

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

**ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
EPAU**

**Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable
VUDD**



Domaine : ARCHITECTURE, URBANISME ET DEVELOPPEMENT DURABLE

**Option : DYNAMIQUES URBAINES, TRANSPORT ET POLITIQUE DE LA VILLE
DURABLE**

MEMOIRE DE MASTER

INTITULE

**Transport maritime local des voyageurs, réalité et vision d'avenir
(Cas de la ville d'Alger)**

Présenté par : Melle Hammad Sara

Encadré par :

Mr M.Bakour

Pr T.Baouni

JURY :

Président : Dr Chabou

Membre : Boumansour

Membre : Belkahla

Date de soutenance 08/ 05/ 2013



Remerciement

Au terme de ce modeste travail, je tiens en premier lieu à remercier Dieu, pour le courage, la force e patience qu'il m'a donné pour l'accomplir.

Mes vifs remerciements s'adressent à ma binôme et mon amie intime Soumeya Doumer, pour son aide, son soutien moral. Je remercie ainsi mon amie Beloundja Asma qui m'a beaucoup aidé à réaliser l'enquête d'opinion.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à tous ceux et celles qui ont contribuer de près ou de loin dans l'élaboration de ce travail.



Dédicace

J'ai l'honneur de dédier ce modeste travail :

À ceux à qui je dois ma réussite, mes très chers parents.

Aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon instruction et mon bien être.

Je vous remercie pour tout le soutien et l'amour que vous me portez depuis mon enfance et j'espère que votre bénédiction m'accompagne toujours.

Que ce modeste travail soit l'exaucement de vos vœux tant formulés, le fruit de vos innombrables sacrifices, bien que je ne vous en acquitterai jamais assez.

Puisse Dieu, le Très Haut, vous accorder santé, bonheur et longue vie et faire en sorte que jamais je ne vous déçoive.

À mes deux chers frères Ali et Abd el Karim , je leur souhaite toute la réussite , la chance et le bonheur du monde .

À la mémoire de mes grands parents.

À toute ma famille.

À mon amie intime et ma binôme , que j'ai la chance , l'honneur et le plaisir de la rencontrer et travailler avec elle .

À toutes mes amies Asma , Soumia , les deux jumelles Sarah , Amira.

Sara Hammad .

LISTE DES TABLEAUX

❖ Chapitre I

Tableau 1. Evolution de la population des communes côtières entre 1987, 1998 et 2008.

Tableau 2. La densité démographique des communes côtières Algéroises.

Tableau 3 .Sites et monuments historiques du littoral algérois.

Tableau 4. Les hôtels des communes littorales de la wilaya d'Alger.

❖ Chapitre II

Tableau 5. Matrice Origine / Destination par commune côtière, tous modes de transport.

Tableau 6. Moyenne des déplacements par commune côtière, tous modes de transport

Tableau 7. Matrice Origine / Destination des communes côtières en annexe.

❖ Chapitre III

Tableau 8. La répartition de l'échantillon enquêté par tranches d'âge.

Tableau 9. La répartition de l'échantillon enquêté par catégorie socioprofessionnelle.

LISTE DES FIGURES

❖ Chapitre introductif

Figure 01 : Définition de la ville.

Figure 02 : Relation ville/ transport et mobilité urbaine.

Figure 03 : Modes de transport.

Figure 04 : Structure du mémoire.

❖ Chapitre I

Figure 05 : structure du premier chapitre.

Figure 06 : Découpage administratif et limites de la wilaya d'Alger.

Figure 07 : les 19 communes côtières de la wilaya d'Alger.

Figure 08 : Courbe de l'évolution de la population des communes côtières.

Figure 09 : Comparaison de la population des communes côtières avec le reste de la ville d'Alger.

Figure 10 : Evolution de la population des communes côtières sur deux décennies 1987-1998 et 1998-2008.

Figure 11 : Densité démographique par commune côtière Habitant/Km².

Figure 12 : Densité démographique de la partie littorale et le reste de la ville d'Alger.

Figure 13 : Réseau routier, Autoroute du littoral.

Figure 14 : Carte du réseau routier passant par la baie d'Alger.

Figure 15 : Carte du réseau du transport de la baie d'Alger.

Figures 16, 17, 18 : Tramway, Métro d'Alger, Réseau ferroviaire électrifié.

Figure 19 : La situation de l'offre de transport actuelle sur la zone littorale.

Figures 20 et 21 : les plages du littoral algérois.

Figures 22 et 23 : les espaces verts et les zones humides du littoral algérois (la forêt de Bainem et lac Réghaia).

Figures 24 et 25 : parcs aquatiques.

Figures 26 et 27 : Hôtels Sheraton Alger et Hilton Mohammadia.

Figure 28 : Hôtel Sofitel, El Hamma.

Figure 29 : Les formes du tourisme existantes dans le littorale algérois.

Figure 30 : les huit ZET de la côte ouest algéroise.

Figures 31 et 32 : les quatre ZET de la côte algéroise.

❖ Chapitre II

Figure 33 : Déplacements quotidien de la ville d'Alger.

Figure 34 : Emission et attraction tous modes par secteur de la zone littorale algéroise.

Figure 35 : Moyenne des déplacements tous modes par secteur de la zone littorale algéroise.

Figure 36 : Flux des déplacements Bab el Oued / communes côtières.

Figure 37 : Flux des déplacements Casbah/ communes côtières.

Figure 38 : Flux des déplacements Alger Centre / communes côtières.

Figure 39 : Flux des déplacements Mohammadia/ communes côtières.

Figure 40 : Flux des déplacements Bordj el Kiffan / communes côtières.

Figure 41 : Flux des déplacements Réghaia/ communes côtières.

Figure 42 : Flux des déplacements Ain Benian/ communes côtières.

Figure 43 : Flux des déplacements Cheraga / communes côtières.

Figure 44 : Flux des déplacements Staouali / communes côtières.

Figure 45 : Carte synthétique des échanges des flux entre les communes côtières.

❖ Chapitre III

Figure 46 : Répartition de la population enquêtée par sexe.

Figure 47 : Répartition de la population enquêtée par tranche d'âge.

Figure 48 : Répartition de la population enquêtée par catégorie socioprofessionnelle.

Figure 49 : Projets d'aménagement de Bab El Oued.

Figures 50 et 51 : Place des martyrs et terrasses du port.

Figures 52 et 53 : Tafourah, le quartier de la rampe.

Figure 54 : Le quartier de la place du premier Mai.

Figures 55 et 56 : La rue tripoli et le triangle d'Hussein Dey.

Figure 57 : Promenade de l'indépendance : Aquarium d'Alger.

Figures 58, 59 : Aménagement de l'embouchure de l'Oued El Harrach.

Figures 60, 61 : Projets structurants, Oued El Harrach.

Figure 62 : Quartier de Bordj El Kiffan.

Figure 63 : Quartier du lieudit Bateau Cassé.

Figure 64 : Aménagement du port Tamentfoust.

Figure 65 : Lac Réghaia.

Figure 66 : Forêt de Bainem.

Figures 67, 68 : Aménagement du Port El Djamila.

Figure 69 : Village touristique, Zéralda Ouest.

Figure 70 : Village touristique, Sidi Fredj.

Figure 71 : Village touristique, Sahel.

Figures 72, 73 : village touristique, Moretti.

Figures 74, 75 : village touristique, Ain Chorb, Ain Taya.

Figure 76 : Carte synthétique des futurs projets programmés pour l'aménagement de la zone littorale algéroise.

Figure 77 : Avis de la population enquêtée sur l'idée de création du transport maritime à Alger.

Figure 78 : Valeurs rajoutées par le transport maritime par rapport aux autres modes existants.

Figure 79 : Tarifs du transport maritime acceptés par la population de la zone côtière.

Table des matières

CHAPITRE INTRODUCTIF : APPROCHE THEORIQUE

<i>1°/ Introduction générale et problématique.....</i>	<i>11-14</i>
<i>2°/ Choix de la ville d'Alger pour le cas d'étude</i>	<i>15</i>
<i>3°/ Objectifs</i>	<i>15-16</i>
<i>4°/ Hypothèses</i>	<i>16</i>
<i>5°/ Démarche méthodologique</i>	<i>16-17</i>
<i>6°/ Structure du mémoire</i>	<i>18-19</i>

CHAPITRE I : LES ENJEUX DE L'URBANISATION SUR LE LITTORAL ALGEROIS.

<i>Introduction.....</i>	<i>20</i>
<i>Structure du premier chapitre.....</i>	<i>21</i>
<i>1°/ Situation géographique.....</i>	<i>22</i>
<i>2°/ Dimension démoéconomique.....</i>	<i>23-30</i>
<i>a) Population.....</i>	<i>23-26</i>
<i>b) Densité.....</i>	<i>26-29</i>
<i>c) Equipements et infrastructures.....</i>	<i>29-30</i>
<i>3° / Mobilité et transports.....</i>	<i>30-34</i>
<i>a) Réseau routier</i>	<i>30-32</i>
<i>b) Réseau du transport.....</i>	<i>32-24</i>
<i>4°/ Tourisme.....</i>	<i>34-42</i>

4.1°/ Potentialités touristiques	34-40
a) potentialités naturelles	34-36
- <i>Un littoral plein de vie ... Plages et concordons dunaires</i>	34-35
- <i>Flore et faune ... les poumons de l'Algérois</i>	35-36
- <i>Forêt de Bainem</i>	35
- <i>Lac Reghaia</i>	35-36
- <i>Ile Bounetah</i>	36
b) Potentialités historiques et culturelles	36-38
- <i>La Casbah d'Alger</i>	37
- <i>Sites et monuments classés</i>	37-38
c) Infrastructures touristiques	38-40
4.2°/ Formes du tourisme	40
4.3°/ stratégies du développement du tourisme	41-42
a) ZET du littoral Ouest de la wilaya d'Alger	41
b) ZET du littoral Est de la wilaya d'Alger	42
Conclusion du chapitre	43

**CHAPITRE II : EVALUATION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT SUR LE
LITTORAL ALGEROIS.**

Introduction	44
1°/ Définitions	45
• <i>Le déplacement</i>	45
• <i>La mobilité</i>	45
2°/ Déplacements de la ville d'Alger	45-46
3°/ Analyse des flux de la zone littorale Algéroise	46-56

<i>3.1°/ Déplacements par secteurs d'attraction et d'émission de la zone littorale. ..</i>	46-49
<i>3.2°/ Les échanges de flux des neuf communes côtières.....</i>	49-56
➤ <i>Commune de Bab el Oued.....</i>	49-50
➤ <i>Commune de la Casbah.....</i>	50
➤ <i>Commune d'Alger Centre.....</i>	51
➤ <i>Commune de Mohammadia.....</i>	51-52
➤ <i>Commune de Bordj el Kiffan.....</i>	52
➤ <i>Commune de Reghaia.....</i>	53
➤ <i>Commune d'Ain Bénian.....</i>	53-54
➤ <i>Commune de Chéraga.....</i>	54
➤ <i>Commune de Staouali.....</i>	55
<i>Conclusion du chapitre.....</i>	57

**CHAPITRE III : VISION D'AVENIR DE L'INTRODUCTION DU
TRANSPORT MARITIME LOCAL DES VOYAGEURS A LA VILLE
D'ALGER.**

<i>Introduction.....</i>	58
<i>1°/ Enquête d'opinions.....</i>	59-61
<i>2°/ Les futurs projets projetés pour l'aménagement de la zone littorale de la wilaya d'Alger.....</i>	61-72
<i>Introduction</i>	61-62
a) <i>Projets du Plan Stratégique programmés pour l'aménagement de la baie d'Alger.....</i>	62-70
➤ <i>Le parc, la promenade et les piscines naturelles de Bab El Oued.....</i>	63
➤ <i>Amirauté: Place des Martyrs, Terrasses du port et cité des expositions.....</i>	63-64
➤ <i>Le quartier de la Rampe Tafourah.....</i>	64
➤ <i>Le quartier de la place du Premier Mai.....</i>	64
➤ <i>La rue tripoli et le triangle d'Hussein Dey.....</i>	65
➤ <i>La Grande Promenade du Troisième Millénaire, en balcon au niveau de l'Oued El Harrach.....</i>	65-66

➤ <i>Le quartier de Bordj El Kiffan.....</i>	<i>66</i>
➤ <i>Le quartier du lieudit Bateau Cassé.....</i>	<i>67</i>
➤ <i>Le port de Tamentfoust.....</i>	<i>67</i>
➤ <i>Le Lac de Reghaia.....</i>	<i>68</i>
➤ <i>L'aménagement de la forêt de Bâinem.....</i>	<i>68-69</i>
➤ <i>Réaménagement du port El Djamila.....</i>	<i>69-70</i>
<i>b) Projets du SDAT 2025 pour l'aménagement des ZET des côtes Est et Ouest de la zone littorale.....</i>	<i>70-72</i>
➤ <i>Projet : Village touristique Zéralda Ouest. Alger.....</i>	<i>70</i>
➤ <i>Projet : Village touristique Sidi Fredj.....</i>	<i>71</i>
➤ <i>Projet : Village touristique Sahel. Alger.....</i>	<i>71</i>
➤ <i>Projet : Village touristique Forum El Djazair. Moretti 1. Alger.....</i>	<i>71-72</i>
➤ <i>Projet : Village touristique de Ain Chorb . Ain Taya. Alger.....</i>	<i>72</i>
 <i>3° / Notre vision d'avenir.....</i>	 <i>74-76</i>
 CONCLUSION	 77
 Bibliographie.....	 78-81
 Annexes.	

1°/ Introduction :

La ville, c'est d'abord de l'espace ; Les hommes structurent cet espace en tous sens, en hauteur, en longueur et en largeur. Elle évolue très rapidement laissant les spécialistes perplexes, ce qui fait la difficulté de la définir de part le bouleversement de sa structure et d'autre part le changement rapide et la complexité du mode de vie actuel : « *La ville est le regroupement spatial complexe d'hommes, d'activités, d'espaces bâtis et non bâtis, et d'un réseau de relations aussi bien matérielles qu'immatérielles. Son organisation se complexifie* ». (Bendani, 2011)¹.

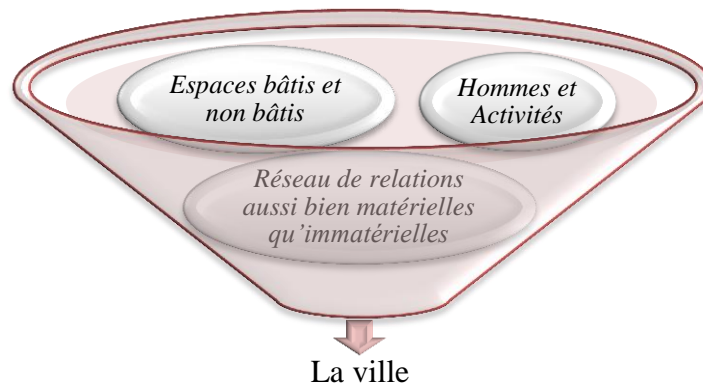


Figure 01 : Définition de la ville. Traitée par l'auteur.

L'existence d'un droit à la mobilité est une condition indispensable non seulement pour les citoyens mais aussi pour le fonctionnement de la ville. Le secteur du **transport et la mobilité urbaine** est un des secteurs les plus actifs qui remplisse une fonction vitale dans la ville, c'est le moteur essentiel qui fait tourner la roue du développement économique et social national.

« *Le transport est le fait de déplacer quelque chose, ou quelqu'un, d'un lieu à un autre (destination), le plus souvent via des véhicules et des voies de communications (la route, le canal..)* »².

La notion qui toujours accompagne le transport et l'accomplit est « *La mobilité urbaine définit l'ensemble des déplacements de personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, inscrits dans un espace urbain* »³.

¹ La définition de la ville a été donnée en cours d'urbanisme, quatrième année, chargé de cours Mr Bendani, l'EPAU, 2011.

² Guillaume. Transport [en ligne] (page consultée le 31/10/2012).
<http://www.123livrer.com/page-definition-transport-2.html>

³ Ville en mouvement. La mobilité urbaine [en ligne] (page consultée le 31/10/2012).
http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.petiot_r&part=29377

L'image du transport conditionne fortement l'image de la ville et l'interaction entre eux est très forte. Les transports permettent (ou empêchent) d'accéder aux emplois, aux services sanitaires, éducatifs, sociaux et aux loisirs, ils sont la jonction qui assure la relation des citoyens avec leur ville et facilitent la production de biens et de services finaux destinés à satisfaire les besoins humains. Ce qui influence sur le mouvement, la dynamique et la croissance de la ville.

« Il faut reconnaître que les transports font la ville aussi bien spatialement que socialement, que les transports occupent un temps important de l'activité des individus et que les transports influencent l'environnement urbain »⁴

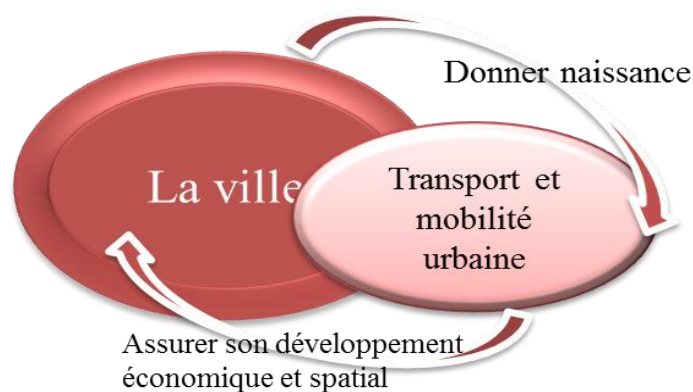


Figure 02 : Relation ville/ transport et mobilité urbaine. L'auteur.

L'Algérie est consciente de l'importance des transports pour le développement économique du pays, sur lequel dépend le développement de plusieurs secteurs, tourisme, urbanisme etc.

Pour cela, l'état algérien a considéré le développement et l'amélioration des infrastructures des transports en commun et la mobilité urbaine comme une nécessité pour assurer un développement durable, par le renforcement des modes de transport collectif (métro, tramway, modernisation des réseaux ferroviaires...).

Selon la Banque Mondiale⁵, les villes des pays en développement consacrent souvent 15 à 25 % de leurs dépenses annuelles aux transports, sachant que la valeur de ces

⁴ ORFEUIL, Jean Pierre. La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel [en ligne]. 2001. Disponible au format PDF sur internet : http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/telechargement/chine/La_mobilite_urbaine.pdf. [Consulté le 04/01/2013].

⁵ KEN, Gwilliam. Villes en mouvement : Stratégie de transport urbain de la Banque Mondiale[en ligne]. [s.d.]. Disponible au format PDF sur internet : http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/french_cities_on_the_move.pdf [consulté le 25/08/2012].

derniers vient uniquement de l'intégration de la stratégie du transport urbain et d'autres stratégies sectorielles pour répondre aux problèmes du développement et en exploiter les possibilités.

La problématique générale de cette recherche qui se pose :

Est-ce que toutes les potentialités en matière du transport et la mobilité sont épuisées en Algérie ?

L'évolution et les transformations urbanistiques de la ville entraînent un accroissement des besoins des citoyens en matière de transport et de déplacements. Aujourd'hui, on se déplace de plus en plus pour des motifs diversifiés, en utilisant des modes de transport plus nombreux. « *Le mode de transport est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement. La marche à pied, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif* »⁶. Ils sont généralement classifiés et décomposés en plusieurs modes :

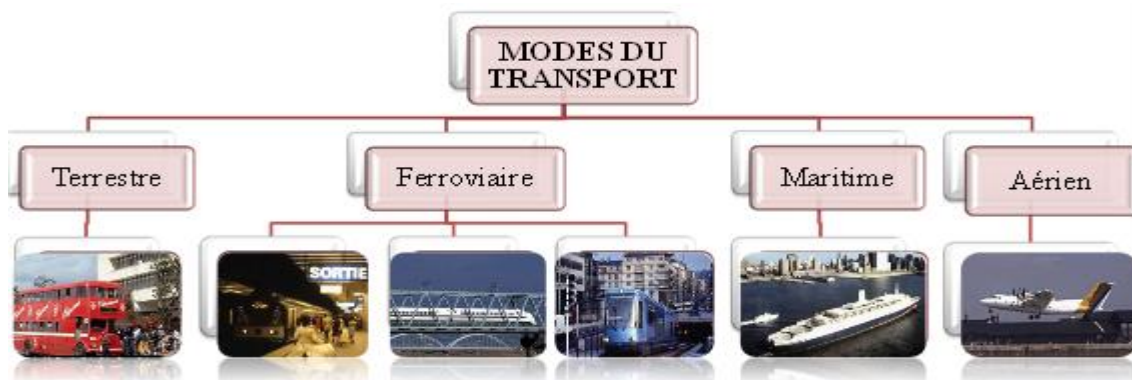


Figure 03 : Modes de transport. L'auteur.

La multiplication et la diversité des modes de transports utilisés par les citoyens doit être considérée comme un phénomène positif à intégrer à une stratégie des transports dans la ville. « *La multimodalité, qui est la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur une même liaison. [...]. Elle est basée sur la notion de choix et le client multimodal va orienter le choix du mode utilisé différemment selon le jour, l'heure et le motif de son déplacement [...]* »⁷.

⁶ ORFEUIL, Jean Pierre. *Op. cit.*

⁷ CROISSANT, Yves. De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives [en ligne]. Mémoire de stage de fin d'études. Aurélie Souchon, 2006, 108 p. Disponible sur : http://dumas.ccsd.cnrs.fr/docs/00/41/28/63/PDF/Memoire_Souchon_Aurelie.pdf. [Consultée le 29/08/2012].

L'objectif de la multimodalité est de faciliter la mobilité et améliorer les conditions de sa réalisation en associant plusieurs modes de transport, terrestres et maritimes.

« [...] Aucune métropole dans la planète ne peut espérer résoudre le défi que posent des millions de déplacements quotidiens en ne développant que son système de transport routier. La vraie solution passe par un développement éclairé et systématique du dispositif du transport en commun et par une augmentation de la part modale du transport en commun [...] »⁸.

La réalité Algérienne ...

Si on observe la réalité du transport en Algérie, on constate que l'Algérie cherche à solutionner les problèmes de circulation dans la majorité des villes par le lancement de plusieurs projets de métro et de tramway, qui sont des solutions toujours terrestres. Quoique la majorité des plus grandes villes se situent sur le littoral et n'exploitent pas cet atout (la mer) pour relier leurs quartiers et leurs communes. Ces villes côtières marquent une absence totale du transport maritime local des voyageurs, malgré la présence de plusieurs infrastructures capables d'être exploiter (plusieurs ports dans la majorité de ces villes).

Dans ce contexte, les principales questions de recherche qui se posent :

- **Est-ce que la création d'un transport maritime local des voyageurs peut solutionner et prendre en charge efficacement les problèmes du transport actuels ?**
- **L'exploitation de la mer pour les transports est – elle une solution efficace pour une multimodalité réussite dans la ville algérienne et plus précisément dans la ville d'Alger ?**
- **Comment et avec quels moyens et pour quelles utilités le transport maritime local des voyageurs peut – il se développer en Algérie ?**

⁸ CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTREAL METROPOLITAIN. Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal [en ligne]. 2010. Disponible au format PDF sur internet : http://www.ccm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf [Consulté le 25/08/2012].

La citation est un extrait du mot de Mr Michel Leblanc, président et chef de la direction, chambre de commerce de Montréal métropolitain.

2°/ Choix de la ville d'Alger pour le cas d'étude :

Le choix du cas qui est la ville d'Alger repose sur plusieurs critères :

Le premier critère est relié à l'importance d'Alger, capitale du pays, centre de l'ensemble des activités et sièges des institutions politiques, juridiques, sociaux et économiques. Son aire-métropolitaine rassemble quatre wilayas : Alger au centre, Boumerdes à l'Est, Tipaza à l'Ouest et Blida au Sud, elle s'étend sur un linéaire côtier de 333,14 Km.

Le deuxième s'appuie sur la volonté politique pour faire d'Alger une métropole internationale, notamment avec la programmation des projets d'une échelle internationale (EX: la grande mosquée d'Alger et le centre de conférence international). Ceci exige l'exploitation de tous les alternatifs possibles pour avoir une offre de transport adéquate à l'image d'une métropole internationale.

La ville d'Alger est une ville côtière qui empreinte une relation négativité avec la mer, on trouve toujours des obstacles sur tout le littoral qui séparent cette ville et ses habitants de la mer (des autoroutes, des industries, hauts immeubles ...).

Malgré la présence de plusieurs problèmes surtout dans le domaine du transport à cause de la faiblesse de l'offre de transport, cette ville n'exploite pas la mer pour créer un transport maritime qui va diminuer les problèmes de circulation et des embouteillages sur la bande littorale.

Et enfin, cette ville est notre lieu de résidence, on est un membre de ses habitants, on a un contact direct avec sa population, on vie leurs problèmes, leurs souhaits, leurs visions ...

Le regroupement de tous ces critères fait la particularité de cette ville, sur laquelle on fait notre étude de la possibilité de créer un transport maritime local.

3°/ Objectifs :

La présente recherche consiste à souligner les objectifs suivants :

- ✓ Dynamiser la ville d'Alger et donc renforcer la relation de cette dernière avec la mer.

- ✓ Solutionner les problèmes de circulation et des embouteillages.
- ✓ Diminuer l'utilisation de l'automobile et augmenter l'utilisation des transports en commun.
- ✓ Evaluer la demande de transport sur le littoral algérois.
- ✓ Renforcer et encourager le tourisme intérieur et donc améliorer l'économie du pays.
- ✓ Diminuer le pourcentage des gaz toxiques dans l'air (un impact positif sur l'environnement : effet de serre et le réchauffement planétaire).

4°/ Hypothèses :

- L'enjeu de l'urbanisation auquel est confronté la zone littorale algéroise, fait d'elle une zone potentielle pour le développement futur de la demande de transport. L'insertion d'un tel mode de transport aura sûrement un apport très positif pour renforcer l'offre de transports existants et l'absorption de la demande actuelle, notamment devant l'anarchie que connaît le secteur de transport de voyageur collectif.
- Le transport maritime peut présenter des avantages pour répondre aux besoins de la mobilité quotidienne des algérois en même temps palier aux problèmes existant notamment au niveau des transports en commun des voyageurs.

5°/ Démarche méthodologique :

Méthodes :

- ❖ **Méthode descriptive** : c'est description de l'état actuel. Cette méthode est utilisée dans le deuxième chapitre pour diagnostiquer la zone littorale Algéroise. Elle est utilisée aussi dans le troisième chapitre pour décrire les déplacements et les échanges de flux, accompagnée par l'analyse des données de l'enquête ménages 2004 et par des graphes illustratifs.
- ❖ **Méthode prospective** : c'est la lecture de ce que peut être dans le futur (lecture prospective) sur la base des données actuelles. Elle utilisée dans le quatrième chapitre « Vision d'avenir de l'intégration du transport maritime local des voyageurs

à Alger » qui présente les futurs projets programmés pour l'aménagement de la zone littorale ainsi il donne la vision d'avenir de l'auteur sur l'insertion du transport maritime des voyageurs à Alger.

Outils :

- **L'observation** : est la base de chaque recherche, on observe des phénomènes et des faits qui nous attirent et on essaie de les comprendre par les recherches. L'auteur de la présente mémoire a observé une rupture entre les citoyens algérois et la mer et une absence totale du transport maritime local des voyageurs. A partir de cette observation s'engage le travail de la recherche sur ce phénomène.
- **Les enquêtes** : une enquête d'opinions est faite afin de connaître les avis des citoyens Algérois sur la création du transport maritime local des voyageurs à Alger et mieux comprendre leurs ambitions d'améliorer la situation de l'offre de transport.
- **L'analyse du contenu** : des ouvrages, des articles, des thèses et des recherches...

6°/ Structure du mémoire :

Chapitre introductif : Approche théorique :

Il présente l'introduction générale du mémoire, problématique, hypothèse, objectifs...

Chapitre I : les enjeux de l'urbanisation sur le littoral de la ville d'Alger.

Cette phase consiste à diagnostiquer l'ensemble du littoral Algérois qui couvre 19 communes côtières, ce chiffre correspond à 34% d'une totalité de 57 communes Algéroises.

Le diagnostic de la région côtière se fait en s'appuyant sur des facteurs générateurs : situation géographique, la dimension démo- économique, infrastructure routière et réseaux du transport, la dimension touristique ...dans le but de bien connaître les communes du littoral Algérois et- mieux comprendre la nécessité de création et de développement de transport maritime local des voyageurs de la ville d'Alger.

Chapitre II : Evaluation de la demande de transport sur le Littoral Algérois.

Ce chapitre aborde les déplacements et les flux de la zone littorale algéroise pour définir les pôles d'échanges qui vont être la base d'une proposition d'enrichir le réseau de transport de la ville d'Alger en rajoutant un transport maritime local des voyageurs qui va assurer à la fois la modalité du réseau du transport en commun et la fluidité des déplacements sur toute la zone littorale.

Chapitre III : Vision d'avenir de l'introduction du transport maritime locale des voyageurs à la ville d'Alger.

Le dernier chapitre utilise les informations accueillies et analysées dans les phases précédentes pour donner une projection sur l'avenir du transport maritime local des voyageurs à Alger.

Conclusion.

Voilà un organigramme récapitulatif de la structure générale du mémoire :

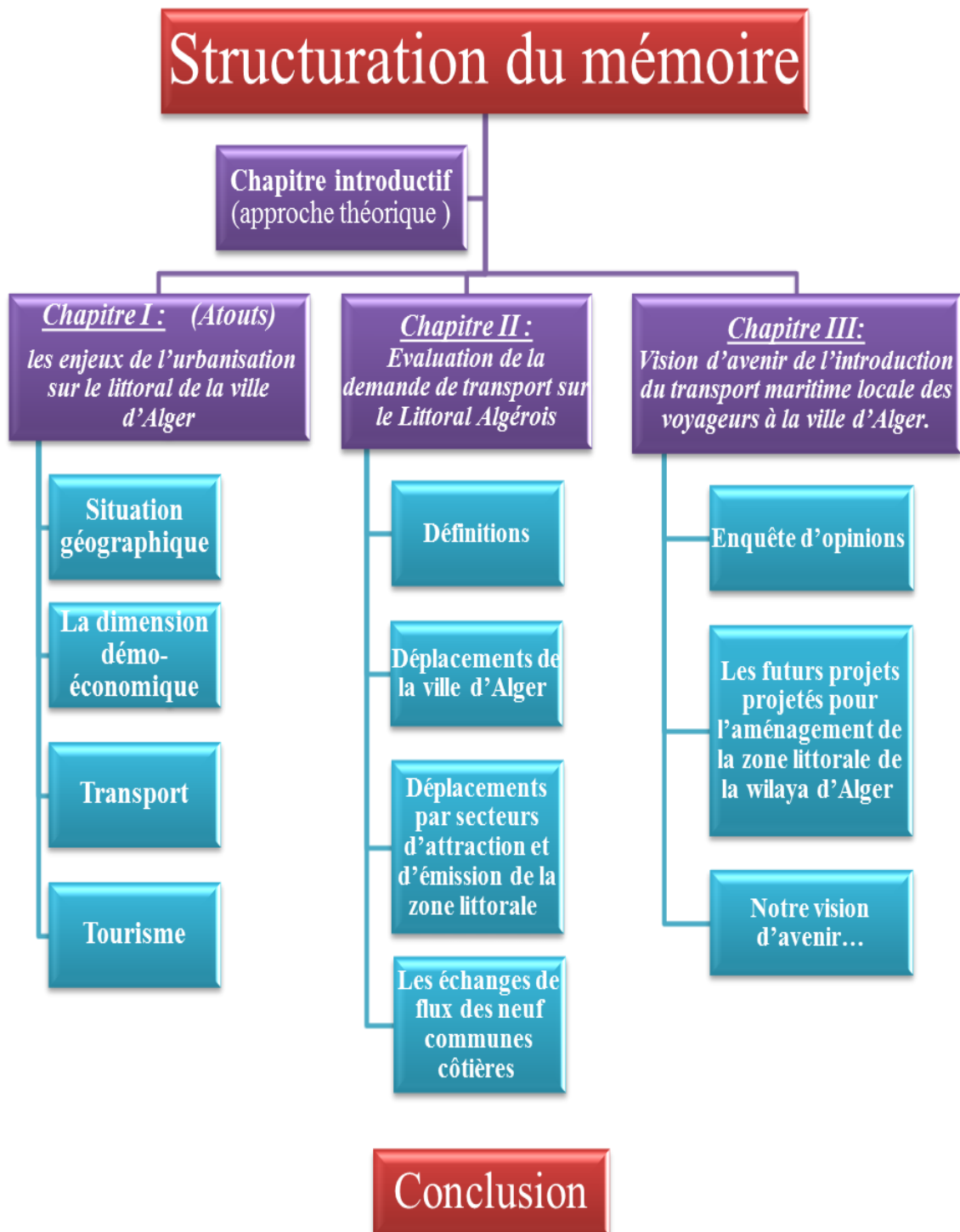


Figure 04 : Structure du mémoire. L'auteur.

CHAPITRE I

Les enjeux de l'urbanisation sur le littoral de la ville d'Alger.

Introduction :

Cette phase consiste à diagnostiquer l'ensemble du littoral Algérois qui couvre 19 communes côtières, d'une totalité de 57 communes Algéroises.

Le diagnostic de la région côtière se fait en d'appuyant sur des facteurs générateurs : situation géographique, la dimension démo- économique, infrastructure routière et réseaux du transport, la dimension touristique ...dans le but de bien connaître les communes du littoral Algérois et- mieux comprendre la nécessité de création et de développement de transport maritime local des voyageurs de la ville d'Alger.

L'organigramme ci-dessous présente l'organisation générale de ce chapitre :

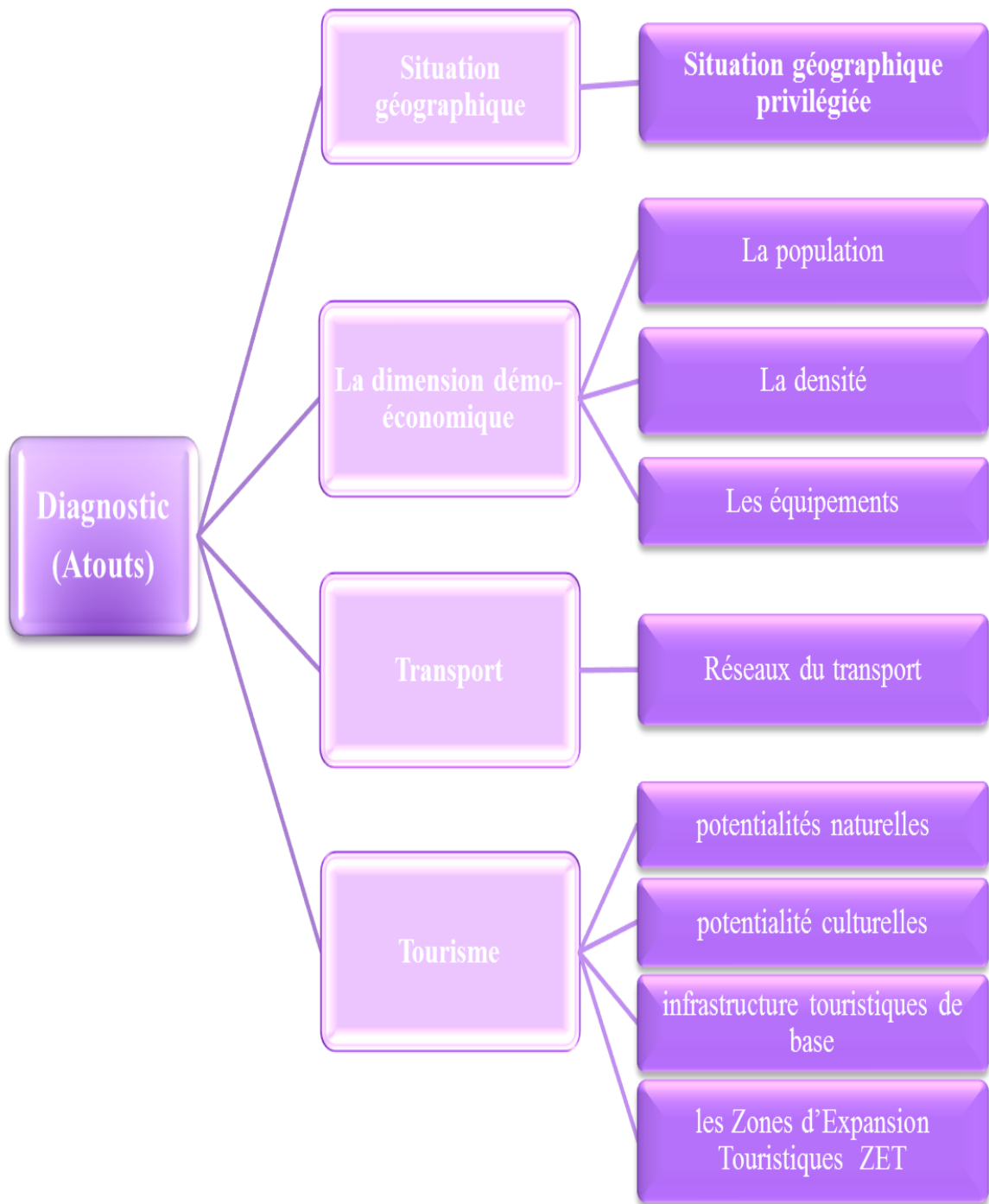


Figure 05 : structure du premier chapitre. L'auteur.

1°/ Situation géographique :

La wilaya est bordée au Nord par la mer méditerranéenne, à l'Est par la wilaya de Boumerdes, au Sud par celle de Blida et à l'Ouest par celle de Tipaza.

La wilaya d'Alger couvre une superficie de 765,85 Km², s'étale sur un littoral de 107 Km et décomposée en 13 daïra et 57 communes.

Occupant une situation géographique privilégiée, la zone d'étude correspond au littoral de la wilaya d'Alger, qui s'étend géographiquement d'Oued Mazafran à l'Ouest à Oued Réghaïa à l'Est. Du point de vue administratif, la zone d'étude faisait partie de cinq daïra, comprend 19 communes côtières sur 57 communes algéroises, correspondent 34 %, ce pourcentage exprime l'importance et la valeur de ces communes par rapport à l'ensemble de la wilaya d'Alger et son aire métropolitaine.

Les communes côtières :

Ain Bénian , Ain Taya , Alger centre , Bab el Oued , Belouazdad , Bouloughine , Bordj el Bahri , Bordj el Kiffan , Casbah , El Marsa , Hammamet , Mohammadia , Rais Hamidou , Réghaïa , Staouali , Zéralda, Hussein dey , Heraoua , Cheraga .



Figure 06 : Découpage administratif et limites de la wilaya d'Alger.

Source : <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf> . [Consultée le 29/08/2012].



Figure 07 : les 19 communes côtières de la wilaya d'Alger.

Source : <http://www.andi.dz/PDF/monographies/Alger.pdf> . Traitée par l'auteur.

2°/ La dimension démo-économique :

a) Population :

La population de la ville d'Alger en accroissement rapide, est de plus en plus concentrée sur le littoral. Le tableau suivant indique l'évolution de la population des 19 communes côtières suivant les recensements en 1987, 1998 et 2008.

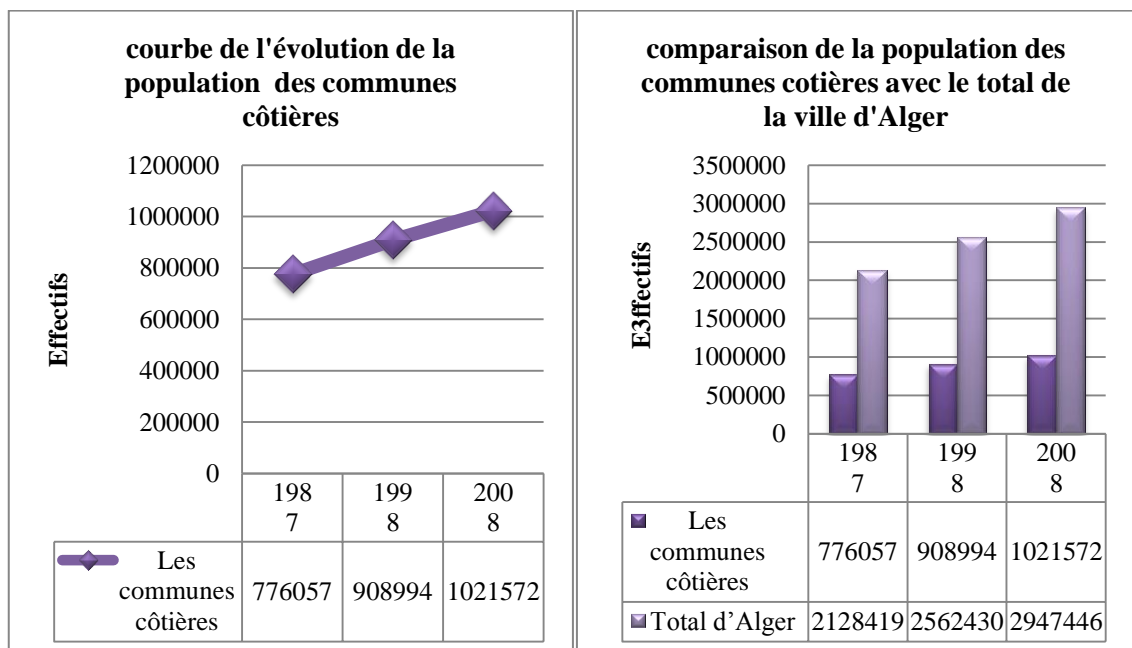
Tableau 01 : Evolution de la population des communes côtières entre 1987, 1998 et 2008.

COMMUNE	Pop1987	Pop 1998	pop_2008	Taux d'Acc 87-98	Taux d'acc 98-2008
AIN BENIAN	35752	52343	67470	3,49	2,57
AIN TAYA	21602	29515	33582	2,84	1,29
ALGER	104959	96329	69714	-0,76	-3,18
BAB EL OUED	102246	87557	63496	-1,38	-3,16
BAINS ROMAINS	12090	19651	22446	4,46	1,33
BOLOGHINE IBN ZIRI	39587	43283	47279	0,80	0,88
BORDJ EL BAHRI	19017	27905	52046	3,51	6,43
BORDJ EL KIFFAN	61035	103690	147715	4,88	3,60
CASBAH	60657	50453	36826	-1,64	-3,09
CHERAGA	36619	60374	77428	4,60	2,51
EL MARSA	6580	8784	11640	2,63	2,85
HAMMA ANASSERS	67115	59248	43998	-1,11	-2,93
HARAOUA	11552	18167	27863	4,15	4,36
HUSSEIN DEY	54872	49921	40401	-0,84	-2,09

MOHAMMADIA	30859	42079	67225	2,83	4,79
RAIS HAMIDOU	22127	21518	29726	-0,25	3,28
REGHAIA	45226	66215	84290	3,49	2,44
STAOUELI	23681	38915	47447	4,57	2,00
ZERALDA	20481	33047	50980	4,39	4,43
Total	776057	908994	1021572	1,43	1,17
Le reste des communes d'Alger	1352362	1653436	1925874	1,82	1,53
Total de la wilaya d'Alger	2128419	2562430	2947446	1,68	1,40

Source : l'Office National des Statistiques- ONS- Traitée par l'auteur.

Le tableau 01 montre que la population des communes côtières est passée par 776057 habitants en 1987 à 908994 habitants en 1998 et arrivant à 1021572 habitants en 2008 (s'est accrue de 31,61 % entre 1987 et 2008) avec un pourcentage de 34,65 % du total de la ville d'Alger en cette dernière année.



Figures 08 et 09 : L'auteur sur la base des données RGPH 1987, 1998, 2008.

Le graphe suivant est un histogramme de l'évolution de la population de chaque commune côtière en deux décennies : 1987-1998, 1998-2008.

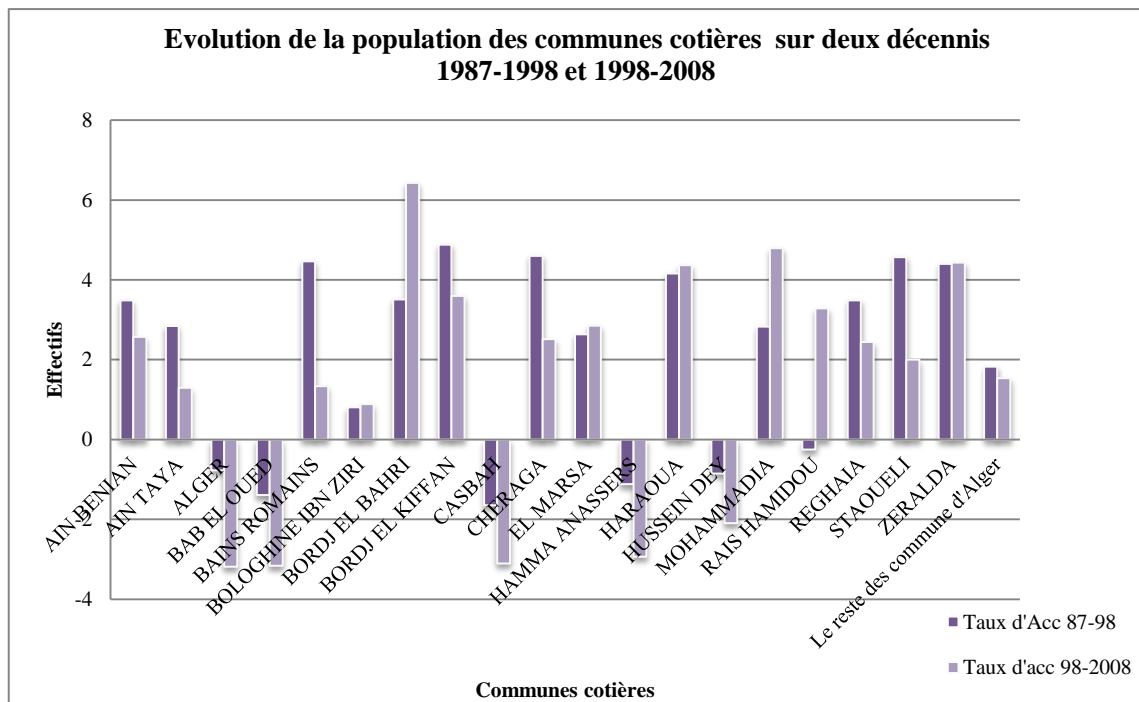


Figure 10 : L'auteur sur la base des données RGPH 1987, 1998, 2008.

Les taux d'accroissement des communes côtières sont relatifs et variables d'une commune à une autre :

Les communes d'Ain Bénian, Ain Taya, Bains romains, Bordj el Kiffan, Chéraga, Reghaia et Staouali qui ont marqué un taux d'accroissement fort en 1998 a baissé en 2008. La commune d'El Mohammadia, a enregistré un taux relativement fort passant de 2,83 en 1998 à 4,79 en 2008.

Une croissance très impressionnante est observée au niveau de La commune de Rais Hamidou, d'un taux négatif en 1998 à un taux fort en 2008. A l'opposé des communes de Bouloughine, Heraoua, El Marsa et Zéralda qui ont marqué une légère croissance entre 1998 et 2008.

Les taux les plus élevés des deux décennies sont observés au niveau de Bordj El Kiffan, Heraoua, Zéralda dont la commune de Bordj El Bahri a évolué très rapidement et marque le taux le plus élevé en 2008 (6,43). Ce qui est expliqué par un mouvement d'installation de la population dans ces communes.

Par contre, les taux les plus faibles (négatifs) sur les deux décennies sont au niveau des communes d'Alger centre, la Casbah d'Alger, Bab el Oued, Hamma Anassers,

Hussein Dey, qui sont des communes du centre-ville d'Alger. Ce qui traduit que ces communes perdent leurs habitants.

Plusieurs facteurs ont engendré ce phénomène, les plus importants sont :

- La transformation du centre-ville d'Alger, d'un centre résidentiel à un centre de commerces, de tertiaires, des services ...ce qui a provoqué la population de quitter le centre pour s'installer en périphérie (Zéralda, Staouali, Bordj El Bahri, Haraoua...).
- La dégradation du cadre bâti de ces communes (la Casbah, Alger centre...).
- La densité et la saturation de ces communes.
- La disponibilité et le faible cout du foncier au niveau des communes périphériques, au contraire des communes centrales.

En général, on peut dire que les communes côtières ont subi une évolution démographique remarquable entre les deux décennies.

Cette évolution traduit une urbanisation et une consommation d'espace rapide par l'implantation des infrastructures sur la bande littorale Algéroise (ports, routes, équipements, cités, projets d'unités touristiques...).

b) Densité :

Tableau 02 : la densité démographique des communes côtières Algéroises.

COMMUNE	Population 87	Population 98	Population 2008	densité 87 (hab/Km ²)	densité 98 hab/Km ²)	Densité 2008 hab/Km ²)
AIN BENIAN	35752	52343	67470	2604,44	3813,05	4915,02
AIN TAYA	21602	29515	33582	2223,81	3038,41	3457,09
ALGER	104959	96329	69714	28272,59	25947,95	18778,72
BAB EL OUED	102246	87557	63496	86190,11	73807,75	53525,10
BAINS ROMAINS	12090	19651	22446	1393,25	2264,58	2586,68
BOLOGHINE IBN ZIRI	39587	43283	47279	14553,68	15912,47	17381,55

BORDJ EL BAHRI	19017	27905	52046	2436,93	3575,88	6669,42
BORDJ EL KIFFAN	61035	103690	147715	2756,86	4683,53	6672,08
CASBAH	60657	50453	36826	53758,32	44714,85	32637,68
CHERAGA	36619	60374	77428	1311,98	2163,07	2774,08
EL MARSA	6580	8784	11640	1743,99	2328,14	3085,11
HAMMA ANASSERS	67115	59248	43998	31332,80	27660,07	20540,57
HARAOUA	11552	18167	27863	924,44	1453,80	2229,71
HUSSEIN DEY	54872	49921	40401	12971,76	11801,34	9550,81
MOHAMMADIA	30859	42079	67225	3846,44	5244,96	8379,30
RAIS HAMIDOU	22127	21518	29726	4610,33	4483,44	6193,65
REGHAIA	45226	66215	84290	1675,70	2453,38	3123,09
STAOUELI	23681	38915	47447	1127,58	1852,95	2259,21
ZERALDA	20481	33047	50980	688,20	1110,44	1713,03
Total	776057	908994	1021572	3661,78	4289,03	4820,23
Le reste de la ville d'Alger	1352362	1653436	1874894	2441,44439	2984,97891	3384,78118
Total de la ville d'Alger	2128419	2562430	2896466	2779,14797	3345,85067	3782,01266

Source : Données de l'Office National des Statistiques -ONS-. Traitées par l'auteur.

Le tableau 02 présente la densité de la population recensée en 1987, 1998 et 2008, qui marque un accroissement sur l'ensemble de la ville d'Alger, passant de 2779,14 hab/Km² en 1987 à 3782,01 hab/Km² en 2008.

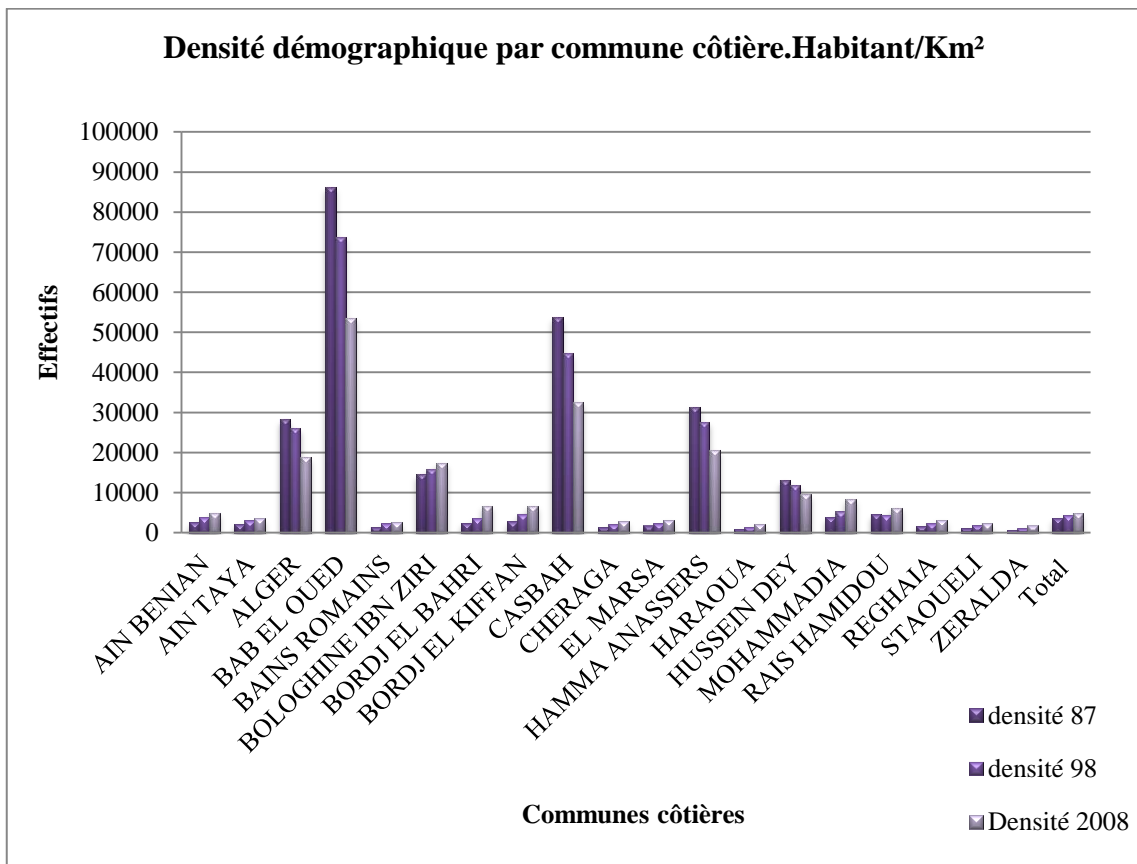


Figure 11 : L'auteur sur la base des données RGPH 1987, 1998, 2008.

D'après le graphe ci-dessus qui est un histogramme de la densité démographique de chaque commune côtières en 1987, 1998 et 2008, on constate que :

- Au contraire des taux d'accroissement de la population qui sont négatifs au niveau des communes côtières centrales, ces dernières sont les plus denses par rapport aux autres communes de la côte Est et la côte Ouest de la ville d'Alger.
- Sur les trois dates, la densité atteint sa valeur maximale au niveau de la commune de Bab el Oued.
- Entre 1987 et 2008, la densité des communes costières centrales (Bab el Oued, Alger Centre, Casbah, Hussein Dey, Hamma Anassers) marque une forte baisse qui traduit un phénomène de desserrement résidentiel de ces communes vers les communes costières périphériques.

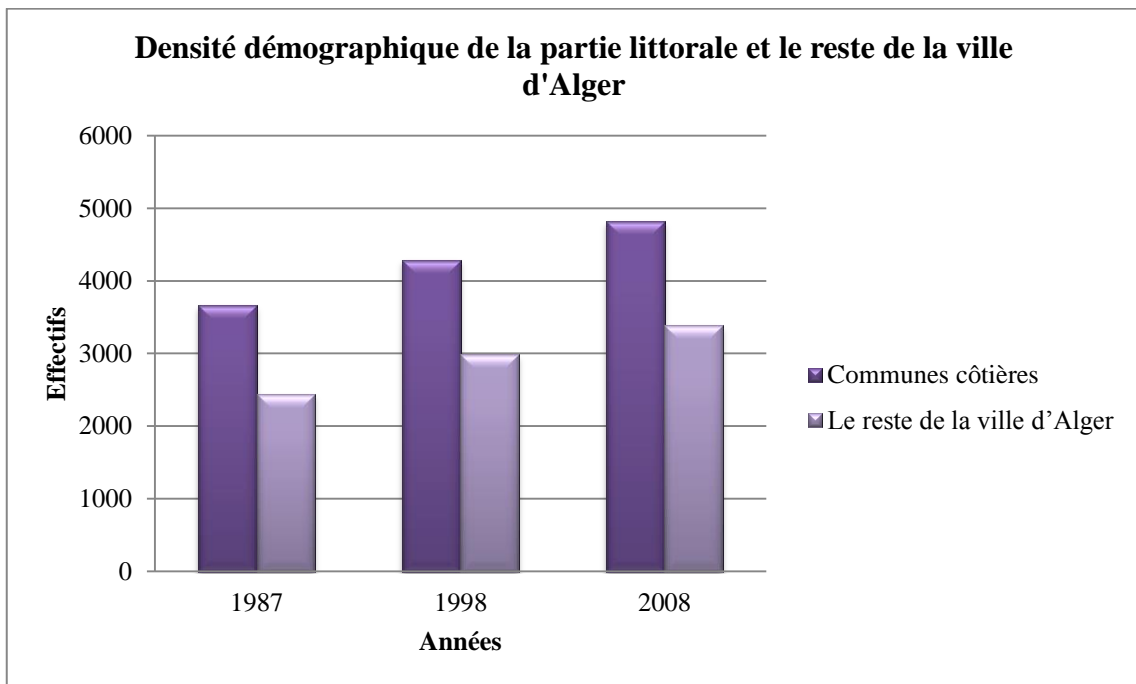


Figure 12. L'auteur sur la base des données RGPH 1987, 1998, 2008.

Par la comparaison de la densité du total des communes côtières et celle du reste de la ville d'Alger de 1987 à 2008, on trouve que la densité est beaucoup plus forte sur la bande littorale par rapport à l'intérieur de la ville d'Alger et qu'elle suit une hausse continue sur le long de la bande côtière Algéroise.

c) Equipements et Infrastructures :

Les communes côtières disposent d'un nombre important d'infrastructures et d'équipements de types divers :

- Infrastructures politiques : les deux chambres de Perlman, les ministères (commune d'Alger centre).
- Infrastructures sanitaires : Hôpital M Bacha (commune Alger centre), hôpital Bainem (commune El Hammamet), Hôpital Med Lamine Dabaghine (ex Mayo commune Bab El Oued).
- Infrastructures économiques : chambre de commerce, le trésor (commune la Casbah), banque extérieure, banque nationale, la bourse d'Alger (commune Alger centre).
- Infrastructures administratives : la Wilaya d'Alger, la grande poste (commune Alger centre), les check postaux (commune Casbah).
- Infrastructures juridiques : tribunal supérieur

- Infrastructures sécuritaires : Direction Générale de la Sécurité Nationale (commune Casbah).
- Infrastructures sportives : Stade 20 Aout (commune Belouazdad) , Stade Bouloughine (commune Bouloughine).
- Infrastructures culturelles et cultuelles : les musées, Dar el Imam (commune Mohammedia)...
- Infrastructures d'enseignement supérieur : Ecole Nationale du Commerce ENC, la faculté centrale (commune Alger centre)...
- Infrastructures de média et communication : siège de la TV et la radio.

Un nombre très important d'équipements localisés dans les communes côtières, principalement dans les communes côtières centrales.

Parmi ces équipements sont à l'échelle de toute la ville d'Alger, d'autres dépassent l'échelle de la ville aux autres échelles plus importantes : l'échelle régionale et même l'échelle nationale.

La présence de ce nombre d'équipement sur le territoire littoral reflète l'importance de ce dernier comme un moteur de développement de toute la ville d'Alger.

3°/ Mobilité et transports:

a) Réseau routier :

Un réseau de transport routier dense et diversifié traverse les communes du littoral Algérois : routes nationales, les autoroutes, les chemins de Wilaya CW. Mais qui reste insuffisant vue à la forte densité du trafic routier et à la forte centralité de ces communes.

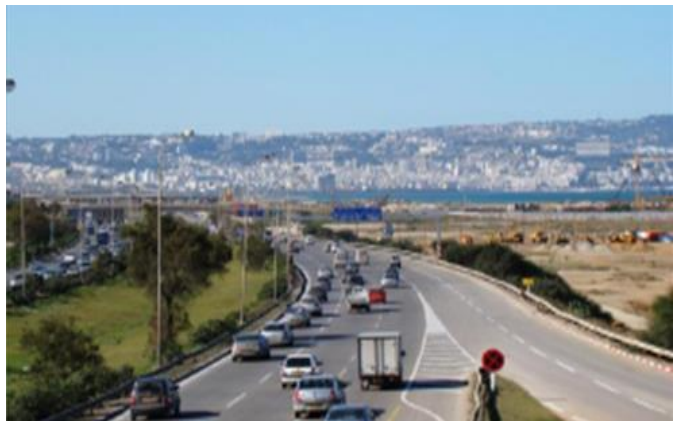


Figure 13: Réseau routier, Autoroute du littoral.

Source : Modernisation du transport en Algérie. [en ligne]

<http://rmei.info/zerzour.pdf>. [Consultée le 06/12/2012].

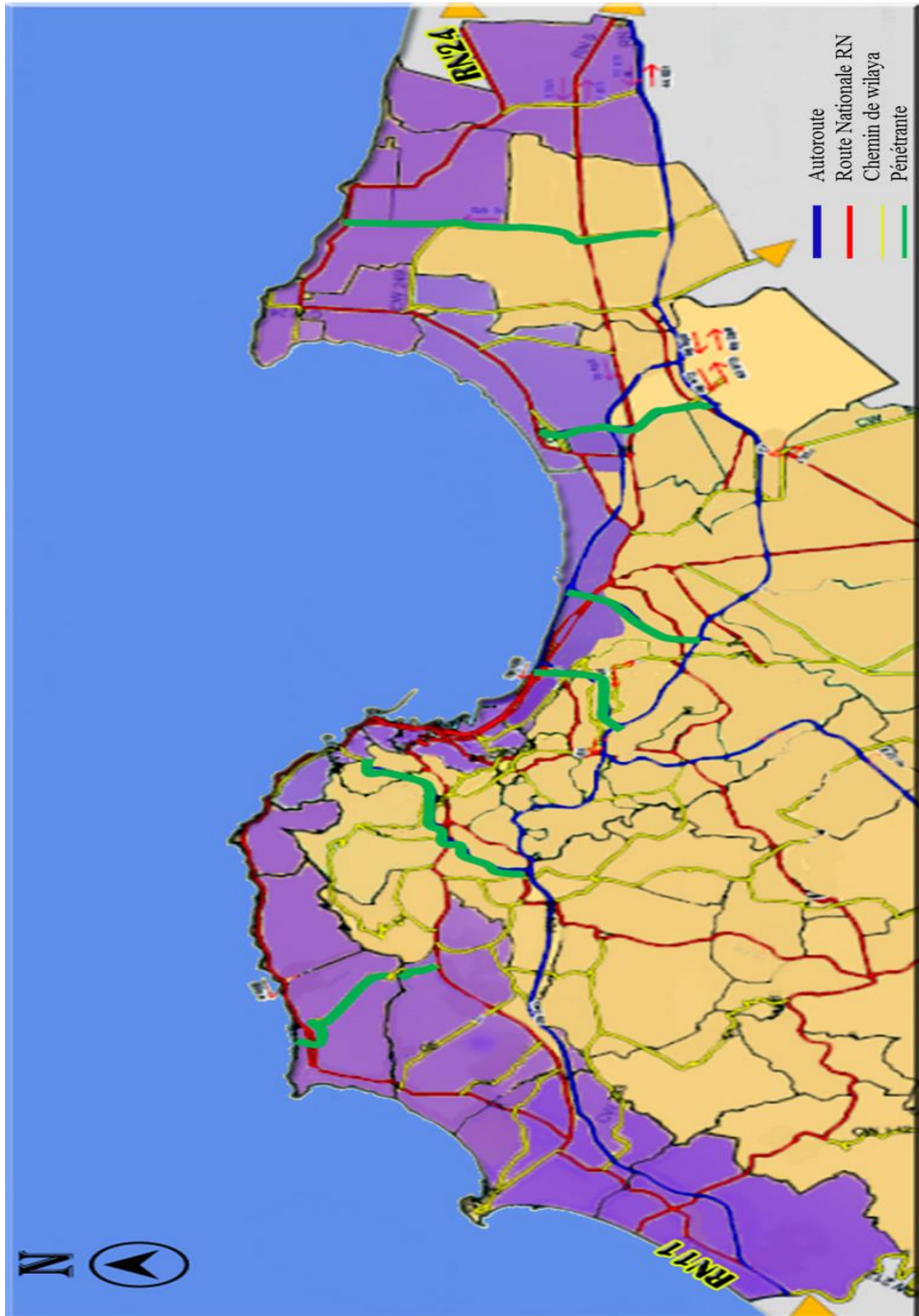


Figure 14 : Carte du réseau routier passant par la baie d'Alger.

Source : Étude du plan de transport urbain et du plan de circulation. Dessau Soprin/STM/THALES E&C. 2004 ; cité dans SAFAR ZITOUNI Madani et Amina Tabti talamali. La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives [en ligne]. 2009. Disponible au format PDF sur internet : http://planbleu.org/sites/default/files/publications/mob_urb_alger_rapport2009.pdf. [Consultée le 22/11/2012] .Traitée par l'auteur.

Les communes côtières sont accessibles essentiellement par deux routes nationales, une à l'Est RN24 et l'autre à l'Ouest RN11 qui assurent la relation de la baie d'Alger avec le littoral des wilayas limitrophes (Boumerdes et Tipasa) ; ces deux voies marquent un débit très important en terme de circulation et trafic (problèmes des embouteillages) quotidiennement surtout pendant les heures de pointes. Ces deux routes nationales sont branchées avec l'autoroute Nord qui longe la mer sur 18 Km de long et traverse les communes côtières centrales.

Des pénétrantes sont existents pour assurer les échanges entre les communes côtières et le reste du réseau de la wilaya d'Alger, tel que la pénétrante de Bab el Oued qui relie la RN11 à la rocade Ouest.

b) Réseau du transport :

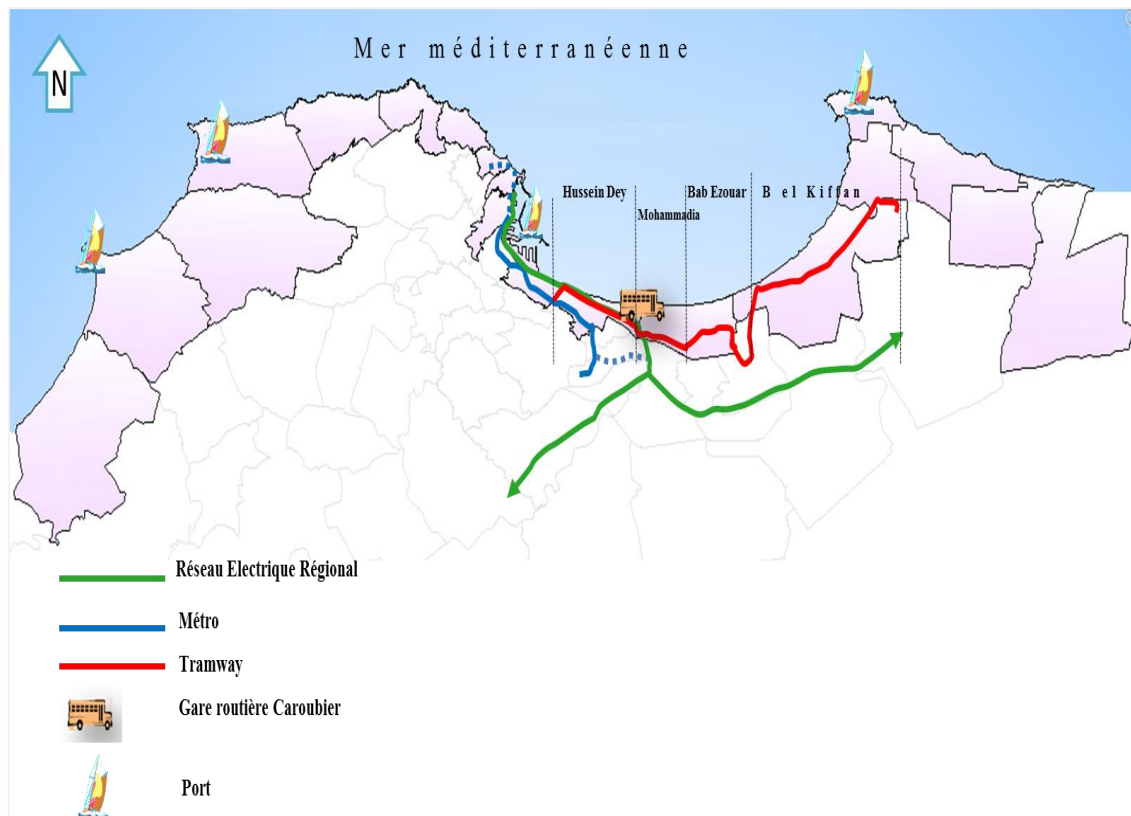


Figure 15 : Carte du réseau du transport de la baie d'Alger.

Source : carte autocad. Traitée par l'auteur.

➤ **Métro, RER et Tramway :**

- ✓ La ligne de Tramway a été inaugurée le huit Mai 2011, relie l'Est de la baie d'Alger au centre-ville, prend son départ au carrefour des fusillés et prend fin à Dergana.

Cette ligne est de 23,3 Km passe par quatre communes dont trois sont des communes côtières (Hussein Dey, Mohammadia et Bordj el Kiffan).

- ✓ La ligne de Métro qui relie la grande poste avec Hai el Badr d'une longueur de neuf Km et 10 stations traversant les communes côtières centrales.
- ✓ En 2009, deux lignes de chemin de fer ont été électrifiées : Alger – Thénéa (53 Km) et Alger-El Afroun (68 Km) reliant les wilayas limitrophes (Boumerdes et Blida) au centre de la ville d'Alger dans le but de restructuration du réseau ferroviaire de la banlieue d'Alger.



Figures 16, 17, 18 : Tramway, Métro d'Alger, Réseau ferroviaire électrifié.

Source : Modernisation du transport en Algérie. [en ligne] http://rmei.info/zerzour_.pdf. [Consultée le 06/12/2012].

Ces projets sont mis en service pour le but d'améliorer et de développer le réseau du transport, afin de résoudre le grand déficit que vit la ville d'Alger en termes de transport et de circulation. Mais la situation de l'offre de transport reste insuffisante pour satisfaire les besoins des citoyens de la zone côtières, ce qui l'affirme notre enquête d'opinion :

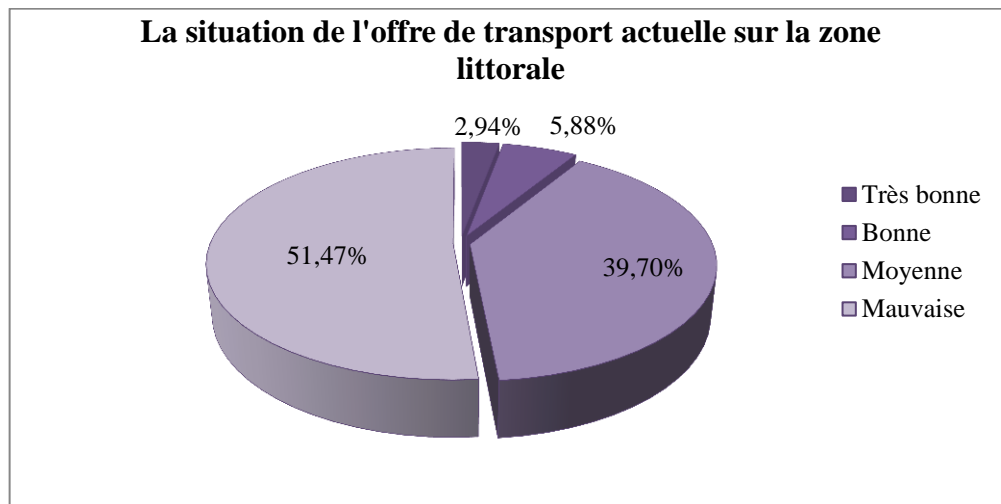


Figure 19.Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

- **La seule gare routière** de la wilaya d'Alger se localise au Caroubier (commune d'Hussein Dey) qui permet aux voyageurs d'accéder au centre-ville ou, au contraire, de se rendre à l'intérieur du pays.
- **Les ports** : la wilaya d'Alger dispose de trois ports localisés à Alger, Ain Bénian et Tamentfoust .elle dispose également de deux abris de pêche à Rais Hamidou et El Marsa.

- Port d'Alger : mixte.

- Port El Djamila (Ain Bénian) : pêche et plaisance.

- Port Tamentfoust : de plaisance.

- Port Sidi Fredj : de plaisance.

4°/Le tourisme dans les communes côtières :

4.1°/ Potentialités touristiques :

a) Potentialités naturelles :

❖ *Un littoral plein de vie ... plages et cordons dunaires*

Sur 107 Km de linéaire côtier, 48 plages autorisées à la baignade couvertes de sable fin. Les plages les plus importantes sont celles de Kadous, Déca Plage, Palm Beach, les plages Khaloufi 1 et 2, Azur Plage, la plage familiale et celle de Sidi Fredj.

Les dunes ,qui constituent une richesse écologique considérable , sont également présentes au niveau des rivages de Zéralda , de Cheraga , de Ain Bénian , de Mohammedia , des Pins Maritimes , de B el Kiffan , de B el Bahri de Ain Taya , de Heraoua et de Reghaia (ou se trouve l'une des plus importante dunes de ce littoral).



Figures 20 et 21 : les plages du littoral algérois.

Source : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf>
[Consultée le 29/08/2012].

❖ *Flore et faune ... les poumons de l'Algérois.*

Les forte du littoral Algérois sont riches en arbres, plantes et espèces divers. Occupant une superficie d'environ 4995 ha, les forêts sont situées principalement à Zéralda, à Bainem et à Bouchaoui ; les plus grandes en superficie sont celles de Mahelma (620 ha), Bainem (504 ha) et Bouchaoui (135 ha).

- **La forêt de Bainem** s'étend sur 504 ha dans la commune des Bains Romain (Hammamet) réunit toutes les communautés végétales existants au Nord du pays. Cette forêt joue un rôle vital de triple action :
 - Un biotope nature exceptionnel (100 espèces ...)
 - Un espace de détente et de loisir des Algérois
 - Protection contre l'érosion hydrique des infrastructures des agglomérations situées en aval sur la côte.
- **Le lac de Réghaia : la plus importante zone humide de l'Algérois.**

Le Lac de Réghaia est situé à 30 Km d'Alger et forme le débouché naturel de la plaine de la Mitidja. Le territoire de la réserve est situé dans deux communes qui sont celles de Réghaia et Heraoua.

Le Lac est la principale zone humide de l'Algérois, il abrite une grande biodiversité : 243 espèces végétales et 263 espèces de la faune. Sa zone marine est une zone de la frayère pour de nombreuses espèces marines. Cette réserve d'eau douce joue un rôle très important dans le rechange de la nappe et constitue un immense réservoir utilisé pour l'irrigation de terres agricoles environnantes. Le milieu naturel littoral, avec la plage d'El Kadous, attire de nombreux estivants.

- **L'île Agueli (Bounetah)** se situe au large de l'embouchure du Lac de Reghaia à quelques 900 m du trait de côte. D'une superficie de 220 m², représente l'extension de la réserve naturelle de Lac de Réghaia. La zone naturelle du littoral d'Alger est située à l'intérieur du secteur géographique de la Mitidja et est répartie sur quatre communes : Reghaia, Heraoua, Ain Taya et El Marsa.



Figures 22 et 23 : les espaces verts et les zones humides du littoral algérois (la forêt de Bainem et lac Réghaia).

Source : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf>
[Consultée le 29/08/2012].

b) Potentialités historiques et culturelles :

Un patrimoine reflète des racines profondes de l'Algérois...

Alger et son littoral ont un patrimoine archéologique, historique et culturel d'une valeur précieuse. Des sites affirment de la présence de l'homme depuis les temps les plus reculés.

Une multitude de civilisations se sont succédées : les phéniciens, les romains, les vandales, les byzantins, les arabes, les ottomans et la colonisation française ; qui ont laissés comme traces de leur passage des sites, des cités et des monuments dont certains sont classés patrimoine universel.

- **La Casbah d'Alger :**

La Casbah d'Alger est le pôle historique de la ville d'Alger, c'est son noyau central, un site témoin sur l'époque ottomane, le développement et le changement qu'a subit la ville d'Alger après l'Arrivée de la colonisation française.

La Casbah avec ses constructions et son urbanisme était et reste l'objet d'étude et de discussion des grands architectes et urbanistes dans le monde.

Elle a été définitivement classée sur la liste du patrimoine mondial par le bureau de la Comité du patrimoine de l'UNESCO, lors de sa session de Décembre 1992 à Santa Fé (Etas Unis).

- **Sites et monuments classés historiques :**

Tableau 03 : Sites et monuments historiques du littoral algérois.

commune	Sites et monuments historiques :
Casbah	<ul style="list-style-type: none"> • Le Marabout à coupole Hassen Pacha dit Ben Ali • Bastion 23 (Palais des Rais) situé dans le quartier de la Marine (18^{ème} siècle). • Dar Hassen Pacha (18^{ème} siècle) • Dar Eçof (18^{ème} siècle) • Dar Aziza (17^{ème} siècle) • Dar Es Sadaka • Bastion VIII et Bastion X • Dar Khaznadji, (ex Archevêché) • Dar Khedaoudj El Amia (16^{ème} siècle) • Dar Ahmed (19^{ème} siècle) • Palais du Dey • Dar Mustapha Pacha (18^{ème} siècle) • Casbah Forteresse (16^{ème} siècle) • Fontaine de la cale aux vins • Fontaine de l'Amirauté • Grotte de Cervantès • Villa Hussein Dey et Villa des Arcades • Villa Abdelatif (18^{ème} siècle) magnifique demeure qui a inspiré nombre d'artistes peintres. • Villa Mahieddine et ses abords • Djamàa El Kebir: c'est le plus ancien édifice de la ville qui date de la période almoravide au XI^e siècle • Djamàa El Djedid: 17^{ème} siècle • Djamàa Betchine: 17^{ème} siècle

	<ul style="list-style-type: none"> • Djamàa Ketchaoua: ex Cathédrale • Djamàa El Dey: 19^{ème} siècle • Fontaine baba Ali (Amirauté): 18^{ème} siècle
Bordj el Behri	<ul style="list-style-type: none"> • Fort de Bordj El Bahri (Tamenfoust)
Hamma Anassers	<ul style="list-style-type: none"> • Sanctuaire des martyrs (Maqam El-Chahid) • Fontaine du Hamma
Bab el Oued	<ul style="list-style-type: none"> • Basilique Notre Dame d'Afrique, remarquable par sa situation sur un promontoire qui domine le quartier de Bab El Oued, la basilique de style néo-byzantin de Fromageux fut édifiée de 1858 à 1872.
Alger centre	<ul style="list-style-type: none"> • Place Émir Abdelkader (ex-place Bugeaud: en mémoire de l'émir Abd El Kader).

Source : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf> . [Consultée 29/08/2012]

c) Les infrastructures touristiques :

Les parties Ouest et Est ont une grande valeur touristique. A quelques kilomètres à L'Ouest d'Alger se trouve des stations balnéaires telles que Sidi Fredj, la Madrague, Palm Beach, Zéralda et Club des Pins (résidence d'état); on y trouve des complexes touristiques, des restaurants, des magasins de souvenirs, des plages surveillées.

La ville est également dotée d'importants complexes hôteliers tels que le Hilton (Pins Maritimes), l'Hôtel Ibis (Inauguré en février 2009) près de l'aéroport international d'Alger, El Aurassi, l'Hôtel Sofitel, ou encore l'hôtel El Djazair près du siège de la télévision nationale. On y trouve également deux (2) parcs aquatiques: Le Kiffan Club et l'Aquaforland ; entre lesquels se trouve un terrain de karting.



Figures 24 et 25 : parcs aquatiques.

Source : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf> . [Consultée 29/08/2012]

Tableau 04 : Les hôtels des communes littorales de la wilaya d'Alger.

Nom	Classement étoiles	Nombre de chambres	Capacités en lits	Nombre d'emplois
Sheraton	5	416	615	160
El Aurassi	5	455	910	685
El Djazair	5	396	588	532
Hilton	5	370	531	492
Mercure	5	307	517	479
Sofitel	5	330	668	381
TOTAL		2.174	3.829	2.729
Essafir	4	150	800	160
El Amir	4	100	130	70
El Marsa	4	94	195	779
El Riadh	4	100	222	160
TOTAL		444	1.347	1.169
Mazafran	3	430	960	300
Albert 1 ^{er}	3	63	63	55
Sable d'or	3	/	404	217
Résidences Sidi Fredj	3	227	612	160
Résidences Zéralda	3	/	784	50
Plage bleue	3	100	350	118
Dar Diaf	3	/	/	57
Adghir el Kabir	3	224	382	/
El Manar	3	496	921	202
TOTAL		1.540	4.476	1.159
Régina	2	74	138	28
La Fin	2	52	72	18
Hôtel central	2	130	166	10
Mer Méditerranée	2	20	29	04
Le Palais	2	27	41	07
Sultan Ibrahim	2	26	42	27
El Foursane	2	40	100	38
Dar Diaf Alger	2	120	370	50
Relaxe	2	34	64	-
Hammamet	2	34	80	-
Thallasso	2	168	200	-
Suisse	2	42	72	26
Sidi Noui	2	48	74	-
Alger El Harrache	2	28	38	40
TOTAL		885	1.558	248
Arago	1	53	67	11
Moderne	1	48	70	08
Lalla Khadija	1	36	48	07
Sofiane	1	38	58	06
Les étrangers	1	50	78	10
Voctoria	1	42	65	09
Soummam	1	58	90	08
National	1	33	33	06
Familiale	1	19	27	05
Tipaza	1	41	55	10
Sidi Tamer	1	19	58	08
TOTAL		437	649	88

Sources : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf>

[Consultée le 29/08/2012].



Figures 26 et 27 : Hôtels Sheraton Alger et Hilton Mohammadia.

Source: www.tripadvisor.fr

Figure 28: Hôtel Sofitel, El Hamma.

Source: blanche-alger.skyrock.com

4.2°/ Formes du tourisme dans les communes côtières :

La wilaya d'Alger a un potentiel touristique important, la cote Algéroise a pour atouts de magnifiques paysages terrestres, marin et sous-marins rares, des herbes, des espèces remarquables, des falaises, des sites archéologiques et historiques ce qui rend différentes formes du tourisme envisageables.



Figure 29 : Les formes du tourisme existantes dans le littoral algérois. L'auteur.

4.3°/ Stratégie du développement du tourisme :

Les communes côtières constituent le support fondamental du développement du tourisme de la ville d'Alger vue à leurs atouts et potentialités touristiques.

Un des points soulignés par le SDAT 2025 pour le développement du tourisme est :

« Le développement des pôles et villages touristiques d'excellence par la rationalisation de l'investissement ».

ZET du littoral Ouest de la wilaya d'Alger :

La côte Ouest compte huit (8) ZET (Zones d'Expansion Touristique) qui sont comprises entre la mer et la route nationale RN11 et réparties sur quatre communes (Zéralda, Staouali, Cheraga et Ain Bénian). Elles sont traversées par plusieurs oueds (oued Mazafran, oued Sidi Menif et oued Ain Ez Zebda) et localisées dans la partie la plus verdoyante D'Alger dont le territoire comprend de nombreuses forêts : la forêt de Zéralda, la forêt de Sidi Fredj, la forêt de Bainem et la proximité de la forêt de Bouharoune.

La présence de ces espaces verts de repos et la succession des plages marquant une fréquentation considérable pendant la saison estivale, font de la région une zone touristique par excellence.



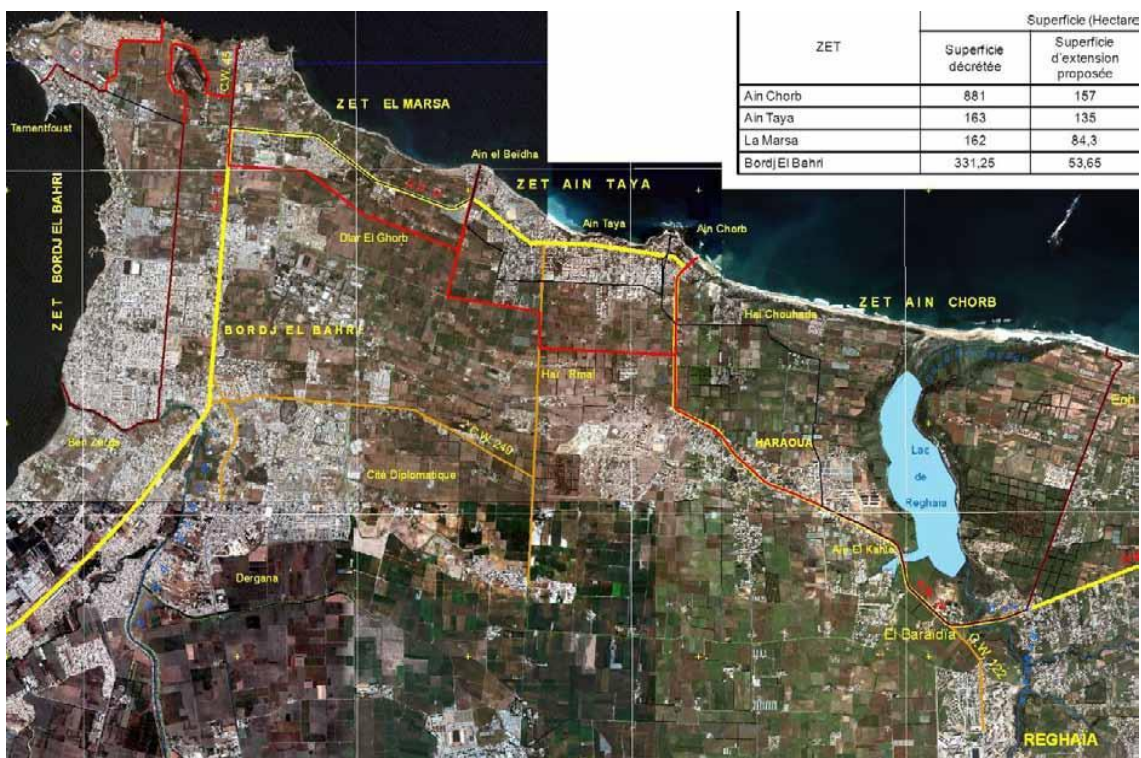
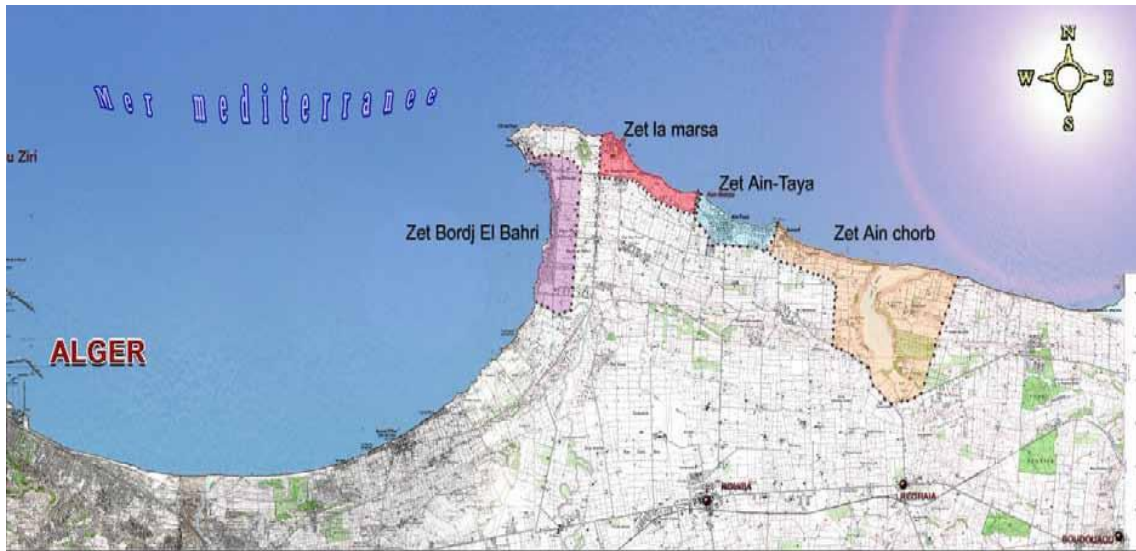
Figure 30 : les huit ZET de la côte ouest algéroise.

Source : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf>

[Consultée le 29/08/2012].

ZET du littoral Est de la wilaya d'Alger :

Le littoral Est compte quatre (4) ZET importantes réparties sur les communes de Bordj El Bahri, El Marsa, Ain Taya ; elles couvrent une superficie totale de 1537 ha et comprises entre la mer et la route nationale RN24. Elles constituent un pôle touristique du côté Est d'Alger.



Figures 31 et 32 : les quatre ZET de la côte algéroise.

Source : Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne] <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf>

[Consultée le 29/08/2012].

Conclusion du chapitre

Les communes côtières Algéroises constituent un poids considérable en termes de population et d'équipements.

Des améliorations sont portées sur le réseau de transport par la mise en service du Tramway, Métro et l'électrification du réseau ferroviaire, mais on note toujours des problèmes de circulation sur la côte Ouest de la baie d'Alger qui forme un grand déficit à cause de sa morphologie montagneuse.

Les ports constituent des infrastructures de base pour la création du transport maritime local des voyageurs de la ville d'Alger.

Le tourisme de la ville d'Alger est un atout très important pour le développement de cette ville, qui doit être renforcé par la création du transport maritime local des voyageurs.

Tous ces facteurs regroupés font des 19 communes du littoral algérois une matière d'étude pour l'intégration d'un nouveau mode de transport aux réseaux existants (transport maritime local des voyageurs), suite à leurs positions naturelles donnant sur la mer méditerranéenne.

CHAPITRE II

Evaluation de la demande de transport sur le littoral Algérois.

Introduction :

L'extension rapide du tissu urbain de la wilaya d'Alger a entraîné des besoins de plus en plus importants en matière de déplacements, mais à l'opposé, les conditions de circulation sont très difficiles et marquées par les embouteillages, conjuguées par l'augmentation de la motorisation des ménages et l'insuffisance du réseau du transport en commun.

*Dans cette phase, on va mettre l'accent sur les déplacements de la zone littorale d'Alger en se basant sur l'exploitation des données d'enquête ménages 2004. Cette demande de déplacement dépend fortement du variable socio-économique, déjà abordés dans le chapitre précédent **afin de définir les principaux pôles d'échange** ; ces derniers vont être un facteur fondamental de notre proposition d'enrichir le réseau de transport de la wilaya d'Alger en rajoutant un transport maritime local des voyageurs, ce qui va assurer à la fois la multimodalité du réseau du transport en commun et la fluidité des déplacements sur toute la zone littorale algéroise.*

Quotidiennement, on compte plus de 4,72 millions¹ de déplacements effectués dans l'agglomération algéroise, ce chiffre, déjà énorme, témoin de la dynamique de la ville d'Alger, qui s'évolue très rapidement. Ce qui nous oblige à faire des études et des analyses approfondies dans le domaine de transport pour améliorer la qualité de vie des citoyens algérois.

1°/ Définitions :

*Un déplacement*² : est constitué d'un aller simple effectué d'un point (origine) à un autre (destination), généralement , on se déplace pour réaliser une activité bien définie, appelée dans le vocabulaire du transport urbain « motif de déplacement » (travail , études, visites, achats, loisir...), le moyen qu'on utilise pour se déplacer (marche à pied, voiture particulière, transport en commun, transport ferroviaire...) est en fonction d'une logique propre de la demande , de l'offre, du lieu et de la nature de l'activité.

*La mobilité*³ est un indicateur du nombre moyen de déplacements que réalise une personne pendant la journée. Il est obtenu en rapportant le nombre total de déplacements effectués durant 24 heures par les résidents d'une aire géographique donnée à la population totale de cette aire.

2°/ Déplacements de la ville d'Alger :

Selon les données d'enquête ménages 2004, la wilaya d'Alger compte 2 815 258 habitants dont 35% du total de la population algéroise résident dans la zone littorale. Ce poids démographique des communes côtières marque quotidiennement 1 426 168 déplacements, qui présentent 30,19% du total des déplacements de la ville d'Alger.

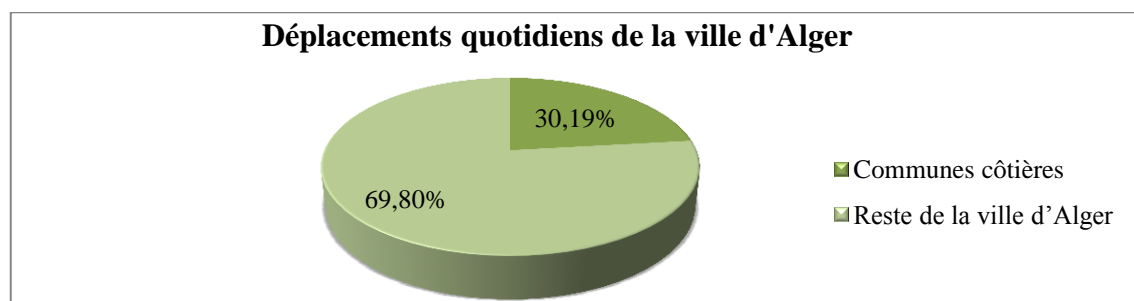


Figure 33 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

¹ Enquête ménages 2004

² EMA / B.E.T.UR & C.E.N.E.A.P. Enquête ménages sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger [en ligne]. 2004. Disponible au format PDF sur internet : http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/espace_organisation/Skhirat_enquete_pays_Algerie7.pdf . [Consultée 16/01/2013].

³ Ibid.

La bande littorale algéroise formée par les 19 communes côtières participe d'une grande partie aux échanges, au mouvement et à la dynamique de la wilaya d'Alger.

3°/ Analyse des flux de la zone littorale Algéroise :

3.1°/ Déplacements par secteurs d'attraction et d'émission de la zone littorale :

Le tableau ci-dessous est une matrice origine /destination des déplacements quotidiens par tous modes de transport de la zone littorale de la ville d'Alger (19 communes côtières). Enquête ménage 2004 :

Tableau 05: Matrice origine /destination par commune côtière, tous modes de transport.

Secteurs	Emission	Attraction
Alger Centre	118253	119349
HAMMA ANASSERS	56549	57080
Bab El Oued	126801	125751
Bouloughine	52029	51924
Casbah	73197	74363
Hussein Dey	46888	46218
Hammamet	27441	27503
Rais Hamidou	33166	32839
Mohammadia	63584	63498
Bordj El Kiffan	159345	160251
Ain Taya	47311	46413
Bordj El Bahri	48134	47829
El Marsa	10568	10852
Heraoua	20168	20036
Réghaia	109430	109305
Ain Bénian	95572	95539
Staouali	78889	78839
Zéralda	55386	55649
Cheraga	101992	101465

Source : enquête ménages 2004.

A travers ce tableau, on peut faire sortir le graphe suivant de l'émission et d'attraction par secteur de la zone littorale de la ville d'Alger :

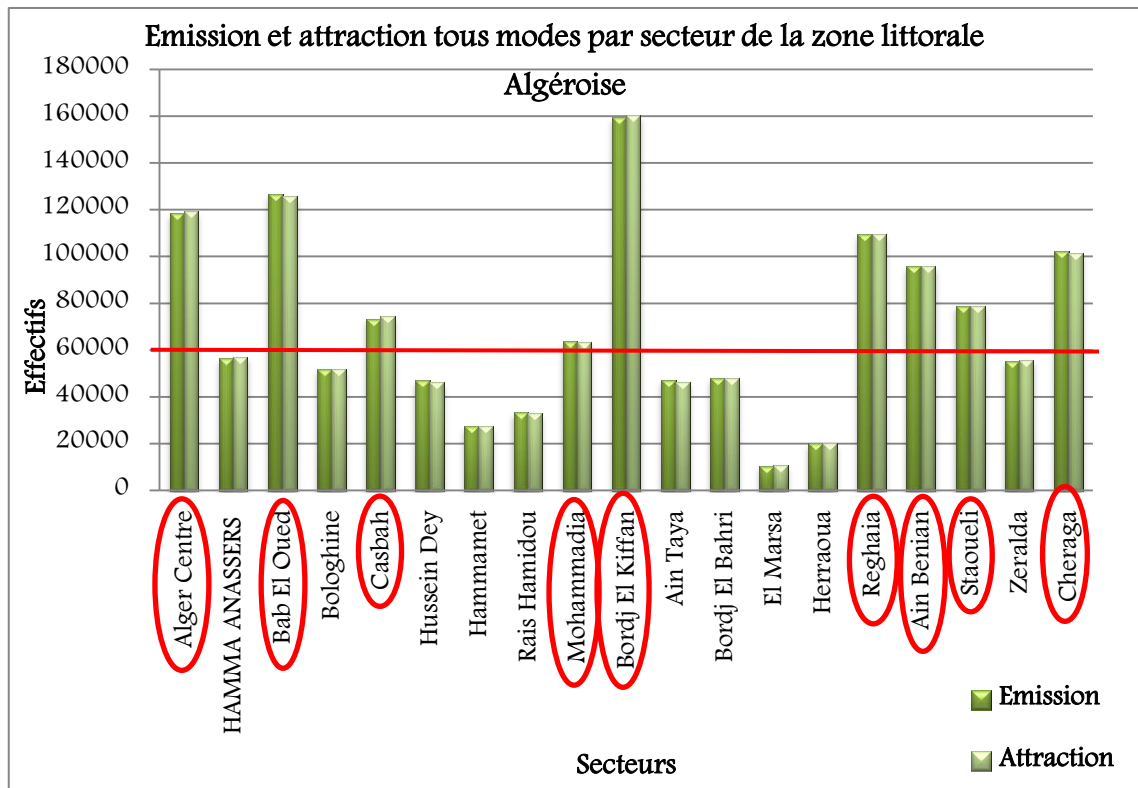


Figure 34 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Ce graphe montre que sur l'ensemble de la bande littorale, neuf (9) communes attirent la plus grande part des déplacements et marquent des pics en émission comme en attraction dépassant 60 000 déplacements/ jour (Bab el Oued, Casbah, Alger Centre, Mohammadia, Bordj el Kiffan, Reghaia, Ain Bénian, Chéraga et Staouali) dont la valeur maximale enregistrée au niveau de la commune de Bordj el Kiffan (159345émission, 160 251attraction).

La ville d'Alger enregistre deux phénomènes opposés, le premier est connu par le desserrement résidentiel vers la périphérie ; l'autre est la transformation du centre qui se caractérise par la concentration croissante des activités tertiaires, commerciales, d'emploi et des équipements. Ces changements de l'organisation urbaine de la wilaya d'Alger entraînent une augmentation du nombre des échanges et des déplacements effectués entre les communes centrales et les communes côtières périphériques, c'est le cas pour les communes citées au-dessus.

Le tableau ci-dessus est une matrice transposée (symétrique) des moyennes de déplacements, tous modes par commune de la zone littorale. Enquête ménages 2004 :

Tableau 06 : Moyenne des déplacements par commune côtière , tous modes de transport.

Secteurs	Moyenne
Alger Centre	118801
Hamma Anassers	56814,5
Bab El Oued	126276
Bouloughine	51976,5
Casbah	73780
Hussein Dey	46553
Hammamet	27472
Rais Hamidou	33002,5
Mohammadia	63541
Bordj El Kiffan	159798
Ain Taya	46862
Bordj El Bahri	47981,5
El Marsa	10710
Heraoua	20102
Réghaia	109367,5
Ain Bénian	95555,5
Staouali	78864
Zéralda	55517,5
Cheraga	101728,5

Source : enquête ménages 2004.

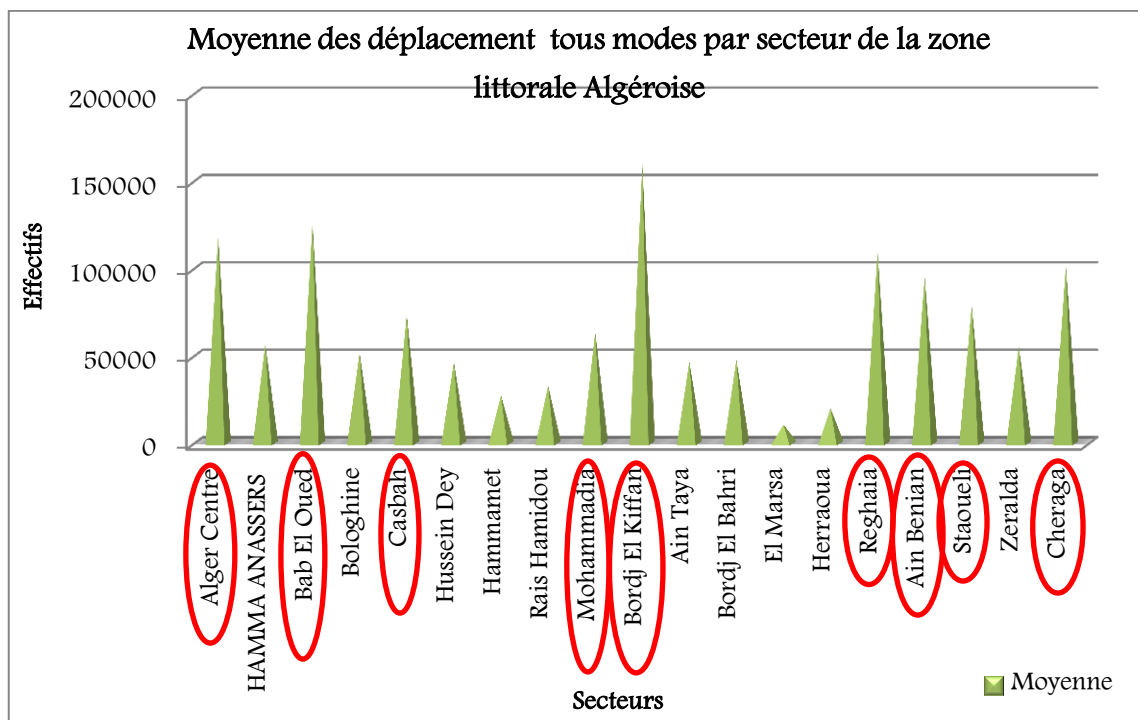


Figure 35 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Le graphe montre que les neuf communes émettrices sont des communes attractrices, elles présentent des pôles d'échange qui relient les différentes parties du littoral : le centre, l'Est et l'Ouest. Elles traduisent la dynamique et le mouvement sur toute la zone littorale.

3.2°/ Les échanges de flux des neuf communes côtières :

Cette partie du troisième chapitre consiste à étudier les échanges de flux des neuf (9) communes côtières « pôles d'échanges » par l'analyse de l'émission de chacune. Cela nous permet de mieux cerner la dynamique et l'interaction des pôles avec eux-mêmes et avec les autres communes côtières.

Le tableau 07⁴ de matrice Origine / Destination des communes côtières.

❖ Commune de Bab el Oued :

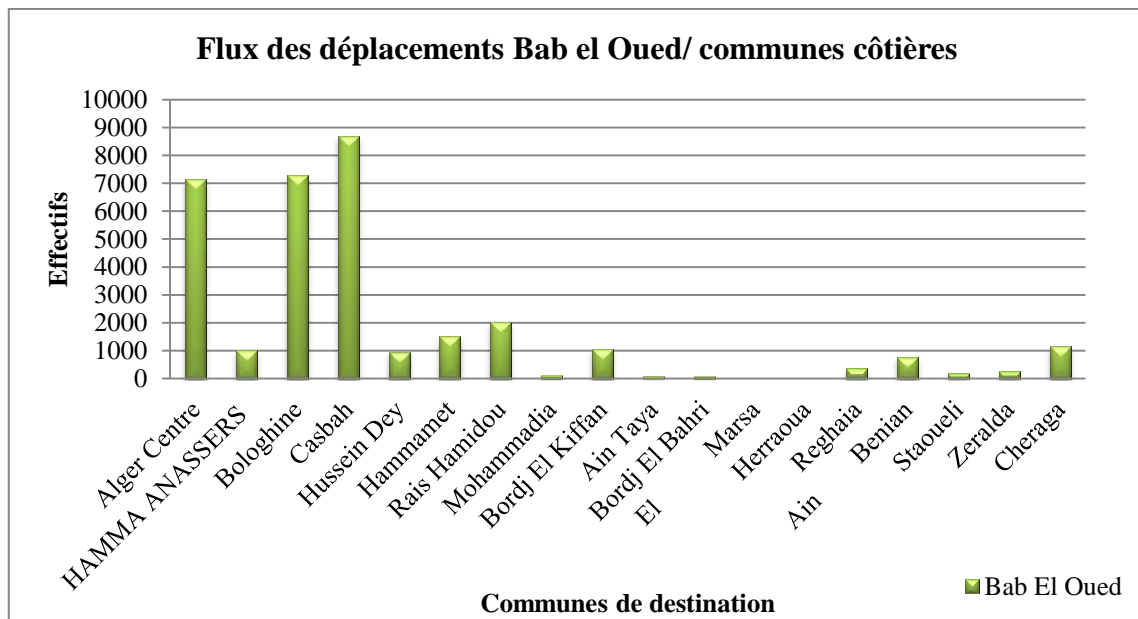


Figure 36 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Les flux de la commune de Bab el Oued s'orientent principalement vers les communes côtières du :

- Centre de la baie d'Alger : Casbah, Bouloughine, Alger centre qui sont des communes limitrophes de Bab el Oued et présentent 71% du total des déplacements

⁴ Voir le tableau 07 en annexes.

de la commune. Notons que la commune de Bab el Oued émet des flux moins vers Hamma Anassers et l'Hussein Dey.

- L'Est de la baie : les flux les plus importants à l'Est sont enregistrés vers la commune de Bordj el Kiffan qui correspond à 3%.
- L'Ouest de la baie : les flux sont émetts vers les communes de Rais Hamidou, Hammamet, Chéraga et Ain Bénian avec 20% du total des déplacements.

❖ **Commune de la Casbah :**

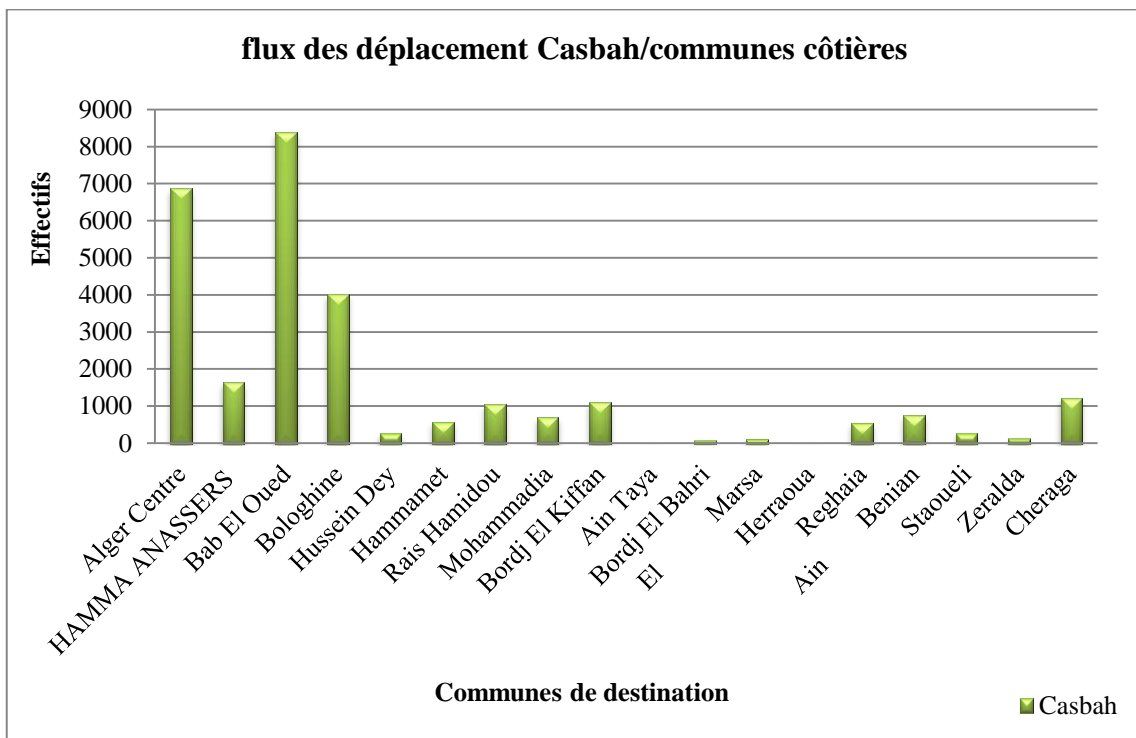


Figure 37 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Le graphe montre que la commune de la Casbah marque des flux principaux orientés vers les communes de :

- Bab el Oued, Alger Centre, Bouloughine et Hamma Anassers au centre qui enregistrent 75% du total des déplacements émettent par la commune.
- Bordj el Kiffan, Mohammadia et Reghaia à l'Est avec un pourcentage de 9%.
- Chéraga, Rais Hamidou, Ain Bénian et Hammamet du côté Ouest du littoral algérois qui présentent 13%.

❖ Commune d'Alger centre :

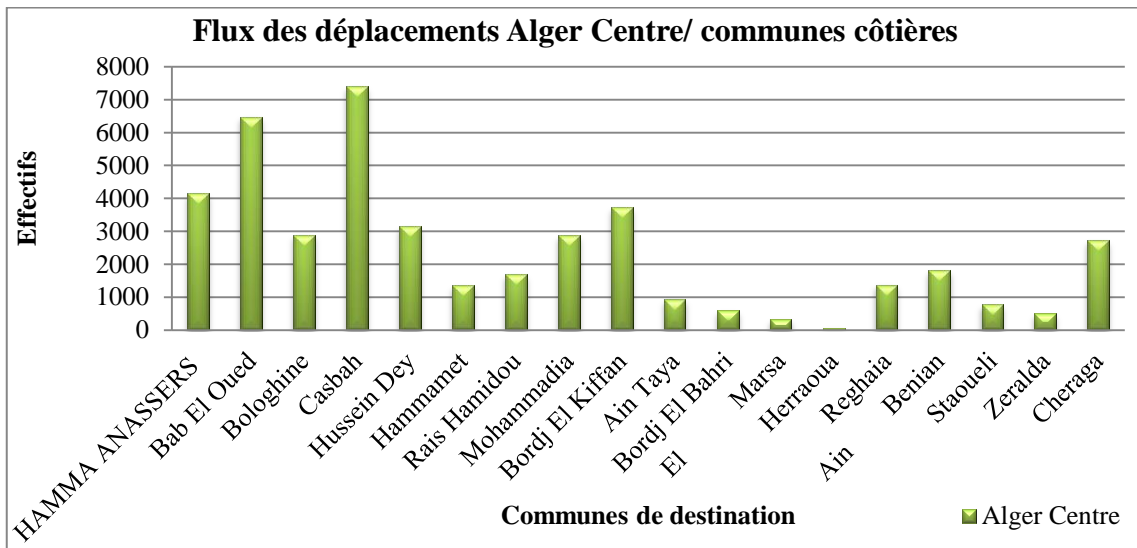


Figure 38 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Le graphe nous montre que les principaux flux de la commune d'Alger Centre sont effectués vers les communes de :

- La Casbah, Bab el oued, Hamma Anassers Bouloughine et Hussein Dey au centre, l'ensemble de ces communes présentent 42% du total des flux émettent par la commune d'Alger Centre.
- Bordj el Kiffan, Mohammadia et Reghaia à l'Est avec 20%.
- Chéraga, Ain Bénian, Rais Hamidou, Hammamet et Staouali à l'Ouest avec 17%.

❖ Commune de Mohammadia :

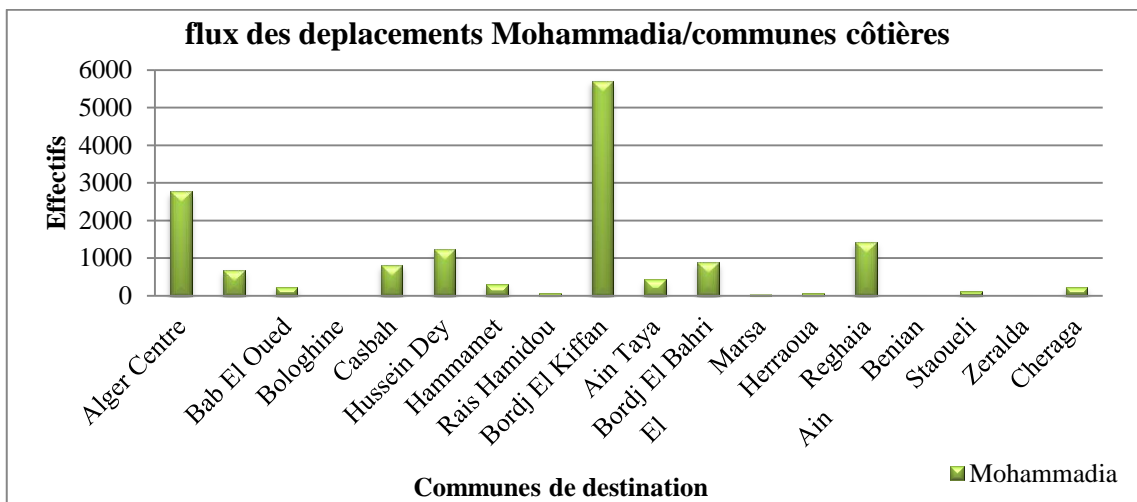


Figure 39 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

La commune de Mohammadia émet des flux vers la communes de Bordj el Kiffan, Reghaia, Bordj el Bahri et Ain Taya du coté Est qui occupent le plus grand pourcentage du total des déplacements avec 57%; vers la partie centrale du littorale avec 35% : la commune d'Alger Centre, Hussein Dey, Casbah et Hamma Anassers et vers la commune de Hammamet du côté Ouest de la baie d'Alger qui présente que 2%.

❖ **Commune de Bordj el Kiffan :**

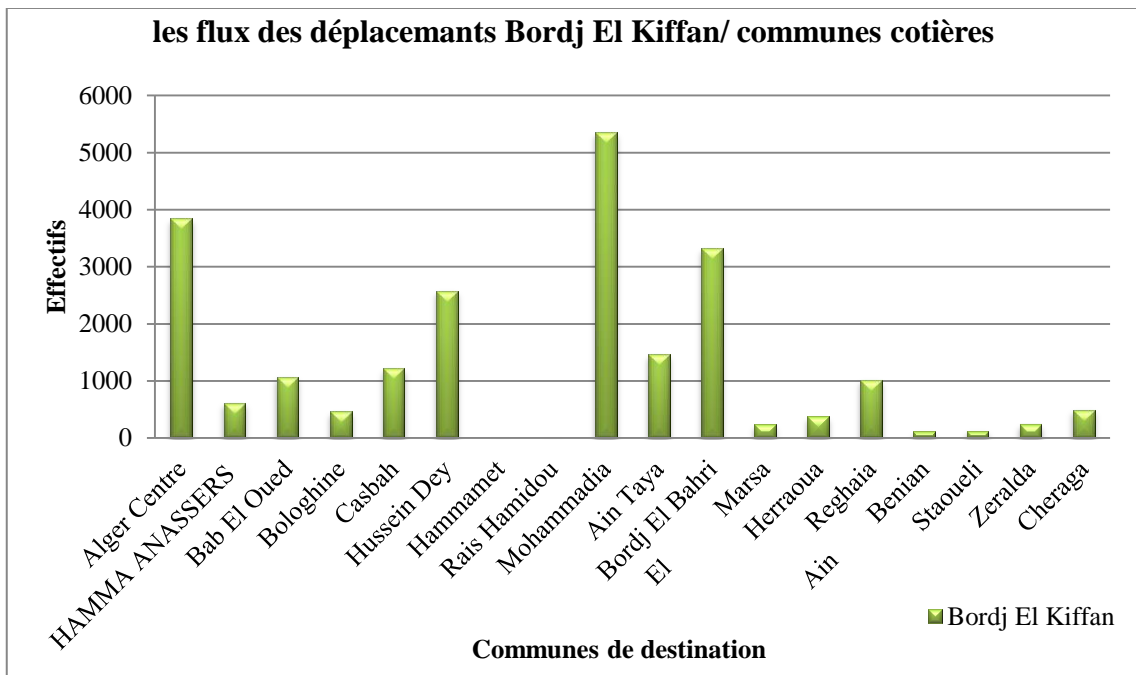


Figure 40 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Les flux les plus importants de la commune de Bordj el Kiffan sont marqués essentiellement vers les communes de :

- Mohammadia, Bordj el Bahri, Ain Taya, Reghaia et Heraoua à l'Est de zone littorale algéroise (soit 53% de l'ensemble des flux émettent par la commune).
- Alger Centre, Hussein Dey, Casbah, Bab el Oued, Hamma Anassers sur la partie centrale (soit 41%).
- Chéraga, Zéralda, Staouali et Ain Bénian à l'Ouest (soit que 5%).

❖ Commune de Reghaia :

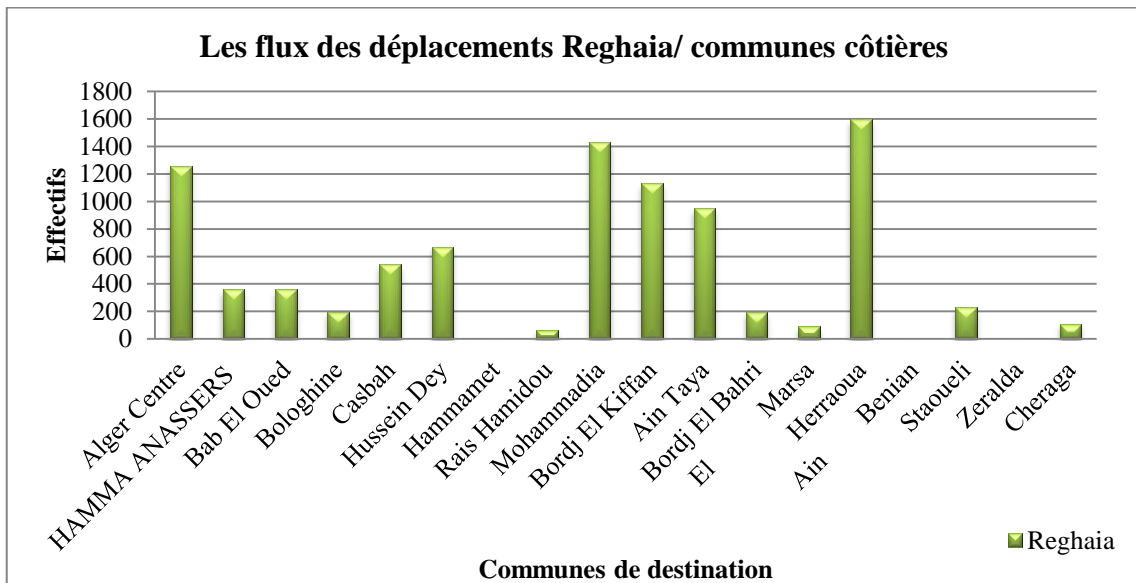


Figure 41 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Les principaux flux de la commune d'Ain Bénian sont orientés vers les communes de Chéraga, Hammamet, Staouali et Zéralda à l'Est qui forment 61% du total des déplacements; Alger Centre, Bab el Oued, Casbah et Hussein Dey au centre qui marquent 30%; Bordj el Kiffan, Bordj el Bahri et Reghaia à l'Est qui présentent que 3%.

❖ Commune d'Ain Bénian :

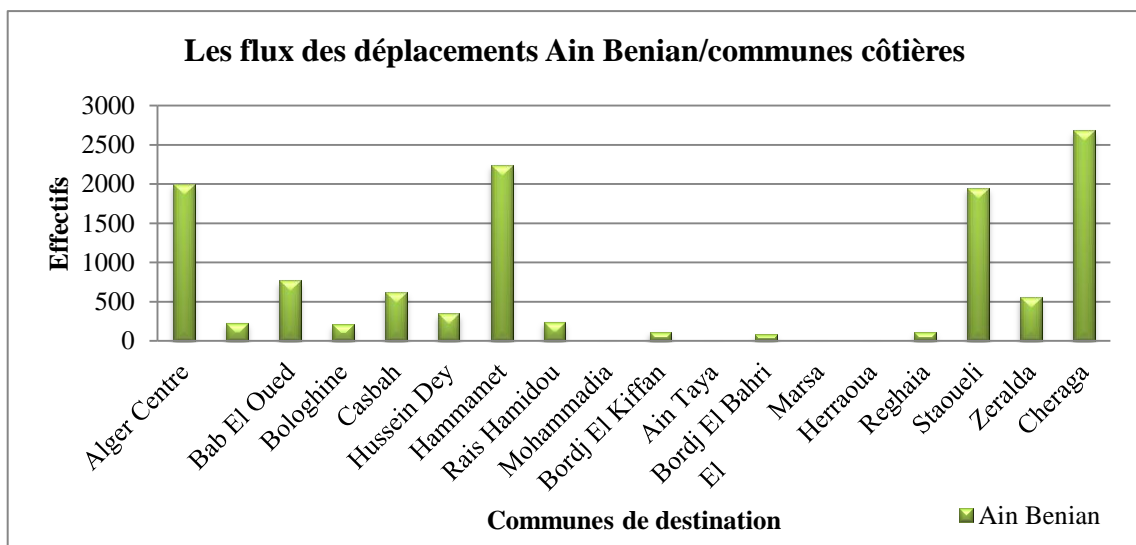


Figure 42 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Les principaux flux de la commune d'Ain Bénian sont orientés vers les communes de Chéraga, Hammamet, Staouali et Zéralda à l'Est qui forment 61% du total des déplacements; Alger Centre, Bab el Oued, Casbah et Hussein Dey au centre qui marquent 30%; Bordj el Kiffan, Bordj el Bahri et Reghaia à l'Est qui présentent que 3%.

❖ Commune de Chéraga :

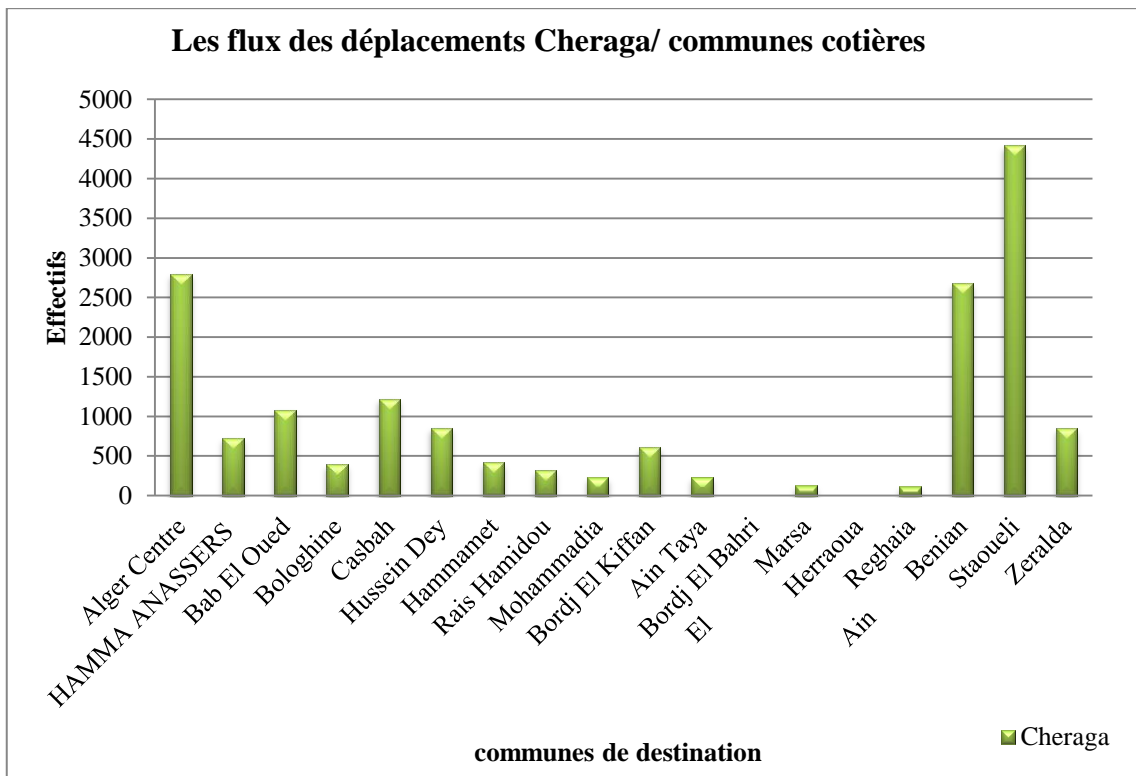


Figure 43 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Le graphe nous indique que la commune Chéraga émet des flux essentiellement vers les communes de :

- L'Ouest : Staouali, Ain Bénian, Zéralda, Hammamet et Rais Hamidou qui présentent 51% de l'ensemble de déplacements de la commune.
- Centre de la zone littorale algéroise : Alger centre, Casbah, Bab el Oued, Hussein Dey et Hamma Anassers qui forment 38%.
- L'Est de la baie d'Alger : Bordj el Kiffan, Mohammadia et Ain Taya qui présentent que 6%.

❖ Commune de Staouali :

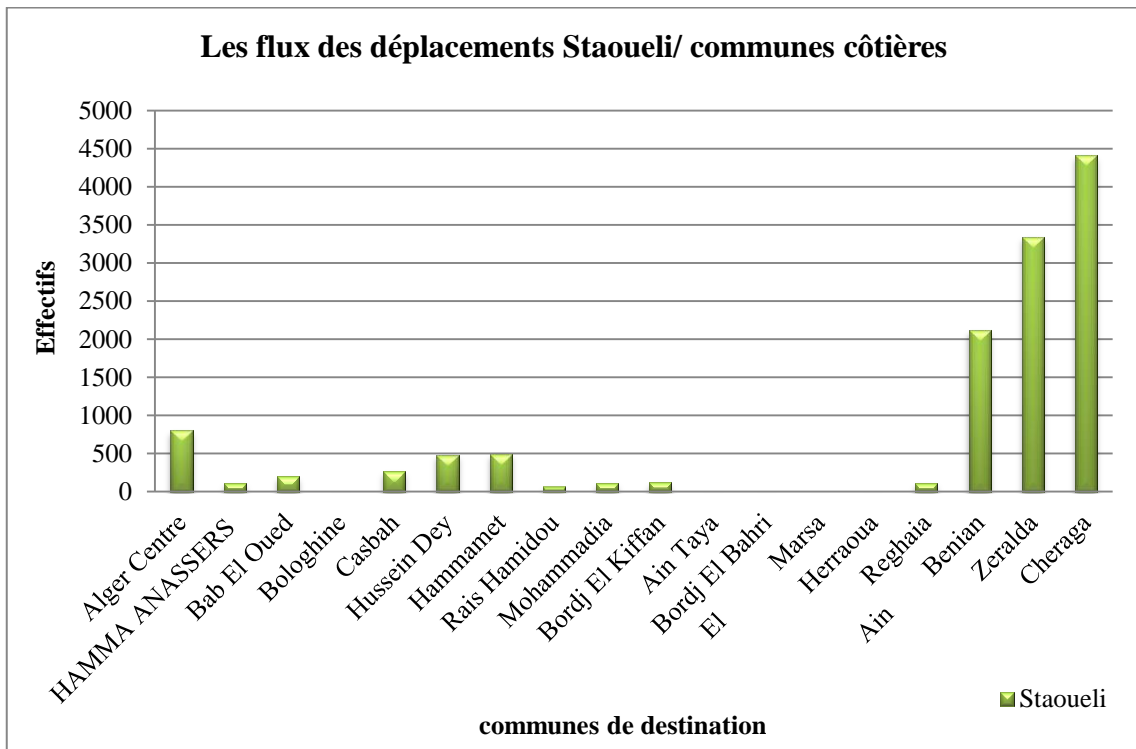


Figure 44 : L'auteur sur la base des données enquête ménages 2004.

Les flux les plus importants de la commune de Staouali sont orientés principalement vers les communes de Chéraga, Zéralda, Ain Bénian et Hammamet à l'Ouest du littoral de la wilaya d'Alger qui prennent la plus grande part du total des déplacements avec 82% ; au centre, vers Alger Centre, Hussein Dey, Casbah et Bab el Oued qui forment 14% et en fin vers la côte Est: Bordj el Kiffan et Mohammadia qui présentent que 2%.

✓ **Carte thématiques des échanges de flux :**

La carte thématique présente les principaux échanges des flux des neuf communes côtières « pôles d'échanges », elle montre que ces dernières marquent des flux orientés essentiellement vers les communes limitrophes et vers les communes centrales.

Notons que cette carte nous indique qu'il ya une forte communication du centre avec l'Est et l'Ouest du littorale. Cependant la relation entre l'Est et l'Ouest est très faible.

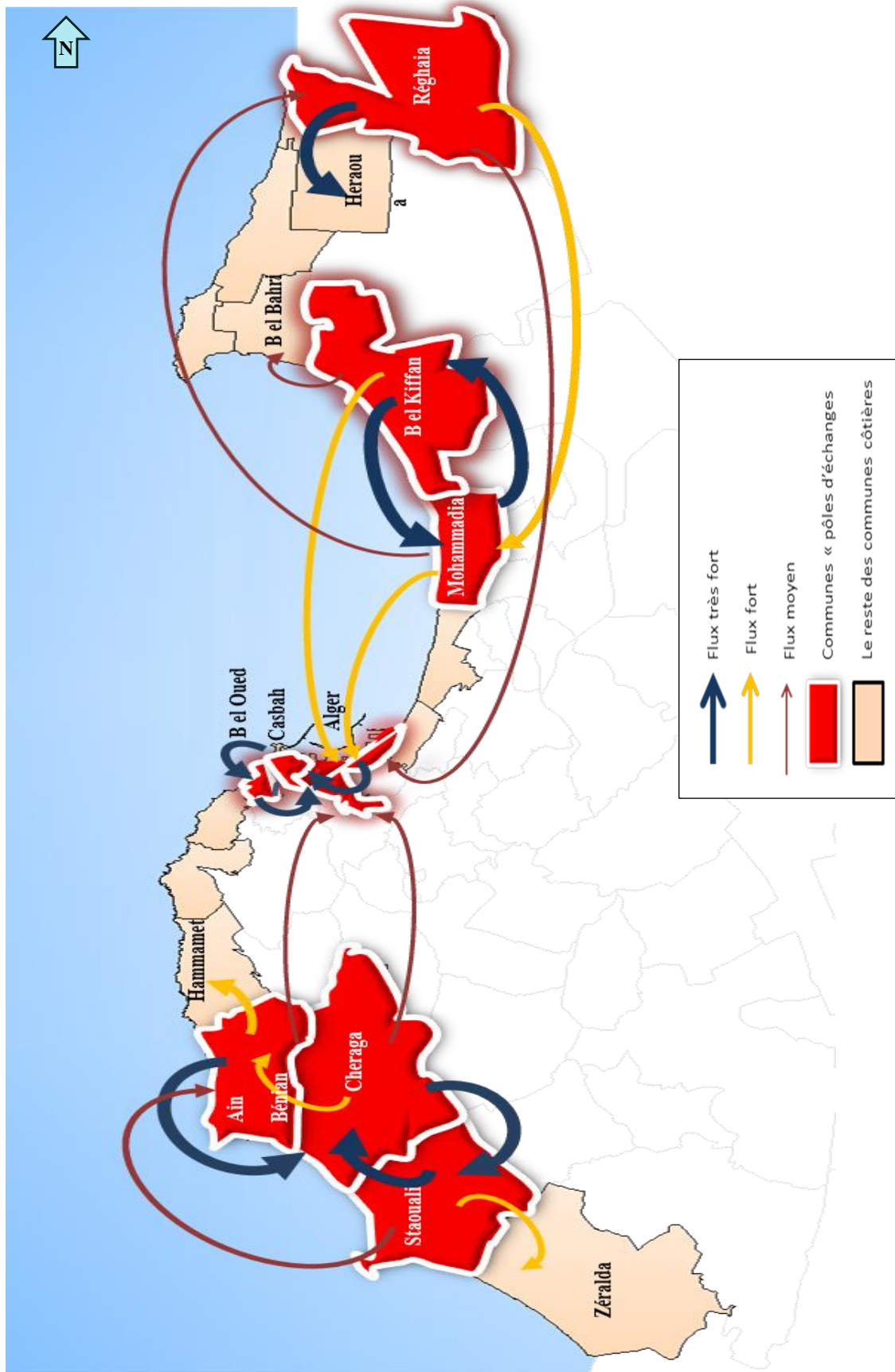


Figure 45 : Carte synthétique des échanges des flux entre les communes côtières.

Source : L'auteur sur la base de l'analyse des données enquête ménages 2004.

Conclusion du chapitre : synthèse de l'analyse :

La zone littorale algéroise participe de 30% du total des déplacements et des échanges de flux de la ville d'Alger, ce qui traduit une demande considérable des transports pour satisfaire les besoins des citoyens algérois et améliorer leur qualité de vie.

Un nombre très important des déplacements marqués au niveau des communes d'Alger Centre, Casbah, Bab el Oued, Bordj el Kiffan, Mohammadia, Reghaia, Ain Bénian, Chéraga, Staouali ; ces dernières constituent des pôles d'échange au centre, à l'Est et à l'Ouest de la baie d'Alger sur lesquels repose une proposition de créer un transport maritime local des voyageurs.

Les flux de ces communes sont variables et se diffèrent d'une commune à une autre, mais généralement, on conclut que :

Les communes de l'Est de la zone littorale algéroise émettent des flux très considérables vers les communes centrales et peu considérables vers les communes de l'Ouest. Ce phénomène est remarqué même pour les communes de l'Ouest, c'est-à-dire les flux de ces communes sont orientés beaucoup plus vers le centre que vers l'Est.

Ceci, on peut l'expliquer par la difficulté des citoyens de la côte Est de traverser directement vers la côte Ouest - et vice versa - à cause des problèmes de circulation et des embouteillages sur le long de la baie d'Alger surtout aux heures de pointe ; ce qui renforce la proposition de créer un transport maritime local des voyageurs qui relie directement la côte Est avec la côte Ouest.

CHAPITRE III

Vision d'avenir de l'introduction du transport maritime local des voyageurs à la ville d'Alger.

Introduction :

Le dernier chapitre utilise les informations accueillies et analysées dans les phases précédentes pour donner une projection sur l'avenir du transport maritime local des voyageurs à Alger.

Cette phase est décomposée en trois parties : la première partie consiste à élaborer une enquête d'opinion sur notre proposition de création un transport maritime local des voyageurs à Alger, la deuxième s'intéresse aux futurs projets structurants envisagés pour l'aménagement de la zone littorale algéroise, ces projets forment des enjeux urbanistiques et points fort de cette zone ; et la troisième partie donne notre vision d'avenir sur le transport maritime local des voyageurs à Alger.

1°/ Enquête d'opinions :

La présente recherche clôt une enquête d'opinions réalisée le Jeudi 07 Mars 2013 dans trois sites différents (Bordj el Kiffan, Bab el Oued et Hammamet). Elle consiste à recueillir auprès des personnes d'un échantillon représentatif des citoyens de la zone littorale algéroise, des avis sur notre proposition de création du transport maritime local des voyageurs à Alger au moyen d'un questionnaire¹ préalablement élaboré.

Cette enquête a pour but de mieux comprendre les opinions de la population sur l'offre du transport actuelle sur la zone littorale et d'apprécier leurs ambitions de création un transport maritime des voyageurs à Alger.

L'enquête a concerné un échantillon aléatoire de 68 personnes réparties en 37 personnes de sexe masculin, représentant 54,41% de la population enquêtée et 31 personnes de sexe féminin représentant 45,58% de la population enquêtée.

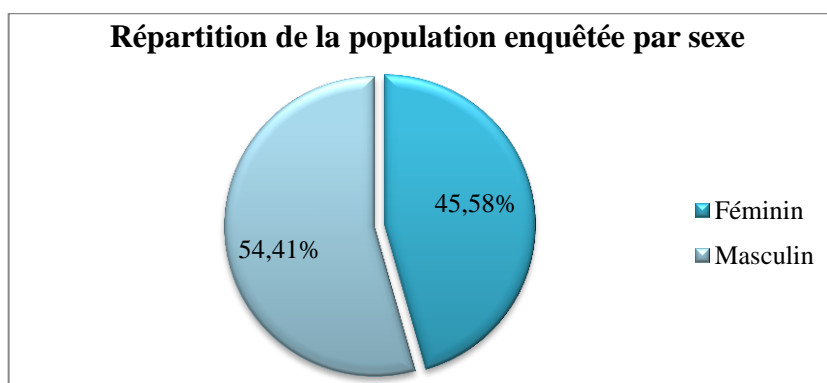


Figure 46 : Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

Le tableau et le graphe suivants montrent la répartition de l'échantillon enquêtée par tranche d'âge :

Le tableau 08 : La répartition de l'échantillon enquêté par tranche d'âge.

Age	Nombre	Pourcentage (%)
18-24 ans	20	29,41
25-35 ans	20	29,41
36-59 ans	21	30,88
60 ans et plus	7	10,29

Source : enquête d'opinion réalisée par l'auteur, Mars 2013.

¹ Voir le questionnaire complet de notre enquête d'opinions en annexes.

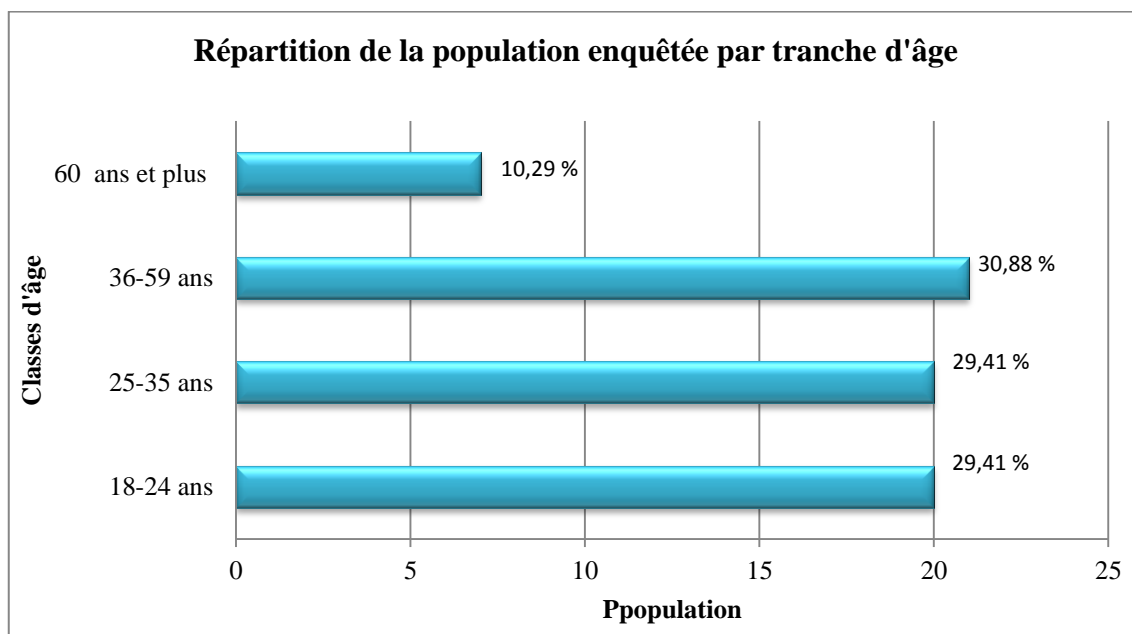


Figure 47 : Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

Les catégories socioprofessionnelles de l'échantillon enquêté sont différentes et diverses, le tableau et le graphe ci –après, indique la répartition de l'échantillon par catégorie socioprofessionnelle (CSP):

Le tableau 09 : La répartition de l'échantillon enquêté par catégorie socioprofessionnelle.

CSP	Nombre	%
Agriculteurs	0	0
Cadres moyens	7	10,29
Chômeurs	9	13,23
Ouvriers	1	1,47
Etudiants	17	25
Artisans, Commerçants et Chefs d'entreprises	4	5,88
Cadres et professions intellectuelles supérieures	6	8,82
Employés	15	22,05
Retraités	8	11,76

Source : enquête d'opinion réalisée par l'auteur, Mars 2013.

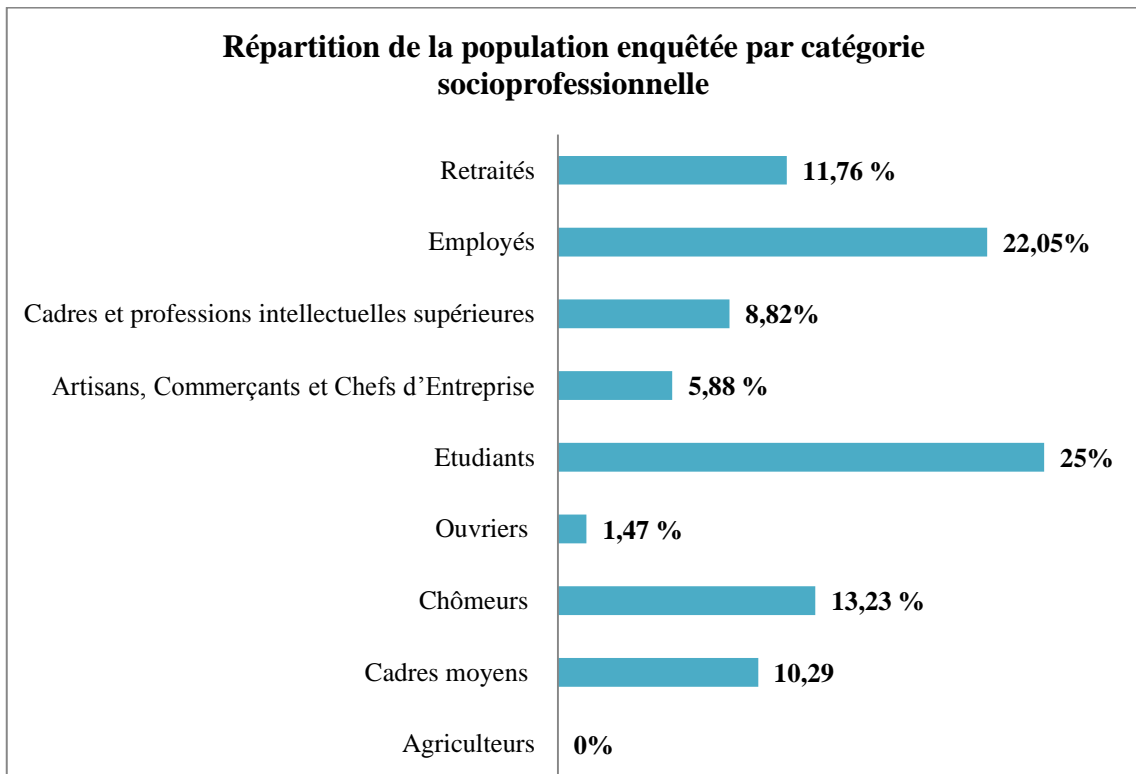


Figure 48 : Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

2°/ Les futurs projets projetés pour l'aménagement de la zone littorale de la wilaya d'Alger :

Introduction :

Durant ces dernières décennies, la ville d'Alger a subi des transformations majeures de sa structure urbaine qui sont les résultats des changements politiques, industriels et le bouleversement socioéconomique. Un étalement urbain anarchique dans tous les sens, accompagné par un essor remarquable de la motorisation et une décadence du système de transport en commun. Suivant ces données, la ville a connu des problèmes d'eau, de saleté, de transport, d'insécurité, de défaillance de l'éclairage public ou encore de la préservation des sites touristiques, ce qui a influencé négativement sur la qualité de vie des citoyens algérois et sur l'image de la ville d'Alger capitale du pays.

La résolution de ces problèmes, à la fois importants et complexes, nécessite un cadre de cohérence qui assure des passerelles entre les différentes réponses sectorielles au sein d'un projet d'ensemble. L'état algérien a souligné une stratégie de réhabilitation

présentée par le lancement de plusieurs plans et schémas comme le PDAU d'Alger (Plan Directeur d'Aménagement et d'urbanisme), le SDAT (Plan Directeur d'Aménagement Touristique) et la Plan Stratégique d'Alger. L'embellissement de la capitale a été ciblé en priorité les actions visant la structuration du tissu urbain algérois, la réhabilitation et la revitalisation du centre historique, la restauration des équilibres écologiques, et la préservation des terres agricoles.

La ville au fil de son histoire, installée des routes, des rails, et des industries entre les habitants et la mer. C'est le paradoxe d'Alger : voir la mer et ne pas y accéder. Le premier impératif est de réconcilier les habitants avec leur littoral par l'aménagement de la zone côtière algéroise « cœur vivant de le nouvel Alger ». Le rôle de cette zone consiste à assurer la jonction entre la ville et la méditerranée ainsi son ouverture sur le monde.

Les projets soulignés dans le SDAT 2025 et le plan stratégique 2029, envisagés pour l'aménagement de la vitrine d'Alger vont être présentés dans cette partie de ce dernier chapitre.

A) Projets du Plan Stratégique programmés pour l'aménagement de la baie d'Alger :

Le plan stratégique de la ville d'Alger vise à faire d'Alger une ville emblématique qui se transforme en gardant son identité et respectant ces racines profondes dans l'histoire, pour qu'elle puisse devenir « un moteur du développement tertiaire de l'Algérie »².

Le projet de l'aménagement de la zone littorale, financé par l'État et la wilaya, va offrir à Alger une nouvelle baie. Du cap Caxine au lac de Réghaia, sur presque 50 km de côte, la baie d'Alger va profiter d'un vaste plan de réaménagement, dans le cadre d'une stratégie urbaine 2010-2029 menée à l'échelle de l'ensemble de la wilaya. Des grands projets urbains structurants sont prévus, Ex : l'opéra d'Alger, le musée de l'Afrique, les terrasses du port, l'aménagement de la place des martyrs, les piscines de Bab El-Oued, les promenades du Lido (Bordj El-Kiffan) et de l'Indépendance (de Riadh El-Fath au front de mer), l'aménagement de la forêt de Bainem et le lac Réghaia...

² RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. « Quelques ambition clés pour Alger », *Vies de villes*. Hors-série n° 03 (Juillet 2012), p.25.

 **Le parc, la promenade et les piscines naturelles de Bab El Oued :**



Figure 49 : Projets d'aménagement de Bab El Oued.

Source : <http://arquitectura.unam.mx/edcontinua/pdfcoinar/39.pdf> . [Consultée le 10/12/2112].

Ce projet envisage de s'appuyer sur la réalisation d'un ouvrage adéquat destiné à protéger Bab El Oued contre les inondations. L'ouvrage de protection en question a été pensé de manière à briser la houle et à épaissir la largeur du cordon du sable. Il intègre la réalisation de 2 piscines dans le prolongement actuel de la piscine d'El Kettani.

Créer une grande plage stable et sécurisée et prévoir des balades et promenades au bord de la mer pour réaménager Bab el Oued, ce lieu très fréquenté en été.

 **Amirauté: Place des Martyrs, Terrasses du port et cité des expositions :**



Figures 50 et 51 : Place des martyrs et terrasses du port.

Source : <http://arquitectura.unam.mx/edcontinua/pdfcoinar/39.pdf> . [Consultée le 10/12/2112].

L'objectif est de rendre l'Amirauté à la vie civile et de recréer des plages et des cheminements tout le long de la côte. Il s'agit aussi de respecter la valeur inestimable du patrimoine d'Alger par la qualification et la revitalisation du Centre historique de ce

tissu urbain, à travers sa réhabilitation et les projets structurants de reconquête du Front de mer comme ceux de la Place des Martyrs, Terrasses du port...

Le quartier de la Rampe Tafourah :



Figures 52 et 53 : Tafourah, le quartier de la rampe.

Source : RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. « Quelques ambition clés pour Alger », Vies de villes. Hors-série n° 03 (Juillet 2012), p.154.

Cette jetée vient compléter la descente de la grande poste, axe historique majeur du centre d'Alger qui figure dans les priorités en terme de réhabilitation : en lien le calendrier de libération des espaces portuaires anciens, il pourrait recevoir un programme intégrant la Maison d'Alger, un palais des congrès et un espace d'exposition dédié adjacent à ce dernier.

Le quartier de la place du Premier Mai :

Grand espace urbain déstructuré, ce lieu profite de position en balcon sur le port et marque l'articulation entre séquence historique d'Alger. La proximité de l'hôpital et le nouveau siège de la wilaya font de la place du premier Mai un site majeur de rencontre animée par des équipements publics.



Figure 54 : Le quartier de la place du premier Mai.

Source : <http://arquitectura.unam.mx/edcontinua/pdfcoinar/39.pdf> .

 **La rue tripoli et le triangle d'Hussein Dey, le visage du nouvel Alger :**



Figures 55 et 56 : La rue tripoli et le triangle d'Hussein Dey.

Source: <http://arquitectura.unam.mx/edcontinua/pdfcoinar/39.pdf> . [Consultée le 10/12/2112].

Figure 57 : Promenade de l'indépendance : Aquarium d'Alger.

Source : PDAU d'Alger, document format PDF. Wilaya d'Alger.

Entre le jardin d'essai et Oued El Harrach, une forme urbaine pour le nouvel Alger, assurant la continuité historique grâce à deux objectifs: développer un urbanisme homogène, intégré avec la ville ancienne (l'échelle et la typologie), et rythmé par des espaces de respiration paysagée, ainsi retisser les liens inter quartiers en liaison avec le réseau de transport en commun, afin de retrouver l'équilibre urbain à l'échelle de la baie...

 **La Grande Promenade du Troisième Millénaire, en balcon au niveau de l'oued El Harrach :**





Figures 58, 59 et 60 : Aménagement de l'embouchure de l'Oued El Harrach.

Source : <http://arquitectura.unam.mx/edcontinua/pdfcoinar/39.pdf> . [Consultée le 10/12/2112].

Figure 61: Projets structurants, Oued El Harrach.

Source: RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. *Op.cit.*, p.111.

Au cœur de la baie, l'aménagement de l'embouchure de l'Oued El Harrach autour de la grande mosquée se fait en trois étapes: la première concernant l'implantation des équipements structurants (la grande mosquée et le musée de l'Afriquel' Opéra), la deuxième consiste l'implantation d'immobilier d'entreprise, la troisième s'agit d'implanter les commerces, équipements de proximité, espaces publics et habitat pour organiser le lien avec les tissus environnants.

Cette position centrale occupant l'embouchure d'Oued El Harrach et l'implantation des équipements phares font d'elle le nouveau centre de gravité de la baie.

Le quartier de Bordj El Kiffan :

Un entourage attractif, des ambiances balnéaires et des architectures atypiques, des séquences urbaines remarquables, autour desquelles, il convient de structurer un pôle urbain dédié à l'activité balnéaire et de loisirs. L'implantation d'un Palais des Festivals et dans un cadre très soigné et paysagé, contribueraient à renforcer l'Attractivité touristique du site.



Figure 62 : Quartier de Bordj El Kiffan.

Source : RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. *Op.cit.*, p.154.

Le quartier du lieudit Bateau Cassé :

Le quartier de la « petite baie » située légèrement au sud de la pointe de Bateau Cassé se prête à l'aménagement d'une station balnéaire et touristique dans le but de renforcer ce secteur par des ouvrages affectés à stabiliser le trait de côte. La vision de ces travaux est une opportunité de moderniser une plage et d'y associer des piscines et bains naturels semblables à ceux du projet de Bab El Oued.



Figure 63 : Quartier du lieudit Bateau Cassé.

Source : RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. *Op.cit.*, p.176.

Le port de Tamentfoust :

Ancien site romain abritant un petit port de pêche, une plage et les vestiges d'un fort turc, le site est idéalement dédié au développement d'un pôle de plaisance et de pêche dans un cadre historique renouvelé et protégé. Ce projet touristique doit être combiné avec l'aménagement des Zones d'Expansion et Sites Touristiques (ZEST) situées à proximité.



Figure 64 : Aménagement du port Tamentfoust.

Source : RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. *Op.cit.*, p.154.

Le Lac de Réghaia :



Figure 65 : Lac Réghaia.

Source : PDAU d'Alger, document format PDF. Wilaya d'Alger.

Un environnement exceptionnel, un écosystème riche mais fragile, une ouverture maritime sur une séquence sauvage et pittoresque du littoral algérois. Tous ces atouts poussent à développer un programme touristique majeur, respectueux de l'environnement naturel, et y décliner les équipements de loisirs en lien avec des espaces résidentiels de haut et moyen standing. Il s'agirait de valoriser cette zone humide, grâce à l'élargissement de la zone de protection et au développement des propriétés associées au tourisme scientifique et de nature³.

L'aménagement de la forêt de Baïnem :



Figure 66 : Forêt de Bainem.

Source : PDAU d'Alger, document format PDF. Wilaya d'Alger.

³ PDAU d'Alger, document format PDF. Wilaya d'Alger.

Pour Baïnem, il est attendu de constituer un grand parc forestier, doté de fonctions récréatives afin de donner au poumon Ouest d'Alger une dynamique spectaculaire⁴.

Réaménagement du port El Djamila :

Baie d'El Djamila : C'est une baie partiellement fermée située à une trentaine de kilomètres (Km) à l'Ouest d'Alger et possédant presque 6Km de côte. Il s'agit d'une côte sableuse basse dont le rivage est orienté Sud-Ouest-Nord Est, limitée du côté Ouest par la presqu'île de Sidi Fredj et du côté Est par le Rass Acrata . Elle appartient administrativement à la commune d'Ain Bénian dans la wilaya d'Alger.



Figures 67, 68 : Aménagement du Port El Djamila.

Source : http://www.memoireonline.com/03/12/5465/m_Amenagement-du-port-dEl-Djamila-avantages-et-inconvenients-et-comportements-des-structures0.html

« Cet aménagement a permis la construction de :

- Une jetée principale nord de 300 ml.
- Une jetée secondaire de 160 ml.
- Une passe d'entrée de 30 m du côté ouest.
- Deux appontements dont le premier pour les Sardiniers avec 20 postes d'accostages et le deuxième pour les petits métiers avec 36 postes d'accostages.
- Un quai de 90 ml de longueur collé à la jetée secondaire et qui servira l'avitaillement et le débarquement.

⁴ PDAU d'Alger, document format PDF. Wilaya d'Alger.

-Une cale de Halage pour la mise à sec des embarcations de plaisance (elle manque de machine d'élévation).

-Un terre-plein de 17500m².

-Un linéaire de quais existants de 230 m environ pour la plaisance.

-La station d'avitaillement est prévue dans le plan de masse définitif pour l'aménagement »⁵.

B) Projets du SDAT 2025 pour l'aménagement des ZET des côtes Est et Ouest de la zone littorale :

La zone littorale algéroise bénéficie des potentialités et des atouts touristiques très importants qui doivent être bien exploités pour renforcer l'attractivité touristique d'Alger. L'aménagement des zones d'expansion touristiques(ZET) s'inscrit dans une stratégie globale du SDAT 2025 (Schéma Directeur d'Aménagement Touristique) pour développer le tourisme en Algérie : « *Le développement des pôles et villages touristiques d'excellence par la rationalisation de l'investissement*⁶ ».

Les projets envisagés pour l'aménagement de quelques ZET de la zone littorale algéroise sont présentés comme suit :

Projet : Village touristique Zéralda Ouest. Alger⁷

Investisseur : Société Saoudienne (SIDAR).

Nombre de lits total : 6 885 lits.



Figure 69 : Village touristique, Zéralda Ouest.

Source : SDAT 2025. ANDT.

⁵ RABEHI Walid et Fatiha RAHAL. Aménagement du port d'El Djamilia, avantages et inconvénients et comportements des structures [en ligne]. Mémoire de fin d'études. Alger : Ecole Nationale Supérieure des Sciences de la Mer et de l'Aménagement du Littoral, 2011, 73 p. disponible sur : http://www.memoireonline.com/03/12/5465/m_Amenagement-du-port-dEl-Djamila-avantages-et-inconvenients-et-comportements-des-structures0.html . [Consultée le 29/01/2013].

⁶ Schéma Directeur d'Aménagement du Touristique –SDAT 2025- . Document format Word. ANDT.

⁷ *Ibid.*

Projet : Village touristique Sidi Fredj. Alger⁸

Investisseur : Société Emiratie El Quadra.

Nombre de lits total : 360 lits

Figure 70 : Village touristique, Sidi Fredj.

Source : SDAT 2025. ANDT.

**Projet : Village touristique Sahel. Alger⁹.**

Investisseur : Société de développement hôtelier SDH - Mariot.

Nombre de lits total : 460 lits.

Figure 71 : Village touristique, Sahel.

Source : SDAT 2025. ANDT.

**Projet : Village touristique Forum El Djazair. Moretti 1. Alger¹⁰.**

Investisseur : Société Emiratie « EMIRAL ».

Nombre de lits total : 2004 lits.

⁸ Schéma Directeur d'Aménagement du Touristique –SDAT 2025- . Document format Word. ANDT.


⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*



Figures 72, 73 : village touristique, Moretti.

Source : SDAT 2025. ANDT.

 **Projet : Village touristique d'Ain Chorb. Ain Taya. Alger¹¹.**

Investisseur : EIIC + Kuwaitian Invest Group. Koweit

Nombre de lits total : 5 985 lits.



Figures 74, 75 : village touristique, Ain Chorb, Ain Taya.

Source : SDAT 2025. ANDT.

¹¹ Schéma Directeur d'Aménagement du Touristique. *Op.cit.*

Carte synthétique :

Cette carte est une synthèse, elle regroupe l'ensemble des futurs projets envisagés pour l'aménagement de la zone littorale algéroise.

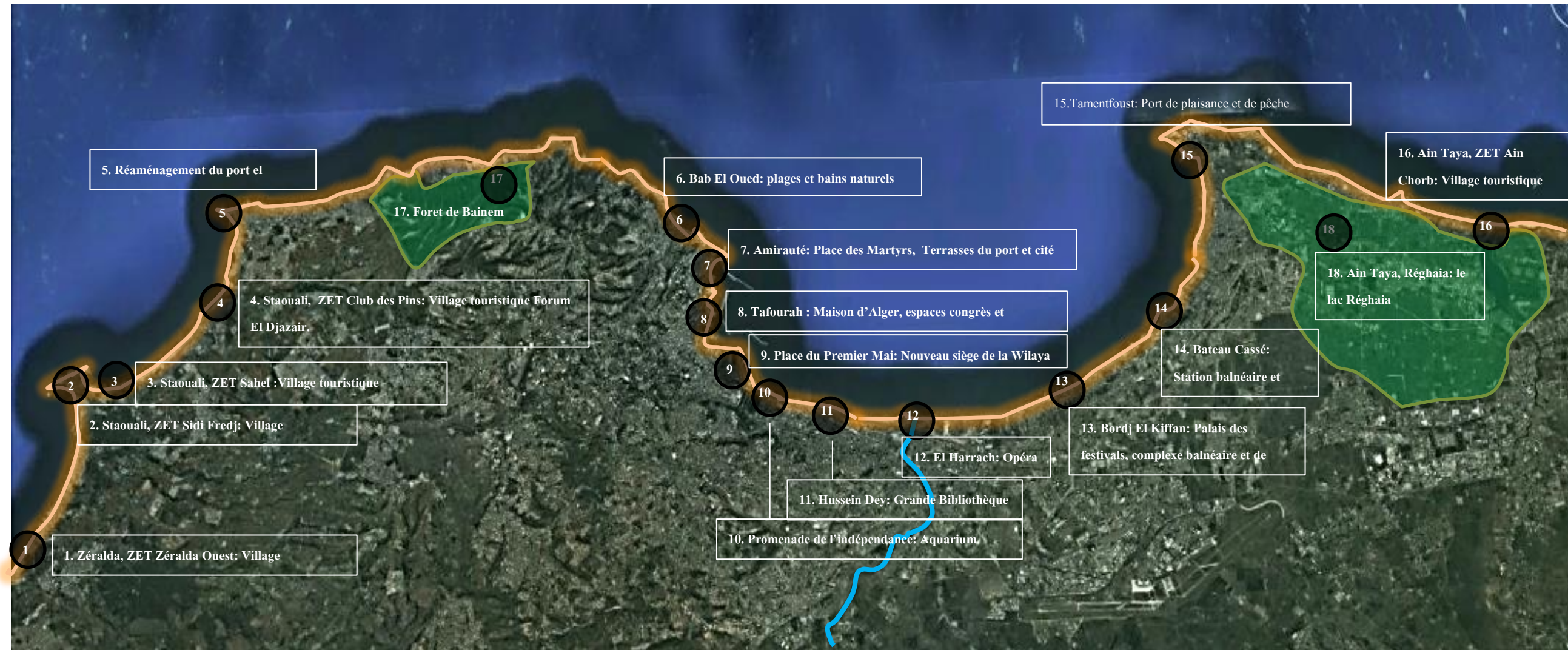


Figure 76 : Carte synthétique des futurs projets programmés pour l'aménagement de la zone littorale algéroise.

Source : Image Satellite. www.googleearth.com. Traité par l'auteur.

3° / Notre vision d'avenir...

Faire d'Alger une métropole internationale est l'ambition de tous les citoyens algérois et l'état algérien, ce but ne peut pas être réalisé qu'avec l'aménagement d'Alger et surtout l'aménagement de la zone littorale qui est la vitrine d'Alger, elle assure la jonction et le contact de la ville avec la méditerranée et avec le monde. Un meilleur fonctionnement et un bon contact entre toutes les parties de la zone littorale sont des objectifs fondamentaux qui doivent être soulignés dans la stratégie d'aménagement du littoral.

Notre perspective de création d'un transport maritime local des voyageurs à Alger a été présentée à la population interviewée et les résultats sont très positifs (soit 72,05% de l'échantillon trouve notre proposition est une très bonne idée et 26,47% la trouve bonne).

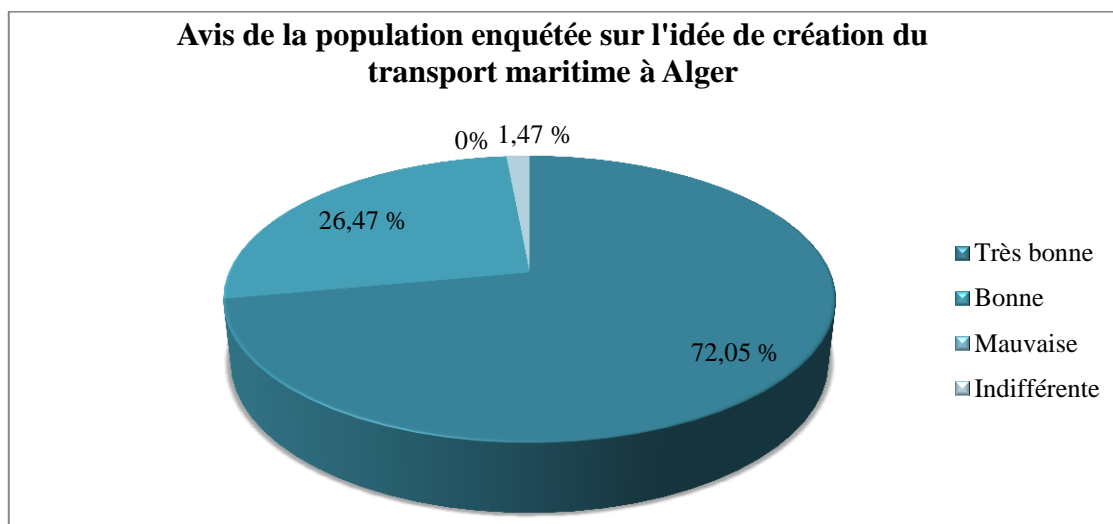


Figure 77 : Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

Le choix d'implantation des infrastructures portuaires doit être basé essentiellement sur trois facteurs essentiels :

- L'infrastructure portuaire déjà existant : Alger compte quatre ports (port d'Alger, port el Djamila, port de Sidi Fredj et le port de Tamentfoust) qui constituent une infrastructure de base utilisée pour la création d'un transport maritime local des voyageurs.
- Les stations multimodales et les pôles d'échanges : L'articulation entre le transport maritime et les autres modes de transport existant déjà sur la zone littorale (le métro,

le tramway, le bus, le taxi...) est très important afin de faciliter et satisfaire les besoins des citoyens en matière de déplacements.

- L'implantation des futurs projets structurants : ces projets phares constituent des éléments d'attractivité des flux, leurs situations au bord de la mer nous obligent de leurs prévoir une accessibilité maritime.

Il est intéressant de s'appuyer sur ces trois facteurs pour prévoir des gares maritime qui vont absorber la concentration des flux et prévoir ainsi des petits ports comme arrêts desservants le maximum des communes costières.

Notre proposition d'insertion du transport maritime local des voyageurs à Alger consiste à envisager des navettes avec des lignes maritimes intercommunales qu'elles vont rajouter des valeurs par rapport aux autres modes de transport existants sur la bande littorale.

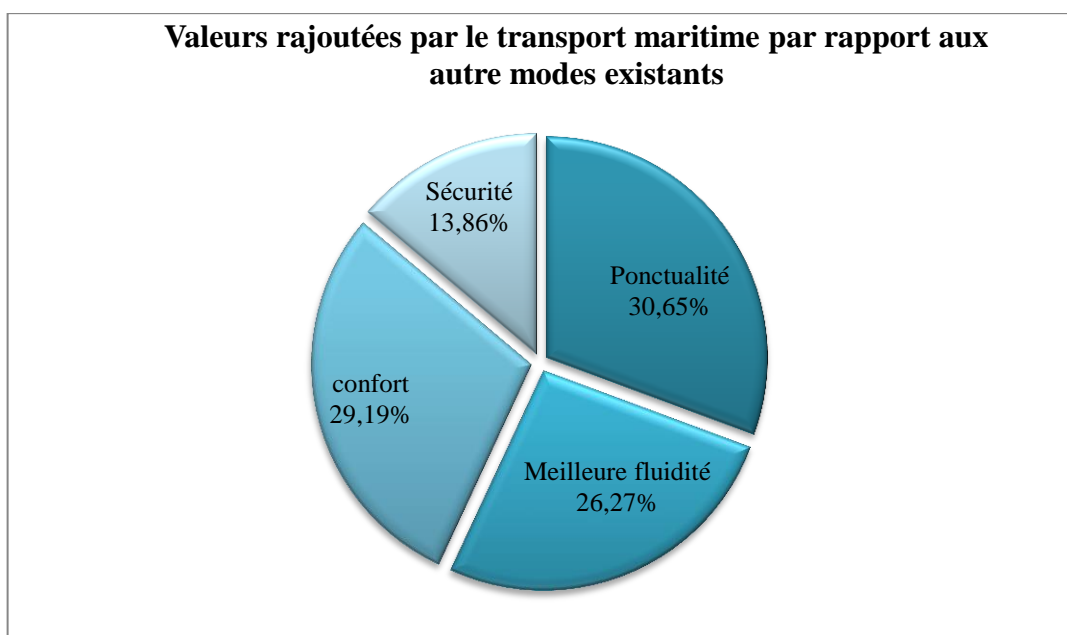


Figure 78 : Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

Certaines personnes trouvent que le transport maritime des voyageurs offre d'autres valeurs telles qu'une bonne rentabilité, développement du tourisme, le déstresse, le bien-être et la communication sociale entre le centre, l'Est et l'Ouest de la zone littorale algéroise.

La réussite ou l'échec de chaque projet urbain sont fortement reliés à la satisfaction de la population au quel il est destiné. Notre enquête d'opinion affirme une très forte demande de création d'un transport maritime local des voyageurs à Alger afin de diminuer les problèmes de circulation et des embouteillages ainsi de relier et rapprocher spatialement et temporellement le centre, l'Est et l'Ouest de la bande côtière. Cependant, il faut prendre en considération les tarifs et le prix maximal acceptés par la population, ce point a été traité dans notre enquête et on a obtenu pour les résultats suivants :

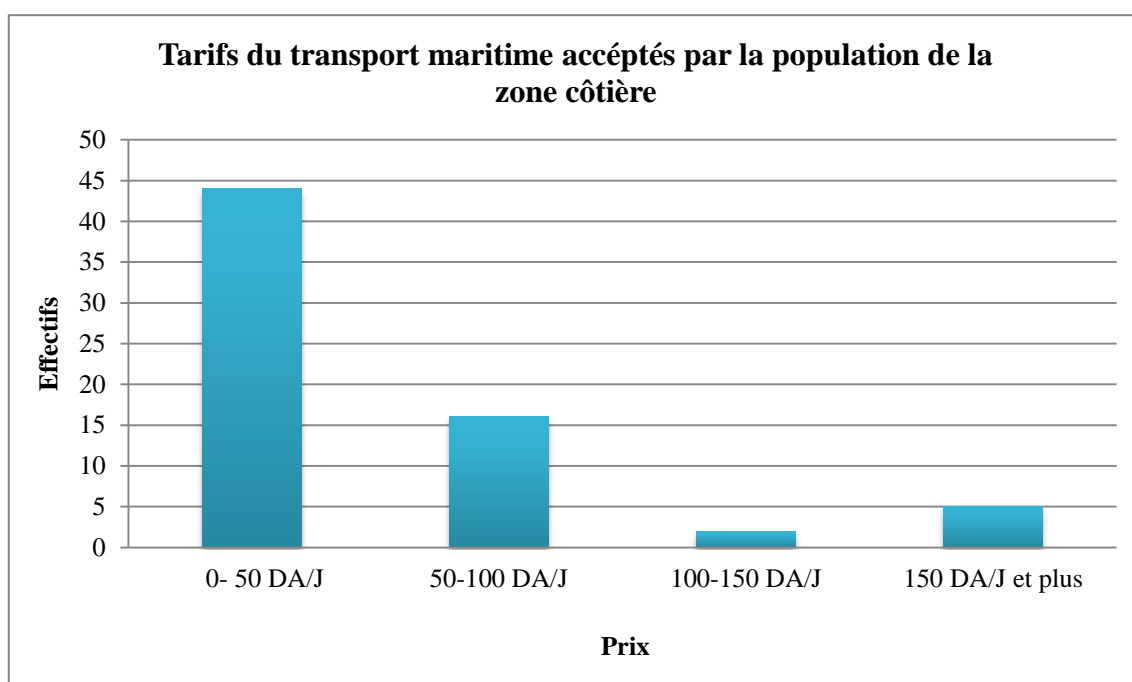


Figure 79 : Enquête d'opinion, réalisée et traitée par l'auteur.

Conclusion :

La zone littorale algéroise constitue un poids démographique, économique et urbanistique très important ; les futurs projets envisagés pour l'aménagement et l'embellissement de la vitrine maritime rajoutent un point fort à la valeur de la bande littorale. Cependant, en matière de transport et de circulation, cette zone marque des manques et n'arrive pas à obtenir la satisfaction de ces citoyens malgré la mise en service de nouveaux modes de transport (métro, tramway). Notre proposition d'insertion un transport maritime local des voyageurs à Alger s'inscrit parfaitement avec la nouvelle stratégie d'aménagement du littoral, ce mode de transport offre une jonction et une relation directe entre les communes côtières de l'Est, du centre et de l'Ouest, il assure ainsi une accessibilité maritime aux futurs projets implantés sur la bande côtière. Le mode de transport maritime doit être appuyé afin de donner une multimodalité au réseau de transport d'Alger et afin de profiter de ces valeurs rajoutées par rapport aux autres modes existants (meilleure fluidité, confort, ponctualité, tourisme, déstresser et le bien-être des citoyens...).

Il est intéressant de généraliser notre proposition de créer le transport maritime local des voyageurs dans les villes côtières qui font partie de l'aire métropolitain d'Alger et même relier la capitale par des lignes maritimes avec les autres villes côtières situées sur le littoral algérien...

Bibliographie :

Documents sur support papier :

- RACHED Amine et Mahieddine AIT YOUNES. « Cinquantenaire : les projets qui transforment Alger », Vies de villes. Hors-série n° 03 (Juillet 2012).

Documents dur support électronique :

➤ **Documents et études officielles :**

- ANDT (Agence Nationale du Développement Touristique), 2012 : *SDAT 2025 « Schéma Directeur d'Aménagement du Touristique »*. Document format Word. Alger.
- ONS (Office National des Statistiques), 2012 : « *Enquête ménages 2004 sur les déplacements* ». Document format Excel. Alger.
- ONS (Office National des Statistiques), 2012: « *RGPH 1987, 1998, 2008 : Résultats du recensement général de la population et de l'habitat 1987, 1998, 2008* ». Document format Excel. Alger.
- Wilaya d'Alger, 2011 : « PDAU d'Alger (*Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme*) », document format PDF. Alger.

➤ **Sites Web :**

- blanche-alger.skyrock.com .
- www.googleearth.com .
- www.tripadvisor.fr .

➤ **Pages Web :**

- Guillaume. Transport [en ligne] (page consultée le 31/10/2012). <http://www.123livrer.com/page-definition-transport-2.html>.
- Ville en mouvement. La mobilité urbaine [en ligne] (page consultée le 31/10/2012). http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2000.petiot_r&part=29377.

➤ **Mémoires et rapports de stages :**

- CROISSANT, Yves. De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives [en ligne]. Mémoire de stage de fin d'études. Aurélie Souchon, 2006, 108 p. Disponible sur : http://dumas.ccsd.cnrs.fr/docs/00/41/28/63/PDF/Memoire_Souchon_Aurelie.pdf. [Consultée le 29/08/2012].

- RABEHI Walid et Fatiha RAHAL. Aménagement du port d'El Djamila, avantages et inconvénients et comportements des structures [en ligne]. Mémoire de fin d'études. Alger : Ecole Nationale Supérieure des Sciences de la Mer et de l'Aménagement du Littoral, 2011, 73 p. disponible sur : http://www.memoireonline.com/03/12/5465/m_Amenagement-du-port-dEl-Djamila-avantages-et-inconvenients-et-comportements-des-structures0.html. [Consultée le 29/01/2013].

➤ **Communication à un congrès :**

- FRAUSTO, Antonio [s.d.]. Nueva organizacion territorial en China y Argelia, dos paises, dos proyectos [en ligne]. Tercer congreso internacional de arquitectura y ambiente : Hacia la produccion sustentable del habitat, ciudad universitaria, Mexico (Mexique), 57 p. Disponible sur internet : <http://arquitectura.unam.mx/edcontinua/pdfcoinar/39.pdf> . [Consultée le 10/12/2012].
- ZERZOUR, M., BELABDELOUAHAB, F. (2012). Modernisation du transport en Algérie [en ligne]. 2nd Michelangelo Workshops of Civitavecchia, 13-14 Avril 2012, Civitavecchia (Italie), 34 p. Disponible sur internet : <http://rmei.info/zerzour.pdf> . [Consultée le 06/12/2012].

➤ **Fichiers en ligne :**

- ANDI. Wilaya d'Alger [en ligne]. 2013. Disponible au format PDF sur internet : <http://www.andi.dz/PDF/monographies/Alger.pdf> . [Consultée le 25/08/2012].
- BEROS, Muriel. Comment présenter votre bibliographie ? [en ligne]. 2009. Disponible au format PDF sur internet : <http://www.hortidoc.net/var/hortidoc/storage/htmlarea/2783/file/Comment%20pr%C3%A9senter%20votre%20bibliographie.pdf> . [Consultée le 30/09/2013].
- BIBLIOTHEQUE : COLLEGE FRANÇOIS-XAVIER-GARNEAU. Comment rédiger une bibliographie [en ligne]. 2009. Disponible au format PDF sur internet : <http://www2.cegep-fxg.qc.ca/biblio/documents/Comment%20r%C3%A9diger%20une%20bibliographie.pdf> . [Consultée le 30/09/2013].
- BIBLIOTHEQUE DE SCIENCES PO GRENOBLE. Rédiger et mettre en forme son mémoire [en ligne]. 2013. Disponible au format PDF sur internet : http://web.univ-pau.fr/RECHERCHE/CIEH/documents/memoire_CIEH.pdf . [Consultée le 10/03/2013].

- CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTREAL METROPOLITAIN. Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal [en ligne]. 2010. Disponible au format PDF sur internet : http://www.cmm.qc.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf . [Consulté le 25/08/2012].
- E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P. Enquête ménages sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger [en ligne]. 2004. Disponible au format PDF sur internet : http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/espace_organisation/Skhirat_enquete_pays_Algerie7.pdf . [Consultée le 16/01/2013].
- GRIMES, Samir et al. Algérie : Rapport diagnostic. [en ligne]. [s.d.]. disponible au format PDF sur internet : <http://www.project-destinations.org/docs/WEB%20ALGERIE%20-%20Rapport%20Diagnostic.pdf> . [Consultée le 29/08/2012].
- KEN, Gwilliam. Villes en mouvement : Stratégie de transport urbain de la Banque Mondiale[en ligne]. [s.d.]. Disponible au format PDF sur internet : http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/french_cities_on_the_move.pdf [consulté le 25/08/2012].
- ORFEUIL, Jean Pierre. La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel [en ligne]. 2001. Disponible au format PDF sur internet : http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/telechargement/chine/La_mobilite_urbaine.pdf . [Consulté le 04/01/2013].
- PEREZ, Isabelle. La Bibliographie : Règles et Présentation [en ligne].2012. Disponible au format PDF sur internet : http://www1.montpellier.inra.fr/bartoli/moisa/bartoli/download/moisa2011_pdf/regles.pdf . [Consultée le 30/09/2013].
- PUYO, Jean-Yves. Mémo pour la rédaction du mémoire de CIEH [en ligne]. [s.d.]. Disponible au format PDF sur internet : http://web.univ-pau.fr/RECHERCHE/CIEH/documents/memoire_CIEH.pdf . [Consultée le 10/03/2013].
- RAUFASTE, Eric. Quelques conseils pour la rédaction d'un mémoire de maîtrise [en ligne]. [s.d.]. Disponible au format PDF sur internet : <http://w3.ltc.univ-tlse2.fr/raufaste/Pages/Etudiants/CoursOnLine/Memoires/Conseilsmemoire.pdf> . [Consulté le 10/03/2013].

- SAFAR ZITOUNI Madani et Amina Tabti talamali. La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives [en ligne]. 2009. Disponible au format PDF sur internet : http://planbleu.org/sites/default/files/publications/mob_urb_alger_rapport2009.pdf. [Consultée le 22/11/2012].
- UNIVERSITE STENDHAL – GRENOBLE 3: UFR DE LETTRES CLASSIQUES ET MODERNES. Conseil pour la rédaction et la présentation d'un mémoire de recherche [en ligne]. 2006. Disponible au format PDF sur internet : http://www.u-grenoble3.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHER=1300115292909 . [Consultée le 30/09/2013].
- VERONIQUE, Pierre. Références et citations bibliographiques dans un article scientifique : La norme ISO 690 (Z 44-005) [en ligne]. 2009. Disponible au format PDF sur internet : <http://revues.refer.org/telechargement/fiche-bibliographie.pdf> . [Consultée le 30/09/2013].

Annexes

Annexe 02 :

Questionnaire de l'enquête d'opinion réalisée par l'auteur en Mars 2013.

Enquête d'opinion sur la création du transport maritime local des voyageurs à Alger.

Bonjour Madame, Monsieur, dans le cadre d'une enquête d'opinion sur la création du transport maritime local des voyageurs à Alger effectuée par les étudiants de l'EPAU, nous aimerons vous poser certaines questions. L'enquête ne durera que quelques minutes, nous souhaiterons votre collaboration.

Questionnaire :

- 1°/ Sexe : Femmes Hommes
- 2°/ Age : 18-24 ans 25-35 ans
 36-59ans 60 ans et plus

3°/ catégories socioprofessionnelles :

- Agriculteurs Ouvriers Employés
- Cadres moyens Etudiants Retraités
- Chômeurs Artisans, Commerçants et Chefs d'Entreprise
 Cadres et professions intellectuelles supérieures

4°/ Quelles sont les communes côtières que vous fréquentez souvent ?

.....
.....

5°/ Comment trouvez-vous la situation de l'offre de transport actuellement sur le littoral algérois ?

- Très bonne Moyenne
- Bonne Mauvaise

6°/ comment Trouvez-vous l'idée de création du transport maritime local des voyageurs à Alger ?

- Très bonne Mauvaise
 Bonne Indifférente

7°/ quel est le moyen de transport le plus favorable en cas de mise en place d'un transport maritime de voyageurs à Alger ?

- A pieds Bus Taxi
 Voiture personnelle Vélo Métro
 Tramway Transport maritime

8°/ quel est la valeur ajoutée que peut apporter le transport maritime de voyageur par rapport aux autres modes ?

- Une meilleure fluidité Un confort Une sécurité
 Ponctualité Autres :

9°/ Pensez- vous qu'une articulation entre les modes existants et le transport maritime est indispensable ?

- Oui Non

10°/ Quel est le prix qui vous convient le plus pour un mode de transport maritime ?

- 0-50 DA/J 50-100 100-150 150 et plus

11°/ Quelles sont les liaisons les plus importantes à desservir par un transport maritime de voyageur à votre avis ?

.....
.....

11°/ Pour quoi ?

.....
.....

Merci pour votre collaboration et bonne journée

Annexe 01

Le tableau 07 : Matrice origine /destination des déplacements quotidiens par tous modes de transport de la zone littorale de la ville d'Alger (19 communes côtières). Enquête ménage 2004.

secteur		Secteur Destination																			
		Alger Centre	HAMMA ANA 8 8ER 8	Bab El Oued	Bologhine	Casbah	Houssein Dey	Hammamet	Raïc Hamidou	Mohammadia	Bordj El Kiffan	Ain Taya	Bordj El Bahri	El Marca	Herraus	Reghala	Ain Benian	Staouel l	Zeralda	Cheraga	
Secteur Origine	Alger Centre	75470	4147	6481	2887	7403	3138	1351	1697	2889	3725	922	590	332	66	1366	1807	770	500	2732	
	HAMMA ANA 8 8ER 8	4344	43355	528	0	1635	3103	149	261	784	613	105	166	0	0	229	229	114	209	725	
	Bab El Oued	7152	1007	84088	7273	8888	952	1508	2033	113	1065	85	83	0	0	360	772	199	273	1161	
	Bologhine	2975	0	7717	33158	3906	985	889	1406	0	220	0	83	0	0	197	98	0	0	394	
	Casbah	6872	1635	8396	4005	45498	261	579	1045	704	1102	0	83	121	0	544	739	263	131	1219	
	Houssein Dey	3707	3229	840	985	508	30465	0	0	1346	2763	420	249	151	131	780	344	481	0	489	
	Hammamet	1237	149	1424	790	579	0	16396	2880	298	0	0	0	75	0	0	2357	492	224	540	
	Raïc Hamidou	1828	196	2163	1472	1110	0	2880	22630	65	0	0	65	0	0	65	245	65	65	317	
	Mohammadia	2767	671	225	0	817	1230	298	65	48611	5711	435	889	30	66	1430	0	114	0	225	
	Bordj El Kiffan	3848	613	1065	466	1224	2577	0	0	5353	136798	1468	3323	242	376	1021	115	123	245	490	
	Ain Taya	818	210	85	0	0	630	0	0	540	1801	3265	9	4531	1886	3082	633	0	0	210	226
	Bordj El Bahri	673	166	83	83	83	249	0	65	889	3611	4111	36169	1336	131	402	83	0	0	0	
	El Marca	302	0	0	0	121	151	75	0	91	242	1781	1192	6240	161	91	0	0	0	121	
	Herraus	0	66	0	0	0	131	0	0	66	376	3148	131	227	14428	1595	0	0	0	0	
	Reghala	1257	359	360	197	544	670	0	65	1430	1130	948	192	91	1595	100254	0	229	0	109	
	Ain Benian	2004	229	771	213	624	344	2242	245	0	115	0	83	0	0	115	83396	1949	563	2679	
	Staouel l	801	114	199	0	263	481	492	65	114	123	0	0	0	0	114	2112	66253	3343	4415	
	Zeralda	500	209	273	0	131	0	224	65	0	245	105	0	0	0	0	563	3372	49039	660	
	Cheraga	2794	725	1075	394	1219	851	419	317	225	613	226	0	121	0	109	2679	4415	847	84983	