

4101.0016.001

7/0016

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



**L'IMPACT DU RESEAU DE TRANSPORT SUR
L'ACCESSIBILITE AU CENTRE COMMERCIAL DE
BAB EZZOUAR**

Présenté par : HAMIDI Asmaa

Encadré par :

Pr. BAOUNI.T

Mme. MERRAD.B

JURY :

Président :Dr.SOUICI.B

Membre :Mme.BELHAI.A

Membre :Mme.BOUMANSOUR

Date de soutenance

Mai 2013

Tables des matières :

-Introduction générale	4
-La problématique	5
-Motivations et choix du thème.....	6
-Les objectifs	6
-La démarche méthodologique	7
-La structuration du mémoire	8

CHAPITRE I : Le cadre théorique, Concepts et définitions

1.1. Le réseau de transport : cadre conceptuel.....	10
1.2. La dimension de la notion d'accessibilité	11
1.3. La complexité du concept de l'impact	12
Conclusion	14

CHAPITRE II : Transport et accessibilité à la commune de BAB EZZOUAR

2. BAB EZZOUAR : un espace communal en plein évolution.....	16
2.1. Présentation de la commune de BAB EZZOUAR	16
2.2. Le processus d'urbanisation de la commune de BAB EZZOUAR.....	18
2.2.1. Evolution de la population	
2.2.2. L'emploi ; un poumon économique	
2.2.3. L'habitat, un moteur d'urbanisation	
2.3. L'accessibilité de la commune de BAB EZZOUAR	25
3. Les pôles générateurs de déplacements	29
4. Conclusion	29
4.1. L'accessibilité au quartier d'affaire de BAB EZZOUAR : un complexe unique en Algérie en plein développement	26
4.2. Le centre commercial et de loisir au cœur du quartier d'affaire à BAB EZZOUAR	32
4.2.1. Présentation générale du centre commercial de BAB EZZOUAR.....	33

CHAPITRE III : l'étude de l'accessibilité au centre commercial de la commune de BAB EZZOUAR

3.1 L'offre de transport à BAB EZZOUAR	36
3.2 Mesure de l'accessibilité au centre commercial	37
3.2.1 Observation et enquête sur le terrain.....	37
3.2.2 Présentation des résultats et discussion.....	38

3.2.3 Commentaires sur l'accessibilité au centre commercial de BAB

EZZOUAR	48
Conclusion générale	49
Bibliographie	51
Liste des sigles	54
Listes des cartes	56
Liste des figures	58
Liste des tableaux	60
Annexes	62

Introduction :

L'agglomération algéroise a connu des mutations urbaines accélérées, « *les mutations urbaines accélérées et complexes que connaît l'agglomération algéroise suscitent, depuis le début des années 1990, un intérêt croissant.* »¹, Ce qui a engendré une densification du réseau, qui demeure le phénomène majeur de l'évolution de l'ensemble. Cette évolution est marquée par une extension spatiale qui génère des lieux d'activités en faveur des zones d'habitats.

Les lieux d'activités, selon leurs fonctions urbaines et leurs localisations, sont en relations de complémentarité, cette complémentarité induit des besoins de déplacements, lesquels se concrétisent en des flux de transport.

Concentrons-nous sur la périphérie EST d'Alger, l'ensemble de BAB EZZOUAR qui reste cependant l'extension spatiale la plus spectaculaire, d'où elle est appelée à devenir « le futur hyper centre » d'Alger, et comme chaque agglomération elle met donc en jeu son avenir lorsqu'elle aborde cette notion. Or, pour l'aborder, nous devons mettre l'accent sur le quartier d'affaire qui est en plein de développement de par les équipements qui le constituent (les hôtels, le centre commercial, les sièges internationaux) et ils offrent des services aux ménages comme l'emploi, le tourisme, les loisirs et le commerce.

Pour évoquer la thématique du commerce, la fonction essentielle qui agit comme le poumon de la commune de BAB EZZOUAR, nous nous intéresserons tout particulièrement à l'équipement : le centre commercial et de loisir (le premier CCL dans le pays), qui a eu une bonne réputation au bout de ces trois années précédentes où l'actualité récente offre souvent les meilleures idées ainsi que notre expérience personnelle, et ce sont les raisons pour lesquelles nous avons jugé que ce sujet est intéressant.

Nous, le peuple algérien, avons l'habitude d'aller directement aux commerces de proximité pour acheter ; le concept, centre commercial, attise alors la curiosité et pousse les individus à profiter de cette formidable croissance économique et de révolution des modes de vivre et de consommation, or, « le shopping étant devenu une activité touristique »².

Nous considérons que l'enjeu est bien différent de celui de la commune de BAB EZZOUAR et l'insertion d'un équipement de grande échelle pour assurer un développement urbain harmonieux et remarquable. Nous chercherons donc à travers ce

¹ HADJIEDJ.A, DUBOIS-MAURY.J, DJEDOUANI.S, « Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation », édition l'Harmattan.

² La revue d'urbanisme N°377, mars, avril 2011 « le centre commercial contre la ville » page 54.

travail à mettre en évidence les spécificités lors de l'implantation d'un grand centre commercial au cœur d'un quartier d'affaire situé dans une zone facilement repérée par la proximité de l'aéroport international HOUARI BOUMEDIANE. Nous verrons si cette localisation dans une zone desservie par des axes structurants de transports, a contribué efficacement à une meilleure gestion des flux de déplacements à la fois en termes de structure géographique, pour diminuer les distances de trajets, et de répartition modale des moyens de transport afin d'assurer une bonne accessibilité à ce centre commercial et de loisir.

2/-La problématique :

« La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère,... »³

Sans s'étendre, disons qu'il ya de gros besoins de déplacement assurés par l'attractivité que dote la commune de BAB EZZOUAR, mais il conviendra d'y répondre en adaptant le niveau de service au motif et type de déplacement pour avoir un équilibre urbain. Cela exige un maillage adéquat pour desservir toute la commune de BAB EZZOUAR en provenance des autres communes ainsi qu'à l'intérieur. Les possibilités de desserte ainsi que l'accessibilité offerte par les transports sont déterminantes dans les stratégies de localisation des activités.

Dans cet ordre d'idées, notre réflexion consiste à mettre en relief la question du réseau de transport dans la commune de BAB EZZOUAR et son impact sur l'accessibilité d'un équipement de pointe (le Centre Commercial et de loisir de la commune de BAB EZZOUAR) ;

Le présent travail s'inscrit dans le cadre de la problématique générale : **Quel est l'impact du réseau de transport sur l'accessibilité au Centre Commercial et de Loisir de BAB EZZOUAR ?**

Une problématique à la quelle on ne peut répondre sans passer par les questionnements suivants :

Comment peut-on qualifier l'accessibilité au CCL de BAB EZZOUAR? Quel est le moyen le plus rapide pour accéder facilement au CCL de BAB EZZOUAR ?

³ CASTRO. R « Combats pour une ville visible, in villes en parallèle » n°17-18 1991.

3/- Motivations et choix du thème :

Certes, définir un thème de recherche et bien choisir l'aire d'étude ce n'est pas toujours si simple pour mener notre travail de recherche.

Nous avons décidé d'effectuer notre recherche dans le cadre de l'axe transport et mobilité urbaine et d'axer notre travail autour des réseaux de transport et leurs impacts sur l'accessibilité au centre commercial et de loisir de la commune de BAB EZZOUAR.

Nous avons choisi la commune de BAB EZZOUAR pour les raisons suivantes:

- Elle a connu de multiples mutations sur le plan urbain, social et économique ; « les communes de la périphérie continuent à enregistrer des soldes migratoires positifs. Les communes qui ont reçu l'essentiel des apports de populations internes sont celles qui ont connu les programmes sociaux d'habitat. Deux pôles importants sont à signaler à cet égard : les communes de BAB EZZOUAR et Gué de Constantine »⁴.
- Un pôle urbain en pleine formation avec la réalisation de grands équipements : centre d'affaires, hôtels, sièges des entreprises, ... etc.
- Sa proximité de l'aéroport, la zone industrielle oued-Smar et la présence d'infrastructure de transport : voirie urbaine et tramway ;
- Elle génère et émet de nombreux déplacements : zone d'habitat par excellence, le campus universitaire et zone commerciale.⁵

4/- les objectifs :

D'une manière générale, nous indiquons que l'objectif principal assigné dans ce travail de mémoire consiste à mesurer l'accessibilité au centre commercial dans la commune de BAB EZZOUAR. Il s'agit donc de définir la place qu'occupe véritablement le CCL selon l'avis des gens qui le fréquentent, mais aussi connaître les facteurs lors du choix du moyen de transport et les conditions de déplacement qui contribuent à une bonne accessibilité au CCL.

⁴ BAOUNI. T « Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger », thèse de doctorat d'état en urbanisme, EPAU.

⁵ TAHRAOUIL, « Les transports urbains dans la périphérie est d'Alger cas des communes de BAB EZZOUAR, OUED SMAR, DAR EL BEIDA »2005, mémoire de magister, USTHB.

5/La démarche méthodologique :

Pour mener ce travail de recherche, nous avons adopté la démarche suivante :

5-1/-Documentation :

Un travail de recherche nécessite une exploitation de documentation et la consultation de différentes sources bibliographiques qui orientent notre réflexion vers une meilleure compréhension des composantes de notre thème en termes de concepts, de normes, d'exemples, des définitions.

5-2/-collecte des données et réalisation de l'enquête d'opinion :

5-2-1/-collecte des données :

Une collecte des données statistiques est indispensable pour mieux connaître notre zone d'étude.

Les principales données utilisées dans ce travail proviennent essentiellement des documents d'urbanisme, de thèses, des mémoires et documents R.G.P.H de l'office national des statistiques (O.N.S).

5-2-2/- pré enquête et réalisation de l'enquête :

De prime en abord, nous tentons à souligner que l'implantation du centre commercial de la commune de BAB EZZOUAR est récente, et que l'information sur l'accessibilité au centre est quasiment vierge. Dans le but de constituer la base de données, nous avons bien voulu réaliser une enquête sur le terrain⁶.

Il est très utile d'appréhender l'opinion des personnes enquêtées sur les conditions de leurs déplacements, les usages de modes de transport et leurs solutions pour améliorer la situation actuelle.

L'enquête à réaliser au niveau du centre commercial de BAB EZZOUAR consiste à recueillir auprès d'un échantillon représentatif de 100 personnes (des gens qui le fréquentent pour les achats, les loisirs ou le travail dans ce centre). Chaque personne interviewée répond aux questions posées concernant les critères qui conditionnent fortement leurs déplacements.

Les résultats de celle-ci seront analysés via une méthode quantitative.

⁶ On signale qu'aucune enquête d'étude n'a été réalisée sur notre champ d'étude.

La Méthode quantitative : Ensemble de procédures pour mesurer des phénomènes. Une mathématisation de la réalité. Usages d'outils statistiques : indices, taux, moyennes, ... etc.⁷

6/- Structuration du mémoire :

Ce mémoire se compose de trois parties. Dans un premier temps, nous avons essayé de donner quelques définitions des concepts clés du thème pour pouvoir préciser l'orientation théorique de la recherche. Dans une seconde partie, nous souhaiterons étudier le processus de formation et de transformation urbaine de la commune de BAB EZZOUAR en montrant l'évolution de la population, l'habitat, l'emploi et l'offre et la demande de transport ; ainsi que l'accessibilité à cette commune d'une part et l'accessibilité à l'intérieur de la commune de BAB EZZOUAR d'autre part, à grande échelle, ensuite nous revenons à l'accessibilité à son quartier d'affaire qui est en plein de développement, et nous tentons à présenter en particulier le centre commercial et de loisir qui se trouve au cœur du quartier d'affaire. Pour finir, nous verrons comment les gens qualifient-ils l'accessibilité au centre commercial et qu'est ce qu'ils préfèrent comme moyen de transport pour faciliter l'accès à ce centre, qui représente pour eux un centre de loisir à vocation commercial.

⁷ BOUSSOUALIM- ZEBBICHE.A, « cours méthodologie de la recherche », (EPAU), 2005-2006



[CHAPITRE I]

LE CADRE THEORIQUE, CONCEPTS ET DEFINITIONS

- Le réseau de transport : cadre conceptuel
- La dimension de la notion d'accessibilité
- La définition de l'impact



1.1. Le réseau de transport : cadre conceptuel

D'après BELHAI¹, Le déplacement depuis des siècles a changé, au début l'homme n'a connu que la marche à pied ensuite les chameaux et les chevaux. Le transport était une activité de voyage ou pour porter la marchandise pour les marchés où s'effectuaient les échanges et jusqu'à cette étape c'était dans un espace rural.

L'espace aussi a changé du rural au suburbain à l'urbain, ce changement a fait du transport un élément déterminant du système urbain marqué par des infrastructures fixes, organisées par de grandes routes radiales.

Notre constat sur le transport, est que l'état actuel des connaissances sur ce concept permet de déduire qu'il a connu une évolution au fil du temps et cela est remarquable de par ses différentes formes qu'il les a pris : transport maritime, aérien, routier et par voie ferrée et souterrain.

En général, l'activité de **transport** se caractérise à la fois par son extrême diversité et par son intersection avec toutes les autres sphères de la vie économique et sociale, à toutes les échelles du territoire. Le service du transport a le rôle de satisfaire les déplacements multiples et de répondre aux exigences d'accessibilité, de confort, de sécurité et d'autres liées à la qualité du service.

Nous ajoutons que les déplacements sont variés, à la fois par rapport aux zones et par rapport aux motifs. De ce fait, on souligne que les motifs de déplacements les plus significatifs en nombre ; ce sont évidemment les déplacements travail et formation (écoles, lycées, université) puis les déplacements divers (achats, affaires, loisirs et visites).

« Les transports ont toujours joué un rôle dans la localisation des activités. Le contraire est aussi vrai ; là où il y'a une activité ou un intérêt, le transport se développe pour ce lieu accessible ».²

L'infrastructure de transport s'inscrit dans une logique de transformation économique, urbaine et sociale dans sa fonction de gestion et d'agencement des relations entre les espaces.

¹ BELHAI, A. « cours de géographie urbaine », EPAU (école polytechnique d'architecture et d'urbanisme). 2012

² BAOUNI, T « Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger », thèse de doctorat d'état en urbanisme, EPAU.

1.2. La dimension de la notion d'accessibilité :

La notion d'accessibilité est un concept relativement ancien et récurrent, elle a été développée en géographie, en économie urbaine et régionale et en économie des transports. De par la multiplicité des usagers auxquels elle est associée, son appréhension et ses mesures sont plurielles.

« L'accessibilité se définit comme la capacité d'un endroit à être atteint à partir d'autres endroits de localisation géographique différente. Les endroits ne sont pas des points égaux parce que certains sont plus accessibles que d'autres. La notion d'accessibilité repose donc sur la relativité des lieux et se juge souvent par la position d'une zone en rapport avec les infrastructures de transport, celles-ci se voulant un support aux déplacements. Il s'ensuit que la configuration et la capacité des infrastructures de transport est un élément clé dans la détermination de l'accessibilité. »³

Nous déduisons que l'accessibilité signifie la facilité avec laquelle n'importe quelle zone peut être atteinte, ainsi que les facteurs essentiels pour mesurer l'accessibilité de cette zone sont :

- Sa position par rapport au réseau de transport,
- la configuration et la capacité des infrastructures de transport.

Un autre élément clé de la notion d'accessibilité est la distance, *« la distance illustre la friction de l'espace et l'endroit le plus accessible est celui ayant la friction minimale avec tous les autres endroits. Conventionnellement, la distance est exprimée en kilomètres ou en temps. »⁴*

Dans un guide du SETRA à caractère opérationnel, « URBANISME ET TRANSPORT : les critères d'accessibilité et de développement urbain (1974) », POULIT définit ainsi la notion d'accessibilité en ces termes :

« L'accessibilité caractérise la satisfaction que le résident retire de la possibilité que lui offre une urbanisation desservie par un réseau de voirie et de transport, de choisir entre de nombreux

³ Rodrigue, J.P. « La notion d'accessibilité, CHAPITRE1 », cours téléchargé du site internet : <http://www.droitausavoir.asso.fr/index.php>

⁴ Rodrigue, J.P. « La notion d'accessibilité, CHAPITRE1 », cours téléchargé du site internet : <http://www.droitausavoir.asso.fr/index.php>

lieux d'emplois, de services et de loisirs pour satisfaire ses besoins d'activité, d'échanges et de communication. L'étendue des choix offerts et en effets un facteur déterminant de la qualité de service rendu. »

Il convient de souligner ici que, la réduction des contraintes liées aux temps et aux coûts des transports tout en augmentant les possibilités de déplacement assure une amélioration de l'accessibilité.

Conclusion :

Le transport, en tant qu'activité économique, a beaucoup à gagner de la minimisation des distances entre origines et destinations du temps de parcours ainsi que la réduction des coûts.

En somme, nous pouvons déduire que l'accessibilité ne se restreint pas uniquement à la localisation géographique des activités, autrement dit des équipements les accompagnants. La qualité et le niveau de services de ses équipements influent considérablement sur l'accessibilité : décroissance de la pratique de certaines activités lorsque la qualité de service des équipements décline et, à l'inverse, attractivité de certaines activités, en cas de la bonne qualité de service.

1.3. La définition de l'impact :

La notion d'impact de part son champ de définition illimité, elle est utilisée dans plusieurs disciplines : sociologie, urbanisme, économie, ... etc.

Nous considérons que le concept d'impact qui veut dire dans le sens le plus simple un effet produit, peut être défini par de multiples facteurs : endogènes, exogènes ou l'interaction des deux dont le résultat est marqué par des changements matériels (sur la dimension physique ou spatiale, économique, ... etc.).

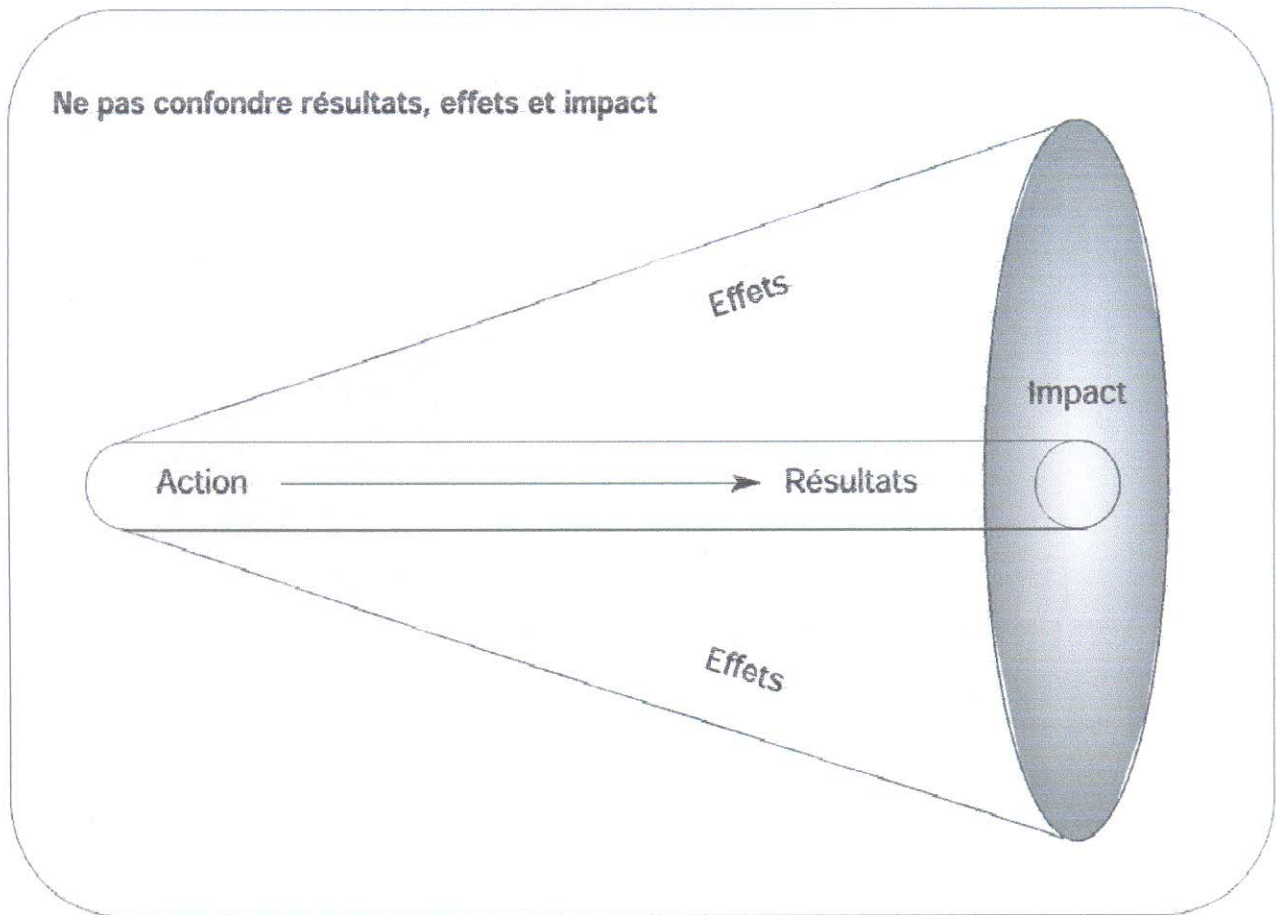


Figure .1. Schéma de comparaison entre résultats, effets et impact⁵

Définitions :⁶ (fig.1)

Résultats : changements produits directement par l'action.

–A comparer avec les objectifs formalisés avant le lancement du projet.

Effet : ce qui est produit par une cause. Incidences directes et indirectes de l'action.

–Résultats de l'action mais aussi d'autres dynamiques / contraintes provenant du milieu (physique et humain).

–Les effets peuvent être anticipés, mais avec une marge d'incertitude.

⁵ Gilbert.G-Heeren.N, « Prise en compte de l'impact et construction d'indicateurs d'impact », CIEDL

⁶ http://issuu.com/bgiter/docs/projet_de_fin_d_etudes/19

Impact : situation finale à la suite de l'action

–Prévoir l'impact présente encore plus de difficultés, car de nombreux facteurs indépendants du projet peuvent se combiner avec les résultats et les effets de l'action.

–Le temps est également un facteur, car l'impact se juge à terme.

Impact : effet d'une action forte, brutale. Le verdict du dictionnaire paraît sans appel : c'est bien à une vision déterministe des rapports entre réseaux de transport et structures urbaines que les notions d'impact, d'effet (induit, structurant) font référence.⁷

Pour notre part, la complexité du concept d'impact en termes de définition, c'est sa mise en relation avec d'autres mots clefs qui limitent sans champ d'explication et qui donnent au lecteur une idée sur le domaine dont lequel nous allons mesurer l'impact.

Qu'est ce qu'une étude d'impact ?

L'étude d'impact est une identification et une analyse des effets positifs et négatifs.

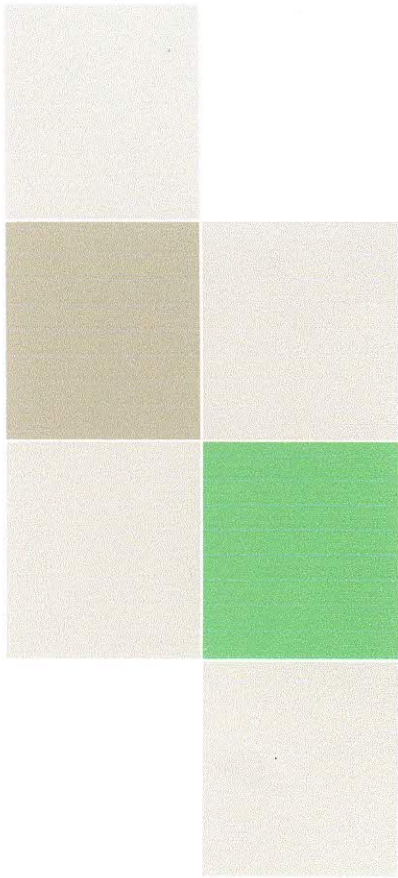
En général, une évaluation d'impact est une appréciation d'un projet, d'un programme ou d'une politique, fondée notamment sur la mesure de son impact.

Conclusion :

Etudier l'impact de réseau de transport sur l'accessibilité conditionne une détermination des facteurs qui interviennent dans le choix du mode de transport, ensuite on les superpose avec les facteurs de mesure de l'accessibilité et ce sont les gens (l'échantillon) qui peuvent définir ses aspects pour pouvoir estimer le résultat final. Atteindre l'objectif majeur induit, en plus, des réponses secondaires qui peuvent être complémentaires, c'est pourquoi il est primordial de prendre en considération toutes les spécificités de la zone d'étude.

A titre d'exemple, nous voulons étudier l'impact de réseau de transport sur l'accessibilité à l'échelle d'un quartier. Le réseau des voiries doit être dessiné pour encourager la marche à pieds, réduire le nombre et la longueur des déplacements automobiles. La plupart des activités quotidiennes doit s'effectuer dans un périmètre accessible à pieds, pour assurer l'indépendance de ceux qui ne conduisent pas, comme les personnes âgées et les enfants. Au minimum, si tous ça est assuré on peut juger ce quartier qu'il est très bien accessible.

⁷OFFNER, J.M, "les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique", laboratoire techniques-territoires-sociétés, (école nationale des ponts et chaussées, université paris xii, cnrs)



[CHAPITRE II]

TRANSPORT ET ACCESSIBILITE A LA COMMUNE DE BAB EZZOUAR

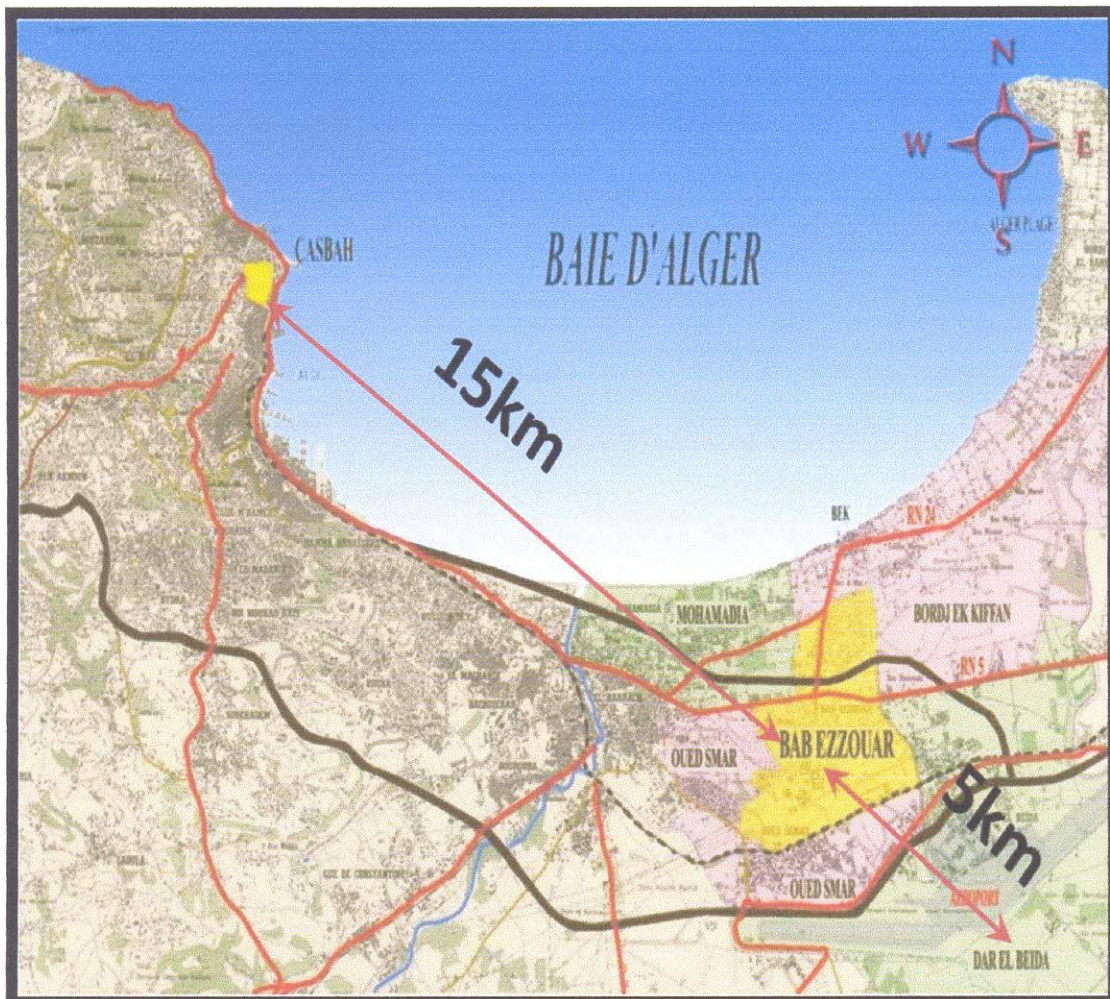


2.1 Présentation de la commune de BAB EZZOUAR :⁸

2.1.1 Situation géographique :

La commune de BAB EZZOUAR constitue la porte d'entrée Est de la capitale, elle s'étend sur une superficie de **822.8 ha**.

Elle se trouve à 15 km de la Casbah (le noyau initial de la ville d'Alger) et à 5 km de l'aéroport international Houari Boumediene.



Echelle : 1/10000

Carte 1. La situation géographique de la commune de BAB EZZOUAR ⁹

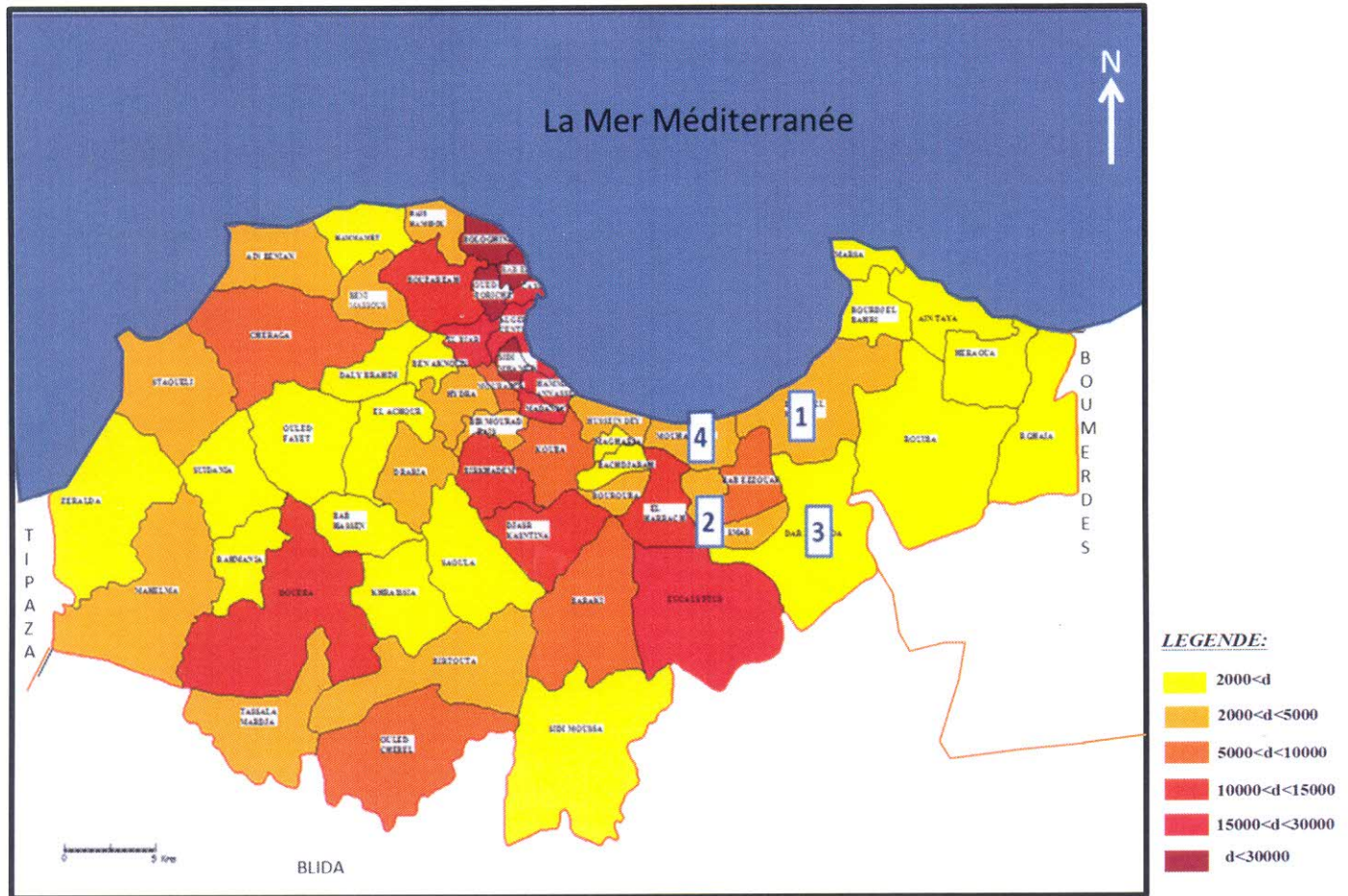
⁸ Analyse urbaine de la commune de BAB EZZOUAR, EPAU, 2010

⁹ La carte est prise depuis l'analyse urbaine de la commune de BAB EZZOUAR, EPAU, 2010

2.1.2 Situation administrative :

D'après le nouveau découpage administratif en 1984, la commune de BAB EZZOUAR se limite par :

- 1- La commune de Bordj El Kiffan au nord
- 2 La commune d'Oued Smar au sud
- 3 La commune de Dar el Beida à l'est
- 4 La commune de Mohamadia à l'ouest



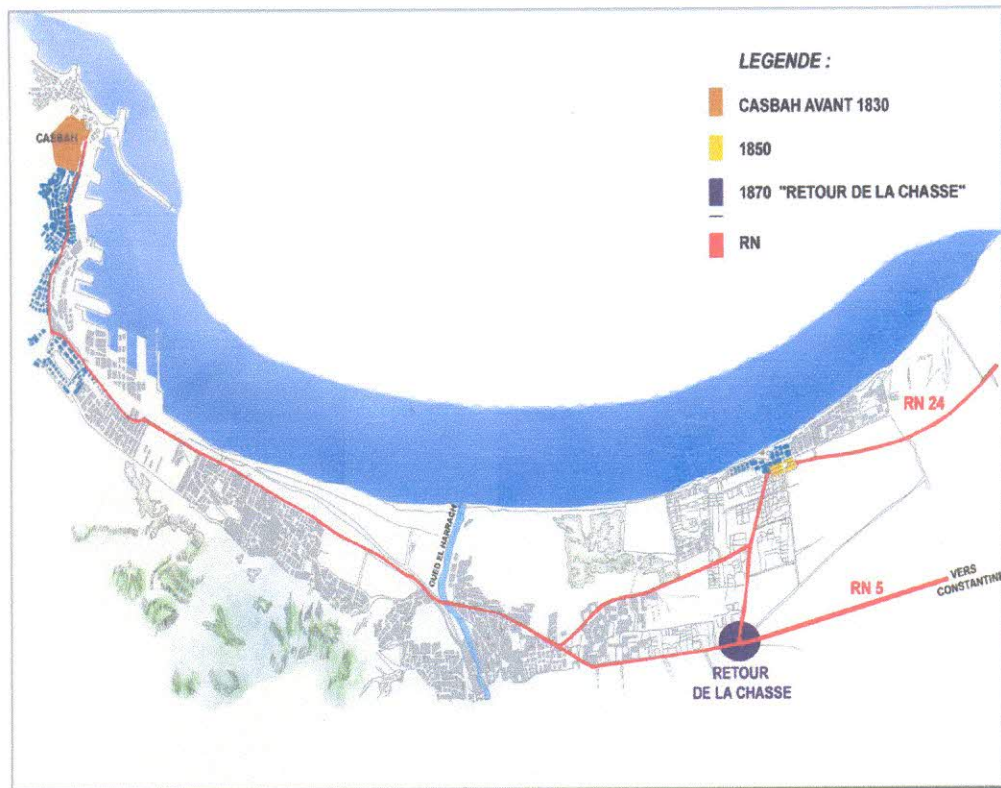
Carte 2. La situation administrative de la commune de BAB EZZOUAR¹⁰

¹⁰ Carte élaborée par l'auteur.

2.2 Le processus d'urbanisation de la commune de BAB EZZOUAR :

« La ville, c'est d'abord de l'espace, mais c'est très vite du temps. L'étude d'une structure urbaine ne se conçoit que dans la dimension historique car sa réalité se fonde dans le temps sur une succession de réactions et de croissance à partir d'un état antérieur »¹¹.

A- apparition du noyau en 1870:



Carte3. La période de 1870¹²

Depuis 1830 l'Algérie, « était un pays peu urbanisé ; seulement environ 5% de la population habitaient de petites ou peu nombreuses villes »¹³ marqué par la domination de l'aspect rural ; l'agriculture présentait un revenu économique important pour l'état et les individus en exploitant des terres qui s'étendaient sur plusieurs hectares.

¹¹ SEMMOUD.N «Les mutations de la morphologie socio-spatiale algéroise / The transformation of Algiers urban morphology. In: Annales de Géographie. 2003, t. 112, n°633. P 500 ».

¹² Fond de carte : pris du service technique de l'APC de BAB EZZOUAR « 2012 » et traité par l'auteur.

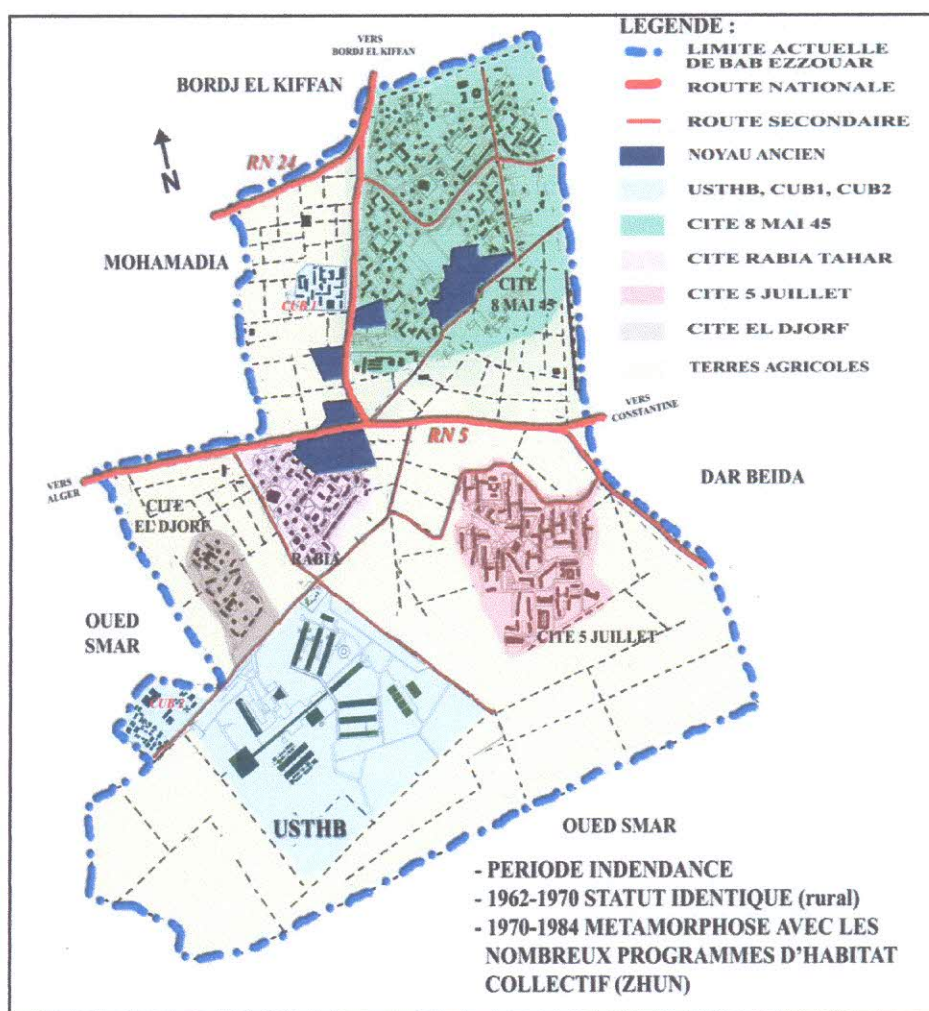
¹³ COTE.M, la gestion du foncier en Algérie, élément d'introduction à l'urbanisme édition CASBAH HYDRA Alger 2000.

Sur la RN5 (mène vers Constantine à l'est et à l'ouest Vers Alger), Le noyau initial comportait un ensemble de maisons individuelles de R et R+1 ainsi que deux anciens quartiers datant de la période coloniale :

* au nord et à l'est de la RN24 (mène vers BORDJ EL KIFFAN au nord): le quartier MAHMOUD, il comportait 370 logements et quelques commerces. Ce quartier s'étend sur une surface de 2.02ha

* à l'ouest du carrefour de BAB EZZOUAR : le quartier SIDI M'HAMED constitue de 475 logements, il s'étend sur une surface de 3,5ha.

B- la période entre 1962 et 1984 :



Carte 5. La période entre 1962 et 1984¹⁶

¹⁶ Fond de carte : pris du service technique de l'APC de BAB EZZOUAR « 2012 » et traité par l'auteur.

A la fin des années 60 le pays connaît une stratégie d'industrialisation à travers la mise en place des industries de base dans les pôles littoraux ; complexe d'Arzew et Annaba.¹⁷ Après les années 70, le processus d'urbanisation a pris l'importance, L'état se dote alors des instruments de planification en particulier le COMEDOR¹⁸ qui élaborera le Plan d'Organisation Générale POG d'Alger.

En 1975, le POG appuyant sur option de rétablir équilibre entre Ouest et Est de la ville d'Alger développe en priorité agglomération vers Est avec la création d'un nouveau centre urbain.

BAOUNI, dans son travail sur la périphérie EST d'Alger a aboutit aux observations, que cette partie de la capitale est marquée par des conditions d'accessibilité appréciables favorisées par la réalisation d'infrastructures routières et autoroutières. Ces dernières ont conditionné l'implantation de plusieurs zones d'habitat et d'activités et notamment avec la création de l'université des sciences et de la technologie, deux cites universitaires. L'habitat est toujours considéré comme le facteur essentiel de la croissance urbaine de la périphérie algéroise. La production de l'habitat était nécessaire pour absorber les vagues des populations. Les programmes sous forme d'habitat collectif et de grands ensembles de zones d'habitat urbaines nouvelles ZHUN un nombre de 18081 logements où la commune de BAB EZZOUAR occupe à elle seule 13431 logements.¹⁹ Ce qui a donné naissance aux cités suivantes :

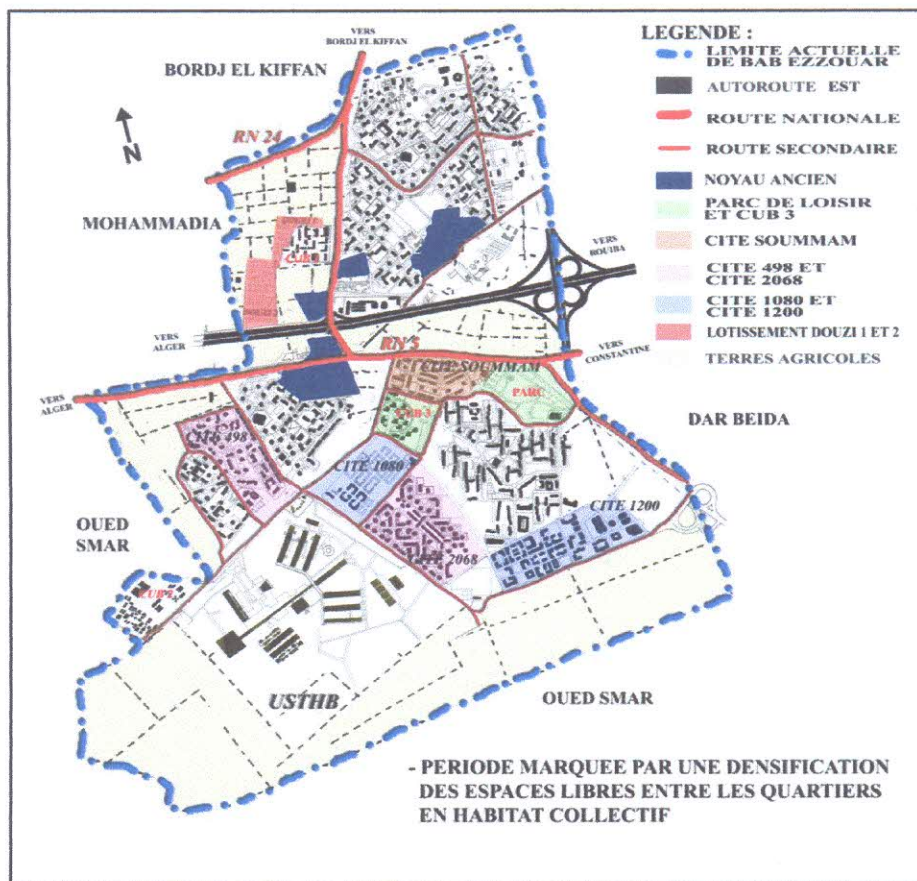
- cité 8 mai 45 réalisée entre 1978- 1985.
- cité RABIA TAHAR réalisée entre 1979- 1984.
- cité 5 juillet réalisée entre 1980- 1984.
- cité EL DJORF réalisée entre 1981- 1985.

¹⁷ SEMMOUD. B « cahier géographique de l'Ouest n°9.10 1987, croissance urbaine planification spatiale » (Algérie, Mauritanie, Tunisie) université Oran, P 60 par communication

¹⁸ Comité Permanent d'étude de Développement organisation et aménagement de l'agglomération d'Alger : Le COMEDOR exerçait un contrôle strict sur toutes nouvelles implantations qui devaient se faire en conformité avec les options du plan et sur tout il pratiquait une politique draconienne de limitation de l'habitat individuel Afin de répondre à la fois aux besoins en logement et aux impératifs de protection des terres agricoles la forme d'occupation du sol privilégiée était habitat collectif à forte densité Le volume important des logements privés non autorisés dans la période 1966 et 1976 est significative de cette politique de limitation de la construction privée.

¹⁹ Les données statistiques sont prises du mémoire de magister de TAHRAOUI. L.

C- la période entre 1984 et 1995 :



Carte 6. La période entre 1984 et 1995²⁰

Dans cette période, la commune de BAB EZZOUAR a connu une évolution importante de la population dont le nombre a atteint 55211 habitants en 1987.²¹

Après 1984, une succession de faits urbains était enregistrée avec l'achèvement de la cités EL DJORF, le lancement de l'autoroute est en 1984, et des cités suivantes :

- cité SOUMMAM réalisée entre 1985- 1990.
- cité 498 logements réalisés entre 1989- 1995.

Jusqu'à 1989, on peut dire qu'après l'indépendance, l'urbanisation à BAB EZZOUAR était programmée par l'état uniquement, mais après 1989 nous assistons à une ouverture d'un marché foncier anarchique. D'après le recensement de 1998, le nombre

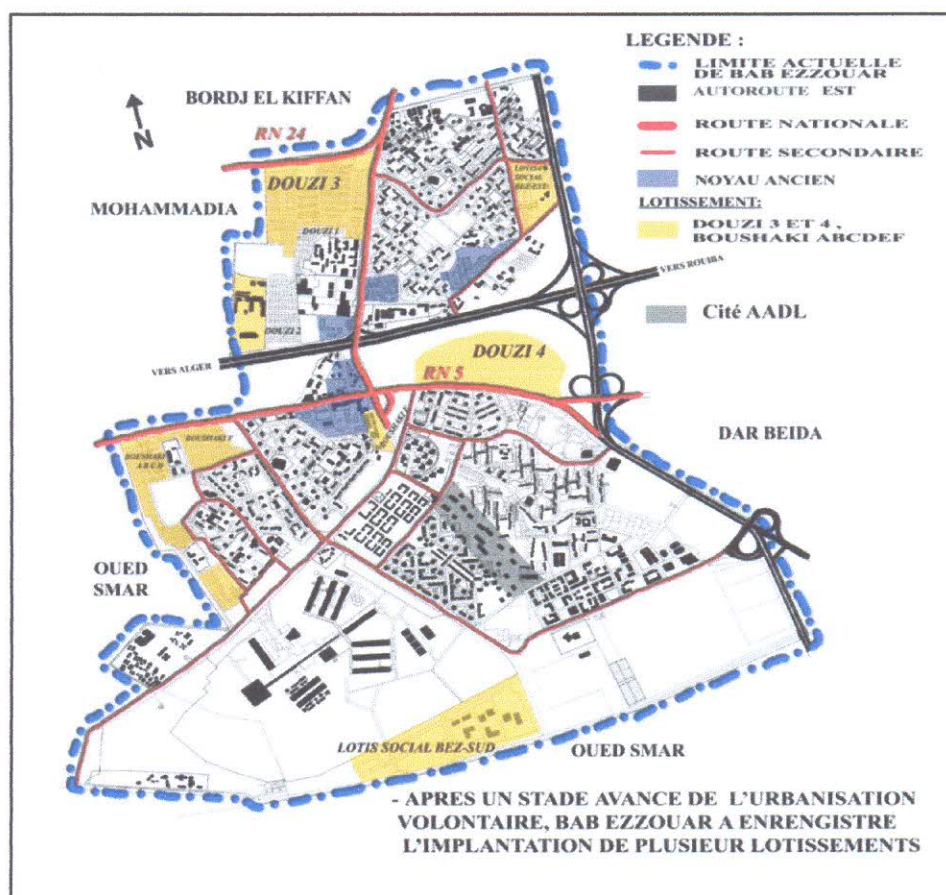
²⁰ Fond de carte : pris du service technique de l'APC de BAB EZZOUAR « 2012 » et traité par l'auteur.

²¹ TAHRAOUI.L, « Les transports urbains dans la périphérie est d'Alger cas des communes de BAB EZZOUAR, OUED SMAR, DAR EL BEIDA »2005, mémoire de magister, USTHB.

des habitants a dépassé 92157 habitants avec un taux d'accroissement de 4.77 d'où la réalisation de :

- la cité ISMAIL YAFSAH 2068 entre 1989- 1998.
- la cité 1080 logements entre 1990- 1997.
- la cité 1200 logements réalisés entre 1990- 1998

D- la période actuelle :



Carte 7. La période actuelle²²

La commune de BAB EZZOUAR est l'une des communes périphériques qui continue à enregistrer des soldes migratoires positifs, surtout qu'elle dote de plusieurs équipements tels que l'université des sciences et technologie, le quartier d'affaires, le marché EL DJORF, où le taux d'activité a atteint 48,1 % en 2008 comme l'atteste le tableau ci-dessous.

²² Fond de carte : pris du service technique de l'APC de BAB EZZOUAR « 2012 » et traité par l'auteur..

Tableau 1: répartition des actifs dans la zone d'étude²³

Commune	Actifs	Femmes au foyer	Etudiants écoliers	Retraités	Pensionnés	Autres inactifs	ND	Population 15 ans & +	Taux d'activité
BAB EZZOUAR	35102	19198	11659	5187	728	918	116	72908	48,1

Tableau 2 : Evolution 1987-2004 de l'emploi par zone, et prévisions* 2020.²⁴

Années / zones	1987	1998	2000	2004	2007	2010	2020*
première couronne	127971	177566	185678	194690	200691	208383	239225

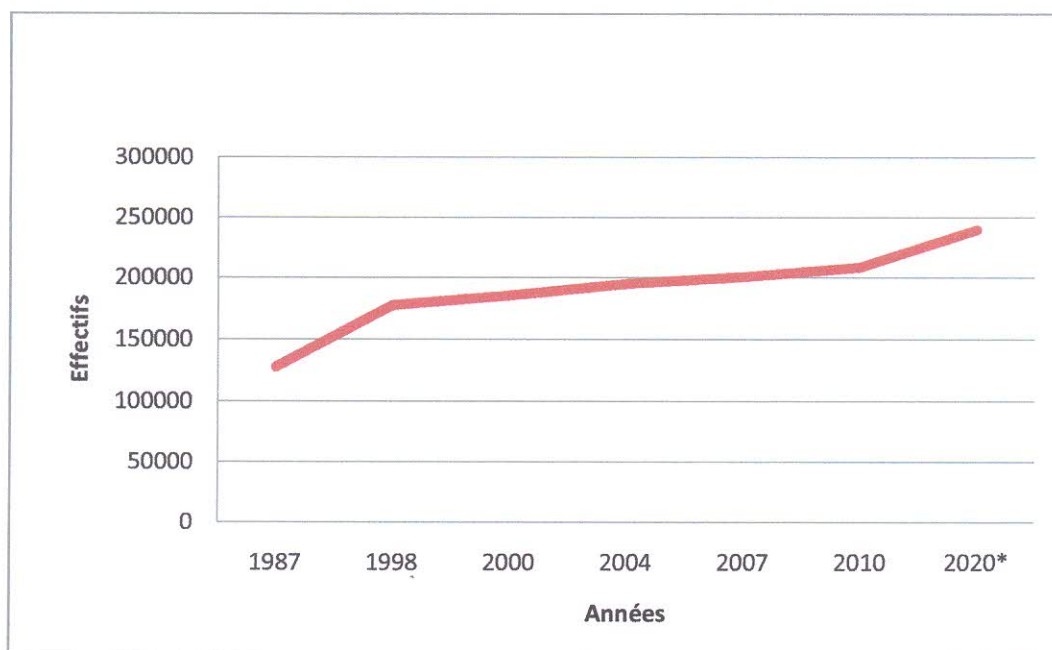


Figure 2. Evolution de l'emploi par zone. 1987 - horizon 2020.²⁵

²³ Recensement RGPH 2008

²⁴ SAFAR ZITOUN.M, TABTI-TALAMALIA, plan bleu« La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives », Alger, juin 2009.

²⁵ Elaborée par l'auteur

Comme le montre la figure (2), l'activité économique a progressé et cela est dû à la forte concentration des activités.

La commune de BAB EZZOUAR se présente comme un pôle urbain qui regroupe un effectif important de nombre de population (en 2008 la population a passé à 96597 habitants.²⁶)

Au fur et à mesure de temps, cette évolution démographique qu'a connu BAB EZZOUAR revient à :

- ✓ L'accroissement naturel de la population ;
- ✓ La dotation de la périphérie d'infrastructures importantes qui gardent la connectivité spatiale avec le centre et les zones limitrophes ;
- ✓ La saturation du centre, et redistribution de la population en zones périphériques ;

En outre, aujourd'hui la zone se trouve face à des nouvelles constructions touchant les derrières zones agricoles, effectuées pour rendre aux demandes continues en matière de logements, par la création des lotissements BOUSHAKI et DOUZI, le quartier d'affaire, ce qui engendre une modification dans la morphologie urbaine de la zone, avec une dualité d'habitat individuel, collectif et la concentration des équipements structurants. Cette situation nécessiterait certainement des besoins. Plus particulièrement une évolution de la demande de transport. Cette dernière devrait faire appel à la planification et la réalisation d'une infrastructure de transport adéquat.

2.3 L'accessibilité de la commune de BAB EZZOUAR :

La périurbanisation est un facteur de dé densification du centre, ses impacts sur les transports urbains sont :

- ✓ Une concentration des activités et des équipements structurants ;
- ✓ Une forte croissance du déplacement quotidien ;
- ✓ Un étalement urbain ;
- ✓ De longues distances parcourues,²⁷

²⁶ Recensement RGPH 1966, 1977, 1987 et 2008

²⁷ SAILLARD. R« Quelle stratégie pour garantir un report modal en région Poitou-Charentes ? », mémoire de master 2 transport, territoire et environnement (à l'université de Cergy Pontoise, département de géographie)

Présenter l'accessibilité de la commune de BAB EZZOUAR est une synthèse de l'évolution urbaine de la commune de BAB EZZOUAR, qui comporte un réseau d'infrastructures routières non négligeable comme la montre la carte en dessous. Il s'agit de :

- ❖ **La route nationale (RN, N°5)**, qui traverse le territoire communal en lui conférant une bonne liaison et accessibilité avec les autres pôles urbains de l'agglomération algéroise. (fig.3)
- ❖ **la route nationale (RN, N°24)**, assure la liaison interne de la commune notamment la liaison Nord-Sud des quartiers de la commune. (fig.4)
- ❖ **L'autoroute de l'est** : axe de transit il relie depuis oued el Harrach, Alger et BAB EZZOUAR (fig.5)
- ❖ aussi, la présence dans sa partie sud de **la voie ferrée** et la gare de l'université ainsi que la **ligne du tramway**. (fig. 6)



Fig. 3. La route nationale (RN, N°5)²⁸

²⁸ Photo prise par l'auteur



Fig. 4. la route nationale (RN, N°24)²⁹



Fig. 5. L' autoroute de l'Est³⁰



Fig. 6. La ligne du tramway³¹

²⁹ Photo prise par l'auteur

³⁰ Idem

³¹ Idem



Figure 7. L'accessibilité de la commune de BAB EZZOUAR³²

³² Source : service technique de l'APC de BAB EZZOUAR

3. Les pôles générateurs de déplacements:

D'une manière générale, Alger a connu une extension urbaine remarquable et une implantation de grands équipements générateurs de déplacements, attractives et émettrices des déplacements au niveau interne et externe.³²

La structure spatiale de l'agglomération d'Alger montre un schéma d'organisation concentrique partant du centre et allant de par et d'autre vers la périphérie.³³

Comme nous l'avons souligné plus haut, nous déduisons que les premiers pôles générateurs de déplacements au niveau de la commune de BAB EZZOUAR sont les cités résidentielles des zones d'habitat collectif et les lotissements et même l'habitat précaire qui a pris de l'ampleur, et en plus l'université de BAB EZZOUAR qui est l'un des plus grands campus universitaires en Afrique sans oublier les quatre cités universitaires : EL ALIA, CUB1, CUB2 et CUB3 qui génèrent une mobilité considérable plus les employeurs qui se déplacent quotidiennement.

Aussi, tout récemment, la commune de BAB EZZOUAR vient d'être dotée d'un centre d'affaires, lieu attractif par excellence de déplacements.

4. Conclusion :

L'objectif majeur assigné dans le premier chapitre, est celui d'étudier l'accessibilité au centre commercial de BAB EZZOUAR qui se situe au cœur du quartier d'affaire (voir figure 8). Ce dernier, Comme le montre la figure (9), se trouve :

*A environ 5 minutes de l'aéroport

* A environ 20 minutes du centre d'Alger

* A proximité des Hôtels Mercure et Ibis

* A proximité de nouveaux sièges de sociétés: Algérie Poste - Mobilis - Cosider - BNP - Air Algérie - AigleAzur - Natixis CPA - KPMG - Trust Bank - Sonatrach...

4.1 Un complexe unique en Algérie dans un quartier d'affaires en plein développement³⁴ :

Selon le vœu des promoteurs, le quartier d'affaire de la commune de BAB EZZOUAR ne se résume pas à un lieu d'échange de biens et de marchandises. De très nombreuses activités culturelles et de loisirs en font une destination quotidienne pour les familles.

³² HADJIEDJ.A, DUBOIS-MAURY.J, DJEDOUANI.S, « Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation », édition l'Harmattan.

³³ BAOUNI. T « Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger », thèse de doctorat d'état en urbanisme, EPAU.

³⁴ SCCA société des centres commerciaux d'Algérie SPA.



Figure 8. Le quartier d'affaire de la commune de BAB EZZOUAR. ³⁵

³⁵ Elaboré par l'auteur.

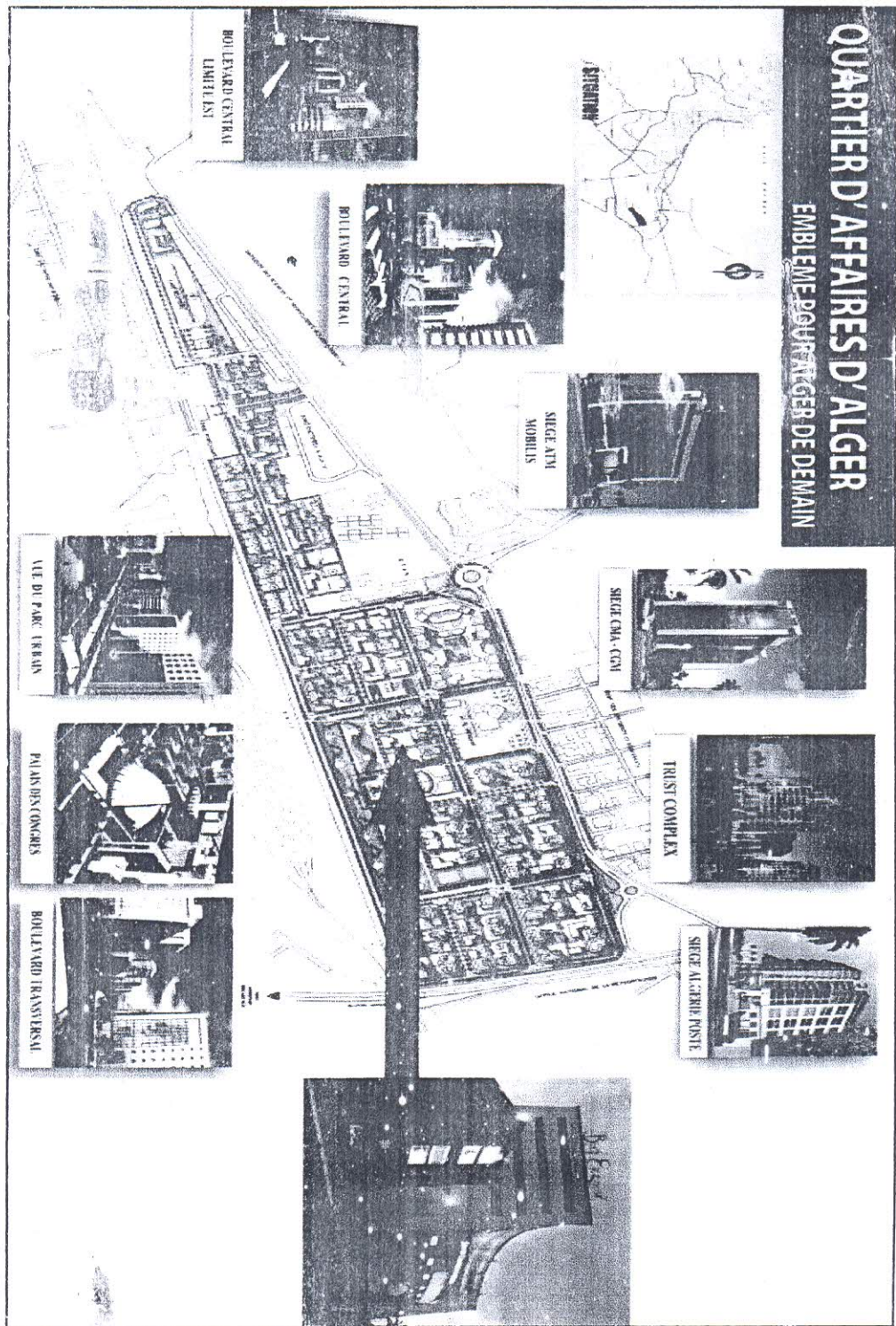


Figure 8. Le quartier d'affaire de la commune de BAB EZZOUAR.³⁵

³⁵ Elaboré par l'auteur.

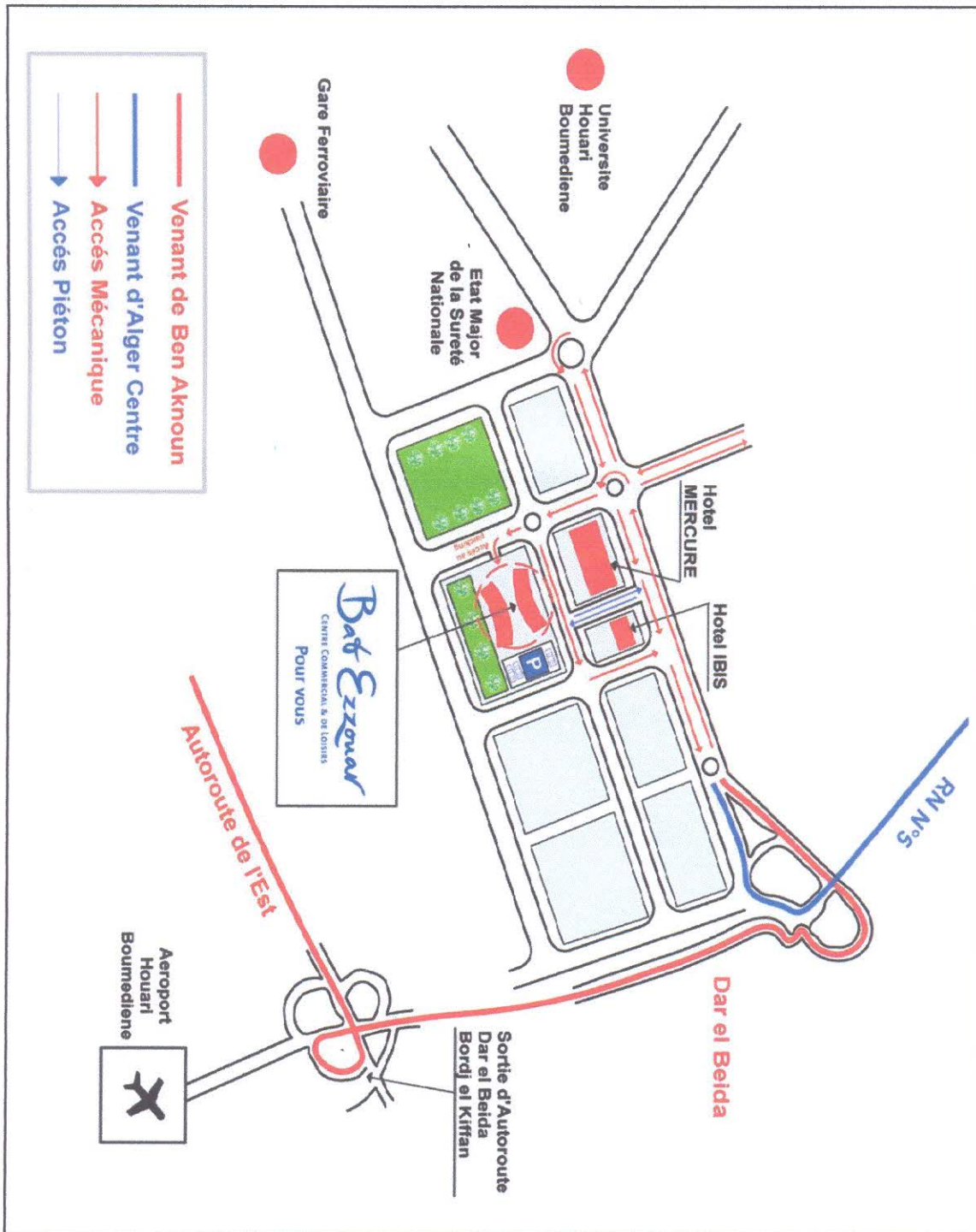
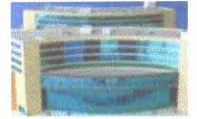


Figure 9. L'accessibilité du quartier d'affaire³⁶.

³⁶ site actualisé du CCL : www.itinvent.net

4.2 Le centre commercial et de loisir au cœur du quartier d'affaire à BAB EZZOUAR :



Situé entre l'Aéroport International Houari Boumediene et le centre-ville dans le nouveau quartier d'affaires d'Alger, le Centre commercial & de loisirs de BAB EZZOUAR est aisément identifiable et accessible.

Le centre commercial «BAB EZZOUAR» est dédié au grand public. Ce complexe lancé par le promoteur suisse Alain Rolland abrite en plus de l'hypermarché, plus de 70 enseignes de boutiques de luxe et de nombreux points de restauration et lieux de loisirs.³⁷



Figure10. L'emplacement du CCL dans le quartier d'affaire de la commune de BAB EZZOUAR³⁸

Cette première réalisation en Algérie est le fait d'un investisseur principal, VALARTIS Group, à l'origine du projet. VALARTIS Group, un des principaux actionnaires de la Société des Centres Commerciaux d'Algérie Spa. "Qualité d'accueil, convivialité, propreté et sécurité sont nos priorités de chaque jour" insiste Jean RIZK, directeur du Centre commercial & de loisirs. « *Nous recherchons l'excellence pour que chaque visite soit une expérience joyeuse et positive* »³⁹.

³⁷ Source : article pris du Journal Liberté du 08-08-2010 lors d'un entretien avec Alain Rolland, Président de la société des centres commerciaux d'Algérie.

³⁸ Elaborée et traitée par l'auteur

³⁹ Journal financier 08-08-2010 article : le nouveau centre commercial à BA EZZOUAR par HABIB RAOUF

4.2.1 Présentation générale du CCL : (voir la fiche technique en annexe)

Le centre commercial et de loisir de BAB EZZOUAR est un équipement construit sur trois niveaux et qui dispose des ascenseurs, escaliers mécaniques, point d'information, plans du centre, hôtesse et hôtes d'accueil, le Centre est d'abord un espace commercial de surface totale de 45000m². Ce n'est d'ailleurs sûrement pas par hasard qu'un hyper marché UNO (filiale du groupe Cevital) accueille les arrivants au REZ -de- chaussée. Premier point de passages des visiteurs, la grande surface est très bien achalandée. Autour de lui, les enseignes en tout genre ne se comptent plus. Toutes les marques y passent, et toutes les marchandises également. Il y a d'abord les marques de vêtements les plus en vogue dans le monde, telles que Dixit, Actua, Benetton, Adidas ou son rival de toujours Nike et autre Fashion Planète. Comme prévu, ils font recettes, femmes et enfants s'y ruent, les jeunes eux contemplent en espérant faire des affaires.

Le Centre est également un espace de restauration, et les plus grands noms de la cuisine à Alger ont pris leur quartier à BAB EZZOUAR. En parallèle des nouveaux venus misent dessus pour imposer leurs saveurs aux algérois. Café à la mode, salons de thé, restauration cosmopolite, Turques, italiens, français, mexicains ou libanais, pour ne citer que ceux là recréent.

En plus de la restauration, les étudiants pourront s'amuser durant leurs pose-déjeuner. En plus d'un espace de bowling, Une 18 piste aux normes, qui manquaient terriblement à la jeunesse de la Capitale. Le décor est fort bien pensé et le cadre est très apprécié par les premiers visiteurs. Mitoyen du bowling un cinéma multiplex de 8 salles contentera sûrement les cinéphiles, découragés depuis longtemps par l'état des salles de cinéma d'Alger. Les affiches sont déjà les frontons du multiplexe, et les spectateurs frétilent déjà rien qu'à l'idée de se voir projeter les dernières sorties hollywoodiennes, dans ce cadre hors norme. On dit même que l'une des salles projettera de films en trois dimensions.

Enfin, seul ou en famille, le Centre de BAB EZZOUAR peut également être un lieu de détente et de remise en forme. Un club de fitness vous y propose de rester en forme et d'améliorer votre condition physique. Aux cotés de leurs parents, ils sont nombreux les enfants à venir visiter le Centre, à courir partout, et à emplir l'atmosphère de leur cris de joie. A certains endroits, les courses et autres vivats laissent place à la contemplation et l'émerveillement. Il faut dire de grands magasins de jouets, ont ouverts leurs portes au niveau du Centre, au grand bonheur des bambins. Mieux que ça, une halte garderie se fera un plaisir de s'occuper des enfants, pendant que leurs parents sont libres de flâner dans les dédales du business Center. Cet espace est dédié aux enfants de 2 à 12, et dispose d'un encadrement spécifique et

professionnel. Coin DVD, coin bricolage, bibliothèque et espace anniversaire, l'enseigne averti dors et déjà des souvenir inoubliables, que garderont les petits.



Figure 11. Vue depuis le dernier étage



Figure.12 Vue depuis le parking



Figure.13 Le dernier étage : une vue sur l'espace alimentaire VIVEREA, et l'espace de jeux



Figure. 14 Le rez- de chaussée : une vue à l'intérieur de l'espace UNO et vers le dernier étage.





[CHAPITRE III]

L'ETUDE DE L'ACCESSIBILITE AU CENTRE COMMERCIAL DE LA COMMUNE DE BAB EZZOUAR.

« Les humains portent en eux le réflexe de minimiser, notamment en matière de déplacements. Ils opteront toujours pour le chemin le plus court pour se rendre d'un endroit à l'autre. Ce comportement est d'autant plus observable chez les piétons. Lorsque la possibilité se présente, le piéton coupera à travers le gazon, zigzaguera entre les automobiles dans un stationnement ou traversera la rue en biais entre les intersections si le chemin emprunté est susceptible de lui faire atteindre sa destination plus rapidement ».

(Rodrigue. J.P, 2010)



Introduction :

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

Cette réflexion nous incite, dans un premier temps, à évaluer l'offre de transport urbain dans la commune de BAB EZZOUAR, ensuite nous devons observer le cas d'étude et enquêter les ménages qui fréquentent le CCL, à l'aide d'un questionnaire, pour mieux connaître leurs avis sur la place qu'occupe ce lieu de chalandise, de rendez-vous et de consommation, tout en révélant les conditions et les motifs de déplacement adossés aux distances parcourues, et c'est important de signaler que ses gens sont toujours prêts à soumettre des propositions et des idées innovantes pour leur assurer une très bonne accessibilité au CCL avec les moyens de transport.

3.1 L'offre de transport à BAB EZZOUAR :

La commune de BAB EZZOUAR est un grand bassin des déplacements. Ce pôle urbain est à la fois une zone émettrice et attractive de déplacements. A cet effet, la question qui s'impose dans ce travail, est-ce que l'offre de transport sur les plans, quantitatif et qualitatif, est suffisante ? A titre indicatif, nous rappelons que l'évaluation de l'offre met en évidence les indicateurs suivants :

1. l'information sur les fréquences ;
2. les heures de départ et d'arrivée ;
3. la régularité des passages ;
4. le confort et la sécurité ;
5. la durée du trajet ;
6. la couverture spatiale des transports et le positionnement des arrêts urbain.

Afin d'évaluer l'offre de transport urbain dans la commune de BAB EZZOUAR, nous avons exploité les résultats d'une étude faite en 2005⁴⁴.

Concernant le premier indicateur, une majorité de 39,4% trouve que l'information est très faible même absente, ce manque d'information sur les transports urbains handicape le système de transport tout entier.

La couverture spatiale des transports est mesurée à partir de la localisation des arrêts des transports par rapport aux agglomérations⁴⁵, les résultats montrent que 46% trouvent que la couverture spatiale est relativement assez bonne.

⁴⁴ Enquête ménage de TAHRAOUI.L sur les transports urbains dans la périphérie est d'Alger cas des communes de BAB EZZOUAR, OUED SMAR, DAR EL BEIDA

Par ailleurs, l'indicateur ponctualité mesuré traduit un mauvais fonctionnement du réseau de transport, et que l'exploitation des lignes du réseau est complètement désorganisée.

3.2 Mesure de l'accessibilité au centre commercial :

3.2.1 Observation et enquête sur terrain :

Les pratiques de déplacements dans la vie quotidienne des habitants de la périphérie ne sont pas souvent favorisées par le réseau de transport qui subit des changements de fréquence. Les contraintes temporelles et spatiales ne permettent pas aux usagers contraints par les transports, qui effectuent de longues distances quotidiennes pour réaliser les activités professionnelles et sociales comme ils le souhaiteraient. Par conséquent, les actifs et les jeunes scolarisés des ménages de moyen à faible salaire, sont obligés d'utiliser le réseau de transport subissent la saturation, le manque de service de transport et le coût élevé de ce service. Nous avons remarqué que les gens utilisent soit les véhicules particuliers soit la marche à pied.

Enquête sur le terrain :

Pour le déroulement de l'enquête nous avons prévu deux jours de week-end qui succèdent et un jour de semaine (de travail) pour raison de l'indisponibilité du temps d'une part et pour éviter la monotonie des réponses d'autre part.

- L'on indique également que le CCL est très fréquenté par les ménages.

E.P.A.U
BIBLIOTHÈQUE



Les ménages accèdent au CCL par la marche à pied



L'utilisation de la voiture particulière



⁴⁵ Pour le cas de son enquête, TAHRAOUI a considéré que la distance de 300m est la moyenne pour la marche à pied, plus on s'éloigne plus la zone est mal desservie.

Le questionnaire :

Le questionnaire ou formulaire de questions est un document contenant un ensemble de questions posées de façon orale ou écrite aux sujets constituant l'échantillon d'étude. Concrètement, l'objectif lors d'une enquête est de mesurer le « degré de propagation » d'un caractère, d'un type de réponse, d'un comportement, etc.... parmi une population déterminée.

Le questionnaire, technique de recueil des données, est utilisé dans les enquêtes à caractère quantitative, c'est-à-dire prévoyant une analyse chiffrée des données.

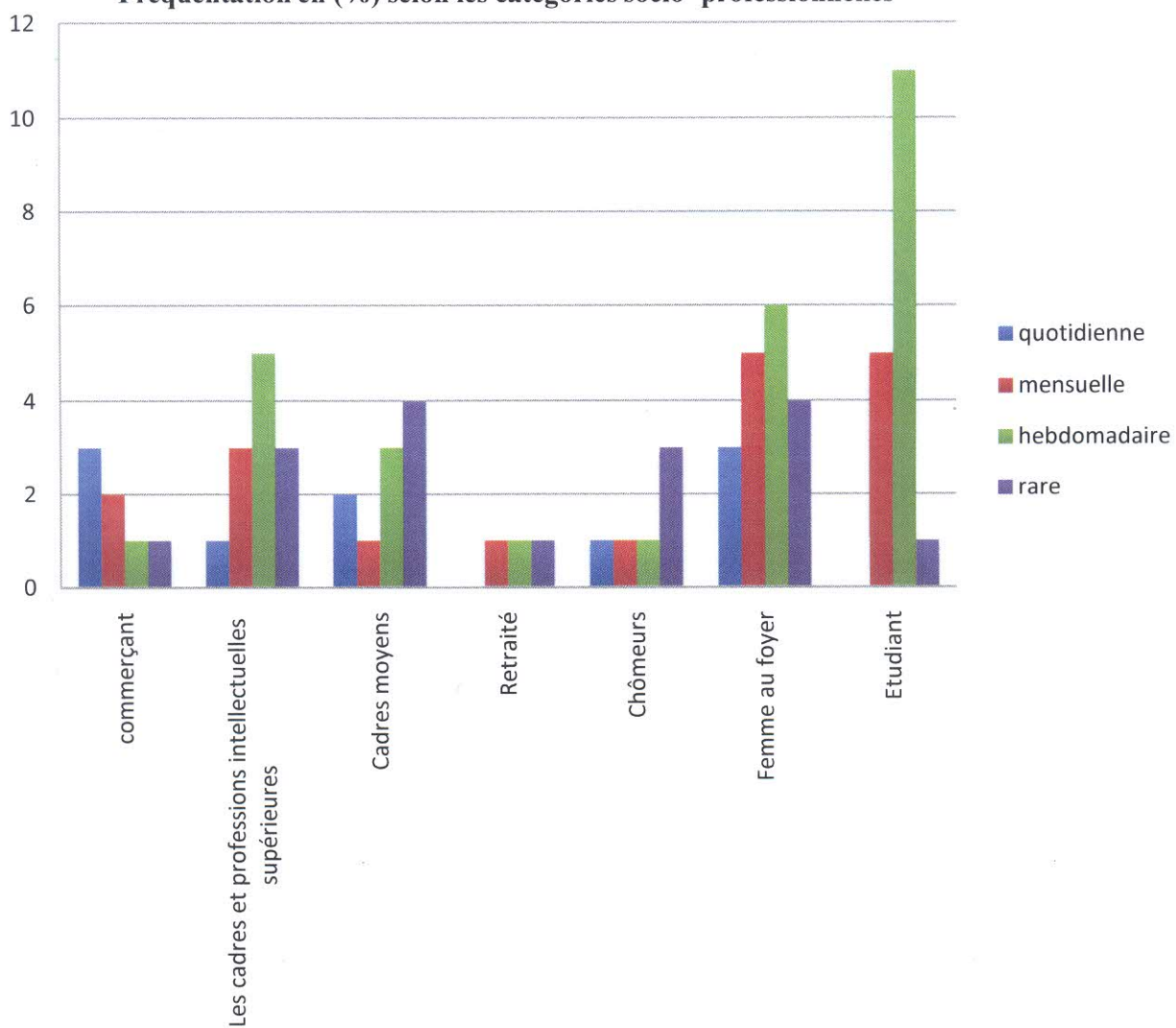
Notre questionnaire est structuré sous une forme la plus simple et la plus courte, chacune des questions représente un indicateur bien spécifique. Après une présentation du thème de travail dans le cadre de préparation du master et éventuellement le nom de l'école, nous aborderons des questions consacrées aux renseignements concernant la personne interrogée, dans lesquelles figurent respectivement des informations sur l'âge, le sexe, la catégorie socioprofessionnelle, le motif de déplacement au CCL, lieu de résidence pour voir le rayon d'influence du CCL, moyen de transport utilisé pour y arriver, et la durée que prend la personne depuis son lieu de départ jusqu'au CCL, son degré de satisfaction concernant la localisation du CCL, et combien de fois il le fréquente. Et par la suite nous passons à des questions qui comprennent les variables de notre hypothèse prenant à titre d'exemple, qu'est ce qu'elle pense la personne interrogée à propos de l'attractivité du CCL ainsi que sa qualification de l'accès au CCL depuis le lieu de départ ; pour arriver vers la fin du questionnaire à lui demander son avis pour le moyen le plus rapide pour arriver au CCL et quel moyen de transport faudra-il promouvoir pour améliorer l'accessibilité au CCL.

- Un modèle du questionnaire est présenté en annexes.

3.2.2 Présentation des résultats et discussion :

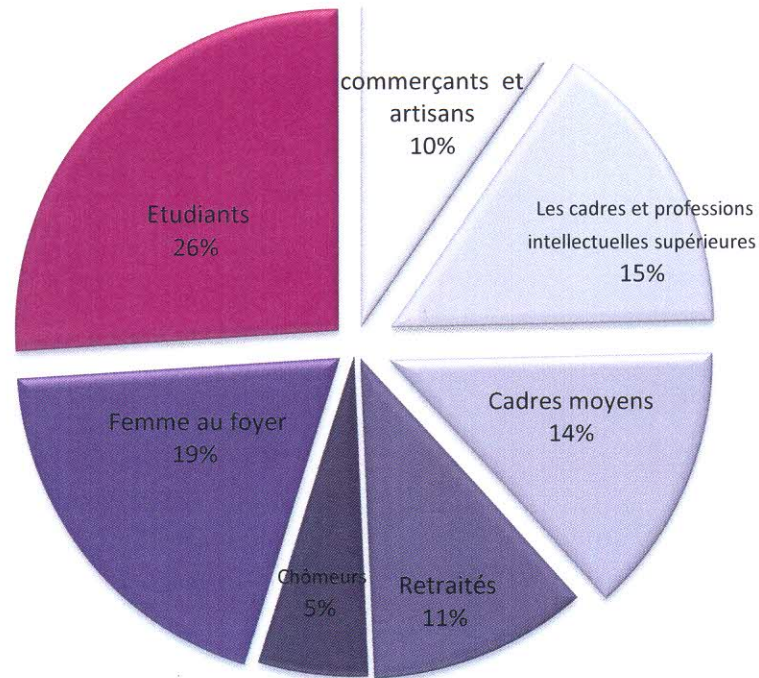
Les résultats obtenus ont fait l'objet d'une structuration et d'un traitement en faisant appel au logiciel Excel.

Figure 18.
Fréquentation en (%) selon les catégories socio- professionnelles



source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

Figure 19.
Part (en%) des catégories socio- professionnelles fréquentant le CCL



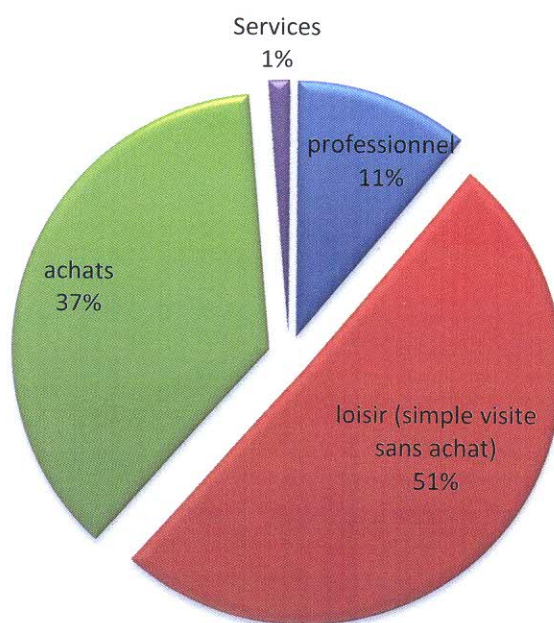
source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

La plupart des personnes interrogées fréquentent hebdomadairement le CCL. En particulier les étudiants qui représentent une majorité de (26%) de la part des ménages qui fréquentent le CCL, s'en suivent les femmes au foyer (19%). Nous pouvons expliquer ces résultats par la localisation du CCL à proximité de l'université USTHB et les cités universitaires : RUB 4, CUB3 et EL ALIA, ainsi que de très nombreuses activités culturelles et de loisirs qui font une destination hebdomadaire (les jours de week-end ou pendant le temps libre) pour les étudiants ainsi qu'ils se déplacent à pied ce qui facilitera leur accessibilité au CCL.

La fréquentation des femmes au foyer au CCL est hebdomadaire à mensuelle. Elles fréquentent les magasins du grand marché (sous l'enseigne commerciale UNO au REZ- de chaussée) pour le shopping ou acheter ce qui sera consommé lors de la semaine, ainsi qu'avec leurs familles car le CCL est un lieu prioritaire en matière de qualité d'accueil, convivialité, propreté et de sécurité, et elles disent « il manquait un espace public qui offre telle joie dans une aire contrôlée surtout pour nous les algériens »

On observe que les retraités, les chômeurs et les cadres moyens font partie des classes qui fréquentent le moins le CCL. Pour les retraités, la principale raison c'est bien leur mobilité, qui est plutôt faible. Pour les chômeurs, ils cherchent majoritairement le travail au CCL.

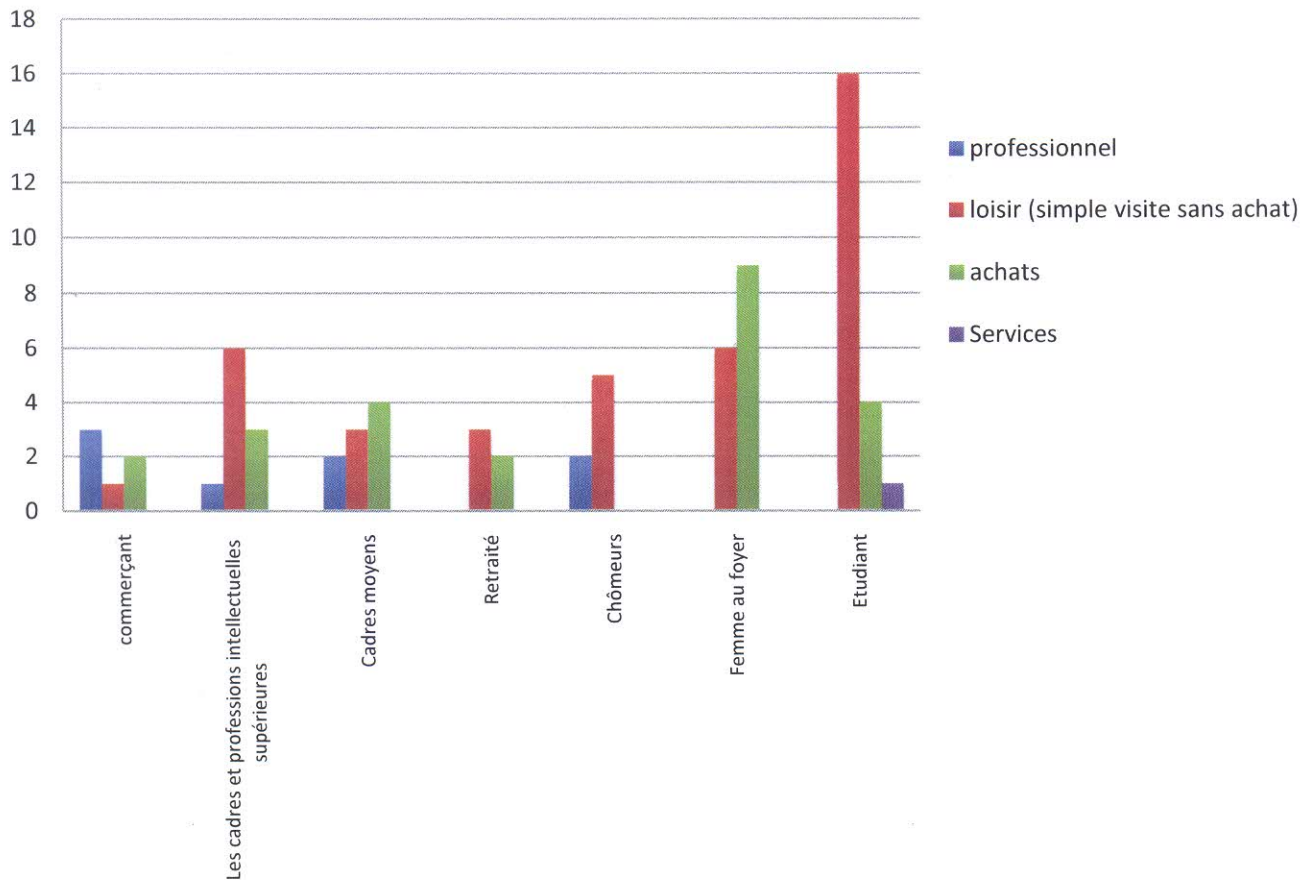
Figure 20.
Motifs de déplacement au CCL en (%)



source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

Les motifs de déplacement sont pour la majorité de loisir (simple visite sans achats) (51%), suivi de près par le motif des achats (37%) ensuite vient le motif professionnel (11%) et accès aux services en dernier. Ces résultats s'expliquent par la présence de nombreux espaces conçus dans le CCL qui proposent aux gens un nouveau type de la consommation en leur offrant plaisir, détente et divertissement avec un prix raisonnable. Ce dernier critère rend le motif des achats (shopping) faible par rapport au pouvoir d'achat des algériens. Nous soulignons que le CCL a une variété d'offres de produits locaux et internationaux répondants à la demande de la clientèle locale ainsi que les touristes et les opérateurs étrangers, et avant, le commerce type c'était bien les boutiques et le commerce de proximité, d'après les enquêtés, ils ne voient les prix des produits que choquants et imaginaires et leurs consommations c'est du gaspillage de l'argent, donc pouvons conclure que le CCL est de tendance d'un centre de loisir à vocation commerciale.

Figure 21.
Les motifs de déplacement au CCL en(%) selon les catégories socio-professionnelles



source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

La majorité des catégories socioprofessionnelles fréquentent le CCL pour de simples visites sans achats (loisir). Pour les étudiants qui sont majoritaires pour ce motif de déplacement, ils disent qu'ils aiment le « fun shopping » qui leur rend impatientes pour flâner dans un centre commercial et déjeuner dans ses restaurants, manger des glaces avec des amis ainsi qu'ils adorent l'ambiance musicale. Trois catégories présentent un profil différent : les femmes au foyer qui fréquentent le CCL pour acheter seulement depuis les magasins du service UNO (les légumes,..) pour ses prix acceptables et surtout après la nouvelle loi lancée par le ministère du commerce concernant l'organisation des marchés ainsi que par leur curiosité pour visiter les espaces de marques internationales figurées sur des enseignes turques (Lufian) et locales (ameublement, décoration...). Les chômeurs, dans un premier temps pour chercher un travail et dans un second temps les loisirs, quant aux retraités, ils le fréquentent pour accéder aux commerces et les loisirs parce qu'ils sont généralement accompagnés par leurs familles.

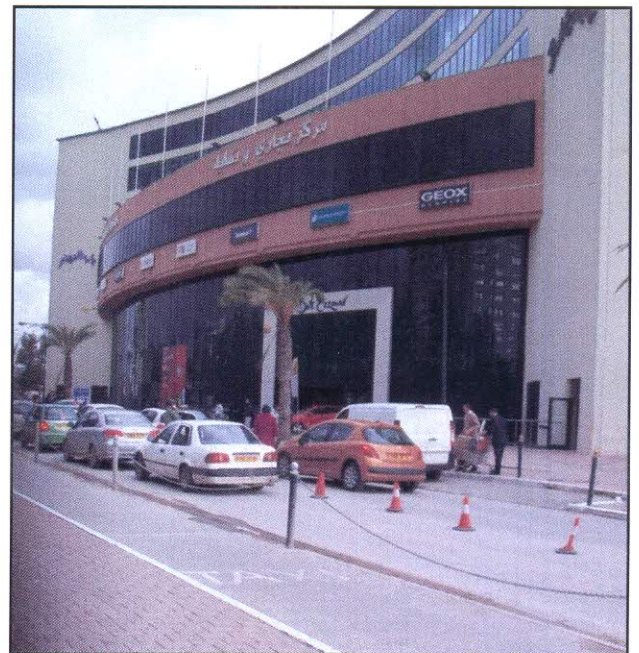
Tableau 3 : pourcentage des moyens de transport utilisés⁴⁶

les moyens de transport utilisés :	(%) :
bus+marche à pied	26
voiture personnelle	32
bus+métro+tramway+marche à pied	3
bus+tramway+marche à pied	14
bus+tramway+taxi	4
bus+train+marche à pied	3
tramway+marche à pied	5
marche à pied	7
taxi	3
transport étudiant+marche à pied	3

Comme l'atteste le tableau ci-dessus, une majorité de 32% du mode de transport, véhicule particulier, est très utilisé pour l'accès au CCL. Le bus arrive en deuxième position en corrélation avec la marche à pied : en effet, c'est un mode très répondu dans l'ensemble de la commune par contre au taxi et le train qui viennent en dernière classe. Notre analyse relative à l'offre de transport dans la commune, révèle que la présence de l'infrastructure ferroviaire (ligne de banlieue EST d'Alger- THENIA) ne fait pas partie du réseau de transport dans la commune. Ceci s'explique par l'absence de lignes de rabattements par autobus sur la gare ferroviaire (les quartiers résidentiels ne sont pas reliés par des lignes de bus à la gare).

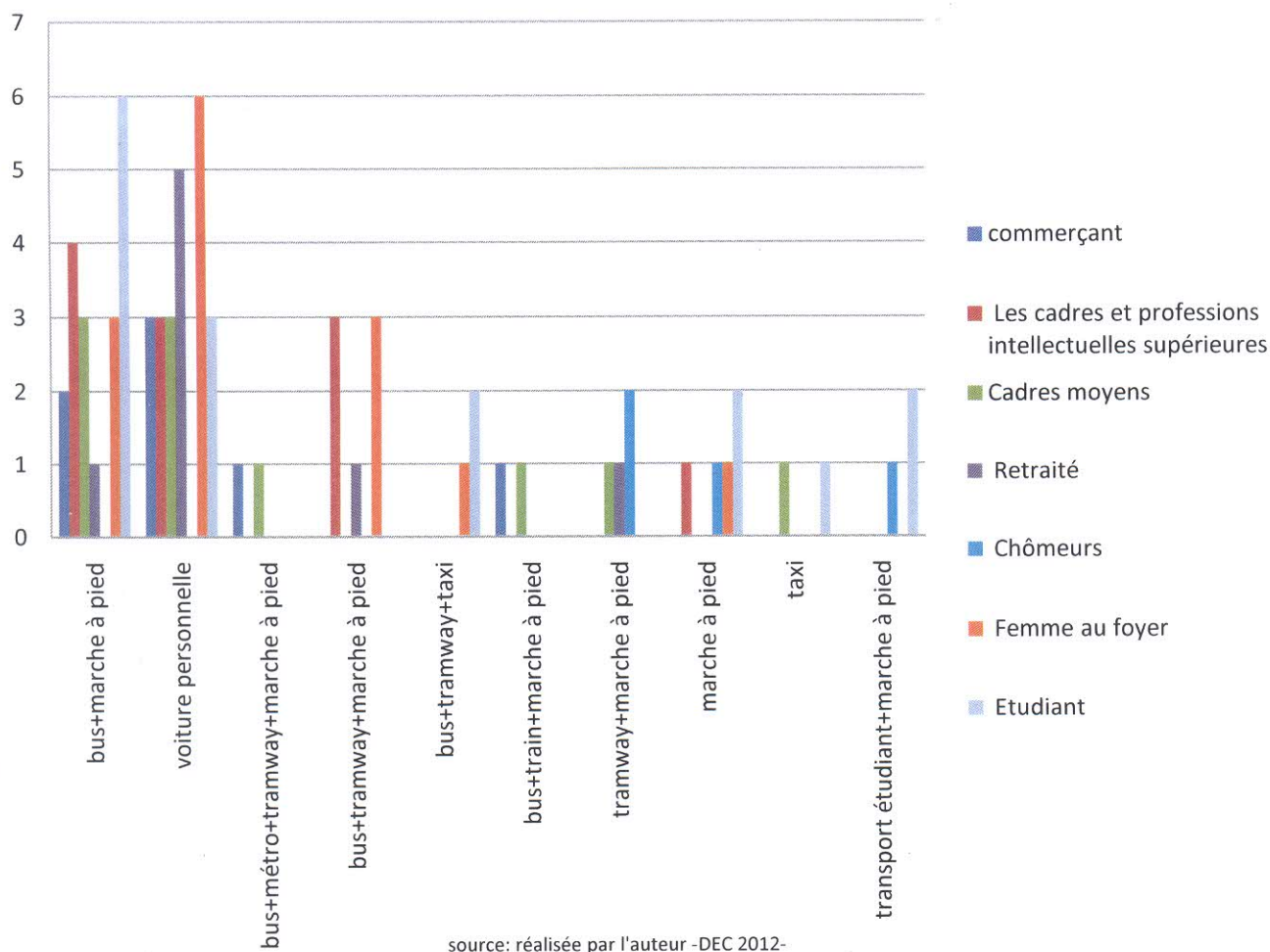


Figure 22. L'utilisation de la voiture particulière pour accéder au CCL. Source: l'auteur -DEC 2012-



⁴⁶ Elaboré par l'auteur sur la base de l'enquête réalisée au CCL.

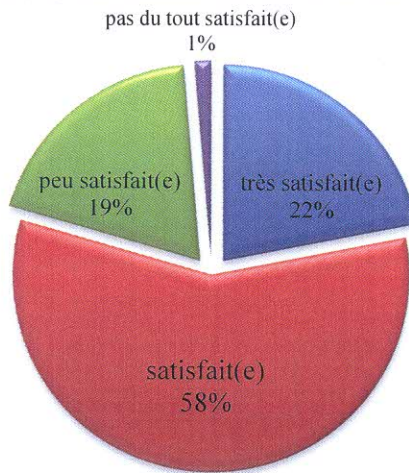
Figure 23.
Moyen(s) de transport utilisé(s) en(%) selon les catégories socio- professionnelles



Les étudiants et les chômeurs prennent majoritairement le bus et parfois le tramway et marchent également ; pour la simple raison qui est la disponibilité de ces deux modes de transports en terme de couverture spatiale malgré que les arrêts urbains sont un peu loin du CCL ce qui explique pourquoi ils marchent, et pour gagner du temps ainsi que pour le prix moins cher.

Les femmes au foyer et les retraités utilisent la voiture personnelle surtout lorsqu'ils achètent beaucoup de chose et portent de lourdes paniers. Tandis que les cadres moyens prennent presque tous les moyens de transport ainsi que les commerçants et les cadres et professions Intellectuelles supérieures.

Figure 24.
Taux de satisfaction en (%) concernant la localisation du centre commercial



source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

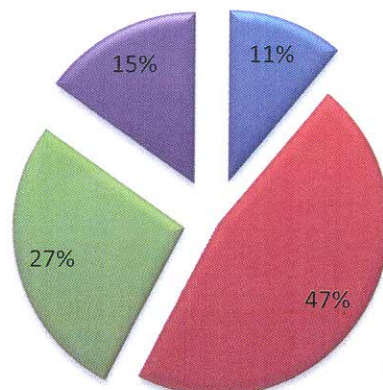
La population interrogée se considère satisfaite à hauteur de 58% quant à la localisation du CCL. D'après une analyse sur les sites et les localisations de l'implantation des centres commerciaux en général, nous avons déduit qu'ils sont généralement localisés :

- Dans une zone lui garantissant le maximum de clientèle, que ce soit en centre ville ou en périphérie
- En bordure ou à proximité de grands axes routiers, sur des terrains agricoles plats dans les zones de concentration résidentielle et de diverses activités.

Et cela est valable pour la localisation du CCL dans le quartier d'affaires par rapport aux équipements implantés et par rapport au réseau routier et autoroutier ce qui pourra expliquer les résultats de la figure (24).

Figure 25.
Comment qualifieriez-vous l'accès au centre commercial depuis votre lieu de départ ?

■ très bonne ■ Bonne ■ Moyenne ■ Médiocre

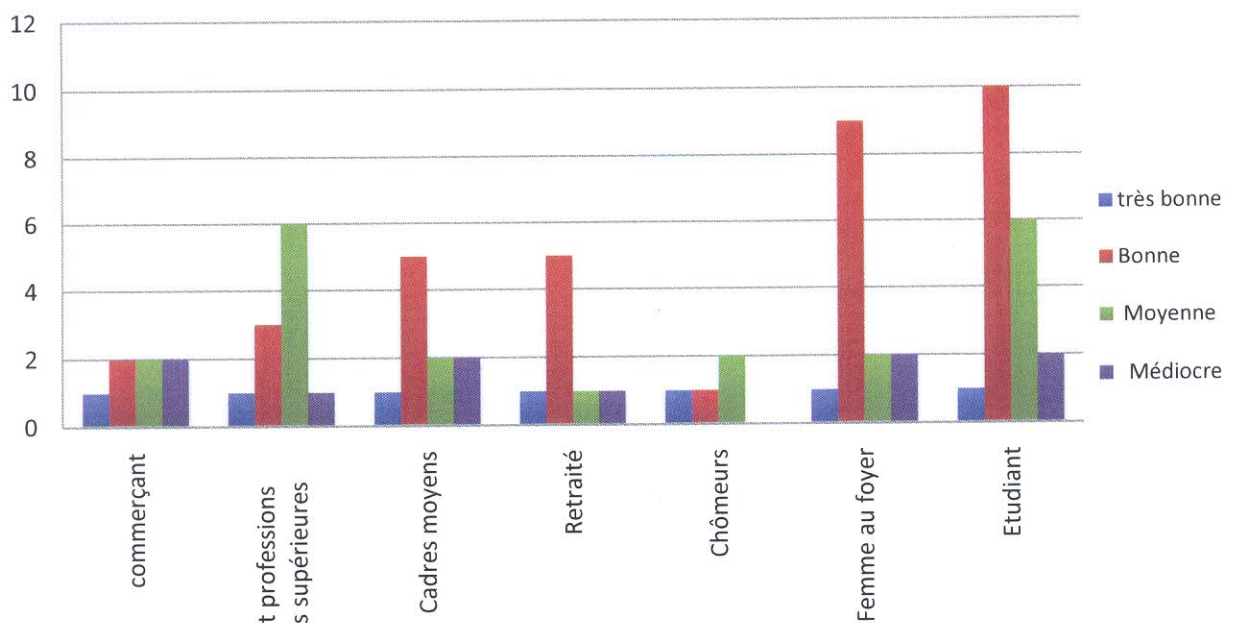


source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

L'accès au centre commercial est qualifié bon pour un pourcentage de 47% de la population interrogée.

Un des facteurs de réussite, élément capital d'une bonne implantation commerciale, est le problème posé par les accès. Suivant sa taille et son attraction, un centre commercial générera un flux important de circulation suivant des horaires bien répertoriés. Le CCL est ouvert 7jours/7jours, 24 H/24H. Les problèmes d'écoulement de trafic doivent être étudiés très sérieusement en fonction des infrastructures routières existantes ou en programmation. Même bien localisé, un centre commercial ne disposant pas de bons accès ou en nombre suffisant ne contribuerait qu'à saturer et à rendre difficile le trafic dans un quartier ou une agglomération, compromettant par là même ses chances de réussite.

Figure 26.
Comment qualifieriez-vous l'accès au centre commercial depuis votre lieu de départ ?



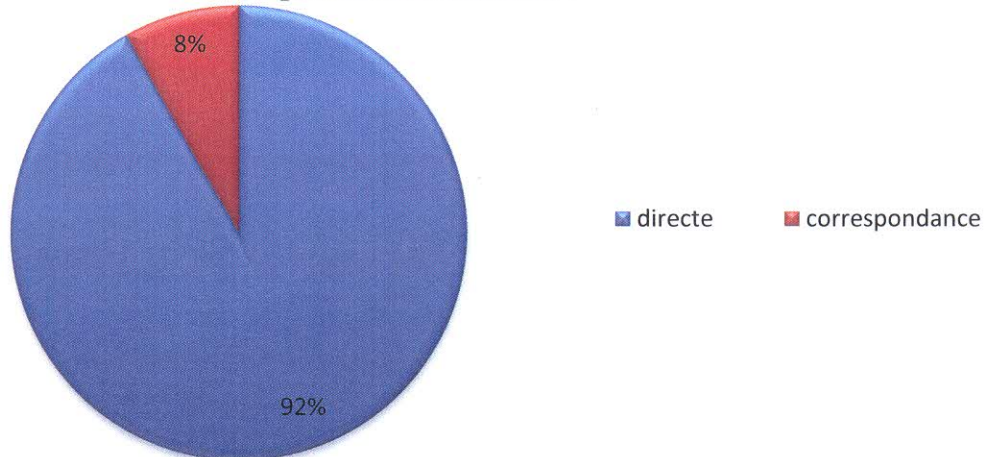
source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

La figure (26) représente les résultats lors de la réponse à la question : « **Comment qualifieriez-vous l'accès au centre commercial depuis votre lieu de départ ?** » selon les catégories socio professionnelles.

Cependant, il faut remarquer que les cadres et professions Intellectuelles supérieures opté pour la réponse moyenne, contrairement aux étudiants et les femmes au foyer, les retraités et les

cadres moyens ont choisi la réponse « bonne », le cas des étudiants de la faculté USTHB parce qu'ils sont à proximité du CCL ce qui facilitera leur accès, pour le reste, ils utilisent généralement la voiture particulière et donc l'accès est facile en stationnant au parking du centre.

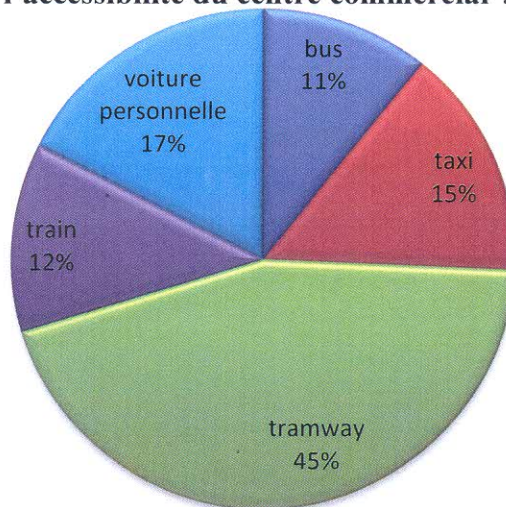
Figure 27.
Quel est le moyen le plus rapide pour arriver au centre commercial ?
Correspondance ou directe ?



source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

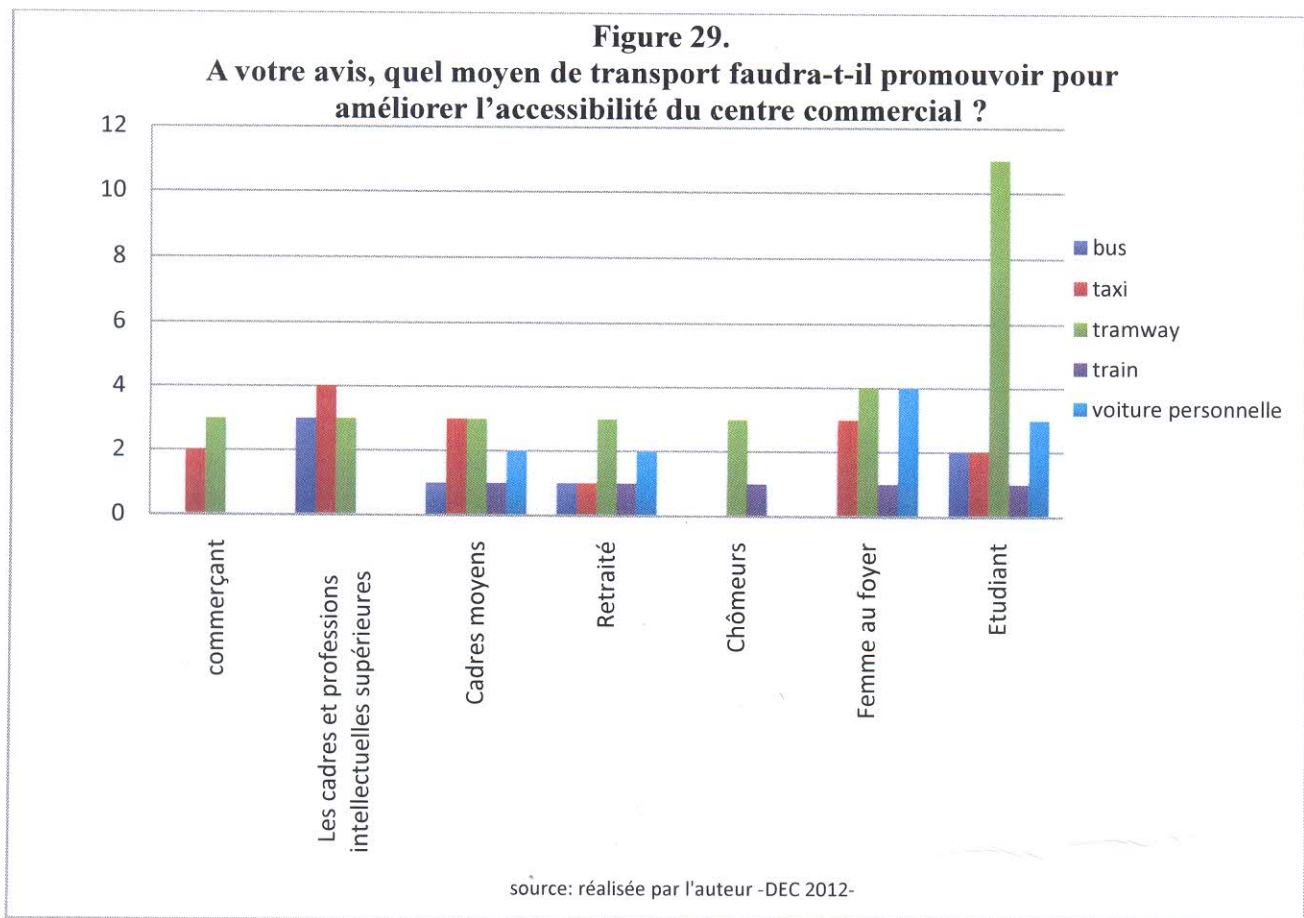
Comme le montre la figure (27), une majorité de 92% de la population interrogée a choisi le moyen direct comme moyen le plus rapide pour arriver au CCL, pour minimiser les distances et gagner du temps.

Figure 28.
A votre avis, quel moyen de transport faudra-t-il promouvoir pour améliorer l'accessibilité du centre commercial ?



source: réalisée par l'auteur -DEC 2012-

La plupart des interrogés pensent qu'il faut promouvoir le tramway pour améliorer l'accessibilité au CCL, et cela est en relation avec la situation du CCL par rapport à la ligne du tramway ainsi que ce dernier est un mode de transport utilisé récemment à Alger en plus qu'il est confortable, rapide et sécurisé. En général la situation du projet peut saturer ou non l'infrastructure de transport existante, ou bien justifier et accélérer une programmation de voirie, ou encore la remettre en cause à long terme, et c'est le cas pour les ménages de toutes catégories socio professionnelles (voire figure 29) qui fréquentent le CCL qui disent que le tramway pourra être très utile si la ligne du tramway passait par le quartier d'affaires et le CCL également ce qui nous amène à dire en conclusion que le CCL est mal desservi par le tramway, les gens doivent opter pour la voiture particulière pour faciliter leur accès au CCL. .




3.2.3 Commentaires sur l'accessibilité au centre commercial de BAB EZZOUAR :

L'exploitation des résultats obtenus nous a permis de déduire qu'avec la présence d'infrastructure de transport diverse dans la commune de BAB EZZOUAR, son impact sur l'accessibilité au CCL est positif ce qui nous amène à dire que même si le positionnement du centre commercial est bon mais s'il n'est pas bien desservi par les moyens de transport cela ne contribue qu'à mettre ce projet de développement en retard et sans valeur.



[CONCLUSION GENERALE]

Dans cette conclusion générale, nous rappellerons la problématique du mémoire et le cheminement qui nous mène aux résultats de la recherche tout en éclaircissant l'image réelle du centre commercial et de loisir. Nous proposerons ensuite quelques tentatives pour améliorer l'accessibilité à ce centre.



Notre travail de recherche trouve sa motivation dans l'articulation entre l'accessibilité à différentes échelles depuis la commune de BAB EZZOUAR, au quartier d'affaire jusqu'au centre commercial au cœur de ce quartier, et tente de répondre à la problématique de l'impact du réseau de transport sur l'accessibilité au CCL, dans une perspective de reconfiguration de grands espaces plurifonctionnels dédiés aux achats et aux loisirs, où il faut penser aussi à la clientèle non motorisée, et mettre en tête qu'elle représente un chiffre important, et de surcroît, qu'il existe une tendance de plus en plus marquée à lier achats, loisirs et services au cours du même déplacement.

Nous avons enquêté des ménages auprès du CCL pour examiner leurs choix individuels résultants de l'utilité de se déplacer en fonction de l'offre de transport à BAB EZZOUAR et à travers les trois chapitres structurant le mémoire de master, nous avons étudié de manière théorique ensuite quantitative, à partir des résultats de l'enquête, l'impact réciproque entre le réseau de transport et le CCL, ce dernier de part sa situation stratégique dans un quartier d'affaire saturé d'équipements structurants par rapport à l'infrastructure routière et ferroviaire insuffisante, d'après les enquêtés, il est le seul lieu moderne qui a été accueilli avec joie, c'est un lieu qui conditionne davantage encore le consommateur, il met à leur portée autant d'espaces de loisir, de détente, de vacance concentrés en un seul endroit, et c'est une expérience nouvelle pour la population algérienne, c'est un centre proprement dit « commercial et de loisir » mais pour le deuxième concept, les gens qui le fréquentent, affirment que les loisirs sont le symbole de la modernité, tout cela concourt à travestir la nécessité en plaisir. Ces ménages trouvent que l'accessibilité au CCL par le biais du réseau de transport est bonne.

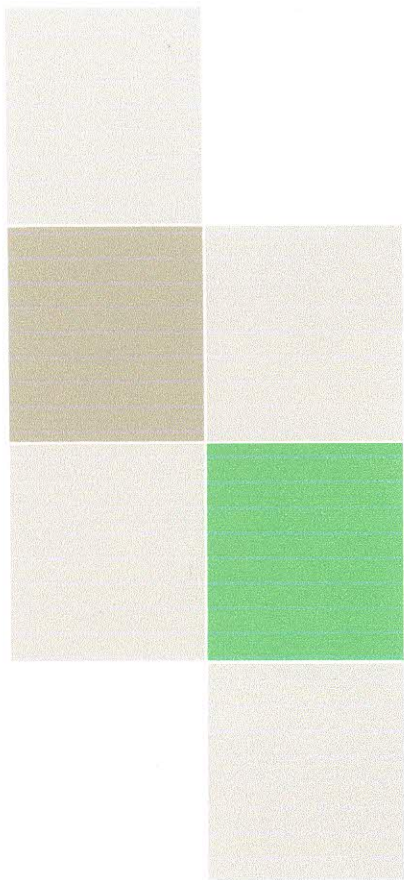
Pour essayer de répondre à ce que perçoivent les visiteurs du centre commercial et de loisir comme une réelle rupture de comportement de consommation, il faudra un centre commercial qui s'apparente au shopping international, mais il fallait forcément de penser le devenir d'un territoire avec ses composantes, commençant par une bonne implantation de l'équipement par rapport à l'infrastructure de transport pour assurer une meilleure accessibilité ensuite nous étudions très sérieusement sa taille et le flux arrivant pour gérer l'écoulement du trafic afin d'éviter n'importe quel impact négatif sur l'environnement et sur l'équipement lui-même (en matière d'attraction).

Afin d'accéder facilement au centre commercial en stationnant la voiture au parking du centre ou autre, ou bien une accessibilité piétonne, ou en tramway voire en train ou taxi, il est primordial d'assurer :

- un cheminement adapté,
- une visibilité des accès et clarté des transitions,
- traitements paysager valorisant,

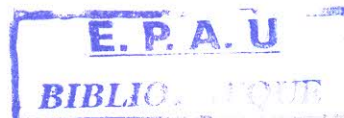
Ce sont autant de démarches pour améliorer l'accès au centre commercial et de loisir.

[BIBLIOGRAPHIE]

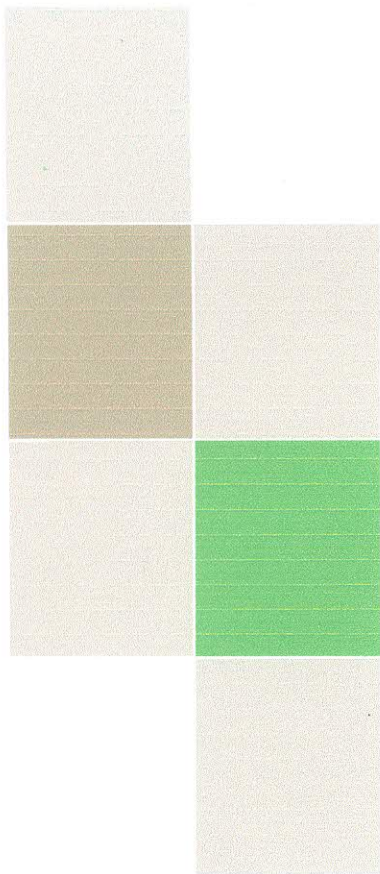


- BELHAI. A « cours de géographie urbaine, 4^{ème} année », EPAU (école polytechnique d'architecture et d'urbanisme). (2012)
- BAOUNI. T « Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger », thèse de doctorat d'état en urbanisme, (2005), EPAU.
- BAVOUX.J-J, BEAURICE.F, CHAPELON. I, ZEMBRI.P « géographie des transports » (2005), Armand Colin, Collection U, (2005), Paris.
- COTE.M « la gestion du foncier en Algérie, élément d'introduction à l'urbanisme », édition CASBAH HYDRA, 2000, Alger.
- CNERU, les études de POS U52.
- Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication-Suisse, « Etude sur les effets territoriaux des infrastructures de transport : tirer des leçons du passé pour planifier le futur, aperçu du projet », (février 2003), 24 pages.
- Gilbert.G- Heeren.N, « Prise en compte de l'impact et construction d'indicateurs d'impact », CIEDEL
- HABIB. R, « le nouveau centre commercial à BAB EZZOUAR » article pris du Journal financier 08-08-2010.
- HADJIEDJ.A, DUBOIS-MAURY.J, DJEDOUANI.S, « Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation », édition l'Harmattan.
- HAROUCHE, K. « les transports urbains dans l'agglomération d'Alger », édition l'Harmattan, paris, 1987
- Jouve. I « Cohérence Urbanisme et transport », Mémoire de 2^{ème} année master, UPEC (université PARIS EST Créteil Val de Marne)
- OFFNER. J.M, "les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique" 1993, LABORATOIRE TECHNIQUES-TERRITOIRES-SOCIÉTÉS, (ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES, UNIVERSITÉ PARIS XII, CNRS)
- RODRIGUE. J.P, « La notion d'accessibilité, CHAPITRE1 », (2010), cours téléchargé du site internet : <http://www.droitausavoir.asso.fr/index.php>

- SAFAR ZITOUN.M, TABTI-TALAMALI.A, plan bleu« La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives », juin 2009, Alger.
- SAILLARD. R« Quelle stratégie pour garantir un report modal en région Poitou-Charentes ? », mémoire de master 2 transport, territoire et environnement (à l'université de Cergy Pontoise, département de géographie)
- SEMMOUD. B « cahier géographique de l'Ouest n°9.10 1987, croissance urbaine planification spatiale » (Algérie, Mauritanie, Tunisie) université Oran, P 60 par communication
- SEMMOUD.N «Les mutations de la morphologie socio-spatiale algéroise / The transformation of Algiers urban morphology. » In: Annales de Géographie. 2003, t. 112, n°633. P 500.
- TAHRAOUI.L, « Les transports urbains dans la périphérie est d'Alger cas des communes de BAB EZZOUAR, OUED SMAR, DAR EL BEIDA »2005, mémoire de magister, USTHB.
- <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Accessibilité.htm>
- http://issuu.com/bgiter/docs/projet_de_fin_d_etudes/19
- [http:// www.itinvent.net](http://www.itinvent.net)
- service technique de l'APC de BAB EZZOUAR « 2012 »

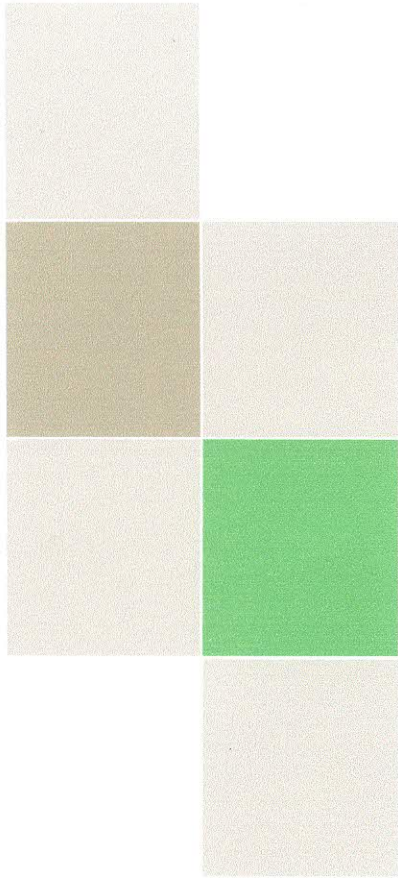


[LISTE DES SIGLES]



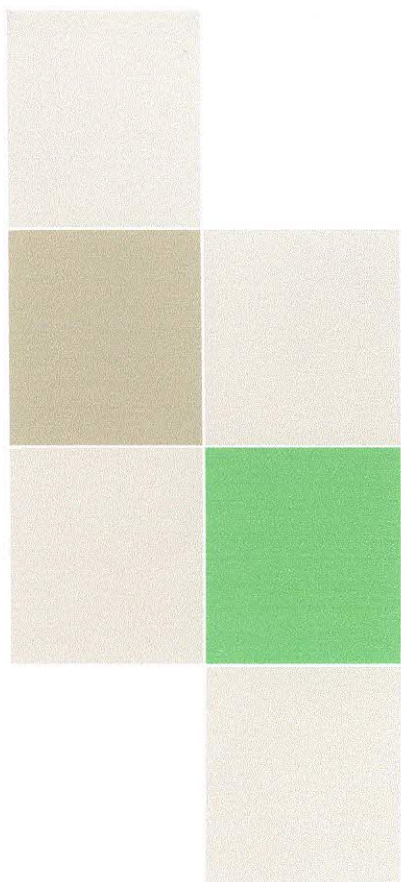
- **CCL** : centre commercial et de loisir
- **COMEDOR** : Comité Permanent d'étude de Développement organisation et aménagement de l'agglomération d'Alger
- **CUB** : cité universitaire de BAB EZZOUAR
- **O.N.S** : office national des statistiques
- **POG** : plan d'organisation générale
- **R.G.P.H** : recensement général de la population et de l'habitat
- **RN** : Route National
- **SETRA** :Service d'Etude sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements
- **ZHUN** : zones d'habitat urbaines nouvelles

[LISTE DES CARTES]



- carte1. la situation géographique de la commune de BAB EZZOUAR 16
- carte2 La situation administrative de la commune de BAB EZZOUAR 17
- carte3. La période de 1870 18
- carte4. La période entre 1870 et 1962 19
- carte5. La période entre 1962 et 1984 20
- carte6. La période entre 1984 et 1995 22
- carte7. La période actuelle 23

[LISTE DES FIGURES]



- Figure 2. Evolution de l'emploi par zone. 1987 - horizon 2020 24
- Figure. 3. La route nationale (RN, N°5) 26
- Figure. 4. la route nationale (RN, N°24) 27
- Figure. 5. L'autoroute de l'Est..... 27
- Figure. 6. La ligne du tramway 27
- Figure 7. L'accessibilité de la commune de BAB EZZOUAR..... 28
- Figure8. Le quartier d'affaire de la commune de BAB EZZOUAR30
- Figure9. L'accessibilité du quartier d'affaire.....31
- Figure10. L'emplacement du CCL dans le quartier d'affaire de la commune de BAB EZZOUAR 32
- Figure 11, 12, 13,14. Des vues intérieures des espaces du centre commercial..... 34
- Figure 15. Schéma des différents niveaux du centre commercial de BAB EZZOUAR ... 35
- Figure. 16. Le chantier du CCL de BAB..... 36
- Figure.17 Vue sur la maquette du projet..... 36
- Figure 18. Fréquentation en (%) selon les catégories socio- professionnelles42
- Figure 19.Part (en%) des catégories socio- professionnelles fréquentant le CCL.....43
- Figure 20.Motifs de déplacement au CCL en (%).....44
- Figure 21.Les motifs de déplacement au CCL en(%) selon les catégories socio- professionnelles.....45
- Figure22. L'utilisation de la voiture particulière pour accéder au CCL.....46
- Figure 23. Moyen(s) de transport utilisé(s) en(%) selon les catégories socio- professionnelles..... 47
- Figure 24.Taux de satisfaction en (%) concernant la localisation du centre commercial.48
- Figure 25.Comment qualifieriez-vous l'accès au centre commercial depuis votre lieu de départ ? 48
- Figure 26.Comment qualifieriez-vous l'accès au centre commercial depuis votre lieu de départ ? 49
- Figure 27. Quel est le moyen le plus rapide pour arriver au centre commercial ? Correspondance ou directe ? 50
- Figure 28.A votre avis, quel moyen de transport faudra-t-il promouvoir pour améliorer l'accessibilité du centre commercial ? 50
- Figure 29. A votre avis, quel moyen de transport faudra-t-il promouvoir pour améliorer l'accessibilité du centre commercial ? 51

[LISTE DES TABLEAUX]

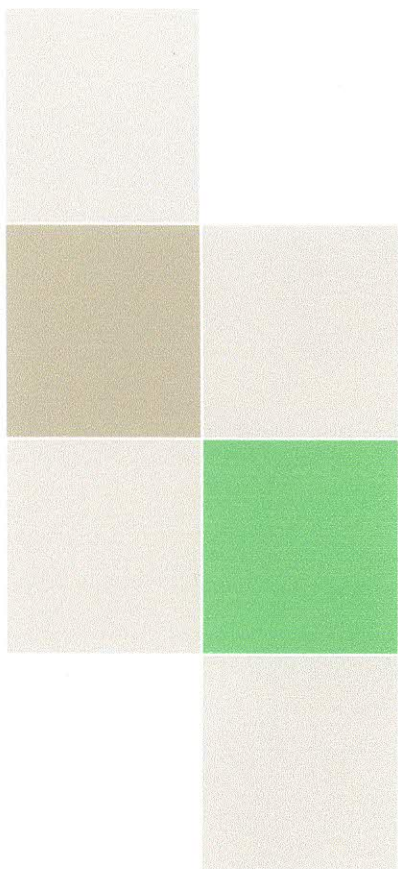
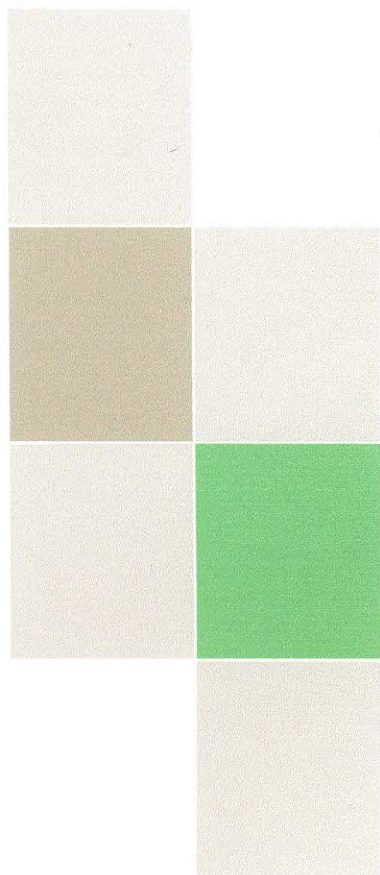


Tableau 1: répartition des actifs dans la zone d'étude	24
Tableau 2 : Evolution 1987-2004 de l'emploi par zone, et prévisions* 2020.....	24
Tableau 3 : pourcentage des moyens de transport utilisés.....	46

[ANNEXES]



Enquête d'opinion sur

« L'impact du réseau de transport sur l'accessibilité au centre commercial à BAB EZZOUAR »

Bonjour madame, monsieur.

Dans le cadre de préparation du master, Nous étudiants de l'EPAU, effectuons une enquête relative aux transports et leurs impacts sur l'accessibilité au centre commercial de BAB EZZOUAR. Aussi, nous aimerions vous poser un certain nombre de questions. L'enquête ne durera que quelques minutes. Nous vous remercions par avance pour votre aimable collaboration.

1) Sexe : Femme Homme

2) Age : 18-24 ans 25-35 36-59 60 ans et plus.

3) Catégories socioprofessionnelles :

Commerçants et artisans Cadres moyens

Les cadres et professions intellectuelles supérieures Retraité(e)

Chômeurs Femme au foyer Etudiant(e)

4) Motifs de déplacement au centre commercial :

professionnel loisir (simple visite sans achat) achats Services
(banques, etc.)

5) Lieu de résidence :

.....
.....

6) Moyen(s) de transport utilisé(s) : (par numéro)

bus taxi tramway train voiture personnelle marche à pied
 métro

- Ou stationner vous quand vous venez à BAB EZZOUAR ? Parking du centre, stationnement sur voirie, autre parking de stationnement ... ?

.....

7) A quelle distance (en minutes) se trouve votre lieu d'habitation (ou de travail) par rapport au centre commercial ?

.....

8) concernant la localisation du centre commercial vous êtes :

très satisfait(e) satisfait(e) peu satisfait(e) pas du tout satisfait(e)

9) fréquentation :

quotidienne mensuelle hebdomadaire rare

10) le centre commercial est-il attractif ?

oui non

Si oui, qu'est ce qui vous attire? Les loisirs, les achats... ?

.....
.....

11) Comment qualifieriez-vous l'accès au centre commercial depuis votre lieu de départ ?

Très bonne Bonne Moyenne Médiocre

12) Quel est le moyen le plus rapide pour arriver au centre commercial ? Correspondance ou directe ?

.....
.....

13) A votre avis, quel moyen de transport faudra-t-il promouvoir pour améliorer l'accessibilité du centre commercial ?

bus taxi tramway train voiture personnelle

14) autres remarques :

.....
.....
.....

Encore une fois, merci de votre collaboration et très bonne journée !!

La fiche technique :

Le centre commercial et de loisir

Conception du CCL :

L'ouvrage est principalement constitué de :

- deux sous-sols
- d'un rez-de-chaussée et de trois étages surélevés de deux tours en forme de segment d'arc de quatre étages chacune. (voir figure .A.)

Le centre commercial et de loisirs de BAB EZZOUAR comporte :

- 70 enseignes sur 3 niveaux, totalisant 31000 m² de surface de vente et de loisirs dont un hypermarché UNO sur 7000 m² (groupe CEVITAL)
- 16000 m² de bureaux
- Un parking souterrain de 850 places

Dimensions du CCL :

Les dimensions en plan des deux sous-sols et des quatre premiers niveaux :

- D'une hauteur de 30 mètres, le complexe s'appuie sur une assise de 15600 m², d'environ 120 x 130 mètres.
- Le projet se distingue par les spécificités suivantes :
- Aspect architectural et fonctionnel exigeant certains espaces dégagés au niveau du RDC de même qu'aux niveaux inférieurs, une configuration géométrique particulière avec de grandes dimensions en plan (120 m x 130m), des décrochements importants en plan et en élévation, un sol hétérogène et de faible portance.
- Les façades extérieures sont composées pour moitié de 10000 m² de double vitrage de grande dimension et pour autre moitié d'enduits à isolation thermique parfaitement étanches.

Le calendrier du projet :

- Décision d'investir et de développer des centres commerciaux en Algérie : mars 2007
- Achat foncier : mai 2007
- Début des travaux : août 2007
- Ouverture du Centre Commercial : mai 2009
- Ouverture des Bureaux : automne 2009

Illustrations :

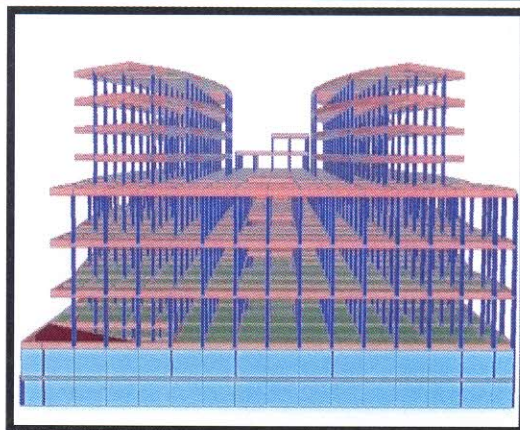


figure .A. Schéma des différents niveaux du centre commercial de BAB EZZOUAR



Figure. B. Le chantier du CCL de BABEZZOUAR

Plus de 1200 ouvriers auront participé à cette réalisation qui a fait appel à une soixantaine d'entreprises algériennes et autant de corps de métiers. Au registre des chiffres : le chantier s'est étendu sur 100000 m² de surface brute, totalisant 60000 m³ de béton et 9750 tonnes d'acier –soit l'équivalent d'une fois et demi la Tour Eiffel. La Maîtrise d'oeuvre fut assurée par le groupe français BEG Ingénierie.

L'ouvrage respecte les exigences européennes en vigueur, tant du point de vue technique, environnemental que du bâti. Il répond par ailleurs aux normes sismiques ainsi qu'à toutes les mesures en matière de sécurité.