagements de carrefours.

Concernant notre quartier d'affaires, les travaux engagés dans ce sens sont multiples, tout d'abord, on a l'aménagement de nouvelles voies adjacentes au quatre parois du quartier, ensuite, en plus de l'extension de l'autoroute N 05 qui frôle le quartier.⁸¹

⁸¹ « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sériér spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

b) Transport

En plus du projet du métro qui sera bientôt achevé, le plan mobilité envisage :

1. la réalisation d'un système de régulation du trafic urbain au niveau de la wilaya d'Alger désigné « Système intelligent de gestion dynamique de la mobilité urbaine »

Cette initiative vient dans le cadre du projet-pilote pour une gestion centralisée du trafic urbain, ce nouveau système consiste à doter 500 carrefours d'Alger de feux tricolores : 200 carrefours dans une première phase et 300 autres dans la deuxième. Le système a pour objet de déboucher le trafic routier à l'intérieur comme à l'extérieur de la ville. Sa réalisation est confiée à une société mixte de droit algérien avec des partenaires espagnols Mobeal (**Mobilité et Eclairage d'Alger**).

Ce système sera ainsi géré par **un centre de régulation**. Implanté dans la commune de Kouba. Grace à des données sur l'état du trafic recueilli par des boucles de détection installées dans différents points de la ville d'Alger.⁸²

2. Le projet de bus à niveau de service (BHNS)

Le BHNS seront introduits dans les transports en commun en Algérie, dans le cadre de la concession. Ce projet devra ainsi être porté par des investisseurs privés. Il est caractérisé par une amplitude horaire élevée qui lui accordé une grande fréquence (circulation au cours de la semaine, en soirée et le week-end).⁸³

Le chargé de la mobilité à Alger : ECGTU (Etablissement de gestion de la circulation et du transport urbain).

Les différents projets et actions portant sur le transport et la mobilité, dans la capitale, sont confiés à l'un des établissements spécialisés de la ville d'Alger. Il s'agit de l'EPUC EGCTU (Etablissement de gestion de la circulation et du transport urbain). Ce dernier qui est créé en 1995, a un nombre de missions à réaliser pour compte de la ville d'Alger.⁸⁴

⁸² « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sériér spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

⁸³ Idem

⁸⁴ « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sériér spécial Wilaya d'Alger, 2017, pp.244.

Effectivement, cet établissement a la charge de la régularisation de la circulation routière et le transport dans la capitale. La planification et l'élaboration des plans et des directives est ainsi une de ses missions qui consiste de faciliter l'accès et la sortie de la ville. Cette tâche n'incombe pas seulement à l'EGCTU, elle s'accomplit en coordination avec la direction du transport, les travaux publics et les services de la sûreté nationale.

En outre, les différents travaux portant sur la signalétique sont confiés à l'EGCTU. Dans ce cas l'établissement a la charge d'accomplir les travaux routiers en matière de marquage au sol (teinture en blanc). Il réalise et implante également des panneaux de signalisation et de flèches lumineuses (feux tricolores, drapeaux d'ambassade et les pays qu'elles représentent, indications de directions vers les ministères et les différentes administrations, etc.). De surcroît, l'établissement est dévolu à la gestion de 19 parkings et de 20 stations de bus que compte la ville d'Alger. Tous ces travaux ne visent pas uniquement un objectif fonctionnel, mais ils rentrent également dans le cadre de la modernisation et de l'embellissement de la capitale.

Conclusion :

Le pôle d'affaires de Bab Ezzouar offre aux visiteurs du quartier multiple choix de visite ; Courtoisie, avec ses divers aménagements et équipements de loisirs notamment le Centre commercial, mais aussi, affaires avec les sièges de grandes entreprises qui abritent le nouveau downtown d'Alger on citera (PNB PARIBAS, Lafarge Algérie, AIGLE AZUR, A.T. MOBILIS ...etc.).

Ainsi, le quartier présente une mobilité urbaine correcte, en présence de plusieurs moyens de transport, notamment l'Aéroport qui demeure le vecteur de métropolisation de la capitale, mais aussi le métro qui sera opérationnel dès 2020 selon le wali d'Alger et qui rentre dans le plan mobilité dicté par le plan stratégique, celui-ci vas donner une vrai bouffée d'air au quartier d'affaires, mais aussi une tout autre dimension à celui-ci, car il vas renforcer les liens entre le centre d'Alger et le quartier d'affaires.

L'amélioration des déplacements, dans les alentours de Bab Ezzouar, apparait aussi dans l'implantation de parkings souterrains dans des points stratégiques du quartier. Mais aussi dans la nouvelle configuration que va avoir le quartier après avoir revus à la hausse les moyens de transports comme signalé dans le plan stratégique d'Alger, ainsi, nous optimisons l'attractivité et la compétitivité de notre quartier, sujet de notre troisième chapitre.

Chapitre 3 :

Performance du pôle d'affaires de Bab-Ezzouar parmi 4 pôle d'affaires mondiaux.

- Baromètre d'attractivité des quartiers d'affaires mondiaux.



Introduction

Depuis l'ouverture des premiers bâtiments du quartier d'affaires de Bab Ezzouar, celui-ci ne cesse d'avoir un intérêt de plus en plus conséquent par son aire d'influence, en vue tout d'abord à l'image qu'il reflète comme forme urbaine, mais aussi par sa proximité à l'aéroport d'Alger, c'est dans cette optique que nous allons essayer d'évaluer dans ce chapitre l'attractivité de notre quartier d'affaires afin de comprendre ses points de forces mais aussi ses points négatifs, et ceci dans l'optique de proposer des alternatives capables de maximiser l'application du plan stratégique dans notre quartier.

Cette évaluation va se faire suivant la méthodologie la plus adéquate à notre recherche en l'occurrence le **BENCHMARKING**, un processus continu de recherche, d'analyse comparative, d'adaptation et d'implantation des meilleures pratiques qui consistent à étudier et analyser les techniques de gestion, les modes d'organisation des autres institutions afin de s'en inspirer et d'en tirer le meilleur.

Pourquoi s'intéresser aux grands pôles d'affaires mondiaux ? D'abord parce qu'ils restent les principaux lieux d'influence économique et le siège de groupes industriels mondiaux, de leurs prestataires de services, culturels ou touristiques, ainsi, cette comparaison nous permettra d'évaluer l'attractivité de notre quartier à travers des critères d'évaluation, c'est dans cette optique que nous voulons comparer notre quartier d'affaires à d'autres quartiers d'affaires d'autres pays, et cela afin de nous positionner sur une échelle internationale, et trouver les alternatives nécessaires afin d'améliorer notre quartier d'affaires.

3.1. Mesure d'attractivité du quartier d'affaires de Bab-Ezzouar :

3.1.1 Le Benchmark comme outil d'Analyse :

3.1.1.1 Double approche quantitative et qualitative :

- **Sur le plan quantitatif** : plusieurs indicateurs objectifs, quantitatifs et comparables renseignés pour les 5 quartiers d'affaires portant à la fois sur les quartiers eux-mêmes et sur l'environnement métropolitain auxquels ceux-ci appartiennent.
- **Sur le plan qualitatif** : l'étude s'est portée sur un échantillon de 200 utilisateurs des quartiers d'affaires, professionnels de l'immobilier, universitaires, urbanistes etc. Par ailleurs, nous avons récolté 30 autres entretiens individuels menés auprès d'experts de quartiers d'affaires, ces derniers nous ont permis de décrypter et analyser les résultats. Ces experts ont pu nous fournir des points de vue riches et complémentaires à notre expertise, qu'ils soient spécialistes de l'immobilier, usagers des quartiers d'affaires, urbanistes ou chercheurs. Ce baromètre repose donc sur une approche méthodologique optimale ayant aidé à la collecte de données qualitatives et quantitatives portant sur un panel de 5 quartiers d'affaires, et sur un moyen de classement croisant des résultats à la fois statistiques et expérimentaux. Le classement proposé s'appuie sur la mesure d'indicateurs objectifs et quantifiés relatifs à chaque quartier (ex. accessibilité, part des espaces verts, mixité fonctionnelle, etc.), mesurés d'une part par l'expertise sur l'attractivité des quartiers d'affaires, et d'autre part par l'opinion des 200 professionnels de l'immobilier, utilisateurs, urbanistes et chercheurs interrogés dans le cadre de l'enquête en ligne.
 - La récolte des données s'est fait en ligne, suivant les interfaces LinkedIn et Google+.
 - La récoltes des données s'est fait en collaboration avec les membres du réseau 'Urban Land Institute' - ULI Europe.
 - La 'Urban Land Institute', ou ULI, est une association à but non lucratif. Ayant comme mission d'offrir le leadership dans l'usage responsable du sol mais aussi la création et le maintien de communautés florissantes et durables à l'échelle planétaire. L'ULI favorise le développement progressif, ce qui inclut la durabilité, la croissance rationnelle et le développement urbain concentré⁸⁵.

⁸⁵ École Immobilière ULI. ULI.org. Recouvré le 8 novembre 2010.

3.1.1.2 Analyse des données :

➤ Répartition géographique des répondants

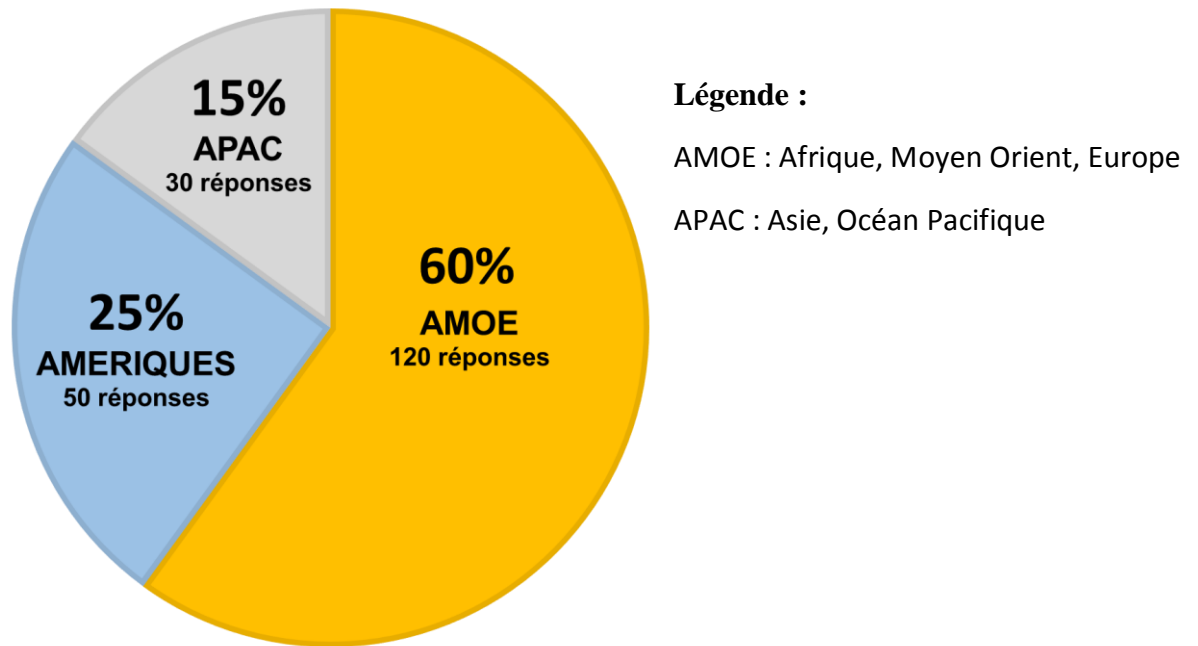


Figure 42 : Répartition géographique des répondants

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses)

➤ Métier des répondants

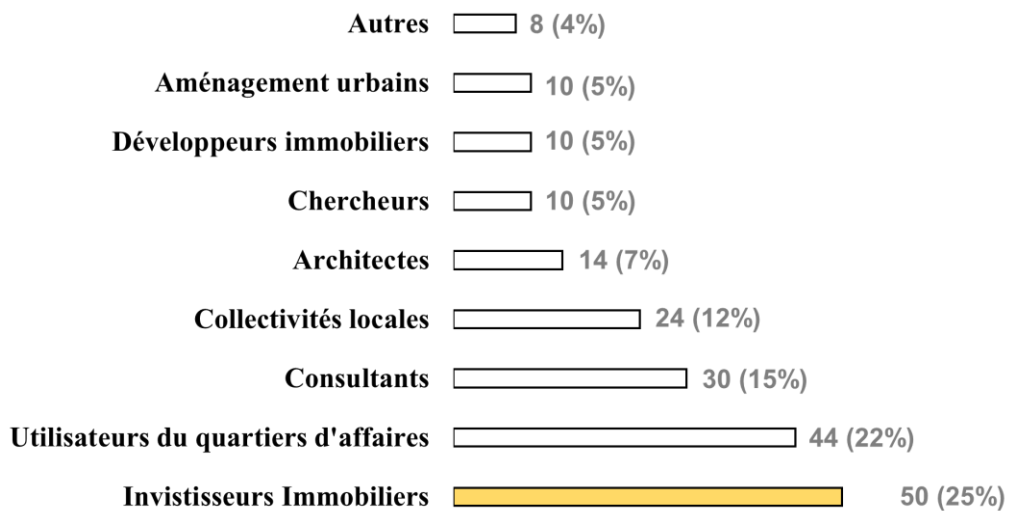


Figure 43 : Répartition géographique des répondants

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses)

Après analyse de 18 quartiers d'affaires, 5 quartiers ont été retenues en veillant à respecter les critères précisés précédemment, mais aussi une couverture mondiale en prenant un quartier de chaque continent.



Légende :

Pôles d'affaires analysés.



Pôle d'affaires de Bab-Ezzouar.



Pôles d'affaires choisis pour l'expertise.



Figure 44 : Cartographie des 18 quartiers d'affaires analysés dans l'étude

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses)

3.1.1.3 les 6 critères d'évaluation de l'attractivité des quartiers d'affaires sélectionnés :

Les 6 critères d'évaluation des quartiers d'affaires, comme cité précédemment sont le fruit de précédentes recherches élaboré par ULI 'Urbain Land Institute' en (mai 2017) et complétée par les données récoltées du projet de localisation menés toujours par ULI intitulé 'ULI Aval Fer - Dunkerque'⁸⁶.

⁸⁶ Riggs, T. ULI et la Ligue nationale de Partenariat de Forme(Formulaire) de Villes pour Conjointement Guider, le Centre de Rose pour Direction(Leadership) Publique [communiqué de presse], ULI.org, Recouvré le 3 mars 2015.

1. **Capacité à attirer et à fidéliser les talents**
2. **Qualité de vie urbaine**
3. **Proximité des marchés, clients et partenaires**
4. **Lieu de pouvoir et d'influence Locale et mondiale**
5. **Compétitivité-coût**
6. **Offre immobilière adaptée et de qualité**

3.1.1.4 Les exigences pris en considération dans notre méthodologie

« Fiche Benchmark ».

1. On évalue l'attractivité et non de la compétitivité :

On cote l'attractivité des quartiers d'affaires et non leur compétitivité. L'analyse de six critères d'attractivité nous permet d'éviter le débat du compétitivité-coût des quartiers d'affaires. Ces six critères d'évaluation ont été identifiés dans des analyses préalables élaboré par 'Urban Land Institute', associé à l'étude et composé de professionnels de l'aménagement⁸⁷.

2. Respect du poids économique des différentes régions du monde

L'objectif de cette exigence est de ne pas donner l'avantage à un quartier d'affaires situé dans un pays avec un PIB plus élevé que d'autres, ainsi, afin d'éviter la surreprésentation de l'opinion de répondants dans l'enquête, par rapport surtout à notre quartier d'affaires en l'occurrence celui de Bab Ezzouar, un redressement des réponses a été effectué sur la base du PIB⁸⁸. Après redressement, ces trois régions représentent donc respectivement un tiers de l'échantillon des personnes interrogées et qui représenté dans la (figure 42)

3. La mesure de l'attractivité et liée à la métropole

L'attractivité des quartiers d'affaires est intrinsèquement liée aux caractéristiques de la métropole, notamment, pour le cas de Bab-Ezzouar où la dynamique économique, mais aussi les caractéristiques démographiques, ainsi que d'autres facteurs comme les infrastructures de

⁸⁷ Uli, Urban Land Institute Mission & Principles, Ed.: Retrieved, November 2010.

⁸⁸ Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant (US\$) [archive], CIA World Factbook, Index Mundi, New York, 01 janvier 2015

transport n'est pas là même avec les autres villes. C'est pourquoi notre étude inclut à la fois des indicateurs à l'échelle de la métropole et des indicateurs à l'échelle des quartiers d'affaires sélectionnés.

4. Les 6 critères élaborés au préalable doivent faire l'objet d'une attention particulière dans l'évaluation de l'attractivité.

L'examen des 200 réponses obtenues montre que les 6 caractères influencent avec un degré différent les uns les autres dans l'évaluation de l'attractivité⁸⁹, c'est pour cette raison que chaque critère va faire l'objet d'une analyse particulière afin de connaître réellement le degré d'influence de chaque critère.

3.1.1.5 Résultats et Discussion :

Question posée à 200 personnes

- D'après vous, quelle importance les entreprises accordent-elles aux critères suivants lorsqu'elles veulent s'implanter dans un quartier d'affaires ?

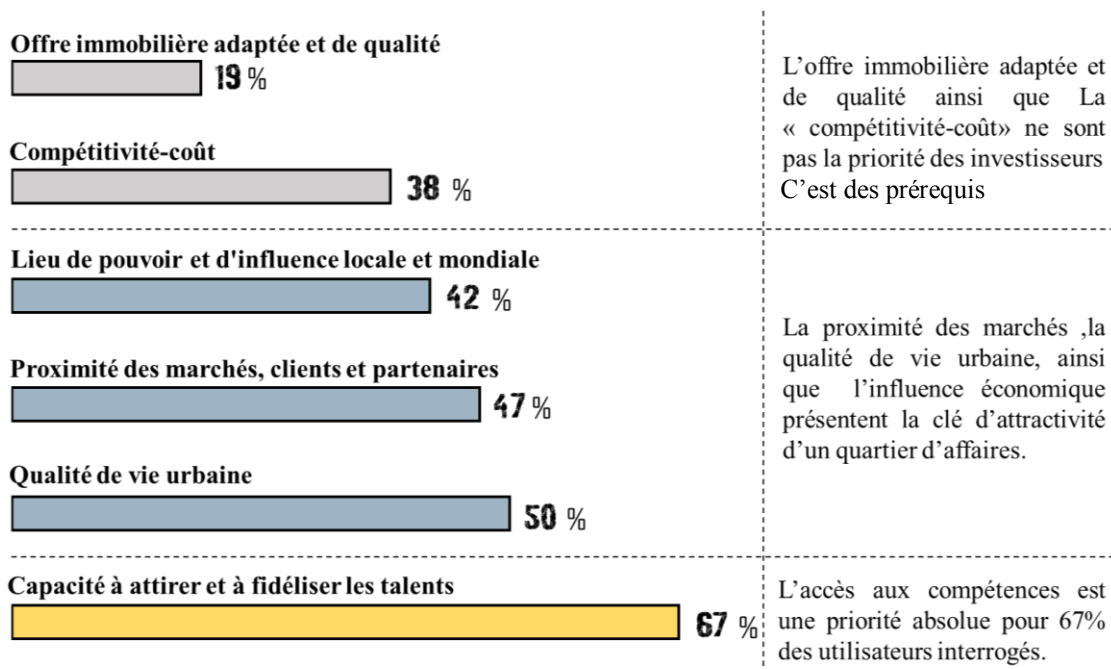


Figure 45 : Avis des professionnelles concernant les critères d'implantation d'un quartier d'affaires.

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

⁸⁹ Riggs, T. ULI et la Ligue nationale de Partenariat de Forme(Formulaire) de Villes pour Conjointement Guider, le Centre de Rose pour Direction(Leadership) Publique [communiqué de presse], ULI.org, Recouvert le 3 mars 2015.

Synthèses des résultats :

a. La capacité à attirer les talents est le premier critère d'attractivité :

L'examen de la figure 45, démontre que le facteur premier de l'attractivité d'un quartier d'affaires et sa capacité à attirer les compétences en effet, (67% des personnes estiment que ce critère est primordial s'ils veulent s'implanter dans un quartier d'affaires). Ainsi, l'objectif principal des entreprises est de recruter des perles rares dans le domaine voulu afin de faire face à la rude concurrence qui se procure entre les entreprises mais aussi des profils qui se distinguent par leur niveau de formation et les fonctions qu'ils exercent ainsi que par leur rareté et leur importance pour les employeurs.

Ainsi, en analysant cette donnée on constate que deux priorités sont au cœur des pensées de ces entreprises :

- ✓ La première étant de recruter des profils qui sont en début de vie professionnelle en plus des personnes expérimentées, ainsi, miser sur ces deux catégories lors du recrutement permet aux entreprises d'assurer la cohésion au sein de leurs institutions. Cependant, La question de l'accessibilité du quartier d'affaires devient ici important et l'accès aux perles rares se conçoit non pas à l'échelle du quartier d'affaires, mais plutôt à l'aire métropolitaine.
- ✓ La Seconde étant l'accès aux classes créatives qui prend une ampleur sur le marché de recrutement, et ceci dans l'optique de créer une dynamique d'innovation, ainsi, la qualité de l'environnement urbain et l'influence économique sont au cœur de l'attractivité du quartier d'affaires.

En plus, de la capacité à attirer les talents, la qualité de vie urbaine joue un rôle très important selon les entreprises (50%), en effet le fait d'avoir un environnement sain renforce l'attractivité d'un quartier d'affaires. Avec 47% la proximité des marchés, clients et partenaires est sur la troisième marche de la pyramide des critères, sur le quatrième pallié on retrouve la proximité des lieux d'influence et de pouvoir avec 42 %.

Cependant, on comprend de ce sondage que la qualité de l'environnement urbain représente plus qu'un critère d'attractivité, mais aussi un critère de qualité urbaine locale, avec l'ensemble des activités qui se déroulent en dehors des heures de travail, animation comprise.

Ainsi, pour attirer les talents, le quartier d'affaires doit être facilement accessible, en plus de proposer un environnement « W.L.P⁹⁰, work, live and play (travailler, vivre et se divertir) ». D'autres critères importants pour attirer des profils intéressants que sont le coût de l'immobilier ou l'attractivité de la ville. En outre, l'enjeu, de plus en plus exprimé par les grandes entreprises, est basé essentiellement sur l'accès à un écosystème de l'innovation plutôt que sur l'intégration d'un tel écosystème au sein du quartier d'affaires.

b. La compétitivité-coût et de la performance immobilière comme prérequis :

D'après la figure 45, la compétitivité-coût n'est considérée comme « très importante » que par 38% des répondants, cela ne veut pas dire que ce critère n'est pas important pour les entreprises, car en réalité, ces dernières évaluent systématiquement le rapport qualité-coûts, en fonction d'une approche value for money⁹¹ intégrant des critères immatériels. En outre, la compétitivité-coût dépasse désormais largement la question du coût immobilier et intègre l'ensemble des coûts cachés⁹² qui déterminent aussi l'attraction et la fidélisation des employés. Quels que soient les profils des répondants, l'offre immobilière arrive après les autres qualités requises pour un quartier d'affaires.

Fournir une offre immobilière adaptée est avant tout un prérequis selon les répondants, d'où le taux de 19% seulement qui estiment que ce critère est important pour l'attractivité d'un quartier d'affaires.

3.1.1.6 Le quartier d'affaires de Bab Ezzouar au milieu des grands quartiers d'affaires :

Le classement présenté dans la page suivante est le résultat consolidé du traitement d'une quarantaine d'indicateurs répartis au sein de cinq grands critères d'attractivité.

⁹⁰ Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), Uli, 2015.

⁹¹ Idem

⁹² ARSEG, Présentation de l'étude Buzzy Ratios, 2015



Figure 46 : Classement de Bab Ezzouar suivant les critères d'attractivité.

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

Quartier d'affaires	Classement	Index ULI
La City - Londres	1	61,5
Midtown - New York	2	58,7
Marunouchi - Tokyo	3	52,1
La Défense - Paris	4	50,5
Canary Wharf - Londres	5	49,6
Financial District - New York	6	48,2
The Loop - Chicago	7	46,4
Downtown Core - Singapour	8	45,7
Chaoyang - Pékin	9	41,1
Bankenviertel - Francfort	10	37,3
Hong Kong - Central District	11	36,6
Zuidas - Amsterdam	12	36,6
DIFC - Dubaï	13	34,0
Pudong-Lujiazui - Shanghai	14	32,3
Paulista Avenue - São Paulo	15	20,2
Sandton - Johannesburg	16	16,9
Bandra Kurla Complex - Mumbai	17	6,0
Bab Ezzouar - Alger		-

Tableau 06 : Classement général suivant les critères d'attractivité.

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

D'après les deux figures 46, 47 on constate que le quartier d'affaires de Bab Ezzouar est très loin de rivaliser sur la scène internationale, en effet, avec le 220^{ème} classement en termes d'attractivité (Source ULI) le quartier doit s'améliorer sur plusieurs fronts s'il veut se faire une place sur la scène continentale déjà et puis pourquoi pas internationale.

Cette position n'est pas anodine lorsqu'on analyse le quartier sur plusieurs plans, le premier étant historique, en effet, le quartier d'affaires de Bab Ezzouar est récent d'ailleurs il n'est même pas achevé, le second relatif aux moyens de transports, qui sont très dépassés et inadéquats pour un quartier d'affaires, le troisième touche le volet culturel, un quartier d'affaires pour certains reste de l'utopie, d'où l'absence d'une volonté sérieuse dans la production de ce quartier économique du pays.

Néanmoins le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, est en pleine mutation et développement, ainsi, la courbe de progression peut s'améliorer avec le temps, mais si et seulement si on prend en considération ces critères d'attractivité, ainsi que les éléments relatifs à la compétitivité d'un quartier d'affaires.

Pour mieux comprendre la dynamique de notre quartier d'affaires on va essayer d'étudier chaque critère indépendamment, cela nous permettra d'avoir une idée sur les éléments manquants à notre quartier en termes d'attractivité territoriale à l'instar des autres quartiers.

3.1.2 Analyse du quartier d'affaires de Bab Ezzouar suivant les 6 critères d'évaluation de l'attractivité des quartiers d'affaires sélectionnés

3.1.2.1 Critère N°1 : Capacité à attirer et fidéliser les talents

Quartier d'affaires	Classement	Index ULI
La City – Londres	1	75,6
Midtown – New York	2	59,8
La Défense – Paris	3	53,8
Marunouchi – Tokyo	4	44,6
Bab Ezzouar – Alger	5	-

Tableau 07 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 1
Capacité à attirer et fidéliser les talents.

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

❖ Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du premier critère.

Indicateurs primaires	Indicateurs Secondaires
✓ Pourcentage de la population ayant été diplômée de l'enseignement supérieur	✓ Coût de la vie dans la métropole (notamment coût du logement)
✓ Nombre d'universités classées dans le Top 200 des meilleures universités mondiales.	✓ Nombre d'étudiants dans la métropole
✓ Qualité des réseaux de transport dans la métropole	✓ Part d'étudiants internationaux dans la métropole
✓ Part des emplois métropolitains concentrés dans le quartier d'affaires	✓ Niveau d'anglais moyen dans le pays

Tableau 08 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du premier critère

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

Discussion :

a. Le niveau d'éducation et la qualité des infrastructures comme indicateurs d'attractivité

Les quatre premiers quartiers d'affaires en l'occurrence ceux de Londres, New York, Paris et Tokyo se distinguent par le niveau élevé de la classe métropolitaine qui fréquente ce quartier, en effet, le taux de diplômés de l'enseignement supérieur est de (58% à Londres, 48 à New York, 46% à Paris et 40% à Tokyo)⁹³. En plus, du taux élevé des diplômés de l'enseignement supérieur, les infrastructures de transports qui sont présentes dans ces quatre villes, sont considérés comme les meilleures dans le monde.

- Dynamique du quartier d'affaires de Bab Ezzouar :

Suivant ces deux paramètres, le pôle d'affaires de Bab Ezzouar est loin de rivaliser avec les quartiers d'affaires mondiaux en termes d'attractivité, en effet, au-delà de la présence d'infrastructures de transports, notamment l'aéroport international d'Alger, il n'existe toujours pas de lien entre la ville et ses moyens de transports qui sont souvent éjectés à l'extérieur du quartier, d'où le taux élevé de personnes qui empruntent la voiture particulière (65%)⁹⁴, mais aussi de lien entre les différents moyens de transport 'Multimodalité', ceci-dit l'arrivée du métro pourrait re-booster le quartier et offrir une nouvelle configuration pour le quartier en termes de transport.

Le deuxième paramètre, et qui correspond au pourcentage de la population ayant été diplômée de l'enseignement supérieur, est très médiocre, ainsi, les qualités faibles du système éducatif et de l'enseignement supérieur en Algérie ont un impact très négatif sur l'épanouissement de la population algérienne, mais surtout sur le recrutement des entreprises et qui se répercute sur le travail médiocre que fournissent les cadres souvent mal formés dans leurs établissements initiaux, d'ailleurs une étude réalisée par un chercheur du centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement (CREAD), située au cœur de l'université d'Alger (Bouzaréah), et celle-ci a révélé que, 82% des individus possèdent des diplômes de l'enseignement supérieur n'ont pas acquis les compétences nécessaires afin d'intégrer le milieu professionnel⁹⁵.

⁹³ Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), ULI, 2017.

⁹⁴ BAOUINI. T, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* n° 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.

⁹⁵ BAKOUCHE. S, « Efficacité et Efficience de l'enseignement supérieur en Algérie », INC, 2017.

b. L'université comme centre d'intérêt :

Les quatre premiers quartiers d'affaires en l'occurrence ceux de Londres, New York, Paris et Tokyo sont adjacents à des universités de renommés et qui sont dans le classement des meilleures universités mondiales, on peut citer à titre d'exemple l'université d'Oxford à Londres, qui est classée première, où encore Stanford à New York classé 3^{ème}.⁹⁶

Cette donnée est renforcée par le nombre d'étudiants dans chaque une des quatre villes citées précédemment, par exemple en Île-de-France (660 000 en 2016 contre 380 000 en 2015 dans le Grand Londres⁹⁷.

- Dynamique du quartier d'affaires de Bab Ezzouar :

Le quartier d'affaires de Bab Ezzouar est adjacent à la deuxième plus grande université d'Algérie en l'occurrence celle de Bab Ezzouar, mais malheureusement cette université à l'instar des universités algérienne ne figure pas dans le classement des meilleures universités mondiale, d'ailleurs la seule université classé est celle de Tlemcen qui occupe la 900 place à l'échelle mondiale, cependant une revalorisation du statue universitaire est primordiale si on veut réactivé l'économie mais surtout l'attractivité de notre quartier dans une optique de compétitivité territoriale .

3.1.2.2 Critère N°2 : Qualité de vie urbaine

Quartier d'affaires	Classement	Index ULI
Midtown – New York	1	59,5
La City – Londres	2	50,5
La Défense – Paris	3	47,3
Marunouchi – Tokyo	4	32,2
Bab Ezzouar – Alger	5	-

Tableau 09 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 2 :

Qualité de vie urbaine.

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

⁹⁶ Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), ULI, 2017.

⁹⁷ Idem

❖ **Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du deuxième critère.**

Indicateurs primaires	Indicateurs Secondaires
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Classement des métropoles selon leurs qualités de vie. ✓ Mixité fonctionnelle (nombre d'habitants dans le quartier d'affaires rapporté au nombre d'employés) ✓ Surfaces commerciales du quartier d'affaires ✓ Diversité des équipements culturels et de loisirs dans le quartier d'affaires ✓ Part d'espaces verts dans le quartier d'affaires 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Classement des métropoles selon l'indice de satisfaction des habitants (dimension subjective) ✓ Qualité de l'air dans la métropole ✓ Nombre de restaurants pour 10 000 employés dans le quartier d'affaires

Tableau 10 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du deuxième critère

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

Discussion :

a. L'environnement urbain :

La qualité de vie des quatre métropoles respectives, New-York, Londres, Paris, Tokyo est considérée comme la meilleure, de par leurs offres de services aux employés (à titre d'exemple à Londres 25 restaurants sont destinés à 10000 employés contre 40 à New York ou encore Tokyo)⁹⁸, mais aussi la présence des plus grands centres commerciaux, notamment à Paris ou on trouve le premier centre commercial d'Europe, en plus de ces deux éléments, les quatre pôles présentes une part significative de logements, ainsi, qu'un effort considérable en matière d'animation de l'espace public, espaces verts, mixité fonctionnelle et qualité de l'air des villes.

- Dynamique du quartier d'affaires de Bab Ezzouar :

Le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, continue de progresser dans ce domaine, en effet l'implantation du centre commercial dans la région a re-boosté la zone, et a surtout changé

⁹⁸ Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), ULI, 2017.

l'image du quartier, en plus du centre commercial le quartier améliore son offre de service pour les employés et les visiteurs du lieu (reprenant l'exemple de la restauration, le quartier d'affaires voit l'implantation de plusieurs restaurants et points de consommation de qualité, notamment sur le boulevard Mercure.), ceci-dit le quartier pâtit dans de l'offre du logements, en effet la mixité fonctionnel est loin d'être significative au sein du quartier, de plus les efforts en matière d'animation sont absente, les espaces publics et espaces verts le sont aussi, de plus, avec le flux mécanique et les travaux qui se déroules dans la zone la qualité de l'air n'est pas le point fort du quartier.

b. Espaces verts, surfaces commerciales, sécurité :

Tokyo est de loin la ville la plus sécurisée parmi les 4 autres villes, ce qui fait de cette ville un lieu d'attraction pour les entreprises qui y veulent s'installer.

Elle est aussi la deuxième ville qui offre le plus de surfaces commerciales, culturelles et de loisirs avec (440 000 m²)⁹⁹ juste après Midtown à New York (520 000 m²)¹⁰⁰. Ainsi, les quatre villes de notre recherche se distingues par la qualité de vie de leurs métropoles et par l'accessibilité des espaces verts depuis le quartier d'affaires, à titre d'exemple Tokyo compte plus de 30 jardins et parcs, ainsi que quatre parc nationaux dans sa préfecture.¹⁰¹

- Dynamique du quartier d'affaires de Bab Ezzouar :

Ces trois indicateurs doivent être dans le centre du développement du quartier d'affaires, en effet, la sécurité à toujours était un sujet d'actualité en Algérie, Bab Ezzouar n'échappe d'ailleurs pas à ce sujet, c'est pour cette raison qu'il est grand temps de prendre en charge cette obstacle, si l'on veut rendre notre quartier plus attractif pour les entreprises qui souhaitent s'y installer.

En plus de la sécurité, l'absence des espaces verts mais aussi des espaces commerciaux (hormis le centre commercial de Bab Ezzouar), sont des facteurs préjudiciables pour l'attractivité de notre quartier. Il est ainsi évidant de trouvé l'équilibre entre les buildings du quartier d'affaires et les espaces publics et ceci dans le but de tendre la main aux grandes compagnies mondiales, mais surtout avoir un cadre de vie plus plaisant pour les habitants et les habitués de cette endroit.

⁹⁹ Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), ULI, 2017.

¹⁰⁰ Idem

¹⁰¹ L'organisation nationale du tourisme au Japon, Tokyo Walks (Article en Anglais), Guide de voyage N°304, Année 2017

3.1.2.3 Critère N°3 : Proximité des marchés, clients et partenaires

Quartier d'affaires	Classement	Index ULI
Marunouchi – Tokyo	1	81,0
Midtown – New York	2	59,1
La City – Londres	3	49,0
La Défense – Paris	4	45,3
Bab Ezzouar – Alger	5	-

Tableau 11 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 3 :

Proximité des marché, clients et partenaires.

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

❖ Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du troisième critère.

Indicateurs primaires	Indicateurs Secondaires
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Indice du climat des affaires dans le pays ✓ PIB de l'aire métropolitaine ✓ Nombre de sièges sociaux du Fortune 500 dans le quartier d'affaires ✓ Part du PIB métropolitain consacré aux dépenses de R&D 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Indice de stabilité politique, législative et réglementaire nationale de la World Bank ✓ Nombre de sièges sociaux du Fortune 500 dans la métropole ✓ Nombre d'IDE dans la métropole concernant des projets de vente et marketing ✓ Nombre de dépôts de brevets pour 10 000 habitants dans la métropole

Tableau 12 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du troisième critère

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

Discussion :

a. La compétitivité territoriale :

Les quartiers d'affaires de Tokyo, Paris, Londres et New York jouissent d'une attractivité pour les entreprises étrangères, ceci-dit, en termes de par du PIB métropolitain consacrée aux dépenses de R&D, qui correspond à la dépense intérieure de recherche et développement (DIRD) correspond aux travaux de recherche et développement (R&D) exécutés sur le territoire national quelle que soit l'origine des fonds. Une partie est exécutée par les administrations, l'autre par les entreprises. Elle comprend les dépenses courantes (masse salariale des personnels de R&D et dépenses de fonctionnement) et les dépenses en capital (achats d'équipements nécessaires à la réalisation des travaux internes à la R&D et opérations immobilières réalisées dans l'année)¹⁰², sur ce plan Tokyo se positionne en première position et de loin sur les autres quartiers d'affaires. L'autre facteur d'attractivité est la présence de sièges d'entreprises de fortune Global 500 dans les quartiers d'affaires, ce classement est une liste de 500 entreprises mondiales classées selon l'importance de leur chiffre d'affaires. Elle est publiée chaque année par le magazine Fortune¹⁰³, et là encore c'est Tokyo qui est en tête de ce classement avec 37 sièges, contre 27 sièges à Paris, 17 à New-York et 16 à Londres. En outre, le quartier d'affaires de Midtown contrairement aux autres quartiers d'affaires, jouit d'un meilleur indice de stabilité politique au Word Bank Index et, qui est une tentative pour classer les pays du monde selon leur degré de pacifisme. Ce classement est établi par le magazine 'The Economist' et un jury d'experts faisant partie d'instituts sur la paix ou de 'think tanks', ainsi que le Centre 'for Peace and Conflict Studies' de l'Université de Sydney¹⁰⁴

b. Tokyo-Marunouchi, la puissance régionale :

Tokyo est une ville qui est tiré par son environnement régional, ce qui fait d'elle la ville avec le PIB le plus élevé parmi les villes présentes dans le panel, cette position est due dans un premier lieu, aux indicateurs concernant l'innovation, ainsi, comme citer précédemment Tokyo compte le plus de sièges d'entreprises de la fortune Global 500, et dans un second lieu

¹⁰² Institut National de la statistique et des études économiques, Site web :

<https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1226> (consulté en Juillet 2018).

¹⁰³ Fortune Investigation, Site web : <http://fortune.com/global500> (consulté en Juillet 2018).

¹⁰⁴ D. Kaufmann, A. Kraay and M. Mastruzzi, "Governance Matters IV: Governance Indicators", Article en Anglais, Année 2014, pp.26-42

aux indicateurs relatifs aux investissements que fournit la capitale japonaise dans la recherche et qui est de l'ordre de 4,3% du PIB métropolitain)¹⁰⁵.

- Dynamique du quartier de Bâb Ezzouar :

Le quartier d'affaires de Bâb Ezzouar, comparé aux autres quartiers est à la traîne, ceci est la répercussion directe de l'économie actuelle de l'Algérie et qui se matérialise par un PIB faible, mais aussi politique du pays avec un indice de stabilité politique faible¹⁰⁶ comme le montre Tableau 13 cependant, la performance de notre quartier devra se renforcer dans les années à venir sur ce critère, et cela afin de revaloriser et redonner une dynamique à notre quartier d'affaires, et surtout ouvrir les portes aux sièges d'entreprise de fortune Global 500.

Classement par Rang	VA	PS	GE	RQ	RL	CC
AFGHANISTAN	11	3	10	3	1	4
ALBANIA	48	17	41	48	25	30
★ ALGERIA	24	8	37	18	28	42
AMERICAN SAMOA	59	70	58	70	77	60
ANDORRA	90	93	90	90	91	86
ANGOLA	21	18	12	7	7	8
ANGUILLA	70	78	78	81	84	78
ANTIGUA AND BARBUDA	62	92	64	73	82	82
ARGENTINA	63	39	44	20	29	43
ARMENIA	30	34	42	54	36	38
ARUBA	67	83	78	79	84	86
AUSTRALIA	96	85	95	94	96	94
AUSTRIA	91	89	93	91	95	96
AZERBAIJAN	23	7	22	28	23	11

Tableau 13 : Indice de stabilité politique des pays dans la lettre commence par A.

Source : Rapport de suivi de la situation économique de l'Algérie, groupe de la banque mondiale, printemps 2017.

- Légende :

Voix et Responsabilité (VA), Stabilité Politique (PS), Efficacité Gouvernementale (GE), Qualité de régulation (RQ), Règles de Droit (RL), Contrôle de la Corruption (CC).

- Les couleurs sont assignées selon les critères suivants :

Rouge Sombre : le pays est classé dans les dix derniers rangs. **Rouge Claire** : le pays est classé entre le 10ème et 25ème rang ; **Orange** : le pays est classé entre le 25ème et le 50ème rang ; **Jaune** : le pays est classé entre le 50ème et le 75ème rang ; **Vert Claire** : le pays est classé entre le 75ème et le 90ème rang ; **Vert Sombre** : entre le 90ème et le 100ème rang.

¹⁰⁵ « Tokyo Gouvernement Métropolitain », article en anglais, Site web : <http://www.metro.tokyo.jp>, Gouvernement métropolitain de Tokyo (consulté le 18 avril 2018).

¹⁰⁶ Rapport de suivi de la situation économique de l'Algérie, groupe de la banque mondiale, printemps 2017.

3.1.2.4 Critère N°4 : Lieu d'influence locale et mondiale

Quartier d'affaires	Classement	Index ULI
La City – Londres	1	68,4
Midtown – New York	2	60,9
Marunouchi – Tokyo	3	56,7
La Défense – Paris	4	54,6
Bab Ezzouar – Alger	5	-

Tableau 14 : Classement des 5 quartier d'affaires sélectionnés suivant le critère 4
Lieu d'influence locale et mondiale

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

❖ Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du troisième critère.

Indicateurs primaires	Indicateurs Secondaires
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nombre de passagers dans les aéroports ✓ Internationaux de la métropole par an nombre de sièges sociaux du Fortune 500 dans le quartier d'affaires 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Indice de stabilité politique, législative et réglementaire nationale de la World Bank ✓ Nombre de sièges sociaux du Fortune 500 dans la métropole ✓ Nombre d'IDE dans la métropole concernant des projets de vente et marketing ✓ Nombre de dépôts de brevets pour 10 000 habitants dans la métropole

Tableau 15 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du quatrième critère

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

a. La notion du « hub », territorial et économique :

La notion de « hub », territorial et économique, consiste en la mesure des regroupements de fonctions stratégiques notamment les centres de décision, ainsi que l'accès aux marchés internationaux des entreprises, ces indicateurs permettent d'avoir une idée sur l'influence mondiale d'un quartier d'affaires, ainsi, cette influence se traduit par l'aptitude d'un quartier d'affaire à engranger un flux d'activité économique et se positionner au cœur des décisions qui impact sur l'économie mondiale. Par conséquent, ces endroits sont prisés par les grandes entreprises internationales.

b. La City de Londres à la tête du panel :

Le quartier d'affaires de la city est le premier en termes de nombre de touristes internationaux accueillis, mais aussi le premier hub aéroportuaire¹⁰⁷, de plus, la langue anglaise est un atout majeur dans le cadre de la communication internationale. Cependant, un autre indicateur entre en jeu dans la mesure de l'influence mondiale et qui est le nombre de congrès qui se déroulent chaque année, à titre d'exemple, 186 congrès se déroulent chaque année en Île-de-France¹⁰⁸.

- Dynamique du quartier de Bâb Ezzouar :

Notre quartier d'affaires de Bâb Ezzouar est adjacent à l'aéroport d'Alger ce qui constitue une opportunité pour celui-ci et lui redonne une nouvelle dimension, ceci-dit, notre zone ne bénéficie pas vraiment de cette opportunité, et pour cause la rupture qui existe entre le quartier d'affaires et l'aéroport, notamment en termes d'accessibilité, cependant, la donne peut vite changée avec l'ouverture des deux stations du métro. Mais, n'empêche le quartier reste pauvre en terme d'équipements susceptible de recevoir des officiels dans un cadre de tourisme d'affaires ou encore dans le cadre de séminaires ou congrès internationales.

Il est difficile aujourd'hui de percevoir le quartier d'affaires de Bâb Ezzouar comme un « hub aéroportuaire », et pour cause la concentration des centres de décisions dans des endroits autres que celui-ci, c'est dans cette optique, que la donne doit changer si l'on veut donner à ce quartier une image plus attrayante pour les grandes entreprises notamment celles du Forbes top 100 mondiale.

¹⁰⁷ Corporation de Londres, "Recensement de la population des résidents de la ville de Londres ", July 2015.

¹⁰⁸ Idem

3.1.2.5 Critère N°5 : Qualité et quantité de l'offre immobilière

Quartier d'affaires	Classement	Index ULI
La Défense – Paris	1	49,1
La City – Londres	2	47,2
Marunouchi – Tokyo	3	46,2
Midtown – New York	4	42,4
Bab Ezzouar – Alger	5	-

Tableau 16 : Classement des 5 quartiers d'affaires sélectionnés suivant le critère 5
Qualité et quantité de l'offre immobilière

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

❖ Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du cinquième critère.

Indicateurs primaires	Indicateurs Secondaires
✓ Offre immobilière future et certaine rapportée au parc de bureaux actuels dans le quartier d'affaires	✓ Indice de stabilité politique, législative et réglementaire nationale de la World Bank
✓ Part de foncier disponible pour des développements futurs dans le quartier d'affaires	✓ Nombre de sièges sociaux du Fortune 500 dans la métropole
✓ Taux de vacance dans le parc de bureaux du quartier d'affaires	✓ Nombre d'IDE dans la métropole concernant des projets de vente et marketing
✓ Stock de bureaux dans le quartier d'affaires Global Cities for Green Building Performance Index (Solidiance)	✓ Nombre de dépôts de brevets pour 10 000 habitants dans la métropole

Tableau 17 : Indicateurs pris en considération dans l'évaluation du cinquième critère

Source : Auteur, ULI, 2018, (200 réponses).

a. L'offre immobilière un atout majeur pour l'attractivité des quartier d'affaires :

La dynamique immobilière que propose les 4 villes autres que Bab Ezzouar, est très intéressante, cela s'explique lorsqu'on voit les importantes surfaces commercialisées que propose ces villes, à titre d'exemple Paris qui se positionne en première position de notre panel compte (275 000 m² en 2016), de plus la Défense mène une politique volontariste de renouvellement de son parc immobilier tertiaire avec une offre de 22% du stock existant¹⁰⁹.

Cependant cette politique est associée à une politique d'expansion de la Défense vers Nanterre ce qui a engendré une croissance de 13% de son parc, positionnant ainsi le quartier d'affaires de la Défense comme une centralité tertiaire identifiée en Europe¹¹⁰

- Dynamique du quartier de Bab Ezzouar :

Au-delà du retard conséquent qu'enregistre le quartier d'affaires de Bab Ezzouar concernant l'offre immobilière, il est à noter que celui-ci progresse chaque année en offrant de nouvelles surfaces commercialisées, de plus, bon nombres de projets sont en train d'être finalisés ce qui va faire encore progresser notre quartier en termes d'offre immobilière et surtout renforcer l'attractivité de celui-ci.

Ceci-dit, avec le manque de foncier dans un environnement urbain très contraint, le quartier d'affaires de Bab Ezzouar doit faire l'objet d'une réflexion poussée, si l'on ne veut pas subir le même sort que Les quartiers d'affaires américains qui pâtissent d'un faible taux de renouvellement des tours.

¹⁰⁹ Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), ULI, 2017.

¹¹⁰ Idem

Conclusion :

Cette étude Benchmark a été une vraie réussite, en vue des attentes fixées au préalable et qui consistent à évaluer l'attractivité de notre quartier d'affaires en l'occurrence celui de Bab Ezzouar, suivant un processus comparatif élaboré de telle manière à avoir des résultats effectifs sur le quartier, cependant, sur ce volet le quartier d'affaires présente des potentialités qui peuvent évoluer avec le temps et offrir une attractivité plus effective au quartier, notamment l'évolution des moyens de transports, avec la présence de l'ensemble des moyens de transports à proximité du quartier la mission n'est pas aussi délicate, l'objectif est de créer une connexion entre ces différents moyens de transports afin de créer une multimodalité,

En plus du transport le deuxième volet important à développer est le niveau des universités, en effet l'université est le berceau du développement et du coup un quartier d'affaires adjacent à un établissement universitaire est un quartier attractif. Ceci-dit malgré que le quartier d'affaires de Bab Ezzouar est adjacent à l'USTHB cela ne profite pas à celui-ci vu le niveau de cette dernière, une anomalie qui doit être redressée au plus vite, si on veut améliorer l'attractivité.

L'autre attente consiste en la mise à évidence des avis de professionnels concernant leurs besoins vus lors de l'implantation celle-ci dans un quartier d'affaires, malheureusement le pôle d'affaires de Bab Ezzouar ne prend pas en charge certains critères qui amèneront les entreprises à s'implanter dans la région.

Conclusion Générale

A travers ce travail intitulé mobilité, attractivité des nouveaux pôles urbains, cas d'étude le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, on a pu dans un premier lieu prendre conscience de l'ensemble des éléments qu'englobe le sujet de manière globale, en les définissant mais aussi en s'appuyant sur multiples cas similaires dans le monde, la démarche entreprise avait comme objectif de cerner le sujet en question mais surtout de le contextualiser par la suite dans le cadre d'un processus d'évaluation concernant la mobilité et l'attractivité du quartier.

Ce processus nous a permis de prendre conscience finalement que la problématique énoncée préalablement est beaucoup plus complexe, en outre l'idée que la gestion de transport et de ses infrastructures sont la cause du dysfonctionnement de la mobilité et du coup de l'attractivité du quartier d'affaires est fautive, car c'est un ensemble de paramètres liées entre elles et qui font que la mobilité d'un quartier soit optimale, dans notre cas le manque de moyens de transport adéquat et digne d'un quartier d'affaires est flagrant, ceci dit la donne peut changer avec l'ouverture du métro qui sera le point intermédiaire entre l'Aéroport d'Alger qui est le vecteur de métropolisation de la capitale et le centre d'Alger.

Nous avons très bien compris que la mission est rude si l'on veut améliorer l'aspect de notre quartier dans l'optique d'améliorer son attractivité car cela dépend de plusieurs facteurs, notamment du niveau de la recherche dans les universités, sur lequel nous devons mettre le point, mais aussi du niveau de gestion urbaine de la région qui aussi important que les autres facteurs, c'est ainsi, qu'on conclue qu'on ne pas agir sur un élément sans interagir sur d'autres, l'attractivité est un mécanisme qui doit être entrepris de manière réfléchi et intelligente.

Bibliographie

Livre :

AMAR. G, « Complexes d'échanges urbains : du concept au projet », Les Annales urbaine, no 71, 1996.

AMAR. G, Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention, Éditions de l'Aube, 1996.

BAKOUCHE. S, « Efficacité et Efficience de l'enseignement supérieur en Algérie », INC, 2017

BAVOUX J.J, BEAUCIRE F, CHAPELON L, ZEMBRI Géographie des transports, Ed. : Armand Colin, Paris, 2005. BIALES, C. "La nouvelle économie en questions. ", 2001.

GOTTMANN, Jean, Depuis la Mégalopole : Les écrits urbains de Jean Gottmann, Baltimore et Londres, (en anglais), The Johns Hopkins University Press, 1989.

HADJIEDJ.A, BUBOIS-MAURY.J, DJEDOUANIS, « Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation », Ed. : Le Harmattan, 2015.

KIEFFER. L, « L'organisation quotidienne des sorties : Le chainage des déplacements, stratégie pour une mobilité optimisée ? », archives-ouvertes, Université d'Aix-Marseille, France, Mai 2017.

LAUGIER. R, « Ville et mobilité durables Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), Février 2010

MERLIN. P, « Géographie, économie et planification des transports », Paris, Ed. : PUF, Col. : Fondamental, 1991.

MERLIN. P, L'aménagement du territoire, France, Paris, La Documentation française, 2007.

ORFEUIL. JP, Accès et mobilités : les nouvelles inégalités, Ed.: Infolio, Université Paris-Est Marne la Vallée, 2015.

PASCALE. G., L'exemple de démarche participative, Programme « Economie responsable », Comité 21, 2008.

PETIOT. R.« La fraude au stationnement : Enjeux et analyse économique des comportements », ERAD, Université Lyon 2 – Lumière, Faculté de Science Economiques et Gestion, 200.

POCHET, P., « Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées, Évolutions actuelles et enjeux », Ed. : Recherche Transports Sécurité, no 79, Année 2012.

Uli, Urban Land Institute Mission & Principles, Ed.: Retrieved, November 2010.

VANIER M, "Des bassins, encore des bassins, toujours des bassins...", Institut d'aménagement et d'urbanisme 2014.

WIJNS. D, HM, Misez sur la mobilité au sens large du terme, Acerta, Ed. : Acerta Career Center, Québec, 2016.

Articles de Revue :

ARSEG, Présentation de l'étude Buzzy Ratios, 2015

BAOUNI. T, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* n° 44-45, avril-septembre 2009.

BAOUNI T. et HADJIEJ A, « Transport et politique urbaine dans l'agglomération d'Alger », in *Bulletin de l'Association des Géographes français* n°3, 2000.

CHANSON-JABEUR Ch. « Alger et ses transports : une histoire singulière in *Cahiers du Gremano* n°14 *Recherches urbaines sur l'Algérie*, 2008

Communiqué, Aménagement durable des Quartiers d'affaires : la première norme française sera publiée en décembre [archive] ; 14 mai 2012

Corporation de Londres, "Recensement de la population des résidents de la ville de Londres ", July 2015.

DAIDJ N. "Les écosystèmes d'affaires : une nouvelle forme d'organisation en réseau ?", *Management & Avenir* 2011/6 (n° 46).

Directive Technique, « Itinéraires de mobilité de loisirs », Département de l'Economie, de l'Energie et du Territoire, Service du Développement Territorial (SDT), Mars 2015.

Kaufmann. D Kraay. A and Mastruzzi .M, "Governance Matters IV: Governance Indicators", Article en Anglais, Année 2014, pp.26-42

FAYTH A. Ruffi , "Professionalizing business district management for the twenty-first century", *Journal of Place Management and Development* 2008 Vol. 1 Iss 1.

LIPPERT A., "Ambassadors, Business Improvement District Governance and Knowledge", *Urban Studies*. 2012.

Livre Blanc, « Mobilité Intelligente, une opportunité pour l'aire métropolitaine, CCI, Région Nord de France (Lille), février 2015.

L'organisation nationale du tourisme au Japon, Tokyo Walks (Article en Anglais), Guide de voyage N°304, Année 2017

Martin Prosperity Institute, La créativité et l'attractivité (Article en Anglais), ULI, 2017.

Ministère de l'intérieur, Aménagement communal et développement durable, Gouvernement du grand-duché de Luxembourg.

PDAU Master Plan, L8 Transports, version finale révisée, Novembre 2010.

Rapport de suivi de la situation économique de l'Algérie, groupe de la banque mondiale, printemps 2017.

GERMEAU. B, SNCB, La mobilité durable un boulevard vers L'AVENIR, Editeur responsable : Espace Environnement, rue de Montigny 29 - BE-6000 Charleroi, 2015

SOUCHON. A, De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives, Mémoire de stage de fin d'études, TURP, Septembre 2016.

SPENCE M.I, "Job Market Signaling", (en anglais), The Quarterly Journal of Economics 1973, Vol. 87, No. 3.

VINCENT. V, « Organisation territoriale de l'emploi et des services [archive] », Insee Première no 870, novembre 2002.

Cours :

BAOUNI. T, Mobilité Villes et Transport Urbain Intégré, Cours optionnel, EPAU, 2017

Thèse de doctorat :

BAOUNI. Tahar : « croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger ».

CHEKROUD.H. Etude de la pollution des eaux de la plaine de telezza. Département des Sciences Fondamentales, Skikda, 2007

THIBAUT. MO, « types de mobilité associés aux points de jonction : cas des enquêtes Origine-destination de la grande région de Montréal », Département des génies civil, géologiques et des mines

Site WEB :

Algérie 360°, (en ligne), (page consultée en Juin 2018), Disponibilité et accès : <http://www.algerie360.com/plan-strategique-de-developpement-dalger-inscrire-la-capitale-dans-la-mondialisation/>

Algérie-, « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion.dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 Mars 2017).

« Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du président Bouteflika », El-Djazair (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, Hors sérier spécial Wilaya d'Alger, 2017.

Carfree.fr, La vie sans voiture, (en ligne), (page consultée en Juin 2018), Disponibilité et accès <http://carfree.fr/Index.php/2008/03/05/les-quartiers-sans-voitures>

Chiffres clés sur un territoire [archive], sur le site insee.fr, consulté le 23 Juillet 2018

Fortune Investigation, Site web : <http://fortune.com/global500> (consulté en Juillet 2018).

Institut National de la statistique et des étude économique, Site web : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1226> (consulté en Juillet 2018).

Le blog des nouvelles mobilités et du covoiturage. (En ligne), (Page consultée en Juin 2018),
Accès : <http://www.nouvelles.net/2009/08/15/le-coiviturage-historique>.

L'ensemble des scénarios présentés sont obtenus après expérimentation au sein du laboratoire
en ligne (open street map)

NICOLAS. M J. Firzli et Vincent Bazi, « Infrastructures de transport et attractivité nationale »
(en anglais) Revue Analyse Financière, N° 48, juillet–septembre 2013

École Immobilière ULI. ULI.org. Recouvert le 8 novembre 2010.

NICOLAS. M J. Firzli et Vincent Bazi, « Infrastructures de transport et attractivité nationale »
(en anglais) Revue Analyse Financière, N° 48, juillet–septembre 2013

École Immobilière ULI. ULI.org. Recouvert le 8 novembre 2010.

PINEL J-M, Partenaires ; Revue de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française,
Site web : <http://www.cciaf.org>, N°13, Juillet-Aout 2013.

POORA, D, http://www.arenidf.org/medias/fichiers/qde_exp_europe1.pdf, (consulté le 20
juin 2018)

RIGGS, T. ULI et la Ligue nationale de Partenariat de Forme(Formulaire) de Villes pour
Conjointement Guider, le Centre de Rose pour Direction(Leadership) Publique [communiqué
de presse], ULI.org, Recouvert le 3 mars 2015.

Site du Ministère du transport Québec. (En ligne),
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation,
(page consultée Juillet 2018).

« Tokyo Gouvernement Métropolitain », article en anglais, Site web :
<http://www.metro.tokyo.jp>, Gouvernement métropolitain de Tokyo (consulté le 18 avril
2018).

Annexes

FICHES BENCHMARK :

5 GRANDS AXES Pour mieux comprendre le positionnement stratégique et la trajectoire de chaque notre quartier d'affaires, cinq grands axes d'étude ont été définis. C'est autour de ces cinq thèmes que l'étude s'articule :

- Histoire et enjeux : le chapitre propose une rétrospective sur les développements importants du quartier, une présentation de ses principaux enjeux et de l'organisme en charge.

- Attractivité urbaine : Quelle est l'attractivité du modèle urbain du quartier ? Quels sont ses atouts et faiblesses ? Qu'est-ce qui attirent les entreprises ? Comment se positionne la gouvernance du quartier pour les années à venir ?

- Environnement et résilience : Quels sont les enjeux environnementaux auxquels le quartier est confronté ? Quelles sont les initiatives prises sur le sujet ? Quels sont les facteurs qui favorisent la résilience du quartier ou au contraire le fragilise ?

- Nouvelle économie : Comment le quartier se positionne-t-il face à la nouvelle économie ? Quelles sont les initiatives prises face à la hausse de la croissance générée par les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) ? Est-ce un enjeu d'avenir pour le quartier ?

- Stratégie de place : A l'échelle de la métropole (place), des stratégies/initiatives sont-elles mises en place pour coordonner le développement des quartiers d'affaires ?