

8/0005

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme

epau

Laboratoire Architecture et Environnement



Mémoire
Pour l'obtention du diplôme de
MASTER EN ARCHITECTURE
Option: Architecture et Environnement



Thème

Evaluation de la contribution des nouveaux projets urbains au
processus de métropolisation d'Alger.
Cas du projet urbain : Alger Médina

Présenté et soutenu par
Melle. ABAYAHIA Nourelhouda

Mémoire dirigé par :
Mr. BENDALI-HACINE Abderrazak

Jury :

Présidente de jury: Pr. CHABBI-CHEMROUK. N.

Examineur : Mr. BENNAI Mehdi.

Examineur : Mr. SOUAMI Mohamed Adel.

Mars 2013

Remerciements :

En préambule de ce mémoire, je tiens à exprimer mes sincères remerciements à Mr BENDALI-HACINE Abderrazak pour son encadrement, sa disponibilité, sa confiance en moi, ainsi que pour les précieux conseils et connaissances qu'il m'avait transmis.

Je tiens à exprimer ma gratitude envers Mme CHABBI-CHEMROUK Naima et Mme BOUSSOUALIM Aicha, qui se sont toujours montrées à l'écoute, et disponible tout au long de ce travail. Ainsi que tous les membres du Laboratoire de recherche Architecture et Environnement de l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU), pour leur accueil, leur gentillesse et leur sympathie.

Je remercie le personnel des différents organismes, grâce à qui j'ai pût réunir la documentation nécessaire à l'élaboration de ce travail.

Un grand merci à mes parents, qui ont toujours été là pour moi, et m'ont apporté leur soutien, aide, et encouragements, « je vous serais toujours reconnaissante ». Notamment, je remercie mes sœurs et mon petit frère, pour leur amour qui été mon seul refuge.

Un grand merci à mes très chers amis : Chaib Khadidja, Seboui Amina, Ouadfeul Selma et Djazouli Khalil pour leur aide et soutien, mais aussi, tout simplement, pour leur amitié qui m'a permis de me surpasser et d'affronter les difficultés.

Résumé :

Notre travail de recherche s'oriente vers l'évaluation, à priori, de la contribution des nouveaux projets urbains au processus de métropolisation de la ville d'Alger.

De nombreux projets sont lancés au sein de la capitale afin d'assurer le changement de son image et d'affirmer son passage vers le statut de métropole attractive et compétitive. En effet, nous avons choisi le projet Alger Médina, qui s'étend au cœur de la baie d'Alger, afin d'évaluer son influence sur le développement urbain de la ville, et son apport au sein des fonctions métropolitaines d'Alger.

Cette évaluation repose sur l'intégration du projet dans son milieu urbain. Et donc, elle vise à vérifier et à évaluer comment le projet s'intègre dans son milieu tout en profitant des potentialités de celui-ci et en répondant aux problématiques du site. Eventuellement, elle croise les différentes fonctions urbaines de la ville, qui matérialisent le passage vers la métropole pour ainsi évaluer l'apport du projet en question.

La projection du futur projet « Alger Médina » dans son environnement, nous permet d'apprécier les enjeux d'avenir auxquels il fera face ainsi que les incidences sur la capitale. De ce fait, on se pose la question de la possibilité d'une aide à la décision par l'évaluation apriori.

Mots clés : Métropole, critères de métropolisation, projet urbain, Evaluation à priori.

Abstract:

The purpose of our research is the ex-ante evaluation of the influence of new urban projects in the process of "metropolisation" of the city of Algiers.

Many projects are planned in the capital city in order to ensure the change of its image and promote its transformation into an attractive and competitive city. Thus, we have chosen the Algiers Medina Project, which is located in the heart of the bay area of Algiers, to assess its influence on the urban development, and its contribution to the metropolitan functions of the city.

The ex-ante assessment is based on the integration of the project in its urban environment. Its goal is to assess how the project "integrates" in its environment while benefiting from the opportunities and proposing proper solutions to its main problems.

Therefore, the assessment checks the different urban functions of the city, which materializes the way towards "metropolization". The projection of the future project of Algiers Medina, helps us better appreciate the future challenges it faces as well as its impacts on the capital city. And so we question the possibility of decision making with the ex-ante assessment approach.

Keywords: Metropolis, criteria of metropolization urban project, Evaluation.

Sommaire

Introduction générale	5
Chapitre Introductif : le contexte de la recherche et la problématique.	7
1-Cadre thématique de base : Alger, contexte et avenir :	9
2- La problématique :	14
3- Les objectifs :	15
4- Les hypothèses :	16
5- Méthodologie retenue:	16
Chapitre 1 :	20
1- Diagnostic du site d'El Mohammadia :	21
2- Présentation du projet Alger Médina :	30
3- Evaluation du projet Alger Médina par rapport au diagnostic de la ville: ____	34
4- Evaluation du projet Alger Médina par rapport au PDAU 2009-2029 : ____	37
5- Synthèse du chapitre1 :	43
Chapitre2 :	44
1- Etat de l'art :	45
1.1. Métropole et métropolisation:	45
1.2. Les activités caractéristiques de la métropolisation :	47
1.3. Le projet urbain :	51
1.4. Les caractéristiques des projets urbains :	52
1.5. Les évaluations apriori/ Etude d'impact :	55
1.6. Les études de faisabilité et d'opportunités des PU :	56
1.7. Critère de sélection des experts:	57
2- Le questionnaire semi-directif :	58
2.1. Elaboration du questionnaire :	58
2.2. Le passage des critères de métropolisation vers les indicateurs: ____	58
3- Synthèse du chapitre 2 :	65
Chapitre 3 :	66
1- Déroulement du travail de terrain :	67
2- Traitement de données récoltées :	68
2.1 Matrice SWOT : instruments d'urbanisme et projets urbains : ____	68
2.2. La matrice de L'accessibilité	71
2.3. La montée des services et TIC, le grand évènementiel, et la présence d'étrangers	73
2.4. La mixité sociale et urbaine, l'attribution d'une nouvelle image : ____	76
2.5. La synthèse de l'analyse SWOT : ____	79
Conclusion générale :	83
Bibliographie :	86
Annexes :	88

Introduction générale :

Dans ce présent mémoire, nous nous intéressons aux projets urbains de la capitale algéroise et de leur contribution au processus de métropolisation de celle-ci. En effet, les projets urbains émergent à travers le monde car ils forment un levier pour la dynamique urbaine et ainsi ils accompagnent les différents enjeux de la ville (politiques, économiques, sociaux et environnementaux). Or, leur intégration dans le milieu urbain est primordiale pour pouvoir répondre aux problématiques liées à celui-ci, notamment pour favoriser le développement urbain.

Le projet urbain « Alger Médina » est pris comme exemple dans ce mémoire, afin d'évaluer, a priori, son influence dans le processus de métropolisation d'Alger. Il s'agit donc de définir les concepts abordés dans ce thème (métropolisation, projet urbain, évaluation a priori), d'évaluer les vastes enjeux endogènes et exogènes du projet, en utilisant la méthode SWOT¹ (*Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats*), et notamment de prendre en compte les avis et les points de vue des experts spécialistes en urbanisme qui détermineront l'apport de ce projet urbain dans les différentes fonctions métropolitaines de la capitale. De fait, la complémentarité de ces approches nous a amené à structurer le mémoire comme suit :

Chapitre introductif : Il présente le contexte de notre recherche qui se base sur un retour sur les instruments d'urbanisme conçus pour Alger, ainsi que sur ses enjeux d'avenir favorisant son passage vers la métropolisation. Cependant nous développerons notre problématique concernant l'évaluation du projet Alger Médina, notre méthodologie qui découle des hypothèses préconisées, notamment, nous mettant l'accent sur l'évaluation a priori des projets urbains qui compromette une meilleure maîtrise du développement future de la ville.

Le chapitre 1 : Nous proposons une première évaluation du projet Alger médina, en nous basant sur des documents graphiques (cartes, simulation du projet, détail sur le programme du projet). Cette évaluation repose sur le diagnostic du site d'implantation du projet, en l'occurrence la ville d'El Mohammadia, et nous consultons notamment le nouveau plan stratégique d'Alger (le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme d'Alger 2009-2029) afin de vérifier la cohérence du projet par rapport aux grandes orientations de développement métropolitain de la capitale.

¹ L'analyse SWOT est un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. Direction Générale des Relations Extérieures, Direction Générale du Développement, EuropeAid Office de Coopération, Unité Commune Évaluation : « Méthodologie d'évaluation de l'aide extérieure de la commission européenne » outils d'évaluation, volume 4, Luxembourg, 2006, page : 103.

Le chapitre 2 : concerne la définition des concepts théoriques engagés dans cette recherche qui permettent la mise en place de l'outil de l'enquête. Ce dernier facilite la récolte des données auprès des experts.

Le chapitre 3 : assure le traitement des données récoltées en utilisant l'analyse SWOT qui nous permet d'aboutir au résultat final, en tentant de confirmer ou d'infirmer les hypothèses posées au préalable, particulièrement en proposant des recommandations.

Enfin la conclusion générale qui retrace le cheminement de notre réflexion, en rappelant brièvement les objectifs de notre travail, les difficultés liées à ces derniers, et nos tentatives de réponse pour les atteindre.

Chapitre Introductif : le contexte de la recherche et la problématique.

- 1- Cadre thématique de base.
- 2- La problématique.
- 3- Les objectifs.
- 4- Les hypothèses.
- 5- La méthodologie retenue.
- 6- Synthèse du chapitre.

1- Cadre thématique de base : Alger, contexte et avenir :

1.1 Retour sur les instruments d'urbanisme qui ont contribué au développement de la ville:

Alger, a longtemps affirmée son ouverture à travers l'histoire, elle constituait un lieu de convergence des grands courants d'échanges méditerranéens et considérée comme étant le lien direct reliant l'Europe et l'Afrique.

Il s'agit d'une ville qui a abrité durant la période de la colonisation d'importants sièges et était considérée par les colons comme un territoire de premier ordre. Depuis 1962, elle devint la capitale nationale de l'Algérie indépendante, abritant une population importante en perpétuelle croissance démographique et impliquant d'importants sièges administratifs, de fonctions politiques, économiques et sociales.

A l'indépendance, Alger comptait 500 000 habitants (avec le départ des européens), mais rapidement elle atteint les 940.000 habitants puis les 3.500.000² en 1997 (le Grand Alger). Des délais record, qui prouvaient son attractivité spectaculaire engendrant l'accroissement de la population. Et donc la ville c'est repeuplée et même au-delà, situation redoutable, suscitant des actions rapides de la part des autorités.

1.1.1. Le COMEDOR 1968 :

En 1968, le comité permanent d'étude, d'organisation et d'aménagement d'Alger (COMEDOR) a été mis en place pour une étude de la capitale sous forme de Schéma des structures d'Alger à l'horizon 1985, prévu pour une population de 2,2 millions d'habitants, favorisant l'extension de la capitale vers l'Est. Et cela en assurant la continuité des espaces d'extensions jusqu'à Bordj El Bahri, et notamment le développement des infrastructures de transports, toujours dans la même direction, (vers l'Est) car celle-ci entraînait des coûts moindres, vu la topographie favorable. Pour des raisons officielles qui songeaient étendre le plan d'aménagement d'Alger à l'horizon 2000, ce schéma a été gelé en 1971.

1.1.2. Le plan d'organisation générale POG 1975 :

Des nouveaux travaux pour la capitale prennent la relève aboutissant au Plan d'Organisation Général (POG), adopté en 1975. Cette fois-ci le plan incluait l'essentiel du schéma précédent mais en plus large, c'est-à-dire pour une population de 3 millions d'habitants. Et entre autres, de nombreux équipements et un vaste programme de logement a été prévu y compris l'organisation autoroutière. Or ce dernier est remis en cause en 1979, et une nouvelle étude est envisagée pour Alger sous forme d'un Plan d'Urbanisme Directeur (PUD).

1.1.3. Le Plan d'Urbanisme Directeur PUD 1980 :

L'élaboration du PUD a été confié au Centre National d'Etudes et de Réalisations Urbaines(CNERU), mais cette fois l'option retenue était l'extension de la capitale vers le Sud-ouest. En effet le PUD a engagé plusieurs objectifs tels que : la maîtrise de la dynamique urbaine par l'affectation des sols en se basant sur les quatre instruments

²Ali HDJIEDJ, Claude CHALINE, Jocelyne DUBOIS-MAURY : « ALGER, les nouveaux défis de l'urbanisation », EDITION L'harmattan, France, Juillet 2004, page : 246. Le RGPH de 2008 donne pour la wilaya d'Alger uniquement une population de 2 988 145 habitants.

opérationnelles et réglementaires mis en place, à savoir les ZHUN, les ZET, les ZAC, et les ZI³, et également il souhaitait tracer les grandes infrastructures et organiser le transport. Mais à son tour, il a été remis en cause pour plusieurs raisons, entre autres : sa procédure qui dépassait la durée de 3 années, ce qui place le plan, une fois élaboré, dans une position de déphasage par rapport au rythme réel de la dynamique urbaine, et par conséquent il ne permettait pas la maîtrise de la croissance urbaine ni le contrôle de l'urbanisation.

1.1.4. Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU 1995 :

En 1995 un nouvel instrument a vu le jour : le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) avec un certain nombre d'ambitions, comme : la réalisation de plusieurs projets d'équipements et d'infrastructures, notamment la concrétisation d'une politique de préservation des zones sensibles, et l'appréciation des incidences d'aménagements sur le long terme. En revanche les objectifs n'ont pas été atteints, et comme son précédent, il a été remis en cause.

1.1.5. Le Grand Projet Urbain GPU 1997:

Éventuellement ce dernier a révélé une première vision stratégique de la capitale mais demeurait aussi dépassé par sa démarche d'application qui l'empêchait de gérer l'accélération urbaine qui générerait à chaque fois de nouveaux besoins.

Synthèse du survol historique :

À partir de ce bref survol historique, l'absence de stratégie réellement reconnue est flagrant, l'urbanisation s'est développée tous azimuts (des extensions vers l'est, ensuite vers le Sud-ouest) plusieurs tentatives d'aménagements pour Alger, mais toutes dépassées par l'évolution négative en tous sens et sans continuité ni ordre.

« La consistance, l'éclatement et les multiples directions qui caractérisent les extensions développées par la capitale depuis la fin des années soixante ne peuvent suggérer, même pour l'observateur le plus indulgent, qu'un constat : il s'agit d'une anarchie urbaine»⁴

C'est dans ce sens, que nous nous sommes posés la question sur le devenir de la capitale Alger, sur les instruments d'urbanisme mis en place, qui à chaque fois, remis en cause avant leurs date prévue, et prônant chacun, diverses solutions sans pour autant parvenir à accomplir leurs missions fixées au préalable et donc ils ont fini par livrer la ville à des initiatives sectorielles et à l'improvisation des centres de décisions multiples.

En effet, aujourd'hui, l'urbanisation s'accélère et de nombreux besoins apparaissent, et donc les défis de l'ère actuelle sont de taille, à savoir⁵:

- Le développement urbain durable : en maîtrisant l'urbanisation qui prime sur le rural avec le concept de durabilité
- La structure économique : qui consiste en la création de richesse, d'emplois pour répondre aux besoins du pays.

³ ZHUN : Zones d'habitat urbain nouvelles, ZET : zones d'expansion touristique, ZAC : zones d'activité commerciale, ZI : zones d'activité industrielle.

⁴ Gouvernorat du Grand Alger et Cabinet du Ministre-Gouverneur: " Alger capitale du 21^e siècle " Edition URBANIS Maya'Com, Alger 1998, Page : 19

⁵ Gouvernorat du Grand Alger et Cabinet du Ministre-Gouverneur: " Alger capitale du 21^e siècle " Edition URBANIS Maya'Com, Alger 1998, Page : 19

- La création des dynamiques du rééquilibrage territorial⁶
- L'Amélioration de la compétitivité internationale des villes, en renforçant leur attractivité et leur rayonnement.
- Et enfin la réalisation de l'équité territoriale et de la cohésion sociale.

✦ 1.2 Le PDAU 2009- 2029 :

Alger est en train de se doter d'un nouveau plan, qui se veut comme une réponse aux différents enjeux cités plus haut. Ce nouveau plan, appelé aussi modèle territorial ou plan stratégique d'Alger orientera le processus d'organisation et de développement du territoire de la Wilaya d'Alger pour les 20 prochaines années c'est-à-dire à l'échéance 2029.

- Il se présente comme un nouvel instrument porteur d'un certain nombre d'ambitions qui seront développées à travers six questions fondamentales et décisives pour l'avenir d'Alger, en l'occurrence elles concernent⁷:
 - Le développement et de la compétitivité économique.
 - L'habitat.
 - La mobilité et des transports.
 - L'environnement.
 - L'agriculture.
 - Les risques naturels et technologiques.

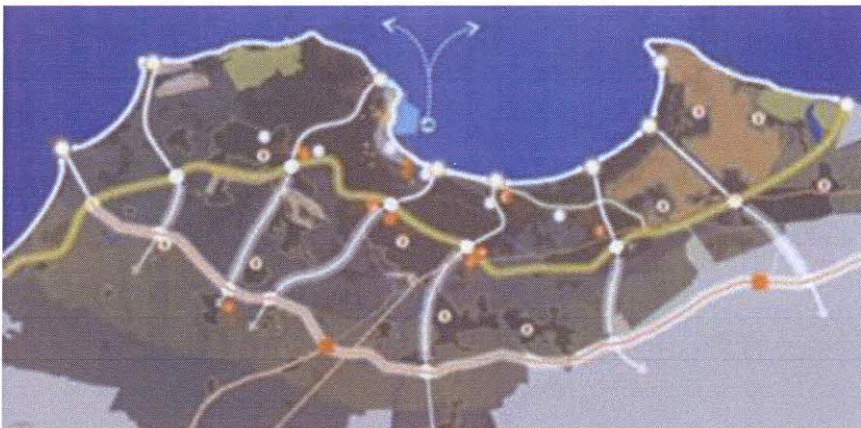


Figure 1 : Schéma de structure de tissu de la capitale.
Source: site officielle de Parquexpo⁸

Le PDAU 2029 propose une structure de base pour la capitale à travers la définition d'un macro-maillage qui intègre une série de projets urbains au cœur de celui-ci.

⁶Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le schéma national d'aménagement du territoire SNAT, 2010, page : 34

⁷ La Wilaya d'Alger, PARQUEXPO : « PDAU d'Alger, Rapport d'orientation », Alger, page :16

⁸http://www.parquexpo.pt/conteudo.aspx?caso=projeto&lang=fr&id_object=620&, consulté le 12/01/2013 à 12 :10.

Autrement dit, il repose sur :

- Le macro-maillage.
- L'intégration de projets structurants autour desquels des opérations d'aménagement ont été créés pour arriver à viser une structuration globale de la capitale.
- La définition d'une série de zones tampons afin de préserver le tissu vert et ainsi mettre fin à l'étalement urbain.

Sachant que les différents plans conçus pour Alger (POG, PUD, PDAU1995), ont impliqué de nombreuses études qui préconisaient des objectifs ambitieux, mais n'empêche qu'ils ont tous été remis en cause. Il est indéniable que la capitale n'a cessé de se dégrader.

En effet, ceci nous a induit à une série de questions concernant le nouveau PDAU :

- En quoi, diffère-t-il des instruments précédents ?
- Apporte-t-il des rectifications ?
- Prend-t-il en charge les carences des outils précédents afin de se servir des expériences du passé pour une meilleure gestion du futur?

C'est sous cet angle, que nous porterons une attention particulière à cette série de question, qui sera développée par la suite en se basant sur la démarche du PDAU qui se veut PROJET avant d'être un PLAN.

En revanche, notre travail dans le cadre du master, concernera Alger comme contexte d'étude. Son rôle dans le bassin méditerranéen, et de l'espoir d'en faire une métropole rayonnante, sont des éléments que nous avons considéré comme importants.



Figure 2: Vue sur la baie d'Alger depuis notre dame d'Afrique.

Image extraite du site : <http://www.tout-sur-google-earth.com/t1289-notre-dame-d-afrique-alger-algerie>. Consulté le 26/11/2012 à 20 :24

En effet, Alger, a connu une ampleur évidente depuis son indépendance « son caractère gigantesque, place celle-ci parmi les villes du premier rang dans le bassin Ouest de la méditerranée »⁹ et donc ayant le potentiel de devenir métropole. Et cela grâce aux atouts qu'elle possède et qui semblent déterminants pour son avenir, à savoir:

Sa situation stratégique et son histoire : elle se situe au seuil du continent africain, ce qui fait d'elle une plaque tournante prédestinée du Maghreb. « Alger, port méditerranéen...a porté trois noms qui traduisent les trois étapes successives de son histoire : un nom punique : Iksim, un nom latin : Icosium, un nom arabe : El-Djazair, déformé sans doute par les occidentaux et adopté par les français : Alger »¹⁰

Son statut de capitale : Alger s'est imposée parmi l'ensemble des villes algériennes constituant un grand pôle attractif qui lui confère une concentration de pôles administratifs, centre de décisions, et les différentes activités : de commerce, service, et de loisir.

Son environnement: Alger dispose d'un potentiel paysager d'exception, caractérisé par une diversité de son milieu physique et naturel, riche et varié.

Entre autres, la baie d'Alger, bâtie en amphithéâtre, doté d'une architecture remarquable et offrant un paysage sans pareil sur la mer.

Mais, malheureusement l'action destructive de ce potentiel, est perceptible sur toute la baie : le paysage naturel se mute vers un paysage « délabré » à travers les diverses formes de pollutions. « Alger aspire aujourd'hui au statut de métropole méditerranéenne. Son accession à ce statut, outre la satisfaction de plusieurs conditions (infrastructure, grands projets, remise à niveau des tissus...) passe nécessairement par la prise en charge et la résolution d'un ensemble de problèmes environnementaux qui se posent actuellement au niveau de l'agglomération »¹¹.

Cependant, Alger face aux différents enjeux que l'ère actuelle impose, doit sans doute mettre en place une planification efficiente et stratégique pour assurer une bonne perspective d'avenir et un développement urbain durable. C'est dans cette perspective que s'inscrivent les nouveaux projets programmés afin de valoriser la baie d'Alger: tels que : le projet de la grande mosquée, le réaménagement du quartier d'El Hamma, le réaménagement des berges de l'Oued El Harrach ainsi qu'au projet Médina qui sera notre cas d'étude.

⁹ Ali Hdjiedj : "Le Grand Alger : activités économique, problèmes socio-urbains et aménagement du territoire " Edition Office des publications universitaires, Alger, 1994, page : 17

¹⁰ EPAU, SIAAL : "ALGER METROPOLE, région, ville, quartier », Alger, 2000, page : 09

¹¹ Chabbi-Chemrouk Naima, DjelalAssari Nadia, Safar Zeitoun Madani, Sidi Boumediene Rachid: "Alger, lumières sur la ville" Edition DALIMEN, Alger, 2004, page : 294

1.3 Le projet urbain « Alger Médina » et sa contribution dans le processus de métropolisation de la ville :

Il s'agit d'un projet urbain qui vise l'inscription de la capitale algéroise au rang des grandes métropoles à travers l'ouverture internationale de la ville. « La première ambition étant d'inscrire la capitale dans une ère résolument moderne, qui viendrait réaffirmer son statut de métropole » a souligné le directeur général du groupe DAHLI¹².

En associant: un pôle d'affaires et d'hôtelleries, un pôle résidentiel, et un pôle de loisirs, ce nouveau projet de grande envergure au cœur de la baie (dans la commune d'El Mohammadia, s'étalant sur 72 Ha), se veut attractif, favorisant l'échange et lieu de convivialité.

2- La problématique :

Dans une perspective novatrice, et visant la métropolisation d'Alger, plusieurs projets urbains et architecturaux, de grande envergure, ont été lancés, et font « actualité » aujourd'hui au sein des grandes villes (Oran, Constantine, Annaba etc.) et notamment dans la capitale. A Alger, certains projets sont en cours de réalisation et d'autres en cours de lancement, mais demeurent très médiatisés, entre autres : le projet de la grande mosquée d'Alger, le quartier d'affaires de Bab Ezzouar, l'aménagement de la baie d'Alger, le parc Dounia, le cyber-parc de Sidi Abdellah ainsi que le projet « Alger Médina ».

En effet, ce dernier est un nouveau pôle urbain, qui, par sa taille et sa dimension, par son emplacement stratégique sur la baie, et son programme, aura certainement un impact important sur plusieurs aspects de la ville, car un tel projet va indéniablement influencer toute la région algéroise et le cadre de vie de ses habitants. D'où notre intérêt pour la problématique suivante:

Quelle serait la contribution du projet « Alger Medina » dans le processus de métropolisation de la capitale d'Alger ?

Cette problématique concerne le rôle des grands projets dans le développement urbain de la ville, et cela en favorisant l'attractivité et le rayonnement de cette dernière, et ainsi lui permettre d'évoquer une image, et de s'exposer à l'international. Notre sujet concerne donc la contribution des projets urbains dans le processus de métropolisation.

¹²Exprimé par ABDELOUAHAB Rahim: le promoteur du projet, président directeur général du groupe DAHLI, et le Propriétaire actuel du Hilton d'Alger et de la compagnie d'assurances 2A. Lors de son point de presse animé à l'hôtel Sabri, L'EXPRESSION -Le quotidien le 27.01.09.

3- Les objectifs :

Les projets urbains impliquent des investissements souvent extrêmement coûteux et génèrent des impacts politiques, économiques, sociaux et environnementaux considérables.

Ce qui nous incite à poser la question sur leurs effets dans le milieu urbain et surtout d'appréhender leurs conséquences, vu qu'ils concernent la société dans toutes ses dimensions. Et donc étudier leurs conséquences envisageables en recouvrant un certain nombre de dimensions du développement urbain et non pas seulement dépendre des seules critères financiers ou politiques qui engendrent dans la plupart des cas des divergences entre les acteurs de la ville.

Effectivement, c'est dans cette perspective que nous visons, à travers cette recherche :

- L'analyse du projet Médina, pris comme cas d'étude, afin de relever ses points forts et déceler ses insuffisances.
- Le projeter dans le futur afin d'analyser sa contribution dans le processus de métropolisation d'Alger.
- La compréhension de la notion de projet urbain qui se trouve comme un nouveau rythme pouvant faire revivre la capitale.
- Comprendre la démarche du PDAU 2029.

En effet, cette recherche se donne comme objectif l'évaluation, elle est ***une étude du projet urbain a priori*** pour en mesurer la contribution au processus de métropolisation. Elle est très différente de l'évaluation à postériori car celle-ci présente un jugement qui n'est pas fondé sur des données réelles, mais sur des projections d'avenir qui sont basées essentiellement sur des hypothèses. Ce n'est pas pour autant que son intérêt est moindre. Autrement dit, il convient après cette recherche d'être en mesure de connaître l'influence de ce projet urbain sur le processus de métropolisation d'Alger et ainsi répondre aux objectifs cités plus haut.

Partant du principe que l'évaluation conduit forcément à des recommandations et oriente la décision, notre recherche comporte une évaluation du projet « Alger Médina » dans le but d'en faire un support d'aide à la décision afin de mesurer, d'identifier et de comparer les incidences du projet en question. Ce qui entraîne, une fois l'étude des effets du projet achevée, à la validation, la modification ou la remise en cause du projet urbain.

4- Les hypothèses :

4.1. Par son programme, le projet Medina contribuera au processus de métropolisation d'Alger :

En effet, nous allons analyser le programme du projet Medina, car il s'agit d'un programme qui se veut avantageux pour la métropolisation de la capitale et donc nous allons le vérifier. Dans un premier temps, nous allons essayer de définir les critères, déjà établis, pouvant favoriser le processus de métropolisation tels que : les activités de commandement, le tertiaire supérieur, les structures d'hébergement etc. Ils seront traités dans la partie théorique. Dans un second temps, à travers les différentes activités et fonctions découlant du projet Médina tels que : le quartier d'affaire, hôtels... on pourra constituer des repères pour conceptualiser cette hypothèse.

Cependant le projet Médina semble être un modèle importée des métropoles mondiales et ne s'inspire pas du contexte dans lequel il s'inscrit et notamment, il pourrait contribuer à créer une ségrégation urbaine au sein de la ville.

4.2. Le projet urbain comme alternative aux instruments d'urbanisme actuels.

Les instruments d'urbanisme qu'a connu Alger depuis le POG 1975 n'ont pas réussi à satisfaire les aspirations de la société, ni à remédier aux enjeux majeures de la ville. Par conséquent nous pensons que le projet urbain se trouve comme une nouvelle option avantageuse pour le développement urbain d'Alger. Cependant, nous allons aborder la notion de Projet urbain ainsi que son rapport avec le PDAU 2009-2029.

5- Méthodologie retenue:

Suivant les hypothèses précédentes, nous avons construit notre méthodologie, en nous basant essentiellement sur :

5.1. L'outil d'évaluation : la méthode SWOT :

5.1.1. Définition :

« La méthode SWOT appliquée à un ensemble urbain (un quartier, une ville, une agglomération), se veut une méthode d'analyse à différentes échelles spatiales et aux différents termes de la planification (court, moyen, et long terme). Initialement développée dans les milieux des entreprises comme outil de planification stratégique, elle est à la base de la plupart des modèles de planification stratégique. Elle est essentiellement orientée sur la recherche des objectifs pour les besoins de l'élaboration d'une stratégie de développement urbain (étude de restructuration, d'aménagement ou projets urbains) »¹³.

¹³ Latifa BENYOUNES-FERAHTA : « processus de requalification durable des franges urbaines fondé sur la démarche de composition urbaines » thèse de doctorat en science option urbanisme et environnement. Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme epau. 15 Mars 2012. Page : 187.

En effet, cette méthode se base sur l'étude des forces et faiblesses du programme étudié, ainsi qu'à l'étude des opportunités et des menaces de l'environnement auquel il est inscrit. Autrement dit, elle concerne l'étude des effets internes et externes du programme en question.

5.1.2. La logique de l'analyse SWOT:

Tableau 1 : La matrice SWOT¹⁴

Effets	Positif	Négatif
Interne	Force	Faiblesse
Externe	Opportunité	Menace

La logique de l'analyse SWOT repose sur la détermination d'un objectif relatif à la matrice en question. Pour ensuite analyser les quatre facteurs en essayant de maximiser les forces et les opportunités, ainsi de réduire les effets des faiblesses et menaces. En outre, il s'agit de maintenir les forces, diminuer les faiblesses, tirer parti des opportunités, et de réduire les menaces.

Cependant, l'analyse SWOT est un outil méthodologique permettant l'analyse des données et ainsi dégager des actions à entreprendre suivant l'objectif préconisé.

« L'objectif de cette méthode vise à élaborer un diagnostic approfondi qui permet d'identifier les enjeux stratégiques dont le site considéré fait l'objet, pour les classer ensuite par ordre de priorité »¹⁵

5.1.3. Identification des quatre facteurs :

- a- Etude des forces : ce sont les aspects positifs internes du projet, qui peuvent être contrôlés, et qui constituent une base favorisant le développement du projet.
- b- Etude des faiblesses : contrairement aux forces, ce sont les aspects négatifs internes du projet c'est-à-dire les carences de celui-ci, mais qui peuvent être contrôlés et améliorés.
- c- Etude des opportunités : ce sont les aspects exogènes au projet, mais qui présentent des avantages pour le développement du projet.
- d- Etude des menaces : par opposition aux opportunités, ce sont des obstacles exogènes au projet qui limitent le développement de celui-ci.

Sachant que le projet Médina doit nécessairement être évalué par rapport aux enjeux qui relèvent de son programme propre (effets internes), et des enjeux exercé par son environnement (effets externes). Nous avons choisi l'analyse SWOT qui permet d'évaluer à la fois, les forces et les faiblesses du projet Médina (effets internes), ainsi que les opportunités et menaces du milieu externe qui influe sur celui-ci (les effets externes).

¹⁴Direction Générale des Relations Extérieures, Direction Générale du Développement, EuropeAid Office de Coopération, Unité Commune Évaluation : « Méthodologie d'évaluation de l'aide extérieure de la commission européenne » outils d'évaluation, volume 4, Luxembourg, 2006, page : 103

¹⁵ Latifa BENYOUNES-FERAHTA : « processus de requalification durable des franges urbaines fondé sur la démarche de composition urbaines » thèse de doctorat en science option urbanisme et environnement. Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme epau. 15 Mars 2012. Page : 188.

5.2. La récolte des données :

Afin de récolter les informations concernant le projet Médina et de sa contribution dans les fonctions métropolitaines de la ville d'Alger, nous avons combiné :

5.2.1. La méthode du Panel d'experts ¹⁶:

Il s'agit d'une enquête qui fusionne un groupe d'experts ou spécialistes dans des domaines précis pour donner un jugement, des opinions, des avis consensuels sur un projet donné. En effet cette méthode vise à évaluer le projet en utilisant les connaissances des domaines que les experts possèdent. (EUROPEAID, commission européenne, évaluation¹⁷)

Dans notre cas, il s'agit d'un projet urbain en cours de réalisation dont on juge que le simple citoyen n'a pas la capacité d'en évaluer rigoureusement, ni de définir l'influence de sa mise en œuvre donc on s'est penché sur les experts de haut niveau intellectuel, de profil urbaniste que nous estimons aptes à donner un jugement crédible. Cette évaluation sera basée sur l'étude des aspects externes et internes du projet, pour pouvoir juger son apport aux fonctions métropolitaines d'Alger.

5.2.2. Le questionnaire semi-directif:

Ce dernier, nous permet de cerner le discours des experts, et en même temps, leur procure une marge de liberté qui pourrait nous renseigner sur différents aspects concernant le projet. Eventuellement, il permet de structurer les données récoltées, pour les classer dans la matrice SWOT afin de les traiter.

Afin de mettre en place notre méthodologie, et ainsi faciliter la compréhension des différentes étapes, nous avons articulé notre mémoire en passant du général au particulier, et ainsi, nous procédons comme suit :

1. Dans une phase initiale, et à travers l'analyse SWOT, nous privilégions le diagnostic du site d'implantation du projet (la commune d'El Mohammadia) en relevant les problématiques liées à celui-ci. Et ensuite, nous étudions le projet Médina (présentation, détail du programme, objectif du projet) qui sera rapporté aux problématiques du site.

2. Nous porterons une réflexion sur les notions théoriques (métropole, processus de métropolisation, projet urbain, évaluation a priori), permettant de mettre en place l'outil d'enquête, à savoir : le questionnaire semi-directif.

3. En utilisant la méthode du Panel d'expert (le travail de terrain), nous allons récolter les différents avis et jugement.

4. Par l'analyse SWOT, nous allons traiter les données récoltées pour aboutir à la conclusion.

¹⁶ Direction Générale des Relations Extérieures, Direction Générale du Développement, EuropeAid Office de Coopération, Unité Commune Évaluation : « méthodologie d'évaluation de l'aide extérieure de la commission européenne » outils d'évaluation, volume 4, Luxembourg, 2006, page : 76

¹⁷ Site : http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/tools/too_pan_whe_fr.htm. Consulté le 06/07/2012 à 20 :13.

6- Synthèse du 1^{er} chapitre :

Dans cette première partie, nous avons essayé d'identifier quelques problèmes récurrents à Alger à travers un aperçu sur les différents plans et instruments conçu pour Alger, et qui demeurent, jusqu'à nos jours, inopérants face à la pression des fonctions métropolitaines (habitats, transports, équipements).

Ce chapitre rend surtout compte des potentialités de la ville d'Alger et des défis auxquels elle doit faire face pour se placer vis-à-vis de la concurrence des villes méditerranéennes. Et éventuellement nous avons mis l'accent sur les projets urbains, se multipliant à travers le monde, qui contribuent pleinement dans le processus de métropolisation, et qui peuvent être avantageux pour le développement de la ville d'Alger.

Dans notre cas, nous avons choisi le projet Alger Médina comme exemple à traiter et à évaluer, vu son ampleur et étendue qui peut être considérée comme « un morceau de ville » en cours de construction, qui verra le jour durant les années à venir.

Nous essayerons par la suite, d'établir un diagnostic sur le site d'El Mohammadia ou s'implante notre objet d'étude « le projet Alger Médina » ainsi qu'une étude du programme de ce dernier.

Chapitre 1 :

- 1- Diagnostic du site d'El Mohammadia.
- 2- Synthèse du diagnostic d'El Mohammadia.
- 3- Présentation du projet Alger Médina.
 - 3.1 Situation et accessibilité au projet.
 - 3.2 L'objectif du promoteur à travers le projet Médina.
 - 3.3 Détail sur le programme.
- 4- Evaluation du projet Alger Médina par rapport au diagnostic de la ville.
- 5- Synthèse.

1- Diagnostic du site d'El Mohammadia :

1.1 Présentation de la commune :

El Mohammadia est au cœur de la baie d'Alger à 9Km du cœur de l'hyper centre de la capitale. Elle bénéficie de la proximité d'importantes infrastructures environnantes. Par sa géographie, elle constitue un pôle de centralité.

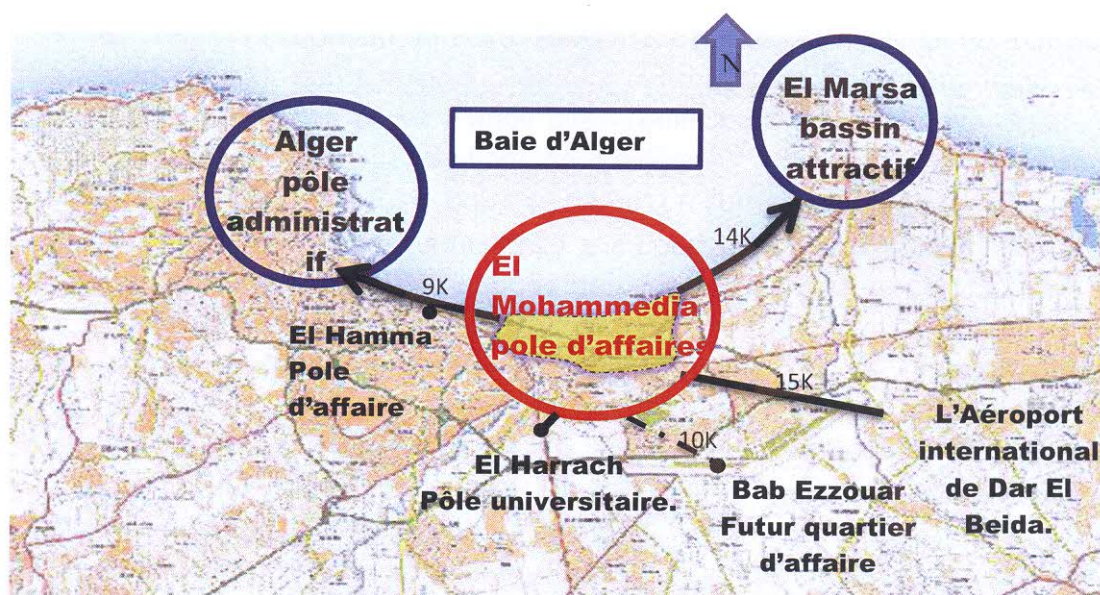


Figure 3 : Carte illustrant la position de la commune de Mohammadia par rapport à Alger. Source du fond de carte : CNERU.

1.2 L'accessibilité au site:

Facilité d'accès au site grâce à la proximité d'une importantes infrastructures routières (RN11, RN5, RN24)

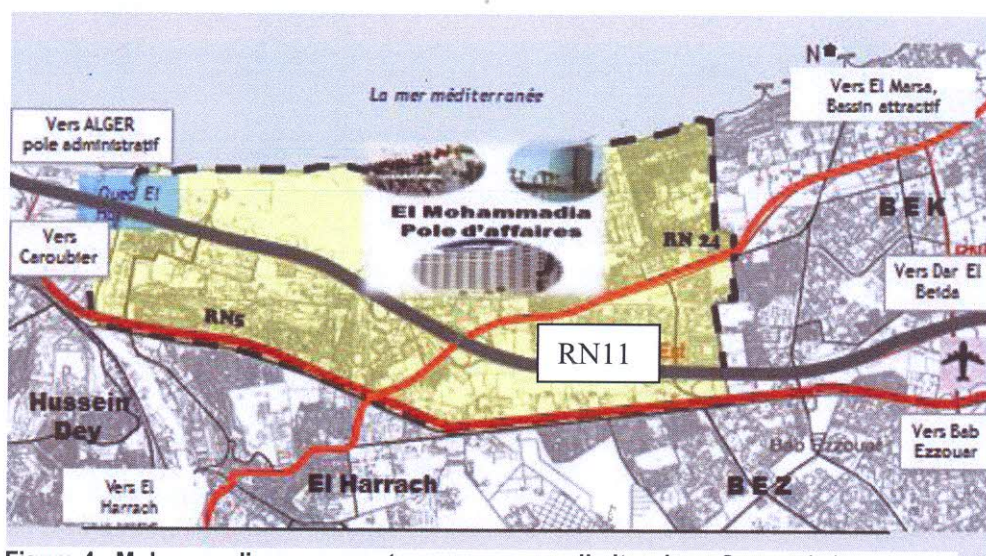


Figure 4 : Mohammadia par rapport aux communes limitrophes. Source de la carte : CNERU.

1.3 Historique de la croissance urbaine:

Pendant la période de régence ottomane, El Mohammadia avait une vocation militaire, avec l'édification du fort du pont (Bordj El Kantara) en 1724. Ce dernier était en continuité avec la série de forts longeant la baie. De par sa situation stratégique (la centralité), elle représentait un point de jonction entre les deux extrémités de la baie d'Alger.

- En 1830 : occupation de Bordj El-Kantara par les français lui donnant ainsi le nom de « Maison Carrée ». Pendant cette période El Mohammadia devint la communauté des pères blancs avec l'édification du Monastère Saint-Joseph suite à l'initiative du cardinal de Lavigerie¹⁸ d'où sa toponymie ancienne « Lavigerie », et ce fut le point de départ de l'urbanisation de la ville.
- En 1882, la vocation industrielle s'impose avec l'implantation de l'industrie pétrochimique sur la rive gauche de l'oued El harrach et de l'industrie moins lourde (manufactures) sur la rive droite.
- La période entre 1935 et 1962 été marquée par de grandes opérations d'urbanisme et de développement de l'habitat individuel destiné principalement aux européens (Bellevue, Belfort, Beaulieu, Cinq Maisons...) sur la rive droite de l'oued El harrach, et l'apparition des HLM (cités musulmanes...) et des dunes en 1959 sur la rive gauche de l'oued, d'où l'apparition de **l'urbanisme de ségrégation**¹⁹ qui demeure jusqu'à nos jours (sous une forme spatiale mais aussi sociale).
- Après 1962, l'implantation de la foire internationale d'Alger en 1964 qui donna une nouvelle stratégie à l'économie du quartier, ainsi qu'à l'implantation de plusieurs projets tels que : les différentes institutions, les commerces, les logements (ZHUN), les sociétés, mais aussi la naissance du premier point touristique à grande échelle, l'hôtel HILTON en 1990.

¹⁸ Le cardinal Martial Allemand Lavigerie : fondateur de la société des missionnaires d'Afrique (les pères blancs). Source : <http://www.africamission-mafr.org/itineraire2.htm>. Consulté le 21/12/2012 à 18:15

¹⁹ L'urbanisme de ségrégation : « favorise l'entre soi des groupes les plus aisés au sein des meilleures territoires et renforce leur position sociale... tandis que les populations les plus modestes retrouvent dans les territoires les plus pourvus... ces inégalités socio-spatiales visibles renforcent le sentiment d'injustices et détériorent la qualité du vivre ensemble au sein de la même ville » LouafiBouzouina : « Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines » Thèse pour l'obtention d'un doctorat de science économiques mention Economie et transports, Université LUMIERE Lyon2, soutenu : le 03/12/2008, page : 15

1.4 Organisation du quartier :

La croissance urbaine de la commune s'est faite sans étude préalable globale, elle est constituée de quartiers indépendants constituant un « PatchWork » sans hiérarchie.

1.4.1. Typologie de la partie Nord :

Marquée par l'hôtel Hilton et la tour ABC avec des gabarits importants (figures 5 et 6), et notamment la foire internationale avec des gabarits de moindres importances.



Figure 5 : Hôtel Hilton. Photo prise sur le site.



Figure 6 : La tour D'affaire ABC. Photo prise sur le site.



Figure 7 : la foire internationale. Source de l'image : <http://www.zoom-algerie.com/article-1393-42e-edition-de-la-foire-internationale-d-Alger.htm>. consulté le 22/12/2012 à 19:56

1.4.2. Typologie de la partie sud :

Cette entité est marquée par des maisons individuelles (R+1, R+2 et R+3) et notamment par les cités de logement allant de R+3 à R+8.



Figure 8 : tissu existant de la partie Sud. Image prise depuis Google Earth



Figure 9 : image illustrant les constructions dans la partie Sud. Photo prise sur le site

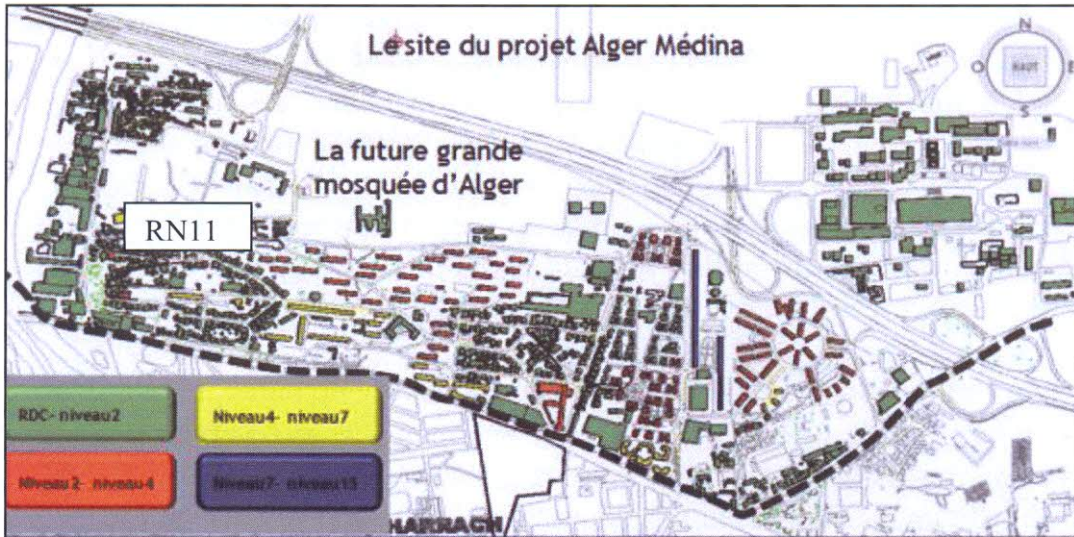


Figure 10 : plan des différents gabarits sur le site d'El Mohammadia. Source de la carte : CNERU

D'où la nécessité d'Harmoniser les gabarits pour constituer un SKYLIGNE cohérent.

1.5 Le cadre socio-économique :

En analysant la carte (figure11) : nous constatons l'existence d'une diversité d'activités dans le site (résidentielles, commerciales, industrielles...), notamment la prédominance des activités tertiaires à 80% ainsi qu'à l'activité résidentielle.

Or, on remarque la présence de nombreuses activités industrielles situées inadéquatement par rapport au site ainsi un déficit de structures destinées aux activités culturelles, récréatives et de loisirs.

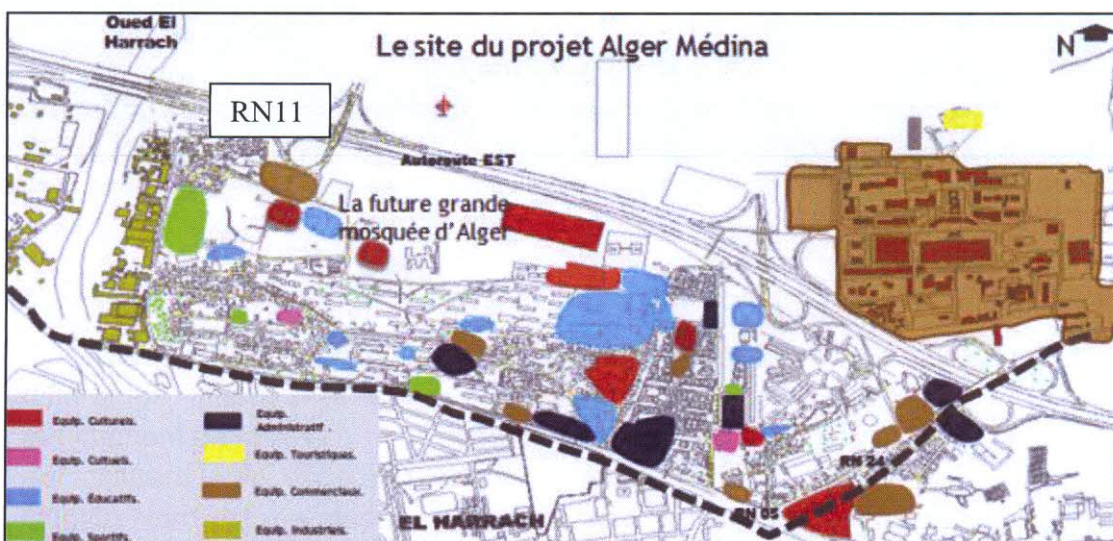


Figure 11 : plan sur les différentes natures d'équipements existants sur le site. Source de la carte : CNERU

1.6 Les potentialités du site :

- La commune bénéficie de 4km de bande côtière non aménagée, celle-ci représente un potentiel non négligeable, car elle confèrera à la ville son image (le site du futur projet de la Médina).
- Oued El Harrach : qui, actuellement est source de pollution, mais qui va bénéficier prochainement d'un projet de Renaturalisation et qui vise à supprimer les nuisances et les dangers de contamination afin de rétablir un paysage attrayant propice au développement vers les activités de loisir et de promenade.
- La forêt : poumon vert de la ville, et qui pourra contribuer dans l'amélioration du cadre de vie.
- La proximité de la capitale et aux différents équipements et structures stratégiques tel que : la future grande mosquée d'Alger, le quartier d'affaire de Bab Ezzouar, la gare routière du Caroubier, la future gare centrale d'El Harrach, l'aéroport Houari Boumediene...

1.7 Les problématiques du site :

- La fragmentation du tissu :

La route nationale 11 constitue une contrainte paysagère et écologique, elle fragmente le tissu d'El Mohammadia en deux parties. Et le manque de jonctions cause un problème de perméabilité physique entre les deux entités Nord et Sud.



Figure 12 : plan illustrant la fragmentation entre l'entité nord et sud de la ville. Source de la carte : CNERU.

- La perméabilité :

On remarque que l'entité sud est dotée d'un réseau viaire fluide grâce aux différentes alternatives d'accès qu'offre le tissu et qui assure la desserte directement de la RN11, mais aussi on retrouve les voies secondaires et tertiaires qui assurent la desserte à l'intérieur de l'entité.

L'entité Nord est mal desservie caractérisée par l'absence d'artères pénétrantes pour desservir le tissu.

On constate aussi l'absence de connexion entre les deux entités Nord et Sud, qui sont dépourvus de liaisons.

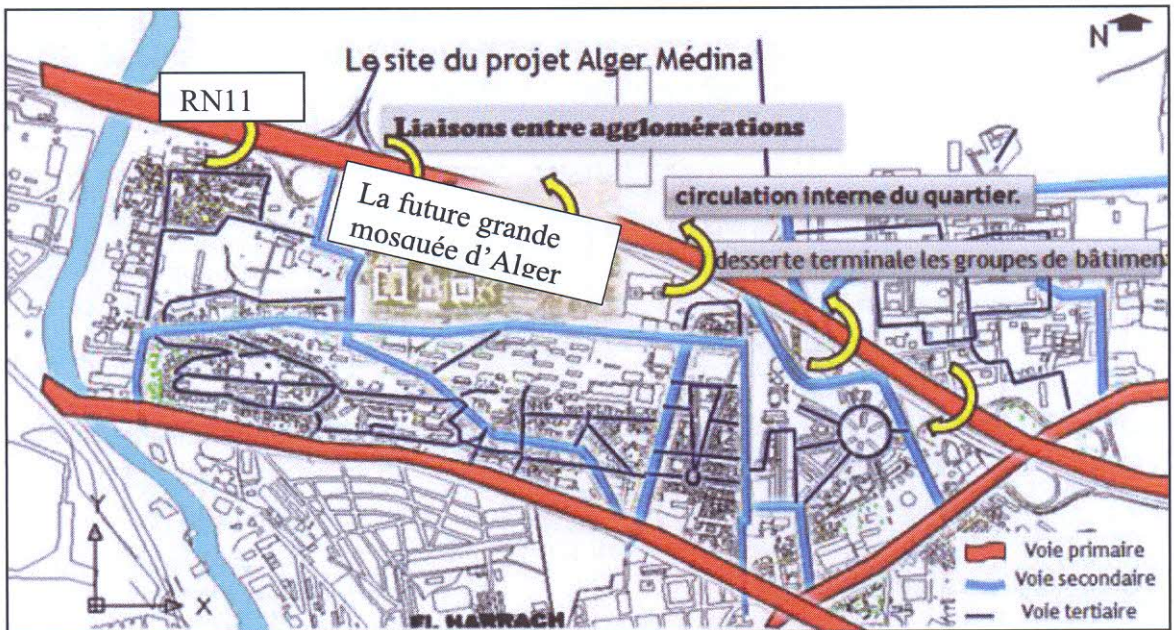


Figure 13 : plan des différentes artères desservant la ville de Mohammadia. Source : CNERU.

- Le transport :

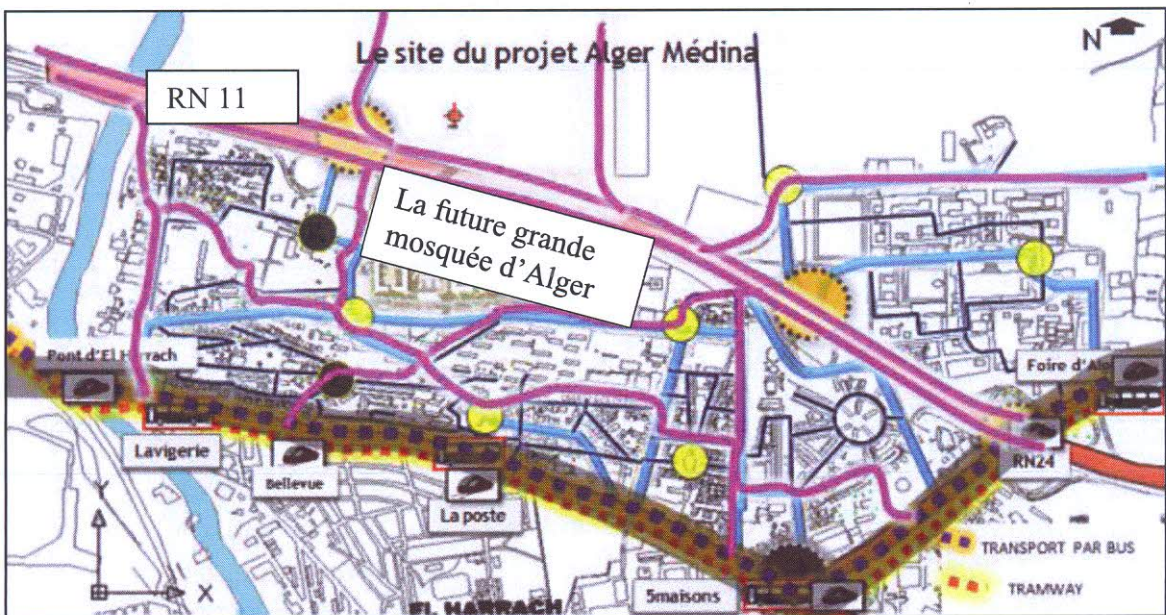


Figure 14 : plan des différents moyens de transports desservant la ville de Mohammadia. Source de la carte : CNERU.

Concentration de l'ensemble du réseau de transport sur la RN24, d'où la nécessité de ramifier ce réseau

1.8 Matrice SWOT du Diagnostic:

L'objectif de cette matrice est de connaître les facteurs exogènes et endogènes du site d'implantation du projet Alger Médina, et qui vont forcément influencer ce dernier.

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessible à partir de RN11 et la RN24. - Existence d'une diversité d'activités dans le site (résidentielles, commerciales, industrielles). - La prédominance des activités tertiaires à 80% ainsi qu'à l'activité résidentielle. - La forêt : poumon vert de la ville, et qui pourra contribuer dans l'amélioration du cadre de vie. 	<p>Les faiblesses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence de nombreuses activités industrielles situées inadéquatement par rapport au site. - Déficit de structures destinées aux activités culturelles, récréatives et de loisirs pour jeunes. - La fragmentation du tissu causé par la RN11. - Problème de perméabilité : l'entité Nord est mal desservie caractérisée par l'absence d'artères pénétrantes pour desservir le tissu. - Absence de connexions entre l'entité Nord et Sud de la ville. - Problème de transport : concentration de l'ensemble du réseau de transport sur la RN24
Externe	<p>Les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La proximité du site de la capitale et aux équipements et infrastructures stratégiques. - La zone est considérée comme étant une nouvelle centralité urbaine : Centralité géographique et Centralité fonctionnelle. - La présence d'un large répertoire diachronique qui pourrait servir de base pour les nouvelles compositions urbaines - Le projet de la Renaturalisation de l'Oued El Harrach. 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La croissance urbaine de la commune s'est faite sans étude préalable, elle est constituée de quartiers indépendants constituant un « Patchwork » sans hiérarchie - Skyline contradictoire. - Ségrégation sociale déjà existante entre la rive droite et gauche de l'Oued El Harrach. - Rupture entre ville/mer.

1.9 Les points retenus de la matrice SWOT :

En se basant sur la matrice SWOT, nous avons constitué la synthèse suivante, qui portera une attention particulière à l'entité Nord de la ville, qui constitue l'assiette foncière du projet urbain Alger Médina.

L'entité Nord de la ville d'El Mohammadia, se situe en plein cœur de la baie d'Alger, cette situation stratégique lui confère un paysage imprenable sur toute la baie et notamment sur la mer méditerranéenne, néanmoins nous pensons que l'implantation de tout projet urbain dans ce site nécessitera la prise de conscience du potentiel existant, mais aussi des problématiques liées à la ville afin d'assurer sa fonctionnalité, et cela à différentes échelles :

I. A l'échelle du macro-environnement :

- La vocation du site : cette partie est considérée comme étant une nouvelle centralité urbaine qui dépend de l'hyper centre actuel (Alger), elle bénéficie d'une centralité géographique et en même temps elle doit assurer la centralité fonctionnelle (pole d'affaire à travers le tertiaire supérieur...)
- Il est crucial d'achever le texte urbain de la baie d'Alger. En effet cette séquence de la baie (la partie Nord de Mohammadia) doit être conçue en tenant en compte le large répertoire diachronique déjà présent, et qui matérialise le passage des différentes civilisations sur Alger (La Casbah et l'urbanisme Haussmannien), entre autre il s'agit de trouver un compromis entre l'existant et ce qu'on compte projeter.
- L'attribution d'une nouvelle image à la ville: à savoir qu'Alger se veut métropole, tout projet urbain implanté dans cette entité d'El Mohammedia doit contribuer à l'extension de celle-ci et donc contribuer dans ce processus de métropolisation. Ce dernier, doit impérativement reconstituer cette image, d'une manière rigoureuse afin de réussir à créer un élément signalétique pour matérialiser le changement de statut de la ville vers la métropole.
- La liaison ville/ mer : il est primordial de rétablir la perméabilité physique et visuelle avec la mer, qui reste jusqu'à maintenant complètement en rupture avec la ville (mis à part quelques points ponctuels tel que l'Hôtel Hilton) cette entité constitue le franchissement entre l'ancien tissu d'El Mohammadia et la mer. Ce franchissement doit permettre le dialogue avec la mer et donc son appropriation par les habitants.

II. A l'échelle du méso-environnement :

- Le site d'El Mohammadia est le résultat d'une juxtaposition de quartiers indépendants, qui ne sont pas mis en relation ce qui est la conséquence du Skyligne contradictoire. Tout projet urbain implanté dans ce site doit harmoniser celui-ci. Une étude des différents gabarits semble nécessaire.

- Son tissu est constitué de deux entités qui ne communiquent pas (entité Nord et Sud) à cause de l'autoroute de l'Est (RN11), il est nécessaire d'atténuer cette rupture morphologique et donc créer des liaisons afin d'unifier le tissu. Et éventuellement, intégrer le tissu ancien avec la nouvelle structure implantée.
- Le renforcement des moyens de transport afin de desservir les deux entités équitablement.
- Un dernier point, il est nécessaire d'atténuer la ségrégation sociale déjà existante entre la rive droite et gauche de l'oued El Harrach et cela par la mixité urbaine qui ne doit en aucun cas, être négligée.

La partie qui va suivre portera sur le Projet Médina, sur l'étude de son programme ainsi qu'aux objectifs auxquels le promoteur préconise.

En rapportant l'étude du projet aux problématiques du site d'El Mohammadia, nous allons identifier, dans un premier temps, une évaluation du projet urbain Alger Médina par rapport à son site d'implantation.

2- Présentation du projet Alger Médina :

Afin d'approfondir les informations concernant le projet Médina, nous nous sommes déplacés au sein du bureau d'étude du groupe Dahli qui se trouve au Pins Maritime à Mohammadia, et nous avons établi un entretien avec le chargé du projet Mr Achour YAHI, qui nous a renseigné sur le programme détaillés du projet : les délais de réalisation, son financement, l'état d'avancement, la gestion et la logistique ainsi qu'aux différents problèmes rencontrés. Ces données ont été synthétisées dans les points suivant :

Maitrise d'ouvrage: Groupe Dahli Spa.

Maitre d'œuvre: SAC international
(bureau d'étude sud-coréen).

Suivie des travaux: le bureau d'études du groupe Dahli.

Surface total:72ha.

Eléments de programme:

- Des tours de bureaux.
- Un palais des congrès.
- Un hyper centre commercial Ardis.
- Un parc aquatique, Baba- Arroudj.
- Des tours Flat hôtel.
- Des tours de résidences.
- Un port de plaisance « Marina Bay »



Figure 15 : Simulation en 3D du futur projet Alger Médina.
Source: le bureau d'étude du groupe DAHLI, Pins Maritime-Mohammadia, le 21Juin 2012.

2.1 Situation et accessibilité:



Figure 25: situation du projet Alger Medina. Source: le bureau d'étude du groupe DAHLI, Pins Maritime-Mohammadia, le 21Juin 2012.

le projet urbain se situe le long de la RN11 qui le relie à l'aéroport Houari BOUMEDIENE (d'une distance de 3Km) et notamment qui assure la liaison jusqu'au centre-ville d'Alger (à 10Km).

Le projet bénéficie de la présence de la station du Tramway et à court terme d'une station de métro pouvant faciliter l'accès au grand public.

Il se trouve mitoyen au palais des expositions la SAFEX, et à proximité du futur quartier d'affaire de Bab Ezzouar.

2.2 Objectif du groupe DAHLI²⁰ : étant de concevoir un nouveau pôle urbain pouvant offrir aux citoyens algériens un certain nombre d'équipement et de service moderne digne d'une grande métropole, ou ils peuvent s'adonner aux affaires, s'accorder le plaisir des achats et du loisir, y séjourner au service hôtellerie ou encore y résider dans les logements haut standing prévus. Entre autre, ce projet urbain aspire à une nouvelle vision de la vie qui apportera bien être et quiétude aux habitants.

On retient que: le promoteur traduit sa vision de la métropole à travers ce projet qui est basée sur la qualité des services proposés : le haut tertiaire, les logements et hôtels haut-standing. Notamment, il le présente comme étant un projet urbain, sachant que ce dernier a des caractéristiques, une démarche et implique de nombreux acteurs.

2.3 Détails sur le programme :



Figure 26 : Image illustrant le plan de masse. Source: le bureau d'étude du groupe DAHLI, Pins Maritime-Mohammadia, le 21 Juin 2012.

1: c'est l'entité d'affaire « CITY CENTER »: qui comprend actuellement l'hôtel Hilton et la tour Alegria Business Center. Cette tour achevée et mise en service depuis 2005 et abritant nombreux sièges de firmes internationales, fait partie des trois tours d'affaires prévues dans cet ensemble. Quant aux deux autres tours, elles sont en cours de construction, et elles seront réceptionnées vers la fin du deuxième semestre 2013. Un palais des congrès est aussi prévu dans cette zone mais pour le long terme

Les immeubles de bureaux, sont des tours de 20 niveaux, traités en façade complètement vitrés. Cependant, on retrouve « un traitement en arcade, qui fait appel au Boulevard Zirout Youcef d'Alger centre »²¹

²⁰Le promoteur du projet, président directeur général du groupe DAHLI, et le Propriétaire actuel du *Hilton* d'Alger et de la compagnie d'assurances 2A

²¹ Mr Achour YAHI : architecte et chargé du projet « Alger Médina) au bureau d'étude du groupe DAHLI, suite à un entretien au sein du bureau d'étude au pins Maritime-Mohammadia, le 21 Juin 2012.



Figure27 : Les immeubles de bureaux



Figure28 : Le palais des congrès

2: l'entité Loisir et hôtellerie: concerne l'hyper centre commercial Ardis en service depuis le 5 Juillet 2012 de 16 200 m², 49 boutiques et capable d'accueillir quelque 50 000 personnes et qui jouxte un parc aquatique, de 10 000 m² pour accueillir 5 000 personnes/jour, mais aussi les deux tours de flat hôtel sur une surface totale de 46 209 m², actuellement en construction et l'achèvement est prévu pour la fin 2013. Elles s'élèvent de 22 niveaux avec un soubassement (RDC) dédié à la ville avec des activités de restaurations et de réceptions, quant au 1^{er} niveau on retrouve des bureaux destinés aux activités de services, et à partir du 2eme niveau c'est les appartements de haut standing à caractère locatif destinés principalement aux hommes d'affaires qui souhaitent y séjourner pour une période non déterminée.



Figure29 : le centre commercial ARDIS. Photo prise sur le site.

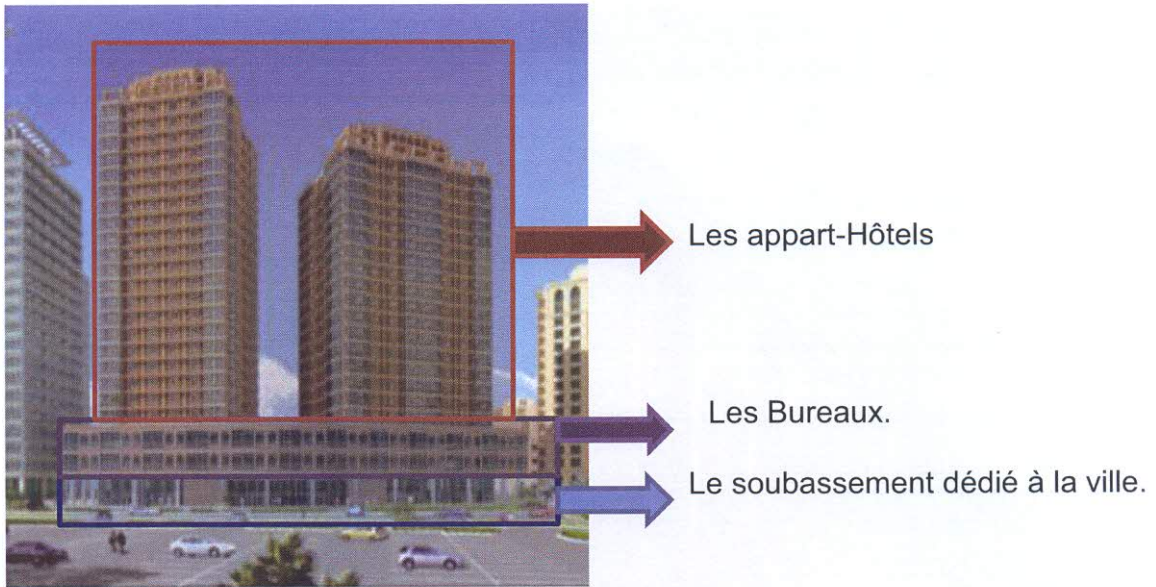


Figure30 : Le flat-hotel

3: l'entité de résidence (appartement haut-standing): les travaux n'ont pas encore débuté, néanmoins le programme prévoit une série de Tours de résidence.



Figure31: Vue générale des immeubles de résidence

4. Le port de plaisance « Marina Bay » qui est prévu pour le long terme qui accueillera 600 bateaux sur 50 000 m², tout en intégrant l'aménagement de la partie front de mer en boulevard.



Figure32 : Simulation de la future marina.

Sources des figures 27-28-30-31-32 et 33 : le bureau d'étude du groupe DAHLI, Pins Maritime-Mohammadia, le 21Juin 2012.

3- Evaluation du projet Alger Médina par rapport au diagnostic de la ville:

3.1 Matrice SWOT : le projet Alger Médina/ Diagnostic Mohammadia :

L'objectif de cette matrice est de connaître les effets internes du projet Alger Médina (forces et faiblesses) et ainsi savoir si, ce dernier, tire parti des opportunités du site d'El Mohammadia et répond aux problématiques de celui-ci en minimisant ses menaces.

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet renforce l'activité du tertiaire en proposant des tours de bureaux et s'inscrit dans l'optique de la création d'un pôle central. - Il renforce l'activité touristique à travers la marina proposée ainsi qu'aux différentes structures d'hébergement, de restauration et de loisir. - Le boulevard front de mer proposé contribue à rétablir la relation ville/ mer et notamment améliore la desserte de l'entité (perméabilité). 	<p>Les faiblesses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet favorise le phénomène de gentrification. - Le projet propose une série de tours identiques → perte de repères au sein de la ville.
Externe	<p>Les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sa situation, son étendue et sa typologie, le projet Médina contribuera forcément au changement de l'image actuelle d'Alger. 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le promoteur privé vise avant tout la rentabilité financière. - Absence d'une réflexion multidisciplinaire. - Absence du processus participatif (l'association des citoyens dans le projet).

3.2. Les points retenus de la matrice SWOT :

Après avoir présenté le programme du projet urbain Alger Médina, nous avons constaté qu'il répond à certaines problématiques liées au site (aspects positifs). On retient les points suivant:

- Le projet s'inscrit dans l'optique de la création d'une nouvelle aire de centralité au niveau d'El Mohammadia qui dérive de l'hyper centre (Alger) à travers le renforcement des activités du tertiaire pour créer un pôle d'affaire.
- A travers l'intégration des différentes structures d'hébergements (hôtels, flat-hôtel) et de restauration, le projet urbain propose un environnement aux affaires d'une part, mais aussi il contribue au renforcement du caractère touristique de la zone.
- A travers la création du boulevard front de mer, la perméabilité physique et visuelle peut se rétablir dans la ville et ainsi réconcilier les habitants avec la mer. Et cela à travers des aménagements spécifiques (mobilier urbains...)
- Le boulevard front de mer contribue aussi à l'amélioration de la desserte de cette entité.



Figure 16 : image illustrant les tours de bureaux et le Flats hôtel en construction, en arrière-plan : la Tour ABC et l'Hôtel HILTON. Image prise sur le site.

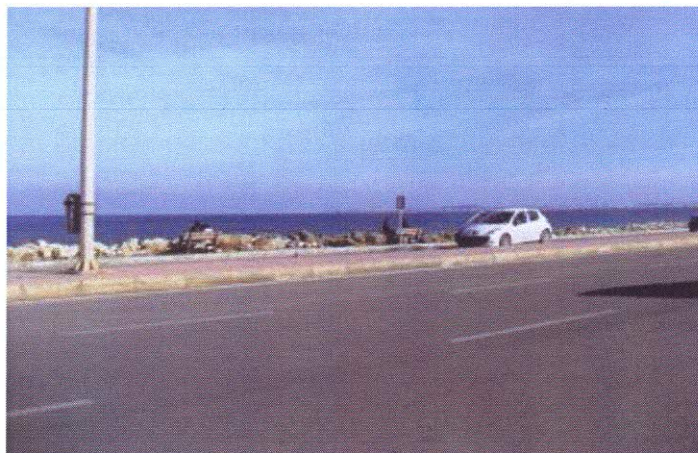


Figure 17 : le front de mer du site Alger Médina. Image prise sur le site

Nous avons décelé, aussi, certains aspects négatifs :

- Le programme propose exclusivement des activités haut-standing (tertiaires, hôtels et habitations haut-standing), notamment le centre commercial Ardis aspire au commerce de luxe. Et donc nous pensons que celui-ci risque de promouvoir le phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement au profit d'une couche sociale nantie.
- On remarque que le projet tend à la grande échelle. Il est certain, qu'actuellement, tous les nouveaux projets urbains dédiés au tertiaire (quartiers d'affaires) sont prédisposés à cette tendance mais celle-ci pourrait contribuer au changement du cadre culturel de vie.
- La tour constitue un repère dans la ville, elle doit se distinguer par sa forme, sa texture, et son gabarit dans le paysage. Le projet Alger Médina propose une juxtaposition de tours identiques, et donc nous pensons que cette implantation pourrait avoir des répercussions négatives sur les usagers, entre autre la création des confusions voire angoisse et perte de repères dans la ville.



Figure 18 : image du quartier d'affaire de la défense à Paris ou chaque tour se distingue par une forme spécifique.

Source : <http://www.tout-paris.org/commerces-defense-ouverts-dimanche-999>. Consulté le 23/12/2012 à 01 :49



Figure 19 : les tours de résidence identiques proposées dans le projet Alger Médina.

- Par sa grandeur, son échelle et sa typologie, le projet Médina contribuera forcément au changement de l'image actuelle d'Alger.

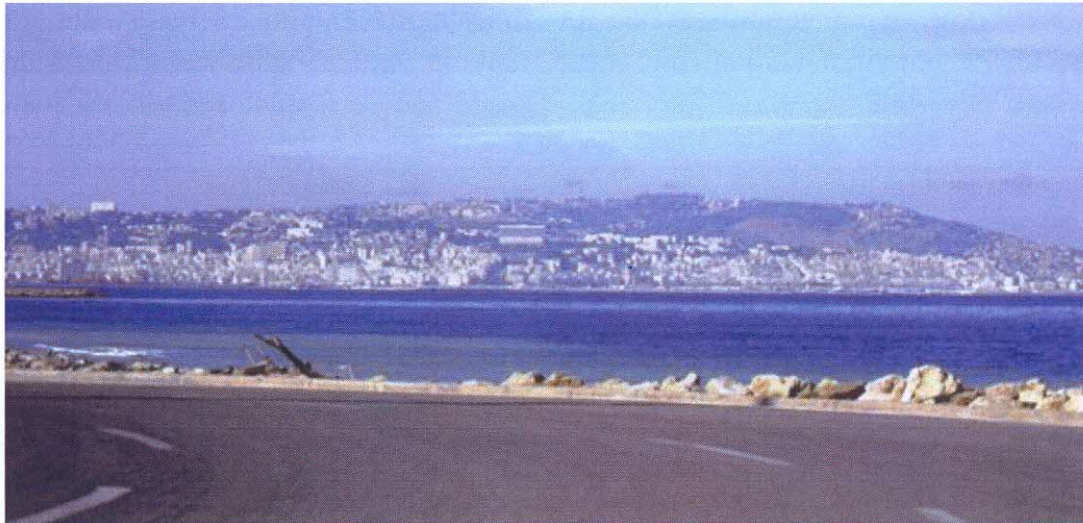


Figure 20 : l'image actuelle de la baie. Photo prise sur le site.

Nous ajoutons aussi:

- Qu'il s'agit d'un projet urbain à initiative privée, c'est-à-dire, il est géré et financé par un investisseur privé indépendamment de l'état. En effet, le promoteur privé vise avant tout la rentabilité financière, ensuite le développement urbain.
- Notamment, la conception du projet urbain n'est pas le fruit d'une réflexion multidisciplinaire (un bureau d'étude coréen a conçu le projet, et la proposition a été retenue)
- A travers ce projet, le promoteur prétend proposer une qualité de service destinée principalement aux citoyens algériens, mais ces derniers n'ont pas été intégrés en amont de la conception du projet à travers les associations.

4- Evaluation du projet Alger Médina par rapport au PDAU 2009-2029 :

Le PDAU 2009-2009 « s'appuie sur un modèle de programmation et d'exécution de diverses actions, fondé sur un cadre de projets structurants, à contractualiser, qui permettront de matérialiser sur le terrain un nouveau paradigme d'organisation du territoire de la Wilaya d'Alger, intervenant de façon chirurgicale sur les zones et sur les domaines reconnus d'importance stratégique, afin de corriger des dysfonctions et d'introduire de nouvelles qualifications et des facteurs de compétitivité »²².

Cependant le nouveau PDAU fixe des piliers de développement pour la ville d'Alger, qui matérialisent les ambitions clés pour la capitale, « Ces piliers se

²² Wilaya d'Alger (Parque EXPO, 2011) « PDAU d'Alger, Rapport d'orientation », 2011, page : 09

matérialisent en 82 projets structurants qui correspondent à des propositions concrètes d'intervention et qui 'donnent corps' au modèle territorial préconisé dans le Master Plan »²³.

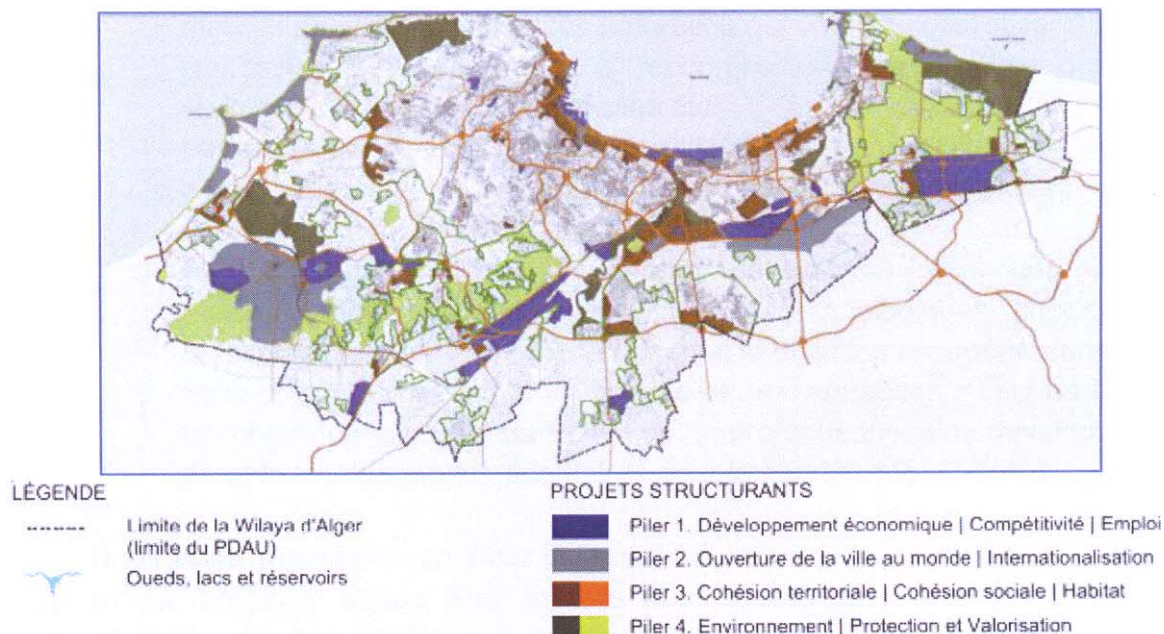


Figure 21 : Projets structurants

Source : Wilaya d'Alger (Parque EXPO) : PDAU d'Alger, Rapport d'orientation, page : 30

Ces différents projets structurants favorisent le développement des territoires et ainsi redynamiser les quartiers de la capitale et notamment s'inscrivent dans les ambitions préconisées pour Alger, à savoir : (*vies de villes, les projets qui transforment Alger, 2012*)

1. Faire d'Alger une ville emblématique, qui se transforme en restant elle-même²⁴ : visant son ouverture à l'internationale, son rôle de carrefour dans le bassin méditerranéen en l'occurrence, sa situation stratégique, et aussi valoriser son patrimoine historique et architecturale.
2. Faire d'Alger un moteur du développement tertiaire de l'Algérie²⁵ : grâce à sa croissance démographique importante, ces nombreux sièges administratifs et politique, ainsi qu'au développement du tertiaire, le nouveau PDAU s'oriente vers ces potentialités afin d'améliorer l'attractivité d'Alger, sa compétitivité, et l'investissement.

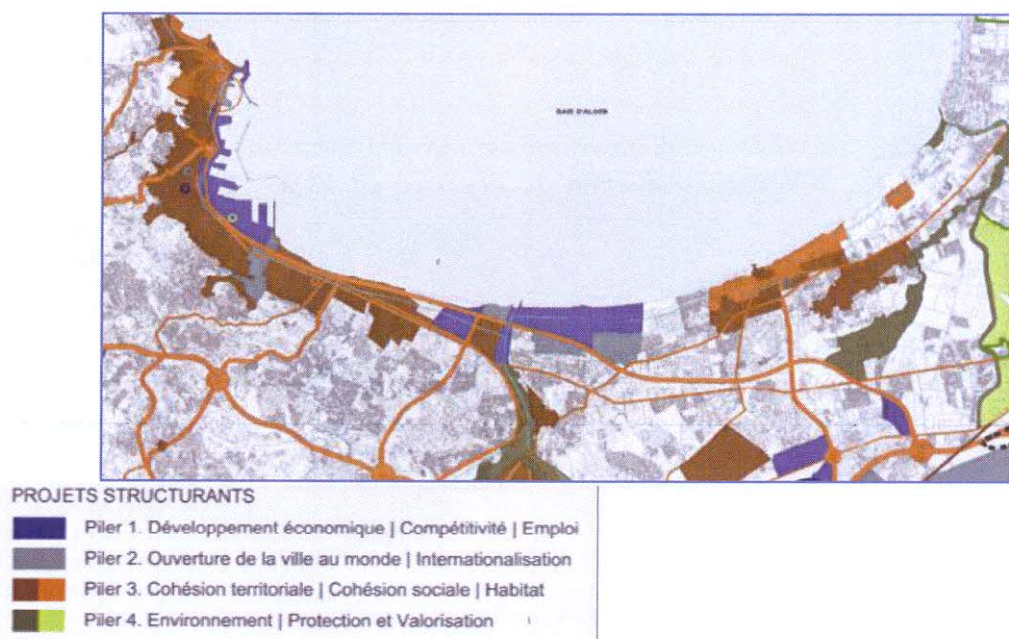
²³Wilaya d'Alger « PDAU d'Alger, Rapport d'orientation », 2011, page : 29

²⁴« vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 26.

²⁵« vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 28.

3. Faire d'Alger une ville-jardin qui maîtrise son étalement et restaure ses équilibres écologiques²⁶ : en plus de son patrimoine historique et architecturale, Alger dispose d'un potentiel naturelle et paysager d'exception. Le nouveau PDAU vise le changement de son image en mettant en avant ces qualités naturelles qui vont se concrétiser à travers : l'embellissement des rues, la recomposition des espaces publics, la revitalisation des quartiers difficiles etc.
4. Faire d'Alger une ville des mobilités et des proximités²⁷ : il s'agit d'améliorer les déplacements au niveau de la capitale en mettant en place une structure de transport efficace.
5. Faire d'Alger une ville sûre²⁸ : il s'agit de maîtriser les risques naturelles (séisme, mouvement de terrains...) et technologiques (incendies, la surexploitation des eaux souterraines et la pollution environnementale...)
6. Faire d'Alger un exemple en matière de gouvernance²⁹ : cela en assurant la cohérence générale du PDAU en quatre échéances de développement, et en fixant des projets prioritaires pour le court terme.

Dans notre recherche, on s'est intéressés à la zone de Mohammadia, et nous avons remarqué qu'elle était inscrite dans le première pilier concernant : le développement économique, compétitivité et emplois.



²⁶ « vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 30.

²⁷ « vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 32.

²⁸ « vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 34

²⁹ « vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 36

Après avoir détaillé la proposition du front de mer : Hussein Day/ Mohammadia, nous avons remarqué que le PDAU propose un projet complètement différent de celui proposé par le groupe DAHLI.

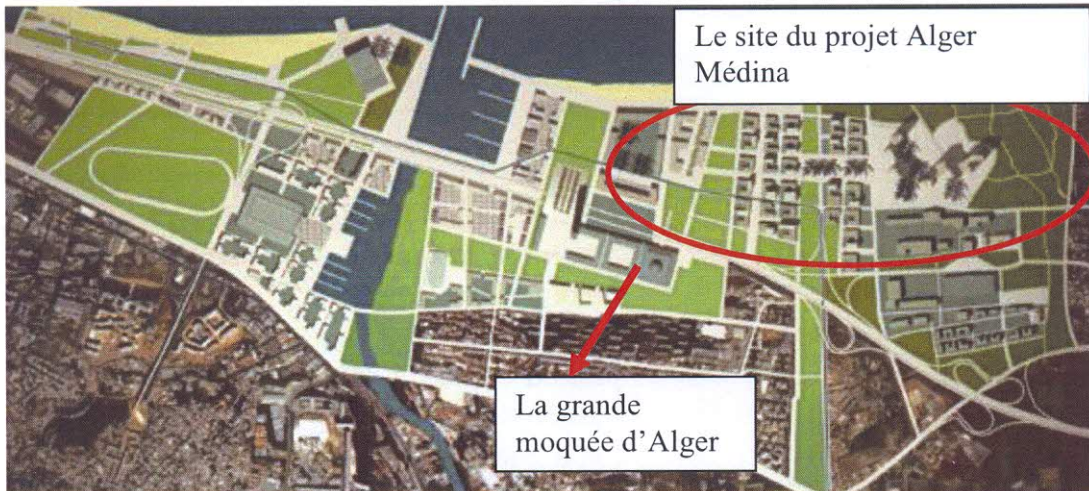


Figure 25: projet d'aménagement de l'embouchure de l'Oued El Harrach-Arte Charpentier.
Source : AkliAmrouche : « vies de villes, les projets qui transforment Alger, Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012, page : 151.

En effet, nous avons constaté qu'à aucun moment, la proposition du projet « Alger médina » n'est prise en compte dans les documents graphiques et écrits du PDAU2009-2029. Ce qui est encore plus flagrant et alarmant c'est le faite de supprimer les équipements existants appartenant au projet Médina et qui sont à l'heure actuelle en service, tel que : le centre commerciale Ardis (en service depuis juillet 2012), l'hôtel Hilton et la tour ABC (figure 25 et 26).



Figure 26 : simulation du projet d'aménagement de l'embouchure de l'Oued El Harrach, avec le projet de la grande mosquée et la suppression radicale du projet Médina, du centre commerciale Ardis, de l'Hôtel Hilton et la Tour ABC.

Eventuellement, l'image du front de mer proposée par le PDAU 2009-2029 est très différente de celle proposée par le projet Médina. Ce dernier propose une série de tours juxtaposées, alors que le PDAU envisage (tel

qu'on voit sur la figure 26) des gabarits moyens marqué par des émergences ponctuelles (tour).

4.1 Matrice SWOT : Alger Médina/ PDAU2009-2029 :

L'objectif est de positionner le projet Médina par rapport à son environnement juridique.

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Par le projet Médina, le groupe DAHLI vise la création d'un quartier d'affaire et d'un pôle touristique et de loisir. - Le groupe DAHLI, par ce projet à grande échelle (étendue, tours..), veut contribuer aux changements de l'image actuelle d'Alger. - Notamment, par ce projet, le groupe DAHLI veut améliorer l'attractivité d'Alger. 	<p>Les faiblesses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet Médina ne s'intègre pas avec le projet de la baie d'Alger, et ne suit pas les orientations du nouveau PDAU.
Externe	<p>Les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le PDAU d'Alger, inscrit l'entité du projet Médina dans le pilier du développement économique, compétitivité et emploi. 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le PDAU d'Alger fait abstraction du projet Alger Médina dans la proposition de la baie.

Les points retenus de la matrice SWOT :

- Le projet se développe sans coordination avec le nouveau PDAU d'Alger, ce qui peut entraîner de nombreux dysfonctionnement au sein de la ville et notamment des conséquences considérables. Mais on note que l'objectif global du groupe DAHLI ainsi que l'ambition du PDAU 2009-2029 concernant la zone sont, plus ou moins, dans la même vision, celle de faire de Mohammadia un pôle de développement économique favorisant l'investissement, la promotion et la compétitivité.

5- Synthèse du chapitre1 :

A travers ces différents points, nous avons pu établir une première évaluation du projet Médina par rapport au diagnostic de la ville d'El Mohammadia. Ce dernier, nous à mener vers les problématiques liées au site d'implantation du projet en question.

L'étude du projet Médina et son évaluation par rapport au PDAU 2009-2029 nous a permis de relever, dans un premier temps, les aspects positifs de celui-ci sur la ville, et notamment de déceler ces aspects négatifs. Cette évaluation sera approfondie, par la suite, à travers les jugements des experts.

Cependant il est nécessaire de s'arrêter, dans le chapitre suivant, sur quelques notions phares de notre recherche : métropole, métropolisation, projet urbain et évaluation a priori, qui découlent de notre méthodologie, et donc nous allons essayer de les comprendre et d'étudier les processus qu'ils suscitent.

Chapitre2 :

1- Etat de l'art et définition des concepts.

- 1.1 Métropole et métropolisation.
- 1.2 Activités caractéristiques des métropoles.
- 1.3 Projet urbain.
- 1.4 Caractéristiques des projets urbains.
- 1.5 Evaluation à priori/ Etude d'impact.
- 1.6 Etude de faisabilité et d'opportunité des PU.

2- La récolte des données :

- 2.1 Critères de sélections des experts
- 2.2 Elaboration du questionnaire semi-directif.

1- Etat de l'art :

Notre recherche s'appuie sur différentes notions, à savoir : métropole, métropolisation et projet urbain, que nous allons essayer de définir afin de simplifier, plus ou moins, la compréhension, car il s'agit de notions ambiguës et qui restent, jusqu'à nos jours, des sujets de débats perpétuels.

1.1. **Métropole et métropolisation:**

A travers l'histoire, plusieurs civilisations se sont succédées tout en édifiant de somptueuses cités mythiques symbolisant les plus grands moments de l'histoire. De nombreuses métropoles en vue le jour telles que : Rome, Sparte, Athènes ou encore Alexandrie fondée en 331 avant J.C par Alexandre le Grand³¹ et qui fut la capitale Hellénistique culturelle du monde de l'antiquité. Caractérisée par les arts et l'émergence de la science et du savoir, et érigeant des bâtiments audacieux : *le palais royal Ras el Tin* de conception grecque, *la grande bibliothèque* ou convergeaient les plus brillants savants tel que : Archimède. Ou encore *le Phare d'Alexandrie* qui était l'emblème de la puissance de la ville qui se manifestait à travers son élancement de 140 mètres au niveau du port. Un emplacement qui n'était guère aléatoire, car il constituait un repère et l'élément signalétique de la ville drainant les flux étrangers.

Quant au port, il assurait l'ouverture de la ville vers l'extérieur et lui procurait un très grand site de production et d'échange attirant différentes populations venant de toutes les cultures en quête de fortune, d'expériences et d'instruction...

Donc, si l'on revient à l'histoire, on peut apercevoir quelques critères définissant les métropoles antiques, dans le cas précédent : on retrouve le pouvoir et la puissance de domination, une croissance démographique importante, le développement de la science, ainsi qu'à l'échange et le commerce séduisant les populations venant de partout.

1.1.1 **Métropole :**

C'est ainsi que la terminologie du mot « métropole » revint aux grecs dont du **mêtêr**, mère, et **polis**, ville (ville mère)³² et qui autrefois faisait référence aux villes possédant un pouvoir, et dominant des territoires et des colonies, aujourd'hui le terme métropole désigne les villes principales d'une région ou d'une nation ayant des caractéristiques diverses qu'on retrouve en tête: l'évolution des fonctions de commandements et des activités économiques et financières ainsi qu'à l'ampleur de leurs vocations et les ambitions considérables de leurs promoteurs. Autrement dit «les métropoles sont fondées sur des critères prioritairement qualitatifs et de très haute technicité, les métropoles sont devenues les phares des pays développés, et par la même du monde entier »³³

³¹Alexandre le Grand : né le 21 juillet -356 à Pella, mort le 13 juin -323 à Babylone, est un roi de Macédoine et l'un des personnages les plus célèbres de l'antiquité. (Hannes SCHULER et Manfred Baur, « Alexandrie, capital du monde antique », sur Arte télévision, 42minutes)

³²<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=5467>. Consulté le 04/02/2013 à 20 :46.

³³Gabriel WACKERMANN : "Très grande villes et métropolisation", Edition Ellipses, Paris, 2000, page : 01

La métropole est à la tête d'une aire urbaine³⁴, « elle naît de processus renforcés d'agglomérations, de proximité et d'interaction entre des agents rassemblés sur un espace dense : hommes, entreprises, organisations »³⁵. Elle produit de la diversité et de la complexité entre des fonctions complémentaires ou concurrentes constituant un mécanisme d'assurance contre le risque de perte d'activités pour les entreprises.



Figure 24 : La Tour de Londres et la «City» (Royaume-Uni).

Image extraite du site :

[http://lelivrescolaire.fr/1574/2 Les metropoles mondiales des lieux de commandement.html#Document=1697](http://lelivrescolaire.fr/1574/2_Les_metropoles_mondiales_des_lieux_de_commandement.html#Document=1697). Consulté le 26/11/2012 à 20 :21

1.1.2 Le processus de métropolisation :

Elevé une ville au rang des métropoles passe inévitablement par le processus de métropolisation.

« La métropolisation est un ensemble de processus dynamiques qui transforment une ville en métropole » d'après la communauté scientifique internationale³⁶, on peut aussi la qualifier par « L'ensemble des processus économiques, démographiques, sociaux, culturels et symboliques, conduisant une très grande ville à dépasser son rôle de simple organisation générale et de territorialité continue »³⁷. Donc il s'agit d'une phase dynamique d'évolution de la ville, un moment de transformation et de développement à la fois qualitatif,

³⁴ « Une aire urbaine est une zone occupée essentiellement par des constructions d'habitation, des activités économiques, et administratives » Dictionnaire environnement : http://www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/aire_urbaine.php4. Consulté le 04/02/2013 à 21 :16.

³⁵ Pierre Henri DERyCKE : « Nouveau regard sur la croissance et la dynamique des villes » : http://region-developpement.univ-tln.fr/en/pdf/R11/R11_Derycke.pdf. Consulté le 21/11/2012 à 22 :30

³⁶ Claude LACOUR et Sylvette PUISSANT : « La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures », Edition anthropos, Paris, septembre 1999, page : 30

³⁷ Claude LACOUR et Sylvette PUISSANT : « La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures », Edition anthropos, Paris, septembre 1999, page : 30

fonctionnel et morphologique, engendrant un étalement urbain et une dispersion des centralités, ainsi qu'à l'accroissement des mobilités.

Les deux termes **métropole** et **métropolisation** peuvent se rejoindre mais l'accord entre les deux reste général. Employés différemment par les professionnels, les chercheurs et les élus, les termes métropole et métropolisation font l'objet d'ambiguïté suscitant incompréhension et méfiance sur leurs définitions et sur les processus qu'ils sous-entendent.

Cependant, nous pouvons définir les métropoles comme le résultat d'un rythme d'urbanisation accéléré, et la métropolisation comme étant le phénomène induit par la mondialisation croissante de l'économie et aux mutations des systèmes productifs. Cette dynamique ne concerne que des pôles urbains de grande taille, possédant des fonctions économiques et culturelles majeures ou rares et acquérant le statut de ville internationale.

(**La mondialisation** : Jacques Adda³⁸ la définit comme « l'abolition de l'espace mondial sous l'emprise d'une généralisation du capitalisme, avec le démantèlement des frontières physiques et réglementaires », « processus géohistorique d'extension progressive du capitalisme à l'échelle planétaire », selon la formule de Laurent Carroué³⁹, est à la fois une idéologie – le libéralisme –, une monnaie – le dollar –, un outil – le capitalisme –, un système politique – la démocratie –, une langue – l'anglais)⁴⁰

1.2. Les activités caractéristiques de la métropolisation :

(Selon Claude LACOUR et Sylvette PUISSANT, 1999/ Agence d'urbanisme de Grenoble, 2001/ Bernard Jouve et Christian LEFERVE, 2004):

1. L'accessibilité et l'ouverture internationale :

Constitue un facteur décisif pour le développement de la ville, son ouverture vers le monde et à la fonction internationale, ainsi qu'aux fonctions d'affaires et de celle du tourisme. « Le grand aéroport moderne, qui crée la fonction de porte d'entrée, apparaît ainsi comme la clé de la métropolisation »⁴¹ c'est-à-dire le renforcement des liaisons aériennes directes et à tout moment avec les pays étrangers.

2. La mobilité inter et extra métropolitaine :

Une réflexion profonde doit être menée sur les déplacements ainsi que sur les modalités de leur gestion. La prise en compte leur complexité dans les métropoles, semble cruciale car ces dernières évoluent rapidement et leurs espaces deviennent de plus en plus difficiles à appréhender. Il est indispensable d'assurer les déplacements dans

³⁸ J. Adda, La Mondialisation de l'économie. Genèse et problèmes, La Découverte, 7e éd. 2006.

³⁹ L. Carroué, D. Collet et C. Ruiz, La Mondialisation. Genèse, acteurs et enjeux, Bréal, 2005. (²⁶et

⁴⁰ http://www.scienceshumaines.com/qu-est-ce-que-la-mondialisation_fr_15307.html. Consulté le : 21/01/2013.

⁴¹ Agence d'urbanisme de Grenoble, Lyon et Saint-Etienne : "les processus de métropolisation" synthèse bibliographique, Collection du Certu, Lyon, 2001, page : 07

toutes les directions, en articulant les différents moyens de transports et en constituant des itinéraires multimodaux fonctionnels et pratiques qui garantissent un gain de temps considérable et assure la proximité des nombreuses structures de la métropole.

3. La montée des services :

Les métropoles concentrent des fonctions tertiaires de haut niveau et dans les domaines : de commandements, de services financiers et économiques, de directions des sièges sociaux et notamment des grandes entreprises et multinationales qui sont souvent très spécialisées et assurent une qualité rare propre à eux, mais également elles sont caractérisées par la multifonctionnalité et la diversification de l'offre qui résulte de la concurrence positive incitant les services à chercher la performance et de viser l'excellence.

4. Le rôle des technologies d'information et de communication : (TIC)

La révolution de l'information et de la communication a enclenché une nouvelle ère dans laquelle plusieurs nouveaux outils sont apparus : internet, le multimédia, le numérique, les Smartphones, et les divers assistants numériques que manipulent la plupart des individus sont devenus aujourd'hui, et seront encore plus demain, des vecteurs essentiels de communication et de socialisation. Assurant un vaste champ de communication à l'échelle planétaire et contribuent d'une manière poussée à l'évolution rapide dans tous les domaines et donc l'apparition de la ville numérique. En effet «la métropolisation naît de l'effet des transformations de l'organisation productive sur le développement des villes, du fait de la généralisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication des modes de financement, des stratégies des firmes et des échanges commerciaux »⁴²

5. Le grand évènementiel:

Faire connaître la métropole au monde et donc attirer le flux international à travers les foires et les expositions, ainsi qu'aux différents événements internationaux tels que : la coupe du monde, les jeux olympiques etc. En effet une métropole doit s'affirmer et se manifester, c'est-à-dire surprendre le grand public, mais en même temps elle doit avoir la capacité de l'organiser et de le gérer (le grand évènementiel), ce qui nécessite plusieurs infrastructures : d'accueils et d'hébergements, de transports publics, ainsi qu'à de grandes responsabilités touristiques.

6. La présence d'étrangers :

La métropole concentre une population importante qui mêlent les autochtones et les étrangers qui peuvent être des touristes séduits par la ville, des étudiants en quête du savoir dans le vaste réseau universitaire qu'elle propose, ou encore des travailleurs qui cherchent d'avantage des

⁴²Agence d'urbanisme de Grenoble, Lyon et Saint-Etienne : colloque sur "les processus de métropolisation" synthèse bibliographique, Collection du Certu, Lyon, 2001, page : 06

emplois stratégiques et les services rares et spécialisés qu'elle dispose qui sont fortement attractifs.

7. La gouvernance métropolitaine:

La construction de la métropole évolue suivant une logique d'alternance d'actes politiques forts, visant la recomposition du territoire à travers des coopérations concrètes et foisonnantes, des coordinations inter municipales et le tissage des liens de dialogue et de confiance entre les différents élus/ citoyens afin de développer des projets communs. Une bonne gouvernance urbaine doit soutenir un développement humain durable sur la base de la coordination entre Etat/Société civile et le privé, et donc assurer la participation, la transparence, l'élaboration du consensus, l'équité, l'efficacité, l'efficience et la responsabilité. « La gouvernance peut être considérée comme l'exercice du pouvoir économique, politique et administratif pour gérer les affaires d'un pays à tous les niveaux. Elle comprend les mécanismes, processus et institutions à travers lesquels les citoyens et les groupes articulent leurs intérêts, exercent leurs droits légaux, s'acquittent de leurs obligations et arbitrent leurs différends »⁴³.

8. L'attribution d'une nouvelle image :

Changer d'image, est aussi un paramètre pour la métropole, il s'agit de s'exposer à l'international avec un nouveau signe urbain, une nouvelle forme annonçant la mutation de la ville vers la métropole. C'est une image extérieure mais qui doit se concrétiser à l'intérieur « en effet l'image est multiforme : l'image de la métropole se crée dans l'aéroport. Elle se précise dans diverses formes de l'accueil. Elle s'épanouit dans les universités et dans les entreprises. Elle se révèle avec l'activité culturelle... »⁴⁴

À travers ces différents points, nous avons essayé de synthétiser les différents critères qu'une ville doit posséder pour être considérée comme étant métropole, mais il ne s'agit guère des critères exclusives, mais sans doute, ce sont les plus considérables, voir remarquables qu'on retrouve dans toutes les métropoles. D'un autre panorama nous avons mis l'accent sur la nuance qui existe entre les deux concepts « **métropole** » et « **très grande ville** », car ce dernier reste limité et lié au seul critère de la taille démographique. Certes le fort nombre de population et leur concentration dans des lieux privilégiés, peut être un paramètre favorable pour la métropole, sans en dépendre, car on peut retrouver dans les pays du tiers monde de très grandes villes, qui sont loin d'être des

⁴³A.Osmont ,C.Goldblum, J.François , E.LeBris, C.de Miras et C.Musil : Rapport de synthèse pour la Sous-direction de la Gouvernance démocratique"la gouvernance urbaine dans tous ces états, Janvier 2008, page : 15

Source :http://www.gemdev.org/actualites/Gouvernance%20Urbaine_Rapport%20Final_20022008.pdf consulté le 26/11/2012 à 19 :00

⁴⁴"METROPOLISATION, une nouvelle géographie de développement" URBANISME Hors-série N°2, Mai-Juin 1993, page10

métropoles, caractérisées par une concentration de la population, mais souffrant d'un mal de vivre atroce, une situation socio- économique en dégradation, problèmes politiques etc. La grande taille démographique reste une condition insuffisante mais nécessaire pour la métropole.

1.3. Les défis majeurs des métropoles⁴⁵: Camagni et Gibelli, 1996, (Claude LACOUR et Sylvette PUISSANT, 1999) et (BERNARD JOUVE et CHRISTIAN LEFEVRE 2004) soulignent que les métropoles sont confrontées à trois défis majeurs :

- 1. Le défi de la durabilité** : c'est la permanence et la stabilité de son développement perpétuel qui englobe différents domaines y compris l'ordre environnemental qui impose une gestion prudente des ressources naturelles.
- 2. Le défi de cohésion**: établir les différentes connectivités de la métropole, la recherche d'une meilleure concordance entre les aires métropolitaines, l'intégration sociale et la mixité des collectivités ainsi qu'à l'éveil culturel et la prévention de la criminalité.
- 3. « Les métropoles face à la globalisation et à la transformation des états »**⁴⁶ : le défi de globalisation est dû essentiellement aux grandes métropoles qui se livrent à la concurrence dans plusieurs domaines : économiques, d'innovations technologiques, de culture et de marketing urbain etc. Et donc, suite à cette compétitivité permanente, les métropoles contribuent pleinement dans le phénomène de mondialisation, en l'occurrence plusieurs impacts négatifs peuvent surgir au sein de la ville et sur les habitants. Dans certains cas les métropoles accentuent les inégalités urbaines, la transformation des centres urbains, la perte d'identité...

Cependant la population urbaine a atteint en 2006 les 50% de la population mondiale⁴⁷ et ne cesse d'accroître, ce qui pose problème pour ces pays en voie de développement qui doivent affronter le dilemme ou il s'agit, à la fois, de gérer l'accélération urbaine et de se concentrer sur la modernisation de la société en renforçant les technologies de production et en améliorant leurs niveaux de vie, sous l'influence des pays émergents et du phénomène de la mondialisation. Et dans ce sens, Alger, grande ville du bassin méditerranéen, n'est pas à la marge, plus ou moins active mais qui demeure tout de même en retard sur

⁴⁵ Claude LACOUR et Sylvette PUISSANT : "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Edition anthropos, Paris, septembre 1999,

⁴⁶ Bernard JOUVE et Christian LEFEVRE : « Horizons métropolitains », Edition : recherches urbaines, Suisse, 2004.

⁴⁷ Les statistiques mondiales (http://www.statistiques-mondiales.com/population_urbaine.htm) site consulté le 02 septembre 2012 à 15 :35.

l'échelle des villes mondiales. Et pour ceux, plusieurs tentatives se déclenchent : un nouveau plan directeur d'aménagement et d'urbanisme PDAU2029 ainsi qu'a de nombreux projets urbains et architecturaux.

1.4. Le projet urbain :

Le projet urbain (PU) matérialise une vision globale de la ville, par sa souplesse et sa flexibilité il s'adapte aux nouveaux besoins des citoyens, il est aussi leur support d'usage et d'activités : embellissement de l'espace public, renforcement de la centralité, nouveaux quartiers de qualités ou régénération des quartiers existants... et donc le PU a la capacité de reconquérir la ville.

La notion de projet urbain reste encore équivoque chez les spécialistes et sollicitant plusieurs débats : qu'est ce qui le différencie d'un projet architectural ? Ou de la planification urbanistique ?

Le PU est une nouvelle pratique qui associe l'expression architecturale et l'expression urbaine à la fois, qui se traduit par des actions visibles et lisibles sur la ville, il se distingue grâce à sa démarche et son processus qui intègre plusieurs acteurs pour mieux réagir contre les dysfonctionnements urbains, sociaux, économiques, et environnementaux, qu'on rencontre en ville.

Les projets urbains peuvent différer selon leur taille : un projet urbain de proximité à l'échelle du quartier, le projet urbain local à l'échelle de la région et le projet urbain global à l'échelle de l'agglomération, mais leur valeur ne peut être qualifiée que par rapport à l'impact qu'ils dégagent et par rapport à leur contribution dans l'amélioration de la qualité de vie de leurs périmètres de rayonnement.

« Le projet urbain est un outil direct de la stratégie de développement urbain, porteur d'idées, concrétisées ensuite progressivement par les orientations des instruments d'urbanisme opérationnelles. Quel que soit son échelle, sa destination et son contenu, le PU répond toujours à l'apparition d'un nouveau besoin »⁴⁸.

1.4.1. Emergence du projet urbain à travers le monde:

L'émergence du projet urbain est apparue au moment où plusieurs problématiques ont été évoquées concernant la crise des valeurs et des concepts en ville, ainsi que de tous ces registres : ville malade, ville sans identité, ville ségrégée et inégalitaire, ville des nuisances et des pollutions, ville de l'incertitude économique...

Le PU s'est répandu en Europe à partir des années 60, considéré comme une sorte de lumière au bout du tunnel obscur, un grand espoir pour l'avenir des villes. Il s'agissait de la volonté des élus de défendre des valeurs urbaines sans pour autant adopter une approche passéiste, mais plutôt établir une cohérence avec la dynamique de l'époque, et notamment répondre aux attentes sociales qui faisaient pression et imposaient une recherche immédiate de solutions pouvant

⁴⁸Ewa BEREZOWSKA-AZZAG : "Projet urbain", Edition Sunergie, Alger, 2012, page : 43

contournées les instruments d'urbanisme en vigueur (Ewa BEREZOWSKA-AZZAG : "Projet urbain", 2012).



Figure 25 : Vue en perspective du projet urbain porte d'Arras, Lille. Source : image extraite du site : <http://www.tvk.fr/Porte-d-Arras-Lille.html>. le 20/12/2012 à 23 :58

Visant une réflexion globale sur la ville, l'Italie était parmi les premiers pays ayant adopté le PU afin de revitaliser les tissus patrimoniaux ayant une valeur incontestable, et de les aborder on se référant à des approches spécifiques d'où la réflexion menée par Saviero Muratori en élaborant l'analyse typo-morphologique, qui consistait à unifier le territoire et de concorder entre ces centres historiques, et les quartiers périphériques, les zones industriels, les lotissements. (Ewa BEREZOWSKA-AZZAG : "Projet urbain", 2012)

En Grande-Bretagne, les projets urbains se dirigeaient plus vers les opérations de régénérations des quartiers et des friches urbaines. Quant à la France, une recherche d'une nouvelle forme urbaine semblait nécessaire, il fallait rompre avec l'urbanisme technocratique et de la planification étatique de l'époque ceci déclenche une nouvelle voie, celle du projet urbain de conception collective et évolutive. (Ewa BEREZOWSKA-AZZAG : "Projet urbain", 2012)

Depuis, le projet Urbain s'est inscrit dans les pays développés parallèlement aux instruments de la planification urbanistique et peu à peu cette démarche a été utilisée dans les différents pays et notamment en Afrique : Maroc, Tunisie et Algérie. Mais sans pour autant parvenir à une définition synthétique, il est interprété différemment dans chaque contexte (Ewa BEREZOWSKA-AZZAG : "Projet urbain", 2012).

1.5. Les caractéristiques des projets urbains (Ariella Masbouni : « Projets urbains en France », 2002):

Quel que soit la diversité des projets urbains à travers le monde, il existe quelques caractères communs à tous les PU on peut citer :

- Le PU n'est pas un instrument d'urbanisme, c'est une démarche pluridisciplinaire qui implique un processus de conception flexible et évolutif et qui établit une vision d'avenir.
- Il peut concerner différentes échelles temporelles : court terme, moyen terme, long terme.
- Les conditions d'existence d'un projet urbain sont liées directement aux ambitions des élus, ou des promoteurs ainsi qu'aux talents des concepteurs car la qualité et la maîtrise de l'ouvrage est primordiale afin de mener à bien l'opération et la gestion des partenariats.
- Le PU implique la participation des citoyens et donc la prise en compte de la conscience sociale et du rôle de l'habitant, qui devient un acteur à part entière à travers les associations, et notamment

leurs désagréments peut remettre en cause le projet voire des révisions significatives. Le PU est un projet de société il répond aux besoins des différentes catégories sociales qui y cohabitent.

- La prise en compte du patrimoine et des valeurs de la société concernée.
- Il préserve l'environnement et améliore la qualité de vie tout en intégrant les démarches du développement durable.
- L'importance du paysage dans tous les PU, c'est ainsi que chaque projet traduit une nouvelle image.
- Le PU crée ces propres limites et ne dépend pas des limites administratives.

Cependant le projet urbain s'exprime de manière variée, il régénère les quartiers en difficultés, il crée de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités urbaines, il redonne un sens aux espaces publics...

Pour résumé, « le projet urbain articule stratégie et dessin, commande politique, acteurs privés et publics, usagers et habitants, professionnels talentueux de la conception et de la conduite d'opérations. Il est au service d'un désir de mieux faire la ville pour mieux vivre ensemble demain »⁴⁹

- **Le projet urbain et le PDAU 2009/2029:**

Aujourd'hui le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme d'Alger porte à équivoque : s'agit-il d'un plan ou d'un projet ? Il est nécessaire de s'arrêter sur une définition plus détaillée sur cet instrument :

« Le PDAU est un instrument de planification spatiale et de gestion urbaine de la commune. C'est un plan d'aménagement du territoire de la commune dans la perspective du Développement Durable Urbain.

Il joue un rôle fondamental dans la rationalisation de l'usage du sol dans une double optique: d'un côté une visée de développement prospectif, de l'autre une visée d'équité de distribution des richesses du territoire ».⁵⁰

Cet instrument est obligatoire aux collectivités territoriales, opposable aux tiers, il s'inscrit dans un cadre législatif clair et précis et appliqué par l'état en tant qu'outil pour contrôler l'usage du sol. Ce qui n'est pas confondu avec la notion de projet urbain.

Le projet urbain est une démarche et processus pour faire la ville, ayant une vision globale de celle-ci qui peut atteindre différents horizons en impliquant différentes stratégies : urbaines, économiques, sociale, environnementales...et donc lors de sa démarche plusieurs acteurs participent et interviennent y compris le citoyen qui doit faire part de son futur projet.

⁴⁹ Ariella Masbounji, Francine Gibaud, Frédérique de Gravelaine, Diana Chan Chieng : "Projets urbains en France" Edition Le Moniteur, Italie, septembre 2002. Page :32

⁵⁰ BENDALI-HACINE Abderrazak : « instruments et actes d'urbanisme » cours 4eme année N°8, Mai 2012, page 02

Le projet urbain n'est pas un plan d'orientation urbanistique, ni un aménagement urbain. Il s'agit d'un projet souple, flexible et évolutif c'est-à-dire il est ouvert et admet des modifications au fur et à mesure du développement des besoins.

On retient que :

- La métropolisation est un enjeu fort pour les villes, elle appelle ainsi au besoin d'innovation, d'asseoir l'attractivité et d'atteindre l'excellence.
- Le processus métropolitain s'appuie sur la mise en relation et la coordination entre les principales agglomérations formant ainsi un réseau, dans lequel les phénomènes de connectivité tendent à l'emporter sur les relations de proximité.
- La métropolisation se caractérise par une mutation fonctionnelle des grandes villes, engendrant une recomposition de la morphologie urbaine, et cela à travers des stratégies d'aménagement et de développement territorial.
- La métropole veut s'affirmer et s'exposer à l'international à travers plusieurs signes urbains qui reconstituent son image. Entre autre, elle se dessine à travers les projets urbains d'exception qui reflètent la métropole moderne, rayonnante et puissante.
- Le projet urbain traduit une volonté qui vise à répondre aux objectifs de développement économique, social et culturel, afin de tracer un avenir urbain durable pour la métropole.
- Le projet urbain est une pratique qui consiste à mettre en œuvre et faire évoluer la ville dans une optique qui va au-delà de l'urbanisme réglementaire.

Et de par son étendue, influence et répercussion sur la ville, que nous avons orientés notre recherche vers l'évaluation du PU par rapport au développement urbain. Et donc ceci nécessite, tout d'abord, une définition et une compréhension de la notion « d'évaluation a priori ».

1.6. Les évaluations apriori/ Etude d'impact :

« Une évaluation à priori est conduite par définition avant la mise en œuvre de la politique : son objectif est alors d'aider les acteurs de la décision à faire des choix conformes aux orientations qu'ils souhaitent favoriser»⁵¹

La méthode d'évaluation dans un projet urbain évoque les difficultés liées à celui-ci, ce qui favorise la prise de conscience sur les conséquences des actions établies dans le milieu urbain. Et quand elle est faite apriori, c'est-à-dire avant l'implantation du projet, elle minimise les effets négatifs et éclaire les acteurs concernés pour une correction préalable si nécessaire.

Les études d'impacts, dans la plupart des cas, doivent faire l'inventaire de toutes les disciplines concernées tels que : urbanisme, science sociale, science économique, science environnementale etc. C'est dans ce sens, que l'identification de l'ensemble des acteurs concernés par les différentes phases d'évolution du projet urbain est essentielle.

En revanche ces études peuvent présenter quelques inconvénients, du a un manque de temps ou à défaut d'accès à l'information, elles peuvent induire les conclusions à l'erreur c'est-à-dire : aboutir à un mauvais pronostic donc la rigueur s'avère fatale.

1.6.1 Les études d'impacts en Algérie:

En Algérie les études d'impact concernent surtout l'environnement. La situation inquiétante apparue dans les années 70- 80 a constitué le facteur déclencheur de cette préoccupation. En effet, les activités industrielles se sont accrues provoquant de plus en plus : de pollution, de déchets, et de nuisances atmosphériques mettant en péril l'environnement.

Comme première réflexion, l'état a mis en place le conseil national de l'environnement (CNE) en 1974 « en tant qu'organisme de consultation ayant la mission de proposer les éléments de base de la politique environnementale dans le cadre de l'aménagement du territoire »⁵² qui ont abouti à la promulgation de la loi n° 83-03 relative à la protection de l'environnement⁵³, la valorisation des ressources naturelles, et la prévention contre la pollution. Notamment la création de l'Agence Nationale pour la protection de l'Environnement (ANPE).

Quelque année plus tard, suite au Décret exécutif n° 90-78 du 27 février 1990⁵⁴ les études d'impacts, désormais, devinrent indispensables « pour tous les travaux, aménagements ou ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions

⁵¹ Bruno FAIVRE D'ARCIER « évaluation des politiques de transports et préférences individuelle » dossier de synthèse pour l'habilitation à la direction de recherche auprès de l'université LUMIERE, LYON 2, janvier 1998.

⁵² Hamed MESKINE : « La qualité environnementale à travers les études d'impacts sur l'environnement », mémoire de magister à l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme epau, soutenu le 18/06/2012, page :67.

⁵³ Journal officiel : <http://www.mem-algeria.org/legis/ordonnance-01-03.pdf>. Consulté le 04/02/2013 à 22 :43.

⁵⁴ <http://enfancenature.area-ed.org/ressources/reglementation/les%20decrets/decrets%2090-78.pdf>.

Consulté le 04/02/2013 à 22 :44.

ou leurs incidences, peuvent directement ou indirectement porter atteinte à l'environnement »⁵⁵. Notamment cette loi fixe le contenu impératif des études d'impacts, mentionné dans l'article 5 tel que : l'analyse initiale du site, l'étude des différents effets sur celui-ci, les mesures envisageables afin d'en limiter les conséquences négatives etc.

Actuellement le ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme (MATET) est chargé de contrôler et d'examiner les projets ainsi qu'à l'approbation de leurs études d'impacts.

1.7. Les études de faisabilité et d'opportunités des PU :

Par ailleurs, les études d'impacts dans les pays développés s'appliquent pour différents domaines et doivent permettre l'évaluation au préalable des incidences économiques, financières, sociales et environnementales. C'est ainsi que ces études prennent plusieurs directions et incluent de nombreux acteurs car elles se trouvent avantageuses pour une meilleure maîtrise du sujet.

On retrouve, pour les projets urbains, des études de faisabilité, où il s'agit de vérifier l'adéquation de la proposition, vis-à-vis des différents scénarios d'avenir. Dans la plupart des cas, ces études sont basées sur un diagnostic prospectif du site d'implantation du futur projet, et donc en déterminant les potentialités et contraintes de celui-ci, on peut fixer des orientations qui se base sur : l'exploration des possibilités d'amélioration, ou encore la vérification des incidences de l'opération, dans le but de répondre aux besoins du futur.

Dans ce panorama, on peut citer les travaux de Bruno MARZLOFF⁵⁶ liés aux recherches projetant le futur, où il pose le problème de la mobilité de demain, notamment en mettant en évidence la nécessité de connaître les besoins et les attentes des citoyens en termes de mobilité et des nouveaux services à horizon 2050 et cela en explorant les valeurs de la mobilité contemporaine et leurs conséquences.

Et généralement il se base, dans la plupart de ces travaux, sur des recherches prospectives qui s'appuie sur la méthode du Panel regroupant des experts pluridisciplinaires.

La méthode du Panel d'expert est actuellement très utilisée dans différents domaines, elle semble être adéquate aux études prospectives.

Au départ, cette méthode était très ciblée et concernait des domaines bien spécifique, mais progressivement son usage a été diversifier et donc elle s'est transformé en un véritable outil d'évaluation fiable, très utilisé dans les pays

⁵⁵ Journal officiel : http://www.mem-algeria.org/fr/legis/environ_90-78.htm. Consulté le 12/11/2012 à 22 :35.

⁵⁶ Sociologue Français, directeur du cabinet d'étude et de prospective Chronos, animateur des programmes : Groupe Chrono (mobilités), de Datact (données) et de Do it city (Aire numérique urbaine), membre du Think Tank du mobility LAB

occidentaux pour les évaluations environnementales, l'évaluation de programme par certains bailleurs comme la banque mondiale, les pays scandinaves, les USA, et même dans certains cas en médecine.

Dans ce sens, on retrouve aussi un autre modèle d'évaluation : l'enquête Delphi qui a pour but aussi de dégager un consensus d'avis et d'opinion d'experts mais qui est fondée sur une enquête anonyme et itérative par sondage postal.

C'est ainsi que la méthode du Panel d'expert a été pensée pour l'évaluation a priori de notre cas d'étude, en l'occurrence « le projet Alger Médina », Car il s'agit d'un domaine spécifique, qui concerne une catégorie de professionnelle maîtrisant le sujet.

1.8. Critère de sélection des experts:

Afin d'extraire des données crédibles, l'expérience professionnelle est une condition primordiale pour désigner l'expert. Notamment il doit être qualifié dans son domaine (architecture et urbanisme), ainsi reconnu et respecté par ces pairs.

Eventuellement, ce dernier, doit être indépendant vis-à-vis du projet Médina, c'est-à-dire, les experts ayant un conflit d'intérêt (qui ont participé à l'élaboration du projet, ou appartenant à un organisme qui bénéficie de ce projet) doivent être *exclus*.

Cependant, nous avons fait appel à certains enseignants / professeurs de rang magistral de l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU), car nous estimons que ces derniers, ont développé, au sein de leurs ateliers ou au niveau des laboratoires de recherches, plusieurs réflexions sur la ville d'Alger : son histoire, son environnement juridiques, et ces enjeux d'avenir dans une perspective métropolitaine.

Eventuellement, nous avons fait appel à des experts en urbanisme appartenant à différents organismes, externes à l'école, et ayant des expériences professionnels dans leurs domaines. La sélection des experts n'est pas fortuite, mais elle vise l'approfondissement des connaissances concernant le projet Médina pour nous permettre de cerner les différents enjeux externes et internes du projet.

En effet, l'étude du projet urbain « Alger Médina » ne peut pas être effectuée par rapport à son programme seulement, elle doit concerner l'étude de son intégration dans le milieu urbain et sa connectivité aux différentes fonctions métropolitaines. Par conséquent, elle implique l'évaluation de plusieurs facteurs endogènes, qui découlent du programme proposé par le projet Médina, mais aussi, les facteurs exogènes à celui-ci (l'environnement juridique, enjeux politiques, enjeux de connectivité entre les infrastructures et services de la ville etc.).

Suivant cette logique, nous allons utiliser l'analyse SWOT pour le traitement des données récoltés, et qui semble être adéquate pour une analyse a priori du

projet, permettant ainsi l'évaluation en se basant sur les effets internes et externes du projet.

2- Le questionnaire semi-directif :

Le choix du questionnaire semi-directif découle de la méthodologie préconisée: l'analyse SWOT et la méthode du panel d'expert, dans une double optique :

- 1- Il permet de cerner les propos des experts, sans pour autant, leur limiter le discours (on leur laisse une certaine liberté d'aborder des notions qui peuvent nous révéler des informations supplémentaire concernant le sujet).
- 2- Permet de structurer l'information récoltée pour faciliter le traitement avec la méthode SWOT.

2.1. Elaboration du questionnaire :

- **Le but du questionnaire semi-directif dans notre cas :** est de collecter les avis des experts, qui seront fondés sur leurs connaissances et leurs compétences, pour pouvoir évaluer la contribution du projet urbain : Alger Médina dans le processus de métropolisation de la capitale algéroise.
- Cependant l'organisation générale de cette technique de récolte de donnée (le questionnaire semi-directif) ainsi que l'ordre des questions est primordial pour : l'enchaînement des réponses des experts et pour orientés leurs discours afin d'obtenir le maximum d'information sur le projet, sans pour autant, s'écarter de l'objectif du questionnaire.

Dans ce sens, que nous avons privilégié une structure du questionnaire qui va du général au particulier. Donc nous avons abouti à trois grands axes qui structurent le questionnaire, et qui vont regrouper des questions qui traitent du même thème. A savoir :

- a- **1^{er} axe :** c'est le contexte général, ou les questions vont porter sur les différents plans conçus pour Alger, le PDAU 2029, et les nouveaux projets urbains. Le but étant de savoir, si les projets urbains peuvent être une alternative aux instruments d'urbanisme actuels (infirmer ou confirmer l'hypothèse).
- b- **2^{ème} axe :** les questions concernent l'influence des grands projets d'Alger (y compris celui de la Médina) dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine à la capitale. Et ainsi connaître son degré (l'image) de contribution dans son processus de métropolisation.
- c- **3^{ème} axe :** rend surtout compte du projet Alger Médina, l'analyse de son programme et des facteurs externes qui l'influence, dans le but de connaître sa contribution dans le processus de métropolisation d'Alger.

2.2. Le passage des critères de métropolisation vers les indicateurs:

Afin d'évaluer le projet Alger Médina dans le processus de métropolisations d'Alger, il est primordial de présenter à l'expert, dans un premier temps, les

		<p>transporter 8000 voyageurs/jour.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Les taxis</u> : 13973 entre taxis compteurs, et les taxis collectifs) - <u>Les réseaux privés de bus</u> : 2787 opérateurs (trajet entre communes) - <u>Le train</u> : 30millions de voyageurs/an de 5h–19h30. - <u>Les itinéraire multimodaux</u> : la station Les Fusillés (la seule actuellement). <p>(information récoltée au niveau du CNERU)</p>
<ul style="list-style-type: none"> - La monté des services. - Les TIC. - Le grand évènementiel. - La présence d'étranger. 	<ul style="list-style-type: none"> - La présence d'une plateforme d'affaire. - Intégration des TIC dans les entreprises. - Les évènements sportifs et culturels organisés sur Alger. - Les travailleurs, les touristes, les étudiants étrangers. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le futur quartier d'affaire de Bab Ezzouar. - Le futur quartier d'affaire d'El Hamma. - L'incubateur du Cyber-parc de Sidi Abdellah. - Le festival du Web en Algérie, Algérie 2.0. - SILA : Participation de 40 pays étrangers. - FIA : 28 pays étrangers. - BATIMATEC : 23pays étrangers. - Les hôtels : 126 hôtels sur la capitale avec une capacité de 17740lits⁵⁷. - 08 monuments classés. - 03 théâtres. - 07 musées. - 06 conservatoires. - 28 Bibliothèques.
<ul style="list-style-type: none"> - L'attribution d'une nouvelle image. 	<ul style="list-style-type: none"> - A travers les projets a grande envergure. 	<ul style="list-style-type: none"> -Le projet de la grande mosquée d'Alger. -L'aménagement de la baie d'Alger. - Les infrastructures autoroutières. - Les transports urbains (métro, tramway...) - Le Parc Dounia.
<ul style="list-style-type: none"> - La gouvernance métropolitaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'un partenariat public privé 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'information disponible

⁵⁷ Source des informations sur : les hôtels, musées, bibliothèques, conservatoires, monuments classées, théâtres : « annuaire des statistiques de la wilaya d'Alger » année 2003, récolté au niveau du CNERU.

	(ppp) dans les services urbains et les réseaux. - La situation du cadre associatif dans le domaine de la gestion de la ville.	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

- **Analyse du tableau de l'évaluation:**

Le tableau matérialise le passage des critères théoriques de métropolisation vers des indicateurs qui nous permettent de les évaluer par rapport au cas de la ville d'Alger.

Les valeurs statistiques qui accompagnent le tableau, ne peuvent être appréciées avec des chiffres bruts, elles doivent être référencées par rapport à une norme mondiale ou comparés avec des valeurs étrangères pour enfin permettre une bonne lecture et compréhension du tableau.

- **Le critère de l'accessibilité:** Alger dispose d'un seul aéroport international, et qui se trouve à Dar El Beida à 20 km au sud-est du centre-ville d'Alger. Sa capacité est de 12 millions de passagers/an, mais en termes de trafic il transporte 4.5 millions de passagers/an. Il demeure devancé par les destinations touristiques comme Johannesburg, Casablanca, le Caire, Charm el-Cheik...

Tableau 3 : classement des aéroports africains selon leur nombre de passagers annuels (classements des 10 premiers aéroports africain seulement).

	Pays	Aéroport	Ville	2009
1	Afrique du Sud	Aéroport international OR Tambo	Johannesburg	19457498
2	Egypte	Aéroport international du Caire	Le Caire	12577524
3	Afrique du Sud	Aéroport international du Cap	Le Cap	8426618
4	Maroc	Aéroport Mohammed 5-Casablanca	Casablanca	6392789
5	Egypte	Aéroport international de Charm-el-Cheik	Charm-el-Cheik	6324851
6	Egypte	Aéroport international Hurgada	Hurgada	5947616
7	Kenya	Aéroport international Jomo Kenyatta	Nairobi	4861706
8	Afrique du Sud	Aéroport international de Durban	Durban	4792553
9	Algérie	Aéroport d'Alger Houari Boumediene	Alger	4548055
10	Nigeria	Aéroport international MurtalaMuhammed	Lagos	4450000

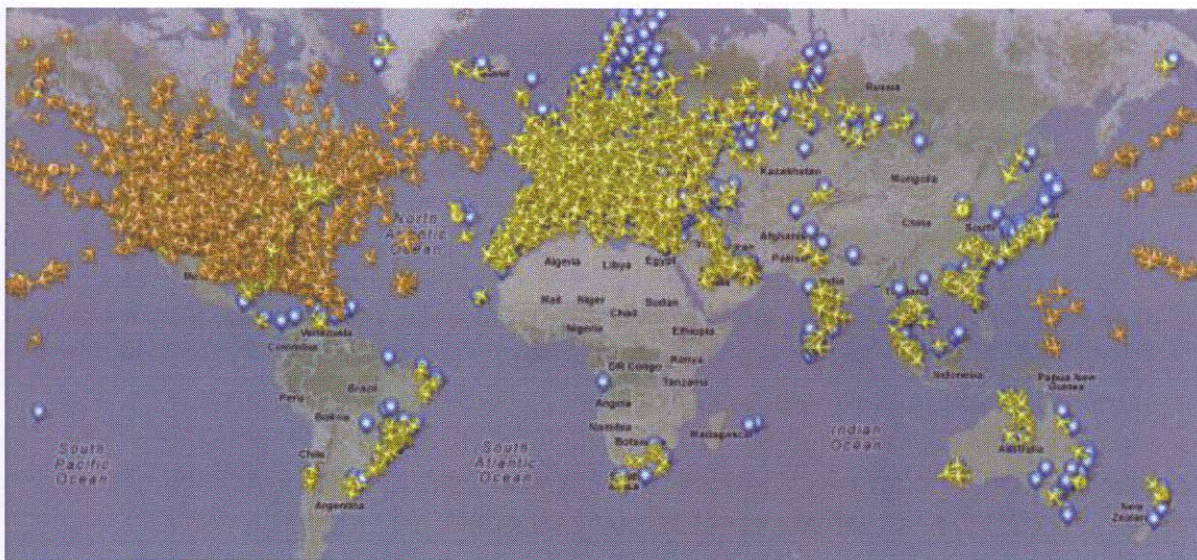


Figure 26 : carte du trafic des compagnies aériennes dans le monde. Source : Flightradar. <http://www.le-bon-plan.com/flightradar-le-traffic-aerien-en-temps-reel.html>. Consulté le 20/11/2012 à 00 :45.

- **La mobilité intra et extra métropolitaine:** concerne les différents modes de transport dans la métropole. Le transport terrestre reste le moyen de transport le plus usuel sur Alger et notamment le transport en véhicule privé, tel que 1 algérien sur 9 possède un véhicule (tous véhicules confondus)⁵⁸. Néanmoins plusieurs modes de transports publics sont mis en place afin de desservir la capitale, tel que :
 - Le transport sur rails : Train, Métro et Tramway qui sont des modes de transports urbains rapides et pratiques, pouvant transportés des masses de population importantes et ainsi apaisés la ville de la circulation automobile. Or, jusqu'à maintenant ces derniers ne sont pas très exploités, car ils ne sont pas encore achevés: le métro avec une seule ligne active de 9.5 km, le tramway 16.5 km...Néanmoins l'extension, la connexion et la coordination de ces lignes pourrait constituer une stratégie de transport efficace.
 - Les bus et les minibus: reliant les différents quartiers et communes de la capitale, mais ils ne sont pas très pratique : car ils sont rarement à l'heure et souvent très lents.
 - Les taxis : entre taxis collectifs et individuels, souvent effectuant des trajets prédéfinis, ils sont plus pratiques pour les déplacements dans les villes et la capitale.

⁵⁸ Source : <http://www.continentalnews.fr/actualite/editorial,145/le-marche-de-l-automobile-en-algerie,2118.html> consulté le 11/01/2013 à 12:11

- Les itinéraires multimodaux : actuellement la station multimodale « Les Fusillés » est la seule station regroupant différents modes de transport : Métro, Tramway, Téléphérique, Bus et Taxis.

Les transports urbains dans la capitale doivent fonctionner comme un seul réseau, il est nécessaire de les penser comme un tout cohérent, formant une seule structure qui intègre tous les modes de transports existants, et améliore la qualité de leurs services pour assurer les déplacements, et la desserte de la future métropole.

- **La montée des services** : coïncide avec la concentration d'entreprises et des multinationales formant une plateforme puissante d'affaire. Notamment ces dernières s'installent dans des sites qui leur confèrent un environnement adéquat favorisant leur embellissement, notamment : la proximité des infrastructures de transport (aéroport, métro, bus...), l'hébergement, les immeubles de bureaux, salles de conférences et de congrès etc. Actuellement sur Alger, plusieurs projets sont en cours de réalisation et qui consistent à créer des nouvelles centralités découlant de l'hyper centre (Alger) et qui sont axés sur la création de quartiers d'affaires tels que : El Hamma, Bab Ezzouar, El Mohammadia.
- **Les TIC** : les tentatives de sensibilisation aux nouvelles technologies et aux innovations se multiplient sur la capitale. Des programmes destinés aux entreprises dans le but de la sécurisation de leurs systèmes d'information ainsi qu'à leur présence sur le Web. Dans cet angle, le festival du Web en Algérie, Algéria 2.0 s'organise ces dernières années à l'incubateur du Cyber-parc de Sidi Abdellah (en 2012 et le prochain du 15 au 20 Avril 2013)⁵⁹ abordant des sujets d'actualité liés à l'entrepreneuriats, les logiciels, la création des sites Web, en intégrant des professionnels du domaine.
- **Le grand évènementiel** : Alger est loin d'avoir la capacité d'organiser des événements sportifs a grande envergure tels que : la coupe du monde, coupe d'Afrique, jeux olympiques...et cela est dû à plusieurs raisons, entre autre : le manque de structures sportifs, d'accueil et d'hébergement. Néanmoins, plusieurs événements culturels sont organisés chaque année tels que : le salon international du livre : SILA, la foire internationale d'Alger FIA, et la foire du bâtiment BATIMATEC qui connaissent un taux de participation d'étrangers plus ou moins élevé.
- **La présence d'étranger** :
 - Les travailleurs : ces derniers cherchent des emplois stratégiques qui peuvent être offerts par les multinationales, donc ce critère est en rapport direct avec la montée des services. C'est-à-dire, si Alger dispose d'une puissante plateforme d'affaires certainement elle incitera des

⁵⁹ Source: N'TIC WEB : <http://www.nticweb.com/telecom/7200-algeria-2-0-le-festival-du-web-et-des-tic-en-arg%C3%A9rie-ouvrira-prochainement-ses-portes.html>. Consulté le 06/02/2013 à 19:58.

travailleurs étrangers à venir s'installer sur le site afin d'intégrer les entreprises.

- Les touristes : Actuellement Alger n'étant pas la destination favorite des touristes mais aussi elle ne dispose pas des moyens suffisants pour les accueillir, car le nombre des structures d'hébergements de la capitale et leur capacité d'hébergement touristique n'excède pas les 17 740 lits/ 126 unités sur une surface de 119 000 ha = 1 190 km² (surface de la capitale). Ces valeurs peuvent être mieux appréhendé en les comparant à la Tunisie en prenant l'exemple de Hammamet avec une capacité d'hébergement touristique de 28000 lits/ plus de 700 unités⁶⁰ sur une surface de 3 600 ha = 36 km². Un constat alarmant qui met l'accent sur la nécessité de renforcer les structures d'hébergement pour la future métropole. Eventuellement les monuments culturels et culturels peuvent renforcer l'activité touristique sur Alger, mais leurs nombres et réduit pour une future métropole, et dans la plupart des cas, ils ne sont pas exploités.
- **L'attribution d'une nouvelle image:** plusieurs projets à grande envergure sont en cours de réalisations sur la capitale (voir tableau plus haut), ces derniers contribuent directement aux changements de l'image de la capitale, ils matérialisent le processus de développement urbain de la ville.
- **Gouvernance métropolitaine :** dans la partie théorique nous avons cité huit critères distincts, cependant le critère de la gouvernance métropolitaine n'a pas été cité dans le tableau précédent, car il nécessite des indicateurs dont nous n'avons pas accès, et suscite plusieurs enjeux à prendre en considération. Pour notre étude nous allons prendre en considération les sept critères mentionnés dans le tableau.

A travers ces données préalables sur Alger, nous allons questionner les différents experts qui projeteront le projet Alger Médina dans le futur en donnant un jugement sur chaque critère.

⁶⁰ Source : information extraite du site de la fédération tunisienne de l'hôtellerie : <http://www.fth.com.tn/html/hotels-tunisie/hotels-tunisie.php>. Consulté le 18/01/2013 à 11:52.

3- Synthèse du chapitre 2 :

Ce chapitre nous a permis de présenter les méthodes préconisées afin d'évaluer le projet Médina et sa contribution dans le processus de métropolisation d'Alger. Nous rappelons brièvement la logique de notre réflexion :

- L'analyse SWOT permettant d'étudier les effets exogènes et endogènes relatifs au projet Alger Médina.
- L'état de l'art : afin de relever les critères de métropolisation théoriques, et de comprendre les enjeux des projets urbains pour pouvoir étudier leur impact.
- La récolte des données en se basant sur la méthode du panel d'experts qui fait appel aux différents professionnels en urbanisme qui vont produire un jugement fiable et crédible sur le projet Médina en combinant les effets externes et internes de celui-ci.
- Le questionnaire semi-directif qui permet d'orienter et de circonscrire l'objectif global de notre travail de recherche, et notamment de structurer les données récoltés pour l'analyse SWOT.

Dans le chapitre suivant, nous exposerons les informations collectées auprès des experts ainsi que leur interprétation par l'analyse SWOT.

Chapitre 3 :

- 1- Déroulement du travail de terrain.
- 2- Traitement des données récoltées (matrice SWOT).
- 3- Synthèse de l'analyse.
- 4- Recommandations.

1- Déroulement du travail de terrain :

Avant de rencontrer les personnes que nous souhaitons interviewer, nous avons préparé :

- Une fiche technique qui reprend les informations essentielles du projet Médina.
- Le tableau qui reprend les critères de métropolisations accompagné par les indicateurs dans le but de renseigner l'expert sur la situation actuelle des fonctions métropolitaine à Alger.

Lors de l'interview :

Nous avons organisé des interviews d'une durée de temps déterminée : 40 minutes en moyenne (une durée qu'on a essayé de respecter pour le bon déroulement de l'enquête, entre autre, pour éviter l'épuisement de l'expert qui, dans le cas contraire, pourrait diminuer la crédibilité de ces propos).

En premier lieu, nous avons présenté brièvement le but de notre travail de recherche (et notamment nous avons montré la simulation globale du projet pour aider l'expert à reconnaître le projet Médina), ensuite on est passé à la 1ere et la 2eme série de questions respectivement, et qui concerne le contexte global d'Alger.

Et avant d'entamer la 3eme série de questions qui concerne l'analyse du projet Alger Médina par rapport aux critères de métropolisation, nous avons discuté les données sur le tableau des indicateurs ainsi que la fiche du projet en question.

Les experts questionnés :

- Enseignants à l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger (EPAU) : Mr OULD ROUISS, Mme Latifa FERAHTA, Mme Ewa BEREZWSKA-AZZAG, Mr Tahar BAOUNI.
- Praticiens appartenant à d'autre organisme : Mr Akli AMROUCHE (directeur du magazine spécialisé dans l'architecture Vies de Ville), LABSIRA Siham (architecte au niveau de la DUCH dans le service de la baie d'Alger).
- Cependant nous avons pu bénéficier d'un apport considérable au niveau de l'atelier, option : projet architectural en milieu urbain, qui traite de la problématique de centralité de la ville d'Alger dans une perspective métropolitaine. Encadré par Mr AZZOUZ Mohamed, notamment, à travers les différents intervenants, qui nous ont rejoints en atelier pour des présentations, nous citons :
 - Mr Amine BENAÏSSA : architecte consultant du Wali d'Alger qui nous a présenté le PDAU d'Alger 2029.
 - Mr BALAMANE Rafik : président du conseil local de la wilaya d'Alger CLOA (assistant au niveau de l'atelier).

2- Traitement de données récoltées :

Après avoir contacté les experts, et récolter les informations nécessaires concernant le projet urbain « Alger Médina », nous avons procédé ainsi :

- Mettre en forme (en forme écrite) les données récoltées (car nous avons utilisé un enregistrement vocal lors des entretiens avec les experts).
- Nous avons regroupé les avis communs et majoritaires des experts, et nous avons exclu les avis minoritaires.

2.1 Matrice SWOT : instruments d'urbanisme et projets urbains :

Si l'on revient vers le chapitre introductif, nous avons établi un survol historique sur les différents plans conçus pour la ville d'Alger à savoir : le POG, PUD, PDAU 1995 etc. ces derniers ont impliqué des études considérables, et des propositions pour le développement de la ville d'Alger, cependant ils ont tous été remis en cause, sans aboutir à leurs objectifs, qui ont été fixés au préalable.

Après avoir contacté les experts on a pu récolter un certain nombre d'information, présentées dans la matrice suivante : l'objectif étant de connaître la nouveauté du PDAU 2009-2029 par rapport aux instruments d'urbanisme précédents.

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nouveau PDAU 2009-2029 d'Alger se distingue par sa démarche divisée en deux parties : <ul style="list-style-type: none"> a- une stratégie générale (l'aspect projet). b- l'établissement du plan. 	<p>Les faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le changement du contexte politique et économique a toujours accompagné le changement des instruments. - Le manque de coordination entre les différentes structures (ministères, administrations). - La durée d'élaboration ou de la révision de l'instrument qui peut s'étaler sur plusieurs années, alors que la pression urbaine augmente rapidement. - Le PDAU et POS sont deux instruments qui ne permettent pas de maîtriser la ville. Le passage du PDAU (grandes orientations) vers le POS (coefficient de densité et d'emprise au sol) doit être affiné afin de maîtriser toutes les échelles de la ville.

Externe	<p>Les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet urbain traduit une vision globale, souple, participatif, concerté et intégrant la démarche du développement durable. 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le PDAU est un instrument réglementaire et ne doit pas se transformer en un projet. - Le projet urbain ne doit pas être une alternative aux instruments d'urbanisme. - La formulation du nouveau PDAU d'Alger a été lancé en 2009, ce dernier n'a été approuvé qu'en 2012⁶¹ (durée de 4 année)
---------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Les points retenus de la matrice SWOT:

1.1 Plusieurs raisons récurrentes ont contribué à l'échec des instruments d'urbanisme sur Alger, entre autres:

- Le changement du contexte politique et économique qui a toujours accompagner le changement des instruments.
- Le manque de coordination entre les différentes structures (ministères, administrations) concernées qui doivent collaborer lors de la constitution de l'instrument.
- La durée d'élaboration ou de la révision de l'instrument qui peut s'étaler sur plusieurs années, alors que la pression urbaine augmente rapidement et de nouveaux besoins apparaissent.
- Le PDAU et le POS sont deux instruments dont les lacunes sont évidentes, la ville ne doit pas être conçue en se basant seulement sur les orientations générales (du PDAU) et les coefficients de densité et d'emprise au sol (COS) qui ne font pas de discernement entre les spécificités locales des régions.

1.2 le nouveau PDAU d'Alger se présente comme étant ouvert et flexible, et projet de société⁶² ou il ne s'agit pas d'identifier seulement les paramètres à urbanisé, urbanisable, non urbanisable et à urbanisation future...mais en effet, il suit une nouvelle approche divisé en deux partie : la 1ere étant la stratégie générale(l'aspect projet) ou il s'agit d'abord de fixer une vision globale de développement à travers la structuration de la capitale (le macro-maillage, le transport, les différents plans bleus et verts, les réseaux...)et ensuite l'établissement

⁶¹ « vies de villes, les projets qui transforment Alger », Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012. Page : 15.

⁶²AkliAmrouche : architecte urbaniste et directeur du magazine spécialisé dans l'architecture Vies de Villes. Questionné le 19/12/2012.

des plans (la 2eme partie qui est en cours). Néanmoins la confusion entre plan et projet persiste car on assiste à un PDAU qui se transforme en projet, alors qu'il a un caractère obligatoire. Et par conséquent, plusieurs ambiguïtés juridiques, réglementaires, conceptuelles sont apparus, Est-il obligatoire ou négociable ?

1.3 La notion de projet urbain est répandue à travers le monde, il s'agit d'un projet ayant une vision globale, souple, participatif, concerté et intégrant la démarche du développement durable avec ces trois cibles : écologique, économique et social. Néanmoins toute intervention dans la ville doit être inscrite dans un cadre réglementaire, c'est dans ce sens que le projet urbain ne peut pas être une alternative aux instruments d'urbanisme, mais il doit les compléter c'est-à-dire le projet urbain devient en amont du PDAU : un projet urbain stratégique de développement et d'aménagement ensuite le PDAU vient réglementer. Entre autre, il est nécessaire d'établir une hiérarchie des outils pour pouvoir gérer les besoins de la ville.

Cependant, les informations récoltées, concernant le projet Alger Médina et sa contribution au processus de métropolisation, ont été classées en se basant sur les critères de la métropolisation et du tableau des indicateurs.

En effet, nous avons regroupé les critères qui peuvent avoir les mêmes indicateurs, et donc nous avons abouti aux trois matrices SWOT suivantes:

2.2. La matrice de L'accessibilité : regroupant le critère de l'ouverture internationale à travers l'aéroport, et la mobilité intra et extra métropolitaine :

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le programme du projet Médina prévoit la création d'un quartier d'affaire internationale qui pourrait inciter les multinationales à venir s'installer sur le site. Ce dernier va créer la nécessité de déplacement, et donc forcément il améliorera la fréquentation de l'aéroport. - Le projet propose des infrastructures d'hôtellerie et de loisir dans un site balnéaire ce qui attire les touristes et ces derniers vont contribuer à améliorer la fréquentation de l'aéroport. - La proximité de la station du tramway qui se trouve au niveau de la foire internationale contribue à la desserte du site. - la proximité de la future gare centrale à El Harrach. - Le projet est destiné à accueillir différents usagers (touristes, hommes d'affaire, fonctionnaires, habitants...) et donc il pourrait créer la nécessité d'une future station multimodale. 	<p>Les faiblesses:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet ne prévoit pas l'intégration des modes de transports publics existant sur le site. - Le projet n'intègre pas le schéma de transport proposé pour la capitale, et donc ce dernier ne prend pas en compte les futurs usagers générés par le projet.

Les opportunités :

- La proximité de l'aéroport Houari Boumediene facilite les déplacements.
- la situation stratégique d'Alger permet des liaisons aériennes de courte durée vers plusieurs destinations : Alger est à 1h de Marseille, à 1h de Rome, à 1h de Barcelone...incitant les entreprises à venir s'installer sur le site, non pas pour le marché algérien mais pour l'Europe.

Les menaces :

- Actuellement, l'aéroport internationale Houari Boumediene ne peut pas répondre aux besoins des hommes d'affaires venant de partout et qui nécessite des déplacements rapides, à tout moment, et dans tous les continents. Il faut qu'il devienne un hub qui assurera les différentes connexions et coordinations.
- L'absence d'un environnement adéquat en termes de mobilité et de déplacement qui décourage les entreprises à s'installer sur Alger, tel que:
 - 1- La desserte rapide, qui doit se concrétiser à deux niveaux :
 - 1.1 au sein de l'aéroport, qui doit être un pôle multimodal pouvant orienter les passagers vers la ville à travers les différents modes de transports urbains.
 - 1.2 au sein de la capitale, c'est-à-dire pouvoir gérer les déplacements et la desserte des différentes villes et infrastructures.
 - 2- L'absence de liaison et de parcours touristiques entre les monuments culturels, sites balnéaires, et sites historiques. Et donc le déplacement du touriste n'est pas assuré.

- Les idées retenues de la matrice:

- 1- Parmi les grands avantages de ce projet, sa proximité de l'aéroport internationale Houari Boumediene qui favorise son ouverture vers l'international. Notamment la situation stratégique d'Alger et sa proximité des différentes métropoles méditerranéennes (par les liaisons aériennes : Alger est à 1H de Rome, de Marseille..), ouvre des perspectives pour le développement du tertiaire dans la capitale. Exemple : les entreprises viendront exposer leurs produits à Alger, pour l'Europe, au lieu d'aller à Hong Kong ou à Dubaï. Dans cette perspective il est essentiel de développer un hub qui permet aux différentes compagnies aériennes

d'établir des connexions et ainsi assurer le maximum de correspondances.

- 2- Cependant, l'absence de liaisons : aéroport-ville, et ville-ville vont à l'encontre du développement du tertiaire et du tourisme ainsi qu'à l'amélioration de la fréquentation de l'aéroport.

2.3. La montée des services et TIC, le grand évènementiel, et la présence d'étrangers :

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le programme du projet Médina va certainement combler un déficit en : <ul style="list-style-type: none"> -Bureaux pour le tertiaire supérieure. -En structures d'hébergement (hôtels, flat-hôtel) -Un palais des congrès en complément avec l'activité du tertiaire. Lieu de conférence et d'échange regroupant une certaine catégorie de professionnels -Le centre commercial et de loisir Ardis contribuera à l'activité touristique. -La création d'emplois. <p>➔ l' Impact économique est incontestable.</p>	<p>Les faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> -La fragmentation du projet en 3 entités (affaire, hôtellerie et loisir, et résidence), favorise le zoning, ce qui place le projet à l'encontre de la notion de projet urbain. -La typologie choisie en tour identique juxtaposée provoque la perte de repères au sein du quartier et de la ville (la tour est a une valeur de repère elle doit se distinguée dans le paysage) - La rentabilité économique du projet prime sur le développement urbain, en privilégiant l'intérêt particulier du promoteur privé avant l'intérêt général.

Externe	<p>Les opportunités</p> <ul style="list-style-type: none"> -La situation stratégique du site Médina par rapport aux équipements stratégiques: -Le futur quartier d'affaire de Bab Ezzouar et d'El Hamma. Leur fusion pourrait créer une plateforme d'affaire puissante. -L'aéroport international Houari Boumediene. -La foire d'exposition internationale (la Safex) -Un site balnéaire au cœur de la baie favorisant l'activité touristique. 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'absence de coordination avec le PDAU 2009-2029 et notamment, avec les différents projets programmés. - L'absence des conditions favorables pouvant inciter les multinationales à s'implanter sur le site : <ol style="list-style-type: none"> 1- La fragilité du marché économique algérien. 2- L'absence d'une plateforme d'affaire puissante. 3- La corruption et les problèmes internes du pays reflétant une image internationale décourageante. 4- Les différentes procédures administratives et juridiques qui peuvent s'étaler sur des durées indéterminées.
---------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- **Les idées retenues de la matrice :**

- 1- Aujourd'hui le manque d'équipements et de structures : d'habitation, d'hébergements, d'hôtellerie, de loisirs, de restaurations, de bureaux et de services est flagrant, il est indéniable qu'Alger est sous équipée, donc le programme du projet médina pourrait contribuer aux renforcements de ces différentes structures. Par conséquent, l'impact économique est incontestable. En effet, le projet Médina a été, quelque part, conçu suivant la logique d'un promoteur privé qui privilège son intérêt particulier voire rentabilité économique et bénéfique, avant l'intérêt général. Et en analysant son programme on peut apercevoir qu'a aucun moment, le promoteur n'a penser à créer un espace dédié pour les jeunes (exemple: un centre culturel), équipements de santé, une école etc. entre autre, nous pensons que la présence de l'état est primordiale afin de surveiller les promoteurs privés, et pour veiller sur la qualité offerte aux citoyens.

- 2- Les tours proposés dans ce projet sont identiques et stéréotypées, certains experts l'on décrit comme étant « une forêt de tours »⁶³, alors que chaque tour doit avoir sa propre morphologie et son propre langage car celle-ci a une valeur de repère dans la ville, et donc si nous optons

⁶³AkliAmrouche : architecte urbaniste et directeur du magazine spécialisé dans l'architecture Vies de Villes. Questionné le 19/12/2012

pour un projet urbain avec des IGH⁶⁴, ils doivent obligatoirement se différencier par leur forme, texture, hauteur, et ayant chacune une propre dynamique sur le paysage.

- 3- Or, l'une des principales menaces du projet est l'absence de coordination avec le PDAU 2029 (le PDAU 2029 fait abstraction du projet Médina et ce dernier n'intègre pas les orientations du PDAU) ce qui empêche son insertion dans son environnement et sa communication avec les différents projets en cours de réalisation : car pour promouvoir le tertiaire supérieur il est nécessaire de créer une plateforme d'affaire qui fusionne le futur quartier de Bab Ezzouar, et d'El Hamma avec le projet Médina. Il est de même pour promouvoir le tourisme, il ne suffit pas de créer un seul pôle balnéaire, mais il faut le connecté avec les autres sites touristiques (historiques et culturels).

⁶⁴ IGH : Immeuble à grande hauteur.

2.4. La mixité sociale et urbaine, l'attribution d'une nouvelle image :

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces : Le projet contribuera forcément au changement de l'image d'Alger et de la baie actuelle.</p>	<p>Les faiblesses : -Le projet regroupe des activités haut-standing exclusivement (tertiaire, hôtels et habitation haut standing) va certainement promouvoir le phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement au profit d'une couche sociale nantie. - Le projet Médina est prévu pour une population importante diversifier (travailleurs, habitants, touristes...). En effet, cette population doit être fournie en énergie, en eau potable...et ainsi elle va générer des déchets et des nuisances qui doivent être réfléchis au préalable. Sachant que le projet n'est pas pris en compte par le PDAU. Des études préalables doivent se faire pour résoudre ces problèmes qui pourraient surgir dans le futur.</p>

Externe	<p>Les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La tour comme typologie pour le quartier d'affaire, reflète l'image de la puissance économique ou les multinationales s'élancent avec des tours symbolisant leur force sur le marché. - les tours mettent en avant la notion de marketing urbain (comme c'est le cas de Las Vegas). 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet tend à la grande échelle (tours) avec un traitement en façade complètement vitrés, et donc il est évident qu'il reflète une image importée qui s'inspire des water-fronts à travers le monde tels que : Dubaï, Qatar... - L'absence d'une vision globale et d'un objectif commun à tous les projets de la future métropole (Alger). chaque projet traduit une image propre à lui. Et c'est le cas du projet Médina qui reflète une image importée. Quelle image veut-on transcrire pour Alger ? vers quelle modèle de ville, ces projets nous entraînent ? Quel type d'attractivité cherche-t-on ?
---------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- **Les idées retenues de la matrice:**

- 1- La tour comme typologie n'est pas remise en cause par les experts, si c'est pour réaliser un quartier d'affaire. Cette typologie va permettre l'inscription dans la notion de marketing urbain pour répondre aux aspirations des multinationales qui veulent se faire connaître et ainsi promouvoir leurs produits.



Figure 27 : La Tour SFR (opérateur mobile) au quartier de la défense. Source : http://lexpansion.lexpress.fr/economie/sfr-depose-plainte-a-bruxelles-contre-orange-et-free_365770.html. Consulté le 08/02/2013 à 23 :07



Figure 28 : La Tour Coca Cola à Atlanta. Source : <http://fr.ooh-tv.com/2011/05/10/etats-unis-la-tour-de-coca-cola-atlanta-devient-une-surface-de-projection-gante/>. Consulté le 08/02/2013 à 23 :07



- 2- Le projet par son emplacement sur la baie d'Alger, exige une étude de l'impact généré par son implantation sur ce site, et ainsi de l'image reflétée. S'agit-il de faire un projet de front de mer « Water front » similaire à celui des pays arabe ? En effet, d'après les simulations 3D du projet Médina, marquée par les tours à grande hauteurs et traitée par des façades complètement vitrées, il est évident que le projet reflète une image importée.



Figure 29 : Water front à Dubaï. Source : <http://blog.luxuryproperty.com/luxury-real-estate-developer-launches-new-website/>. Consulté le 18/01/2013 à 19:45

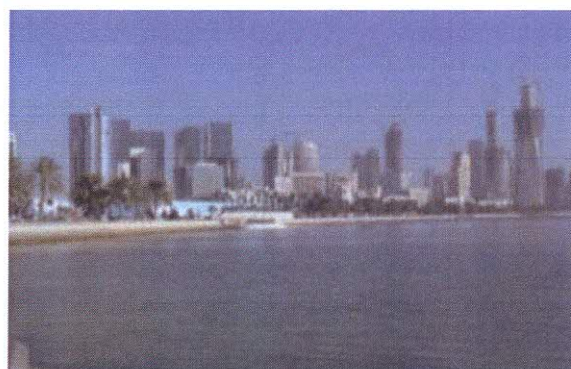


Figure 30 : Water front au Qatar. Source : <http://lewisbassett.wordpress.com/>. Consulté le 18/01/2013 à 19:45.

- 3- Or, le problème qui se pose concerne la métropole à part entière. « Alger, métropole » de quelle métropole parle-t-on ? qu'es qu'on vise par cette métropole? et quel type d'attractivité cherche-t-on ? Il est

crucial de définir au préalable sa vocation, pour avoir une vision globale commune à tous et qui se concrétise au niveau des projets urbains qui vont constituer le paysage de la future métropole. Donc nous pensons qu'il faudrait définir ce que l'on veut de cette métropolisation en amont pour ainsi éclaircir le chemin de l'avenir.

- 4- L'impact environnemental : les études d'impacts sur l'environnement doivent être pensées pour les projets urbains. Il s'agit de projets qui vont densifier la capitale en amenant une masse de population (travailleurs, habitants, touristes), et ces derniers doivent être alimentés en eau potable, en énergie et notamment ils vont générer des déchets qui doivent être collectés et traités.
- 5- Il est important de signaler aussi, que le projet Médina s'implante sur des terrains instables, et il sera confronté dans l'avenir aux effets de la remontée des eaux de mer, tsunami et du séisme.

2.5. La synthèse de l'analyse SWOT :

	Positif	Négatif
Interne	<p>Les forces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le programme du projet Médina prévoit des infrastructures destinées pour : les hommes d'affaires, touristes...créant ainsi la nécessité de déplacement, ce qui améliorera la fréquentation de l'aéroport Houari Boumediene. - Les nouveaux usagers, ainsi que les différents services du projet, pourront créer le besoin d'une future gare multimodale à proximité de celui-ci, notamment avec la proximité de la station de tramway actuelle et de la future gare centrale d'El Harrach. - Le projet va forcément contribuer à combler en déficit en : logements, hôtels, bureaux pour le tertiaire. Eventuellement il sera rentable sur le plan économique. 	<p>Les faiblesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet regroupe des activités haut-standing exclusivement, qui contribuent à promouvoir le phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement au profit d'une couche sociale nantie. - Le projet n'intègre pas le schéma de transport proposé pour la desserte de la capitale. - la juxtaposition de tours identiques de résidence pourrait créer une perte de repères au sein du quartier et de la ville. - La rentabilité économique du projet prime sur le développement urbain, en privilégiant l'intérêt particulier du promoteur privé avant l'intérêt général.

Externe	<p>Les opportunités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La situation stratégique d'Alger permet des liaisons aériennes de courte durée, principalement vers l'Europe. - La proximité de l'aéroport Houari Boumediene facilite les déplacements, ainsi qu'à la proximité au quartier d'affaire de Bab Ezzouar et d'El Hamma. - Site balnéaire pouvant favoriser l'activité touristique. - les tours mettent en avant la notion de marketing urbain (comme c'est le cas de Las Vegas), un atout de vente qui devient une valeur d'investissement économique. 	<p>Les menaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aéroport Houari Boumediene n'est pas un hub il n'assure pas des liaisons rapides vers le reste du monde. - la mobilité en difficulté au sein de la capitale : manque de moyen de transport efficace et rapide. - Absence de coordination avec le PDAU 2029. - Absence de conditions favorable pouvant inciter les multinationales à venir s'installer sur Alger. (exemple : la fragilité du marché algérien) - Absence de conditions favorable pouvant inciter les touristes à venir visiter Alger. - Le projet reflète une image importée qui s'inspire des water-ports à travers le monde tels que : Dubaï, Qatar... -L'absence d'une vision globale et d'un objectif commun à tous les projets de la métropole. Quelle image veut-on transcrire pour Alger ?
---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.7 Synthèse du chapitre 3 :

Dans ce chapitre, nous avons traités les données récoltés auprès des experts. Ces données étaient souvent combinées et interdépendants, c'est dans ce sens que nous les avons regroupées pour former les cinq matrices précédentes.

Nous notons que le projet urbain « Alger Médina » présente certains avantages pour la ville d'Alger, notamment il tire parti des opportunités du milieu dans lequel il est inscrit. Or, il présente de nombreuses faiblesses et ne réduit pas les menaces. Ce qui nous a induits à constater qu'il ne peut pas contribuer de manière optimale au processus de métropolisation de la ville, notamment il ne favorise pas son développement urbain.

Cependant, nous allons essayer de proposer certaines recommandations qui ressortent de l'évaluation globale:

- 1- Le projet « Alger Médina » est un projet à initiative privé, il doit impérativement être contrôlé par l'état dans les différentes phases du projet (de la conception jusqu'à sa mise en service), nous notons que le promoteur privé vise la rentabilité économique avant le développement urbain. Dans ce panorama l'état doit veiller sur les espaces inhérents à la ville (espace public)
- 2- Le projet urbain met en avant l'amélioration de la qualité de vie, la mixité fonctionnelle, favorise les espaces publics, intègre la démarche du développement urbain etc. Nous pensons que le projet « Alger Médina » renforce le zoning à travers son programme qui se fragmente en trois entités : affaire, d'hôtellerie et de loisir, et de résidence. Il est nécessaire de renforcer son programme (intégration de plusieurs activités en même temps) et notamment d'améliorer la répartition des activités pour faire vivre la ville.
- 3- le projet urbain est le fruit d'une réflexion multidisciplinaire, il semble crucial d'intégrer les différents acteurs de la ville afin d'apporter leurs corrections pour les entités qui sont en cours de réalisation et notamment de revoir la conception des entités future du projet « Alger Médina (entité hôtellerie et de résidence)
- 4- l'état doit veiller sur l'intégration des citoyens dans les différents projets y compris les projets à initiative privé.
- 5- Le programme du projet doit être renforcé par des espaces publics et l'intégration d'activités destinées aux différentes catégories d'usagers (tels qu' : un centre culturel pour jeune, centre de santé, espace pour enfant, logement sociaux etc.) et non pas seulement des activités haut-standing. Le projet urbain est un projet pour tous, il s'agit de concevoir la ville dans toutes ses dimensions. Sachant que de nombreux paramètres n'ont pas été pris en compte, nous pensons que le projet « Alger Médina » est un projet architectural à une échelle urbain, il ne répond guère aux critères d'un projet urbain.
- 6- La prise en compte du patrimoine et des valeurs de la ville, sachant que la baie d'Alger dispose d'un large répertoire diachronique, voire : la Casbah, qui matérialise le point de départ de la croissance de la ville d'Alger, ensuite l'urbanisme haussmannien. Cependant le projet Médina, par son emplacement sur la baie doit s'aligner avec l'existant, une étude sur l'image de la baie, et sur l'intégration du projet Médina dans la baie s'avère fatale, afin d'apporter des modifications, voire : remise en cause de l'image proposée par le groupe DAHLI.
- 7- Il est primordial de s'aligner avec le projet du réaménagement de la baie d'Alger afin de reconstituée une image cohérente de la baie.
- 8- Le projet « Alger Médina » doit être inscrit dans son environnement juridique. Ce projet qui implique des investissements considérables et

influe sur la ville d'Alger, il doit être impérativement en coordination avec les instruments d'urbanisme mis en place (PDAU) pour éviter de créer des dysfonctionnements au sein de la ville.

- 9- Les futurs usagers générés par le projet médina doivent être pris en compte dans le plan mobilité de la ville d'Alger, et ainsi les raccorder aux différentes structures de la ville.
- 10- Le projet « Alger Médina » est un projet d'envergure, destinées à un nombre élevé d'usagers, nécessite une consommation élevée des énergies (électricité...) et génère un taux de déchets considérables, donc l'étude de son impact environnemental doit nécessairement être pertinente et vérifiée.
- 11- Enfin, Alger se veut métropole, nous pensons que celle-ci, est avant tout, une ville dotée d'un patrimoine historique et culturel, riche et varié, qui doit être mis en avant. Il ne s'agit guère d'une métropole qui se crée ex-nihilo (telle que Dubaï) ou d'une métropole de marketing urbain (telle que Las Vegas) mais d'une métropole ayant une identité, une histoire et des repères. Ces valeurs, qui constitue l'essence même de la nouvelle image moderne recherchée, doivent être interpréter dans les nouveaux projets urbains et architecturaux, afin de traduire le même langage et une cohérence dans l'écriture du paysage urbain.

Conclusion générale :

Ce travail de recherche s'oriente vers l'évaluation de la contribution des nouveaux projets urbains au processus de métropolisation de la capitale. Aujourd'hui, la ville d'Alger est en train de changer d'image, avec de nombreux projets de grande envergure, ainsi qu'un nouveau plan stratégique (PDAU à horizon 2029), sont engagés comme levier de la dynamique urbaine et afin d'assurer sa transformation en métropole méditerranéenne de renommée.

Dans cette perspective, nous inscrivons notre travail de recherche qui vise à évaluer, a priori, la contribution des nouveaux projets urbains dans le processus de métropolisation de la ville d'Alger (cas du projet Alger Médina). En effet, les projets urbains reflètent la mutation de la ville, contribuent à son développement urbain, notamment comportent des incidences perceptibles dans tout le milieu urbain (économiques, sociales, environnementales...), donc il est nécessaire d'évaluer leur efficacité dans la ville, leur intégration et cohérence par rapport aux fonctions métropolitaines et ainsi étudier leur alternatives envisageable pour tenter de réduire leurs dysfonctionnements qui peuvent être considérables sur tout le périmètre urbain.

Nous avons démarré notre recherche, en établissant un survol historique sur les différents instruments d'urbanisme conçu pour Alger (POG, PUD, PDAU..) qui se préoccupaient de l'avenir d'Alger, et impliquaient des réflexions étendues. Or, ils prônaient chacun, diverses solutions, qui finalement, ont mené la ville vers une voie de « décadence ». C'est pourquoi nous avons essayé de relever les raisons récurrentes (communes à tous les instruments) qui ont induit à la remise en cause de ces instruments, et notamment d'aborder le nouveau plan stratégique PDAU (à horizon 2029), qui se présente comme un nouvel instrument porteur d'ambitions pour l'avenir de la ville. Entre autre, nous avons essayé de relever ces nouveautés qui se basent essentiellement sur sa démarche qui se développe dans une double optique : projet stratégique et plan réglementaire. Notamment, de voir s'il prend en charge les carences des instruments précédents pour une meilleure maîtrise du développement urbain.

Ce préalable sur les instruments d'urbanisme d'Alger, nous a aidé à inscrire notre objet d'étude en l'occurrence le projet urbain Alger Médina, dans son contexte pour pouvoir évaluer sa contribution au processus de métropolisation. Sachant qu'à travers ce projet, le groupe DAHLI veut participer aux changements de la capitale, améliorer sa compétitivité et ainsi l'inscrire au rang des grandes métropoles.

Dans la globalité, notre travail de recherche propose une évaluation du projet Alger Médina sur le développement urbain de la ville notamment sur le processus de métropolisation. Ce qui diffère d'une étude d'impact sur l'environnement, ou d'une étude de faisabilité (économique), elle se penche vers l'intégration du projet urbain dans la ville, sa coordination avec les différents projets et structures, existants et futurs, éventuellement sa cohérence dans la vision globale d'avenir d'Alger qui est l'essence même du passage vers la métropole.

Pour ce faire, nous avons construit notre méthodologie en se basant essentiellement sur la méthode SWOT qui s'attache à évaluer les forces, faiblesses, opportunités et menaces qui se rapportent au projet, cependant nous avons procédé ainsi :

- 1- Dans une phase initiale, nous avons évalué le projet Alger Médina par rapport à son site d'implantation dans le but de voir s'il répond aux problématiques de celui-ci, notamment s'il prend en charge ces potentialités.
- 2- Nous avons évalué le projet Alger Médina avec le nouveau PDAU d'Alger à (horizon 2029), en se basant sur les documents graphiques de celui-ci qui nous ont conduit à constater, malheureusement, que le projet se développe sans coordination avec ce nouveau PDAU et notamment ce dernier n'intègre pas le projet Médina dans son schéma de cohérence et de développement de la ville d'Alger.
- 3- Afin d'approfondir les informations sur le projet Médina et notamment de l'évaluer par rapport aux fonctions métropolitaines d'Alger (accessibilité et ouverture, mobilité, haut tertiaire, le grand événementiel...) nous avons choisi la méthode du panel d'expert, ou nous faisons appel aux experts d'urbanisme qui ont projeté « le projet Médina » dans son environnement et ainsi nous ont permis de l'évaluer dans une perspective métropolitaine. Cette méthode a été pensée en mettant en place un questionnaire semi-directif pour faciliter la récolte des données.

C'est ainsi que notre recherche, nous a permis d'affirmer ou d'infirmer nos hypothèses préconisées :

- 1- En se basant sur les avis des experts, sur les missions que doivent accomplir les instruments d'urbanisme et notamment sur la démarche des projets urbains : nous constatons que les projets urbains ne peuvent pas être une alternative aux instruments d'urbanisme (PDAU).
Il est nécessaire de noter que les projets urbains proposent une vision souple et évolutive de la ville, et contribuent à son développement urbain durable, néanmoins toute intervention doit être impérativement réglementée et inscrite dans un cadre législatif claire de cohérence générale. Par conséquent, nous pensons qu'il est nécessaire d'établir une hiérarchie des outils : un projet stratégique de développement et d'aménagement (projet urbain) pour la ville qui vient en amont du PDAU, ensuite ce dernier constitue le cadre législatif opposable aux tiers. C'est-à-dire le projet urbain participe à la mise en place du PDAU.
- 2- En évaluant le projet Alger Médina, par rapport :
 - à son programme propre (proposé par le groupe DAHLI).
 - au PDAU 2009-2029.
 - Aux différentes fonctions métropolitaines de la ville d'Alger.

Nous avons pu déduire, que le projet Alger Médina peut être rentable sur le plan économique, dans le futur, car actuellement Alger est sous-équipée, donc il va combler un déficit en bureaux pour le tertiaire, hébergement et hôtellerie, en structure de commerces et de loisirs etc. Or, il ne peut pas contribuer de manière optimale au processus de métropolisation de la ville, ni à son développement urbain car :

- Il ne s'inscrit pas dans une vision globale de la ville, il traduit sa propre vision de la métropole qui n'est pas contextualisée, et propose une image importée des métropoles, tel que : Dubaï.
- Il ne communique pas avec les grands projets existants et en cours de réalisation: tel que le projet de la grande mosquée d'Alger, le projet de l'Oued El Harrach, le futur centre d'affaire de Bab Ezzouar etc.
- Notamment il n'est pas raccorder aux différentes infrastructures de transport (qui doivent prendre en charge les usagers générés par celui-ci).
- Il n'est pas pris en charge dans le nouveau PDAU (2009-2029).
- Il participe au renforcement du phénomène de gentrification en proposant des activités haut-standing seulement (haut tertiaire, hôtellerie, hébergement) au sein de la ville.

En conclusion, notre travail de recherche propose une évaluation du projet Alger Médina a priori, qui s'intéresse au développement urbain de la ville. Elle croise les différents aspects de la ville, qui matérialisent le passage vers la métropolisation.

Comme tout travail d'évaluation, nos objectifs étaient ambitieux et nous avons essayé de les concrétiser, mais compte tenu des enjeux actuels de la ville d'Alger, le phénomène de métropolisation qui suscite jusqu'à nos jours incompréhension et débat, le caractère souvent conflictuel entre ces différentes fonctions métropolitaines ainsi que de leurs relations, et évolution dans le temps, nous mettons l'accent sur la nécessité d'un approfondissement dans de futurs travaux de recherche afin d'en faire un support d'aide à la décision permettant de mesurer, d'identifier et de comparer les incidences des projets urbains.

Bibliographie :

Ouvrages :

- Agence d'urbanisme de Grenoble, Lyon et Saint-Etienne : "les processus de métropolisation" synthèse bibliographique, Collection du Certu, Lyon, 2001.
- Ali Hdjiedj : "Le Grand Alger : activités économique, problèmes socio-urbains et aménagement du territoire " Edition Office des publications universitaires, Alger, 1994
- Ariella Masbounji, Francine Gibaud, Frédérique de Gravelaine, Diana Chan Chieng : "Projets urbains en France" Edition Le Moniteur, Italie, septembre 2002.
- Chabbi-Chemrouk Naima, Djelal Assari Nadia, Safar Zeitoun Madani, Sidi Boumediene Rachid: "Alger, lumières sur la ville" Edition DALIMEN, Alger, 2004
- Claude LACOUR et Sylvette PUISSAN, « Métropolisation : croissance, diversité, fractures », Anthropos, Paris, Septembre 1999, pages : 01-61.
- EPAU, SIAAL : "ALGER METROPOLE, région, ville, quartier », Alger, 2000
- Eric Firley, Julie Gimbal, « La Tour et la ville, manuel de la grande hauteur » Edition Parenthèses, Paris, 2011.
- Ewa BEREZOWSKA-AZZAG, « Projet Urbain guide méthodologique », Sunergie, Alger, 2012, pages : 01- 59.
- Gabriel WACKERMAN, « Très grande villes et métropolisation », Ellipses, Paris, 2000.
- Michel Van Parys, Geoffroy Deffrennes, « Lille Métropole, hier, aujourd'hui, demain », Les Editions du Huitième Jour, Paris, 2005.

Revues :

- "METROPOLISATION, une nouvelle géographie de développement" URBANISME Hors-série N°2, Mai-Juin 1993.
- « TGV : Etude d'impact de l'interconnexion » LES CAHIERS, N°91, Octobre 1989, Pages : 33-44.
- « vies de villes, les projets qui transforment Alger, Edition : Alternatives urbaines, H.S n°3, Alger, Juillet 2012.

Mémoires :

- Tatiana CUCU GRAINDORGE, « Contribution a une méthodologie d'évaluation a priori des projets de transport urbain durable », Thèse de doctorat en sciences physiques et de l'ingénieur, Université de Bordeaux1, soutenu le : 15 Février 2012, Pages : 19-48.

Rapports :

- BENDALI Abderrazak : « instruments et actes d'urbanisme » cours 4eme année N°8, Mai 2012.
- Gouvernorat du Grand Alger et Cabinet du Ministre-Gouverneur: " Alger capitale du 21^e siècle " Edition URBANIS Maya'Com, Alger 1998
- Institut pour la ville en mouvement : "La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel", sous la direction scientifique de François Ascher, Sylvain Allemand, Mireille Apel-Muller, Alain Bourdin, Jacques Lévy, Michel Lussault, Michel Savy, John Urry, Paris, juin 2003.
- Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, le schéma national d'aménagement du territoire SNAT, 2010.
- Plan directeur d'aménagement urbain (PDAU) d'Alger 2009.

Site internet :

<http://www.mystere-tv.com/alexandrie-capitale-du-monde-antique-v3039.html>

http://www.statistiques-mondiales.com/population_urbaine.htm

<http://www.mhu.gov.ma/Pages/Villes/Projets-urbains.aspx>

<http://www.elmoudjahid.com/fr/actualites/12805>

http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/tools/too_pan_whe_fr.htm

Annexes :

QUESTIONNAIRE :

Le but de ce questionnaire est de collecter les avis des experts, qui seront fondés sur leurs connaissances et compétences, pour pouvoir mesurer l'impact du projet urbain : Alger Médina dans le processus de métropolisation de la capitale algéroise.

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

- Si l'on remonte dans l'histoire, on peut apercevoir que tous les instruments d'urbanisme mis en place à Alger, depuis l'indépendance, ont été remis en cause rapidement, pour une raison ou pour une autre, et sans pour autant atteindre les objectifs préconisés au préalable.

1. Selon-vous y-a-t-il des raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) ?

- Alger est en train de se doter d'un nouveau PDAU (qui est en cours d'approbation) et qui se présente comme porteur d'un certain nombre d'ambitions.

2. En quoi ce nouveau PDAU, diffère-t-il des instruments précédents? Apporte-t-il des rectifications ? Prend-t-il en charge les carences des outils précédents afin de se servir des expériences du passé pour une meilleure gestion du futur ?

3. Ce nouveau PDAU, permettra-il une meilleure planification spatiale et une bonne gestion urbaine?

- Le PDAU2011est aussi appelé « plan stratégique d'Alger », il structure la capitale à travers la définition d'un macro-maillage qui intègre une série de projets urbains au cœur de celui-ci. Aujourd'hui la notion de projet urbain est répandue à travers le monde, il s'agit d'un projet ayant une vision globale, souple, flexible et évolutive permettant de répondre aux nouveaux besoins (économique, social, environnemental...) de la ville.

4. Selon-vous qu'est-ce-qui le différencie du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (différence entre PDAU traditionnel et plan stratégique) ?

5. Peut-il être une alternative aux instruments d'urbanisme actuels ? Ou bien s'agit-il d'un simple outil qui comporte des aspects complémentaires qui manquent dans les PDAU traditionnels et qui doivent y être intégrés ?

2^{ème} série de questions : En second, connaître l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

Annexes :

QUESTIONNAIRE :

Le but de ce questionnaire est de collecter les avis des experts, qui seront fondés sur leurs connaissances et compétences, pour pouvoir mesurer l'impact du projet urbain : Alger Médina dans le processus de métropolisation de la capitale algéroise.

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

- Si l'on remonte dans l'histoire, on peut apercevoir que tous les instruments d'urbanisme mis en place à Alger, depuis l'indépendance, ont été remis en cause rapidement, pour une raison ou pour une autre, et sans pour autant atteindre les objectifs préconisés au préalable.

1. Selon-vous y-a-t-il des raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) ?

- Alger est en train de se doter d'un nouveau PDAU (qui est en cours d'approbation) et qui se présente comme porteur d'un certain nombre d'ambitions.

2. En quoi ce nouveau PDAU, diffère-t-il des instruments précédents? Apporte-t-il des rectifications ? Prend-t-il en charge les carences des outils précédents afin de se servir des expériences du passé pour une meilleure gestion du futur ?

3. Ce nouveau PDAU, permettra-il une meilleure planification spatiale et une bonne gestion urbaine?

- Le PDAU2011est aussi appelé « plan stratégique d'Alger », il structure la capitale à travers la définition d'un macro-maillage qui intègre une série de projets urbains au cœur de celui-ci. Aujourd'hui la notion de projet urbain est répandue à travers le monde, il s'agit d'un projet ayant une vision globale, souple, flexible et évolutive permettant de répondre aux nouveaux besoins (économique, social, environnemental...) de la ville.

4. Selon-vous qu'est-ce-qui le différencie du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (différence entre PDAU traditionnel et plan stratégique) ?

5. Peut-il être une alternative aux instruments d'urbanisme actuels ? Ou bien s'agit-il d'un simple outil qui comporte des aspects complémentaires qui manquent dans les PDAU traditionnels et qui doivent y être intégrés ?

2^{ème} série de questions : En second, connaître l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

- Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation sur Alger à savoir : le projet de la baie d'Alger, la grande mosquée d'Alger, le métro, le tramway...

6. A travers ces différents projets, Pensez-vous qu'Alger pourra se doter d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine qui lui permettra de s'affirmer et de s'afficher à l'international ?

7. Cette image, permet-elle le renforcement du processus de métropolisation d'Alger ?

8. Si on prend comme exemple le projet urbain « Alger Médina » qui tend à la grande échelle (voir fiche technique), peut-t-il modifier l'image d'Alger?

9. S'agit-il (pour le projet Alger Medina) d'une image de projet importée (et donc une tendance à l'américanisation ou à la dubaisation d'Alger), ou au contraire, s'inspire-t-elle du contexte local et préserve le caractère identitaire ?

10. Ce projet, par son programme, qui regroupe exclusivement des activités haut-standing (tertiaire, hôtels et habitations haut standing), permet-il une mixité sociale ou risque-t-il de promouvoir le phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement au profit exclusif d'une couche sociale nantie ?

3^{ème} série de questions : La contribution du projet urbain « Alger Médina » dans le processus de métropolisation (voir tableau en annexe) :

- Ce projet par sa taille (72 Ha) et sa dimension, par son emplacement (sur la baie), et son programme, aura certainement un impact (positif, négatif) sur le processus de métropolisation d'Alger. Je vais vous présenter les critères majeurs de métropolisation, et à travers vos compétences vous allez donner un jugement sur l'impact du projet dans chaque critère :

- Accessibilité et ouverture internationale à travers les transports aériens :

11. Est-ce que l'implantation du projet d'Alger Médina va entraîner, par son attractivité, une plus grande fréquentation de l'aéroport Houari Boumediene et donc renforcer l'attractivité d'Alger?

- Mobilité intra et extra métropolitaine. Le projet Médina bénéficie d'une station de tramway (celle de la foire internationale) mais aussi, de sa proximité de la future gare centrale d'El Harrach.

12. Est-ce qu'il pourrait impulser la nécessité d'une seconde station multimodale future à proximité ?

13. Est-ce qu'il pourrait influencer la qualité et les flux de transport routier ?

- La montée des services. Par son programme, qui prévoit un futur centre d'affaires, et sa proximité de l'aéroport international, de la gare ferroviaire et routière ainsi qu'aux différents futurs projets (grande mosquée, quartier d'affaires Bâb Ezzouar...).

14. Pensez-vous que le projet Médina incitera les multinationales (activité amont et non pas les filiales) à venir s'installer sur le site ou dans la capitale ?

- Le grand événementiel. Le projet prévoit la réalisation d'un palais des congrès et en même temps il se trouve proche de la foire internationale d'Alger.

15. Pourrait-il être un facteur de promotion pour l'organisation d'événements internationaux culturels, sportifs, et ludiques afin d'attirer un flux à l'international ?

- La présence d'étrangers. Par son programme, qui prévoit des structures d'hébergements hauts standing (hôtels et flat-hôtels), et de restauration.

16. Encouragerait-il les travailleurs étrangers à venir s'y installer en quête d'emplois stratégiques ?

17. Pourrait-il favoriser la vocation touristique de la ville et donc attirer les touristes étrangers?













Documents présentés aux experts comme annexe au questionnaire :

<u>Critères de métropolisation</u>	<u>Indicateurs</u>	<u>Données statistiques récoltés.</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité et ouverture internationale à travers les transports aériens. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombres de passagers de l'aéroport Houari Boumediene. - Nombre de compagnies aériennes desservant l'aéroport. - L'aéroport Houari Boumediene par rapport aux aéroports africains. 	<ul style="list-style-type: none"> -4,5 millions de passagers/an. -Voir la carte des trafics aériens des compagnies aériennes dans le monde (page suivante). -Voir le tableau2 du classement des aéroports africains (classement selon le nombre de passagers).
<ul style="list-style-type: none"> - La mobilité intra et extra métropolitaine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Les différents types de moyens de transports existants sur Alger. - Les itinéraires multimodaux dans la capitale 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Métro</u> : peut transporter 84000 per/jour de 5h-23h (parcours de 9,5Km) - <u>Le tramway</u> : peut transporter 60000 per/jour de 5h à 23h (parcours de 16,2Km) - <u>Les transbus</u> : (bus reliant Alger au Wilaya avoisinantes : Blida, Tipaza, Boumerdes) peuvent transporter 8000 voyageurs/jour. - <u>Les taxis</u> : 13973 entre taxis compteurs, et les taxis collectifs) - <u>Les réseaux privés de bus</u> : 2787 opérateurs (trajet entre communes) - <u>Le train</u> : 30millions de voyageurs/an de 5h-19h30. - <u>Les itinéraire multimodaux</u> : la station Les Fusillés (la seule actuellement).
<ul style="list-style-type: none"> - La monté des services. - Les TIC. - Le grand évènementiel. - La présence d'étranger. 	<ul style="list-style-type: none"> - La présence d'une plateforme d'affaire. - Intégration des TIC dans les entreprises. - Les évènements sportifs et culturels organisés sur Alger. - Les travailleurs, les touristes, les étudiants. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le futur quartier d'affaire de Bab Ezzouar. - Le futur quartier d'affaire d'El Hamma. - L'incubateur du Cyber-parc de Sidi Abdellah. - Le festival du Web en Algérie, Algéria 2.0. - SILA : Participation de 40 pays étrangers. - FIA : 28 pays étrangers.

		<ul style="list-style-type: none"> - BATIMATEC : 23pays étrangers. - Les hôtels : 126 hôtels sur la capitale avec une capacité de 17740lits⁶⁵. - 08 monuments classés. - 03 théâtres. - 07 musées. - 06 conservatoires. - 28 Bibliothèques.
- L'attribution d'une nouvelle image.	- A travers les projets a grande envergure.	<ul style="list-style-type: none"> -Le projet de la grande mosquée d'Alger. -L'aménagement de la baie d'Alger. - les infrastructures autoroutières. -les transports urbains (métro, tramway...) -le Parc Dounia.
- La gouvernance métropolitaine	<ul style="list-style-type: none"> - Existence d'un partenariat public privé (ppp) dans les services urbains et les réseaux. - La situation du cadre associatif dans le domaine de la gestion de la ville. 	- Pas d'information disponible

⁶⁵ Source des informations sur : les hôtels, musées, bibliothèques, conservatoires, monuments classés, théâtres : « annuaire des statistiques de la wilaya d'Alger » année 2003, récolté au niveau du CNERU.

Tableau qui classe les aéroports africains selon leur nombre de passagers annuels.

	Pays	Aéroport	Ville	<u>2009</u>
1.	 <u>Afrique du Sud</u>	<u>Aéroport international OR Tambo</u>	<u>Johannesburg</u>	19 457 498
2.	 <u>Égypte</u>	<u>Aéroport international du Caire</u>	<u>Le Caire</u>	12 577 524
3.	 <u>Afrique du Sud</u>	<u>Aéroport international du Cap</u>	<u>Le Cap</u>	8 426 618
4.	 <u>Maroc</u>	<u>Aéroport Mohammed V - Casablanca</u>	<u>Casablanca</u>	6 392 789
5.	 <u>Égypte</u>	<u>Aéroport international de Charm el-Cheikh</u>	<u>Charm el-Cheikh</u>	6 324 851
6.	 <u>Égypte</u>	<u>Aéroport international Hurghada</u>	<u>Hurghada</u>	5 947 616
7.	 <u>Kenya</u>	<u>Aéroport international Jomo Kenyatta</u>	<u>Nairobi</u>	4 861 706
8.	 <u>Afrique du Sud</u>	<u>Aéroport international de Durban</u>	<u>Durban</u>	4 792 553
9.	 <u>Algérie</u>	<u>Aéroport d'Alger - Houari Boumediene</u>	<u>Alger</u>	4 548 055
10.	 <u>Nigeria</u>	<u>Aéroport international MurtalaMuhammed</u>	<u>Lagos</u>	4 450 000
11.	 <u>Tunisie</u>	<u>Aéroport de Monastir Habib-Bourguiba</u>	<u>Monastir</u>	4 279 802
12.	 <u>Tunisie</u>	<u>Aéroport de Tunis-Carthage</u>	<u>Tunis</u>	3 930 661

Source :

http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roports_africains_class%C3%A9s_par_le_nombre_de_passagers

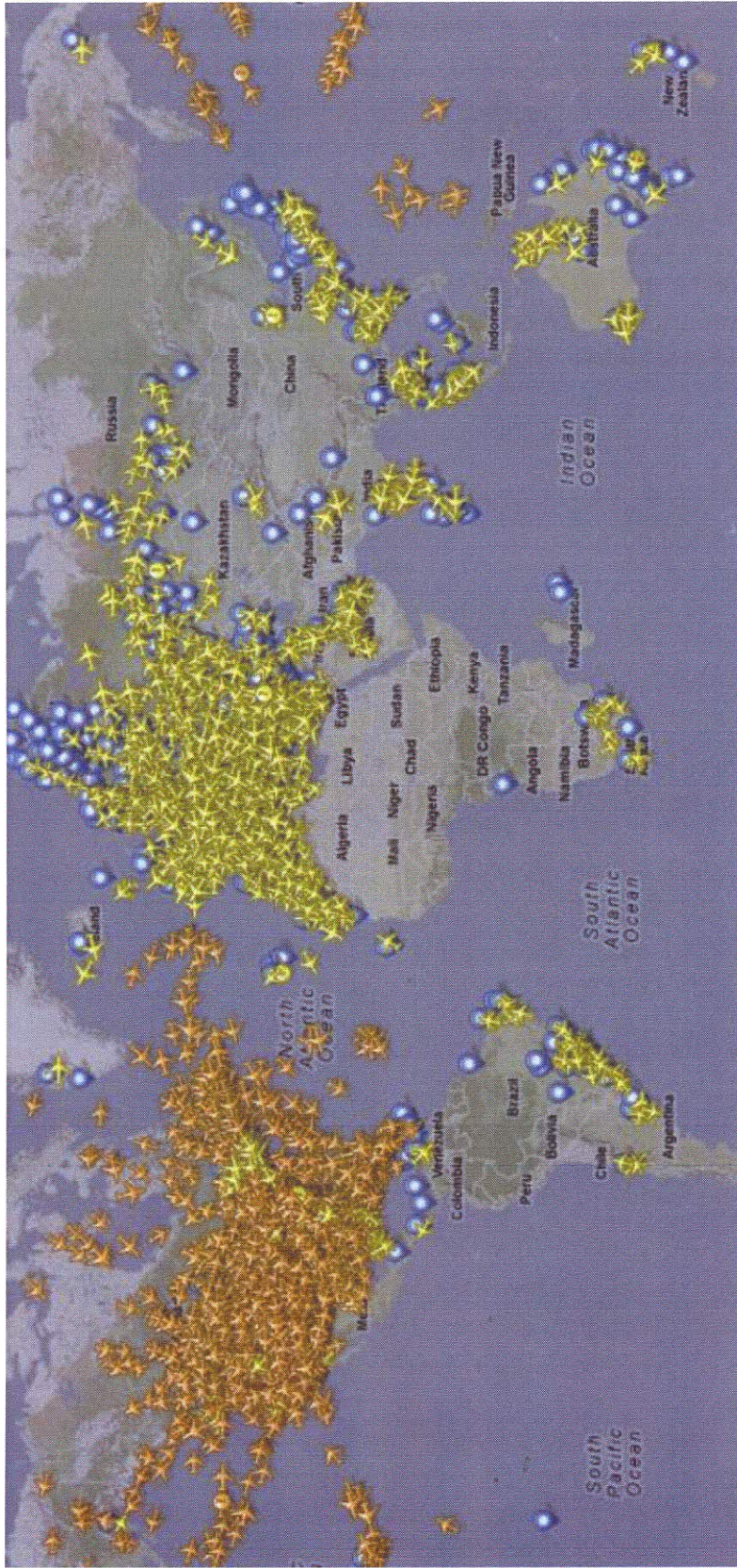


Figure: Carte du trafic aérien des compagnies aériennes

QUESTIONNAIRE : MR AKLI AMROUCHE (directeur du magazine spécialisé dans l'architecture Vies de Ville) le 23/12/2012

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

Les raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) sont :

- Des instruments rigides ou il s'agit de définir des périmètres (à urbaniser, urbanisable, à urbanisation future etc.)
- Le manque de coordination entre les différentes structures (administration, ministères...)

Cependant le nouveau PDAU est un projet ouvert et flexible et concerne deux aspects :

- 1- L'aspect projet de société : un projet stratégique ayant une vision à long terme.
- 2- L'aspect plan : plan réglementaire, qui se fera à la fin.
Notamment, le nouveau PDAU a déterminé une structuration globale de la capitale à travers les différents : plan vert, plan bleu, plan blanc, les réseaux, les projets prioritaires, les perles de la baie etc. et donc, nous pensons que le nouveau PDAU va permettre une meilleure planification et gestion urbaine.

Le projet urbain contribue à la métropolisation d'une ville, il s'agit d'un projet qui répond aux différents besoins de la ville, mais il ne peut pas être une alternative aux instruments d'urbanisme. Le projet urbain doit compléter les instruments d'urbanisme, et ces derniers doivent constituer un cadre législatif et réglementaire à la ville et notamment doivent donner les grands directifs de développement et d'aménagement.

2^{ème} série de questions : En second, connaître l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation sur Alger à savoir : le projet de la baie d'Alger, la grande mosquée d'Alger, le métro, le tramway...

- Il est incontestable que les nouveaux projets programmés dans la capitale vont contribuer au changement de son image, vers une image meilleure, et de ce fait ils pourront renforcer son attractivité, sa compétitivité et son ouverture.
- Le projet Alger Médina s'inspire d'une image des métropoles « tel que Dubaï », il matérialise un front de mer en « forêt de tours » il est clair qu'il s'agit d'une image importée.
- La tour elle-même n'est pas remise en cause afin de réaliser un quartier d'affaire, car nous constatons déjà que la tour ABC

présente sur le site du groupe DAHLI est fonctionnelle, et rentable, mais des tours de résidences qui se jouxtent avec la même typologie sont un danger pour la ville.

- Par son programme qui regroupe exclusivement des activités haut-standing (tertiaire, hôtels et habitations haut standing), le projet va contribuer au phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement.

3^{ème} série de questions : La contribution du projet urbain « Alger Médina » dans le processus de métropolisation (voir tableau en annexe) :

Nous pensons, qu'en vue de son programme le projet pourrait contribuer au processus de métropolisation, mais les ambiguïtés qui existent entre ce dernier et le nouveau PDAU pourraient constituer de véritables dysfonctionnements au sein de la métropole.

QUESTIONNAIRE : Mme Ewa BEREZWSKA-AZZAG (Enseignante à l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger EPAU) le 06/01/2013

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

- Les raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) sont :
 - 1- Le changement du contexte économique, (comme le PUD le passage du contexte: économique social dirigé, à l'économie de marché) et donc changement d'instrument.
 - 2- Le PDAU et POS ne sont pas flexibles, ils sont très rigides, mal élaborés, mal encadrés, ils ne correspondent plus aux besoins réels de la ville.
 - 3- La rapidité avec laquelle avance la situation sur le terrain, et la lenteur de l'élaboration des instruments d'urbanisme.
 - 4- La pression de la demande dans tous les secteurs, qui ne cesse d'augmenter, alors que la révision d'un instrument prend beaucoup de temps.

- Aujourd'hui, il existe une confusion entre plan et projet, le PDAU en 2006 a été lancé avec une nouvelle approche, celle du développement durable, alors que celle-ci intègre la flexibilité, la conception stratégique en amont. donc deux grandes tâches on apparut :
 - 1- Une stratégie en amont
 - 2- Et un plan réglementaire qui applique cette stratégie.

Et entre ces deux grandes tâches, ces PDAU se transformaient en projet alors qu'ils doivent être des projets réglementaires, et donc on s'est perdu dans les procédures de la vision stratégique. Est-telle obligatoire ou négociable ? Le wali

Est-il apte à approuver les options stratégiques choisis pour une capitale : une future métropole qui gère les territoires nationaux, une aire métropolitaine importante ?

Entre autre, il existe pleins de problèmes d'ambiguïtés juridiques, réglementaires, conceptuelles, qu'il faudra éclaircir.

Le projet urbain est flexible, évolutif et intègre la démarche du développement durable avec toutes ces cibles, or le PDAU n'intègre pas toutes ces phases. Cependant il doit nécessairement intégrer le processus participatif, il doit être concerté, et modifiable.

Nous pensons qu'il est nécessaire d'établir une hiérarchie des outils et des instruments : le projet urbain devient en amont du PDAU, c'est-à-dire : il faut qu'il ait un projet urbain stratégique (projet de développement d'aménagement) ensuite le PDAU vient règlementer.

Donc Le projet urbain ne peut pas être une alternative aux instruments d'urbanisme, c'est un outil complémentaire qu'il faut intégrer en amont de la planification.

2^{ème} série de questions : En second, connaitre l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation sur Alger à savoir : le projet de la baie d'Alger, la grande mosquée d'Alger, le métro, le tramway...

- Tout dépend de l'image qu'on vise, et du type d'attractivité qu'on vise, pour être considéré comme étant une métropole compétitive, il faut avoir une certaine qualité de cadre de vie, un certain confort, une qualité environnementale, une fonctionnalité parfaite, une centralité bien définis, un transport urbain efficace, des services métropolitains adéquats etc.
- Certainement ces projets vont améliorer la situation actuelle : effet positive sur le citoyen et pour tous les acteurs métropolitains. Le problème consiste en l'absence de coordination entre les projets pour viser une cible et un objectif commun et donc une image commune, normalement cette politique de projet devrait s'intégrer dans un faisceau qui vise un objectif de métropolisation et d'intégration dans les réseaux internationaux, et c'est là où on fixe le domaine de compétitivité d'attractivité que nous recherchons.
- Il est évident que le projet Alger Médina reflète une image importée, « on essaye de faire comme les autres villes dans le monde tel que : Dubaï... » Des fronts de mer qui se ressemblent tous, alors que nous pouvons se distinguer. Ces projets sont dangereux pour la baie d'Alger

et notamment par rapport aux problèmes environnementaux qui vont se poser dans les prochaines années :

- Le projet s'implante dans des terrains instables, infiltré qui seront dans l'avenir menacé par les effets de la remontée des eaux de mer, tsunami, séisme etc.
- Ces projets (les projets qui se font sur Alger y compris le projet Médina) qui ont des programmes en termes de quantité de chiffre importante : tant d'emplois, tant de population, et donc tant de consommation des ressources et tant de déchets et de nuisances. Comment va-t-on traiter les déchets ? sachant que le problème se pose actuellement. Comment va-t-on les fournir en eau potable ? ces problématiques doivent être prises en charge en amont et cela en intégrant les schémas du PDAU, cependant si le projet ne figure pas dans ce dernier, il présente un danger pour la ville ainsi que pour le citoyen.

3^{ème} série de questions : La contribution du projet urbain « Alger Médina » dans le processus de métropolisation (voir tableau en annexe) :

- Le processus de métropolisation ne concerne pas un seul projet mais l'ensemble des projets qui se font sur Alger, et donc ces derniers peuvent participer à l'amélioration de la fréquentation de l'aéroport, la création de l'aéro-cité (des quartiers d'affaires liée à l'aéroport). Et donc ils peuvent participer à la métropolisation, mais faudrait que l'aéroport devienne un hub africain, il faut qu'il ait une logique, une stratégie de transport international efficace.

Le projet n'est pas pris en compte dans les études du transport ceci dit que ces derniers n'ont pas pris en compte les nouveaux utilisateurs, les usagers générés par le futur projet.

En vue du programme du projet « Alger Médina » nous penserons qu'il va contribuer au processus de métropolisation de la capitale. Mais en vue de l'absence de cohérence et d'intégration du projet dans l'ensemble de la conception : il est certain que son impact régional ou international ne peut pas être considérable. Sachant que la métropolisation n'est pas une portion dans le territoire mais l'ensemble du territoire « il faut que tout le territoire fonctionne ».

QUESTIONNAIRE : MME L. BENYOUNES-FERAHTA ET MR OULD ROUISSE (Enseignants à l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger (EPAU) le 08/01/2013

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

Les raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) sont :

- Des instruments d'urbanisme qui n'intègre pas l'échelle des quartiers.
- Les instruments d'urbanisme ne font pas de discernement entre les spécificités locales (pos : cos et ces on ne peut pas faire la ville avec ces instruments qui concernent juste la densité et l'emprise au sol).
- La lenteur de la procédure, fait qu'à leur approbation ils se trouvent déjà dépassés face à la pression urbaine

Cependant, le projet urbain ne peut pas être une alternative aux instruments d'urbanisme. Le projet urbain doit compléter les instruments d'urbanisme, ces derniers doivent constituer un cadre législatif et réglementaire à la ville et notamment ils doivent donner les grands directifs de développement et d'aménagement.

2^{ème} série de questions : En second, connaître l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation sur Alger à savoir : le projet de la baie d'Alger, la grande mosquée d'Alger, le métro, le tramway...

- Les projets urbains d'Alger contribuent pleinement au changement de l'image de la capitale et certainement ils vont améliorer l'image actuelle. En outre le changement de l'image d'une ville renforce son processus de métropolisation.
- il s'agit d'une image importée. Cependant les tours identiques représente un danger dans la ville, une tour doit avoir sa propre morphologie, son propre langage, sa propre dynamique sur le paysage, elle a une valeur de repère, et donc elle doit se différencier par la texture, la forme, la hauteur etc. Sinon on risque de promouvoir une perte de repère, une perte d'adresse au sein de la ville. La tour elle-même n'est pas remise en cause afin de réaliser un quartier d'affaire ou il s'agit de combler un déficit en tertiaire avec des immeubles de bureaux. Notamment, afin de renforcer la notion de marketing urbain.
- D'autre part, par son programme qui regroupe exclusivement des activités haut-standing (tertiaire, hôtels et habitations haut standing), le projet va contribuer au phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement, entre autre : la flambé du prix du m², du loyer etc.

3^{ème} série de questions : La contribution du projet urbain « Alger Médina » dans le processus de métropolisation (voir tableau en annexe) :

Nous pensons que la proposition du groupe DAHLI reste discutable, il est clair que le projet peut être rentable sur le plan économique vu la situation actuelle d'Alger (sous-équipée) mais pour contribuer au processus de métropolisation, il faut aller au-delà et concurrencer les grandes métropoles méditerranéennes dans leur qualité de service, efficacité des transports, puissance du marché économique etc.

- Il est clair que l'implantation d'un quartier d'affaire va améliorer la fréquentation de l'aéroport Houari Boumediene, mais ceci à travers la réalisation d'un véritable quartier d'affaires (la coordination entre le quartier d'affaire de Bâb el Zouar, El Hamma, El Mohammadia...) avec une stratégie. L'idée est de faire en sorte qu'Alger dispose d'une plateforme d'affaires, et donc plusieurs entreprises et multinationales (japonaise, chinoise ect) pourront venir s'installer sur le site, non pas pour le marché algérien mais pour l'Europe. Une position stratégique « on peut faire un véritable marché plusieurs entreprises viennent proposer leur produit, au lieu d'aller à Dubaï ou à Hong Kong ou à la Malaisie ». Cependant il faut leur procurer toutes les commodités : un Hub pour assurer le maximum de connexions vers plusieurs destinations. Et notamment l'offre en bureaux, assurer le déplacement au sein de la métropole (mobilité), les structures d'hébergement, salles de conférences et palais des congrès, espaces d'expositions etc.

QUESTIONNAIRE : MME SIHAM LEBSIRA (Architecte au niveau de la DUCH) le 20/12/2012

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

Les raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) sont :

- La complexité des problèmes d'urbanisme à Alger.
- La pression des différentes fonctions métropolitaines.
- Les changements politiques et économiques.

Le nouveau PDAU se présente comme étant un plan stratégique ouvert et flexible qui peut s'adapter aux différentes problématiques de la ville, il détermine un macro-maillage suivant lequel la ville va se développer durant ces futurs 20 années, et donc il va permettre une meilleure gestion du futur.

Cependant, le projet urbain ne peut pas être une alternative aux instruments d'urbanisme. Le projet urbain doit compléter les instruments d'urbanisme, ces derniers doivent constituer un cadre législatif et réglementaire à la ville et notamment doivent donner les grandes directives de développement et d'aménagement.

2^{ème} série de questions : En second, connaître l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation sur Alger à savoir : le projet de la baie d'Alger, la grande mosquée d'Alger, le métro, le tramway...

- Pour qu'une ville devienne métropole, elle doit forcément changer d'image, attirer la curiosité, produire de la diversité et en effet les nouveaux projets urbains peuvent renforcer ces paramètres.
- Notamment le projet « Alger Médina » va modifier l'image d'Alger et surtout de la baie, vue son étendue et son échelle, mais cette image n'est pas contextualisée, il s'agit d'une image importée des métropoles arabes (Dubai, Abu-Dhabi). Notamment la juxtaposition de tour identique peut créer une perte de repère au niveau de la ville, à savoir que la tour est un élément majeur de repère.
- D'autre part, par son programme qui regroupe exclusivement des activités haut-standing (tertiaire, hôtels et habitations haut standing), le projet va contribuer au phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement.

3^{ème} série de questions : La contribution du projet urbain « Alger Médina » dans le processus de métropolisation (voir tableau en annexe) :

Le projet Alger Médina va certainement répondre à un besoin en termes d'équipements et de service, et en vue de son programme, on pourrait dire qu'il pourra contribuer au processus de métropolisation de la capitale et au changement de son image.

QUESTIONNAIRE : MR BAOUNI TAHAR (Enseignant à l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger (EPAU) le 13/01/2013

1^{ère} série de questions : En premier, positionner le projet urbain et savoir s'il est une alternative aux instruments d'urbanisme traditionnels :

Les raisons récurrentes qui ont induit, à plusieurs reprises, l'échec de ces instruments d'urbanisme (à savoir : le POG, le PUD, le PDAU 1995) sont :

- Nous pensons que ces instruments n'ont pas été un échec pour Alger, car ils ont tenté de répondre à la pression urbaine en mettant en place des programmes ambitieux, entre autre : la construction de logements, et d'importantes infrastructures routières... cependant ils ont été dépassés à cause de :
- La complexité des enjeux de l'urbanisme de la ville d'Alger.
- La lenteur de leur procédure d'élaboration ou de révision.

Il est vrai que le projet urbain est très répandu à travers le monde, et surtout dans les métropoles, mais il ne peut pas être une alternative aux instruments d'urbanisme car ces derniers fixent les orientations générales ainsi que le règlement, cependant le projet urbain doit être intégré dans leur démarche.

2^{ème} série de questions : En second, connaître l'influence des grands projets d'Alger dans l'attribution d'une nouvelle image urbaine et métropolitaine, et donc son degré de contribution au processus de métropolisation de la capitale :

Plusieurs grands projets sont en cours de réalisation sur Alger à savoir : le projet de la baie d'Alger, la grande mosquée d'Alger, le métro, le tramway...

- Ce sont des projets, qui peuvent certainement améliorer la situation actuelle surtout en matière de mobilité et de transport (le tramway, métro, tram-train...)
- Le projet Alger médina reflète une image importée.
- D'autre part, par son programme qui regroupe exclusivement des activités haut-standing (tertiaire, hôtels et habitations haut standing), le projet va contribuer au phénomène de gentrification au sein du quartier et de son environnement.

3^{ème} série de questions : La contribution du projet urbain « Alger Médina » dans le processus de métropolisation (voir tableau en annexe) :

Nous pensons que la proposition du groupe DAHLI reste discutable, il est clair que le projet peut être rentable sur le plan économique vu la situation actuelle d'Alger (sous-équipée) mais pour contribuer au processus de métropolisation, il faut aller au-delà et concurrencer les grandes métropoles méditerranéennes dans leur qualité de service, efficacité des transports, puissance du marché économique etc.

- Un tel projet à grande envergure, va certainement être rentable économiquement et donc il va attirer un flux, nécessite le déplacement au sein de la métropole et incite à la création de pôles multimodaux, notamment il favorise le déplacement international. Entre autre, nous pensons qu'il va améliorer la fréquentation de l'aéroport Houari Boumediene. Ce dernier doit nécessairement garantir tous les déplacements en renforçant le trafic aérien dans toutes les destinations.
- Nous pensons que le projet Alger Médina va certainement contribuer au processus de métropolisation de la capitale.