



République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme

« LE MOUDJAHID HOCINE AIT AHMED »

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

**Axe de recherche :** Transport et Mobilité Urbaine

**Mémoire de Master de Recherche**

**Sujet**

**L'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur la  
mobilité**

**La zone des Sablettes d'Alger**

**Présenté et soutenu par :**

KACI Asma, architecte- étudiante à l'EPAU

**Mémoire dirigé par :**

Pr. BAOUNI Tahar, EPAU

**Devant le jury :**

**Président :** Dr. BAKOUR Mohamed, EPAU

**Examineur :** Mme. ZEROUALA Ikhlass, EPAU

**Examineur :** M. TAHRAOUI. L, GTU- Univ. M'Sila

**Soutenu le 06 mars 2018**

## **Remerciements**

En préambule à ce mémoire, je remercie ALLAH le tout puissant de m'avoir donné le courage, la force et la patience d'achever ce travail.

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

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

Je tiens aussi à remercier vivement le personnel de département des infrastructures sportives, la direction des infrastructures sportives et hôtelières de l'Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger (OPLA) qui ont accepté de m'accueillir et de me fournir les informations nécessaires pour ce travail de mémoire.

Je tiens à exprimer ma reconnaissance à toutes les personnes qui ont accepté de répondre à mon questionnaire en l'occurrence ; les visiteurs du parc de loisirs « Sablettes ».

## **Dédicaces**

Je dédie ce travail en signe de respect, de connaissance et de gratitude à :

Mes chers parents pour leur encouragements et leur soutien tout le long de mes études, que dieu les protège pour moi et les procure une bonne santé et une longue vie,

Mes chères sœurs : Zineb, Salma et Imane avec son mari Bilal et leurs petits Tasnim et Hani,

Toute ma chère famille et tous mes chers amis qui m'ont encouragé pour bien mener ce travail.

## ملخص

هذا العمل الذي يحمل عنوان "الجاذبية، التنقل والترفيه، حالة منطقة صابلات" يندرج ضمن مجال واسع من البحوث حول العلاقات القائمة بين مجال السياحة والتنقل. هذه العلاقات لا تتوقف عن إظهار وجود ترابطات هامة تؤثر على جاذبية الأماكن، مما يتطلب تأزرا بين المجالين.

وقد أتاح لنا وضع تصور مواضيعي لمختلف عناصر الموضوع توضيح العلاقات موضع البحث بين قطاع النقل والسياحة. بل هو أيضا الأساس النظري الذي سمح لنا باستكشاف دراسة الحالة المقررة لهذا العمل.

يتألف هذا العمل في البداية من تحليل مكانة "صابلات" في أدوات التخطيط الحضري للعاصمة وخاصة في الخطة الاستراتيجية للجزائر العاصمة 2010-2035. يركز التحليل أساسا على مراعاة البعد المتعلق بالحركة في تطوير هذا الفضاء. كما يركز العمل على العرض الترفيهي من خلال تسليط الضوء على مكونات المنتزه.

يعرض محتوى البحث كذلك نتائج دراسة التنقل الذي أجري في الميدان مع مستخدمي منطقة "صابلات" الترفيهية بهدف تحديد معايير إمكانية الوصول لمنطقة "صابلات" فضلا عن قياس جاذبيتها.

**الكلمات المفتاحية:** التنقل، السياحة، الجاذبية، منطقة الترفيه، "صابلات"، الجزائر العاصمة.

## Résumé

Ce travail de mémoire intitulé « Attractivité, mobilité et loisirs, cas de la zone des Sablettes » s'inscrit dans un vaste champ de recherche des rapports existants entre le domaine du **tourisme** et celui de la **mobilité**. Ces rapports ne cessent pas à montrer des interdépendances importantes qui jouent sur l'**attractivité** des espaces. Elles demandent ainsi une synergie entre les deux domaines.

Une conceptualisation thématique des différentes composantes du sujet nous a permis de mettre le point sur les rapports recherchés entre la mobilité et le tourisme. Elle constitue également le fondement théorique qui nous a permis à explorer notre cas d'étude.

Les travaux de ce mémoire consistent à analyser dans un premier temps la promenade des Sablettes dans **les instruments d'urbanisme** de la capitale et notamment dans **le plan stratégique d'Alger 2010-2035**. L'analyse est axée principalement sur la prise en compte de la dimension de la mobilité dans l'aménagement de cet espace. Aussi, le travail porte sur l'offre de loisirs en mettant en évidence ses composantes.

Le contenu du travail de recherche présente également les résultats de l'enquête mobilité, effectuée sur le terrain auprès des usagers de **la zone de loisirs des Sablettes d'Alger**. Ceci a pour objet de déterminer les paramètres d'accessibilité ainsi que la mesure de l'attractivité de **l'espace de loisirs « les Sablettes »**.

**Mots clés :** mobilité, tourisme, attractivité, espace de loisirs, Sablettes, Alger.

## Table des matières

<b>Remerciements/ dédicaces</b> .....	I
<b>Résumés</b> .....	II
<b>Table des matières</b> .....	IV
<b>Listes des figures et listes des tableaux</b> .....	VIII
<b>Liste des abréviations</b> .....	XI
<b>INTRODUCTION GENERALE</b>	
Contexte général .....	2
Problématique .....	4
Hypothèses .....	4
Objectifs de la recherche.....	5
Méthodologie de travail .....	5
Structure du mémoire .....	7
<b>CHAPITRE I : ÉTAT DE L'ART</b>	
<b>Introduction</b> .....	9
<b>I.1. Conceptualisation thématique</b> .....	10
I.1.1. La mobilité urbaine : notions et définitions .....	11
I.1.1.1. La notion du déplacement et ses caractéristiques .....	11
I.1.1.2. Des éclaircissements sur la mobilité .....	12
I.1.2. Le tourisme et les loisirs .....	25
I.1.2.1. Une compréhension du temps libre .....	25
I.1.2.2. L'entendement de loisirs .....	26
I.1.2.3. Le tourisme au sens général.....	28
I.1.2.4. La mobilité relative au tourisme et aux loisirs .....	30
I.1.3. L'attractivité des espaces de loisirs .....	31
<b>I.2. Mobilité et Tourisme</b> .....	33
I.2.1. Le clivage entre le tourisme et la mobilité .....	34

I.2.2.	Les attentes de l'expérience touristique en matière de mobilité et de déplacements	36
I.2.3.	Le tourisme associé à la mobilité	37
<b>I.3.</b>	<b>L'interdépendance entre la mobilité urbaine et l'attractivité des espaces de loisirs</b>	<b>39</b>
	<b>Conclusion</b>	<b>43</b>
<b>CHAPITRE II : LA ZONE DES SABLETTES COMME UN LIEU DE LOISIRS</b>		
	<b>Introduction</b>	<b>45</b>
<b>II.1.</b>	<b>Situation et présentation de la zone d'étude</b>	<b>46</b>
II.1.1.	Présentation de la zone de loisirs des Sablettes	51
II.1.1.1.	Les composantes de la zone	51
II.1.1.2.	La gestion et l'entretien de la zone	54
<b>II.2.</b>	<b>Les enjeux de la zone d'étude</b>	<b>58</b>
II.2.1.	Enjeux environnementaux	58
II.2.2.	Enjeux économiques	59
II.2.3.	Enjeux sociaux	60
<b>II.3.</b>	<b>La zone de Sablettes dans les instruments d'urbanisme, les contraintes de sa mobilité et ses paramètres</b>	<b>61</b>
II.3.1.	Aperçu général des instruments d'urbanisme de la capitale	61
II.3.1.1.	Les instruments d'urbanisme appliqués de 1960 à 1995	61
II.3.1.2.	La dimension de la mobilité dans les instruments d'urbanisme d'Alger (cas des Sablettes)	64
II.3.2.	Le plan stratégique de développement de la wilaya d'Alger, horizon 2035	65
II.3.2.1.	Les objectifs soulignés par le plan stratégique	66
II.3.2.2.	Le plan stratégiques en étapes	69
II.3.2.3.	Les axes du plan stratégique	71
II.3.3.	La zone des Sablettes dans le plan stratégique, aménagement et mobilité	73
II.3.3.1.	Sablettes et l'aménagement paysager	75

---

II.3.3.2. La mobilité dans le plan stratégique .....	76
<b>Conclusion</b> .....	79
<b>CHAPITRE III : L'ATTRACTIVITE DE LA ZONE DES SABLETTES PAR LA MESURE DE LA MOBILITE</b>	
<b>Introduction</b> .....	81
<b>III.1. Accessibilité de la zone des Sablettes : Etat des lieux</b> .....	82
III.1.1 La multimodalité à proximité de la zone des Sablettes.....	82
III.1.2 Les moyens d'accessibilité à la zone .....	83
III.1.2.1. L'accessibilité par les Modes Motorisés.....	84
III.1.2.2. L'accessibilité par les Transports En Commun.....	86
III.1.2.3. L'accessibilité par la Marche A Pied (MAP) .....	86
<b>III.2. Enquête sur la mobilité au niveau de la zone des Sablettes</b> .....	87
III.2.1. Constat sur la mobilité dans la zone d'étude.....	87
III.2.2. L'élaboration de l'enquête .....	90
<b>III.3. Discussion des résultats de l'enquête</b> .....	91
III.3.1. Les paramètres d'accessibilité à la zone de loisirs des Sablettes .....	91
III.3.1.1. L'accessibilité sur l'aspect socio-économique .....	91
III.3.1.2. L'accessibilité en termes de mobilité.....	94
III.3.2. Quelle Attractivité pour la zone des Sablettes.....	97
III.3.2.1. L'aire d'influence de la zone d'étude .....	98
III.3.2.2. L'effet du temps sur l'attractivité de la zone d'étude .....	100
III.3.1.3. Le registre de l'attractivité du parc des Sablettes .....	101
III.3.3. Le rapport entre la mobilité et l'attractivité de la zone des Sablettes .....	102
III.3.3.1. L'attractivité du parc de loisirs face à la mobilité .....	102
III.3.3.2. Les caractéristiques de la mobilité de loisirs générée par la zone des Sablettes.....	103
III.3.3.3. Le tourisme dans la zone des Sablettes.....	106

<b>Conclusion</b> .....	108
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	109
<b>Bibliographie</b>	
<b>Annexes</b>	

## Liste des figures

<b>Figure 1</b> : méthode de travail .....	6
<b>Figure 2</b> : structure du mémoire .....	7
<b>Figure 3</b> : les composantes clés du sujet de recherche .....	10
<b>Figure 4</b> : les termes clés de la mobilité .....	14
<b>Figure 5</b> : la classification de la mobilité urbaine selon les échelles temporelles et spatiales .....	15
<b>Figure 6</b> : les concepts principaux de la mobilité durable .....	19
<b>Figure 7</b> : comparaison entre les transports en commun, le covoiturage et la voiture. ....	20
<b>Figure 8</b> : comparaison de l'occupation de l'espace entre la voiture et les vélos avec la marche à pied. ....	22
<b>Figure 9</b> : les objectifs de la mobilité urbaine durable .....	23
<b>Figure 10</b> : les objectifs de la mobilité intelligente .....	24
<b>Figure 11</b> : les ensembles d'activités occupants le temps libre .....	26
<b>Figure 12</b> : Schéma simplifié des temps et des catégories principales d'activités de loisirs-tourisme. ....	27
<b>Figure 13</b> : les critères d'accès aux loisirs.....	28
<b>Figure 14</b> : les formes de tourisme .....	30
<b>Figure 15</b> : les niveaux du clivage entre le tourisme et la mobilité.....	34
<b>Figure 16</b> : les enjeux principaux de la mobilité touristique.....	36
<b>Figure 17</b> : la relation entre la mobilité et les espaces de loisirs.....	41
<b>Figure 18</b> : les étapes de la structuration de la ville de Curitiba .....	42
<b>Figure 19</b> : la situation du projet de la Baie d'Alger par rapport aux autres projets du plan stratégique de développement d'Alger 2010-2035.....	46
<b>Figure 20</b> : la situation de la promenade des Sablettes dans la baie d'Alger.....	47
<b>Figure 21</b> : l'appartenance administrative de la promenade des Sablettes .....	48
<b>Figure 22</b> : Maquette du Grand Musée de l'Afrique à Alger (GMAA) – Architecte/ Nadir Tazdait - .....	48
<b>Figure 23</b> : photo du chantier de Djamaa El Djazair face à la baie d'Alger en Mai 2016 .....	49
<b>Figure 24</b> : la situation de la promenade des Sablettes par rapport son alentour .....	50
<b>Figure 25</b> : Plan de la zone 1 du parc des Sablettes (à côté de la sortie du transport collectif dans la rive gauche) .....	51
<b>Figure 26</b> : les composantes de la zone des Sablettes .....	52
<b>Figure 27</b> : les acteurs responsables de la gestion du parc des Sablettes .....	54

<b>Figure 28</b> : Photo de l'établissement l'OPLA.....	55
<b>Figure 29</b> : le site de l'OPLA par rapport au parc des Sablettes .....	55
<b>Figure 30</b> : Le tri des ordures par EPIC NETCOM au niveau des Sablettes.....	57
<b>Figure 31</b> : l'enjeu de l'autoroute par rapport à la zone des Sablettes.....	59
<b>Figure 32</b> : la subdivision de la zone des Sablettes par Oued El Harrach .....	59
<b>Figure 33</b> : les principaux instruments de la planification urbaine d'Alger après l'indépendance .....	62
<b>Figure 34</b> : limites de la wilaya d'Alger depuis 1997 .....	63
<b>Figure 35</b> : chronologie des approbations des PDAU au sein de la ville d'Alger .....	64
<b>Figure 36</b> : les attentes du plan stratégique.....	68
<b>Figure 37</b> : l'équilibre visé par le plan stratégique.....	71
<b>Figure 38</b> : les axes du plan stratégique du développement d'Alger .....	71
<b>Figure 39</b> : les points forts d'une politique plus écologique.....	72
<b>Figure 40</b> : la promenade des Sablettes dans le plan stratégique du développement de la ville d'Alger.....	74
<b>Figure 41</b> : les actions principales de la mobilité prévues par le plan stratégique.....	76
<b>Figure 42</b> : carte des infrastructures routières disponibles dans le périmètre de la zone des Sablettes.....	83
<b>Figure 43</b> : l'accessibilité au parc des Sablettes par les différents modes de déplacement.....	84
<b>Figure 44</b> : le réseau de circulation au niveau de la zone des Sablettes (en une tranche du début de la promenade à l'ouest d'Oued El Harrach) .....	84
<b>Figure 45</b> : l'autoroute sépare le parc des Sablettes du parking Caroubier- Sablettes.....	85
<b>Figure 46</b> : le portail principal du parc de loisirs des Sablettes .....	85
<b>Figure 47</b> : une voie de service séparée d'une piste cyclable .....	86
<b>Figure 48</b> : la passerelle de Caroubier qui relie le parking Caroubier au parc de loisirs des Sablettes.....	87
<b>Figure 49</b> : les déplacements au niveau de la promenade (MAP, un train touristique et les deux roues).....	88
<b>Figure 50</b> : le portail d'accès principal à Sablettes et le parking Sablettes 1.....	89
<b>Figure 51</b> : les parkings Caroubier- Sablettes et Sablettes 2.....	89
<b>Figure 52</b> : le sexe des visiteurs .....	92
<b>Figure 53</b> : les tranches d'âges des visiteurs du parc des Sablettes.....	92
<b>Figure 54</b> : la profession des visiteurs .....	92
<b>Figure 55</b> : les problèmes du parc des Sablettes en termes de mobilité .....	94

<b>Figure 56</b> : l'accessibilité de la zone par les transports en communs .....	95
<b>Figure 57</b> : le moyen de transport principal utilisé.....	96
<b>Figure 58</b> : pourcentage de l'utilisation de plusieurs moyens de transport .....	96
<b>Figure 59</b> : l'accompagnement des visiteurs .....	98
<b>Figure 60</b> : l'origine des visiteurs du parc de loisirs « Sablettes ».....	99
<b>Figure 61</b> : le nombre des visiteurs hors wilaya en fonction de leurs origines .....	100
<b>Figure 62</b> : la fréquence des visites de la zone des Sablettes.....	100
<b>Figure 63</b> : le taux des usagers fréquents du parc face aux visiteurs de la première fois .....	101
<b>Figure 64</b> : motifs de visite du parc des sablettes.....	101
<b>Figure 65</b> : état hebdomadaire du déroulement et suivi de la saison estivale à Sablettes (2017) .....	103
<b>Figure 66</b> : l'aire d'influence de la zone des Sablettes.....	104
<b>Figure 67</b> : les pourcentages de la programmation des visites du parc Sablettes .....	105
<b>Figure 68</b> : les avis des visiteurs sur la perception de la zone des sablettes étant une zone touristique .....	107

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1</b> : classification des modes de déplacements selon le moyen utilisé .....	12
<b>Tableau 2</b> : les paramètres de déplacement étant une des unités de mesure de la mobilité ....	13
<b>Tableau 3</b> : les formes principales de la mobilité spatiale .....	17
<b>Tableau 4</b> : la classification des motifs touristiques et non touristiques .....	29
<b>Tableau 5</b> : tableau résumant le concept de l'attractivité .....	32
<b>Tableau 6</b> : tableau comparatif entre l'attractivité et la compétitivité .....	32
<b>Tableau 7</b> : un exemple des offres de forfaits disponibles pour l'internaute.....	39
<b>Tableau 8</b> : classification des composantes du parc des Sablettes.....	53
<b>Tableau 9</b> : les principaux parcs infrastructures gérés par l'OPLA.....	56
<b>Tableau 10</b> : les objectifs du plan stratégique de la capitale Alger .....	67
<b>Tableau 11</b> : les séquences temporelles du plan stratégique et leurs préoccupations majeures .....	69

## Liste des abréviations

**ANDI** : Agence Nationale de Développement de l'Investissement

**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

**EGCTU** : Etablissement de Gestion de la Circulation et du Transport Urbain

**ETUSA** : Entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger

**EPIC** : Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial

**GGA** : Gouvernorat du Grand Alger

**GPS** : Global Positioning System

**GPU** : le Grand Projet Urbain

**MAP** : Marche A Pied

**MDL** : Mobilité Douce de Loisirs

**OMT** : Organisation Mondiale du Tourisme

**OPLA** : Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger

**PDAU** : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

**POG** : Plan d'Organisation Général

**PUD** : Plan d'Urbanisme Directeur

**RN 5** : Route Nationale n°05

**STI** : Système de Transport Intelligent

**Urbanis** : l'Agence d'Aménagement et d'Urbanisme de la wilaya d'Alger

**VLS** : Vélos en Libre-Service

**VP** : Véhicule Particulier

**VTT** : Vélo Tout Terrain

# **Introduction générale**

## Contexte général

Entre travail, accomplissement des besoins et loisirs, l'homme organise et gère sa vie. C'est ce que les anciens Romains et Grecs ont procédé pour diviser la vie en deux zones. Il s'agit de « otium » et « negotium ». « *La première zone convient de traduire par loisir, elle ne signifie toutefois pas absence de travail, mais occasion de s'occuper de ce qui est proprement humain : la vie publique, les sciences, les arts. La seconde zone est caractérisée par les efforts nécessaires à la satisfaction des besoins vitaux* »<sup>1</sup>. Aujourd'hui, le domaine de loisir est plus souvent exprimé par le mot pluriel « loisirs » dont une partie conviendrait à l'otium : voyages culturels, lecture, etc. constitue, à l'autre partie, les loisirs organisés, c'est le mot negotium qui conviendrait ; ce sont des activités calquées sur le travail.

En parlant loisirs, on se rend souvent à une notion de temps libre qui est au-delà du temps libéré du travail, est aussi le temps dégagé des contraintes liées aux études, à la santé, aux démarches administratives et aux activités ménagères quotidiennes. Par la suite, « *les loisirs sont les occupations qui se placent dans un temps dégagé de toute contrainte (de travail, domestique et physiologique), dans un temps à soi. Les loisirs peuvent être actifs ou passifs (sortir ou se reposer), se dérouler chez soi ou à l'extérieur* »<sup>2</sup>. Contrairement au tourisme qui se déroule hors du domicile sur une durée de plus d'une nuit, les loisirs quotidiens se pratiquent sur des plages temporelles plus courtes (moins d'une journée). En outre, de nombreuses activités de loisirs sont réalisées au domicile (bricolage, jardinage, TV, lecture...). Les loisirs sont ainsi pratiqués toute la semaine, toute l'année, sans être réservés aux seuls weekends ou aux vacances, ils dépendent des ressources dont la personne dispose et ils sont en rapport avec les gratifications qu'ils en attendent. A cet égard, le tourisme devient une activité de loisirs impliquant au moins une nuit hors du domicile.

L'entame du sujet de loisirs ou de tourisme nécessite par la suite de comprendre les notions de déplacement et de mobilité. En premier lieu, « *Le déplacement désigne le mouvement d'une personne d'un lieu de départ vers un lieu d'arrivée. Il se caractérise par un motif et un seul. Un déplacement peut recouvrir l'usage d'un ou plusieurs modes de transport, c'est pourquoi aller prendre un moyen de transport n'est pas un motif de déplacement. Tout changement de*

---

<sup>1</sup> POTIER Françoise et ZEGEL Pascale, « Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme », INRETS, Rapport sur convention PUCA, Lettre de commande n° F011, Novembre 2003, pp. 80.

<sup>2</sup> Idem.

*motif entraîne un changement de déplacement. Deux déplacements successifs peuvent avoir le même motif* »<sup>3</sup>. En second lieu, la notion de mobilité contient une idée de mise en mouvement ce qu'il fait référence à la notion de déplacement.

Dans le domaine de tourisme et de loisirs, on se retrouve devant cinq différents types de mobilités (*mobilité de proximité, excursions, voyages à longue distance, voyages à très longue distance et mobilité bi-résidentielle*)<sup>4</sup>. Ces cinq catégories expliquent un ensemble de pratiques de mobilité caractérisées par la distance, durée et d'autre part par la finalité du déplacement. À titre d'exemple, la volonté d'une rupture brève avec le quotidien mène aux « sorties » qui combinent courts séjours et excursion à la journée. Cependant les déplacements de loisirs du quotidien à courte distance comprennent la mobilité dans l'environnement immédiat de la résidence.

Les loisirs face à cette notion de mobilité s'élèvent un ensemble de questions d'accessibilité et d'attentes en matière de mobilité. Dans ce cas, l'importance de loisirs et le développement des modes de mobilité font appel à une notion d'attractivité qui s'attache à la recherche des meilleures conditions et d'offres dans les deux domaines indiqués. Il s'agit réellement de « *la capacité d'un territoire à capter des ressources extérieures et des facteurs mobiles de production et/ou la population dans un contexte de concurrence territoriale* »<sup>5</sup>. L'attractivité est aussi définie comme « *la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités ; cette attractivité est une attractivité perçue qui n'implique que des personnes physiques, des individus, des ménages ou des équipes* »<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> LA REVUE DU CGDD (Commissariat Général au Développement Durable), « La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », numéro spécial, Décembre 2010, pp. 228.

<sup>4</sup> CERON JP (CRIDEAU) et DUBOIS G (TEC), « Demain, le voyage, La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable », Rapport d'étude PREDIT, Mai 2006, pp. 182.

<sup>5</sup> INSEE MIDI-PYRENEES (Institut National de la Statistique et des Études Économiques Direction Régionale De Midi- Pyrénées), « Une attractivité économique contrastée entre territoires de Midi-Pyrénées », n° 152, juin 2013, pp. 6.

<sup>6</sup> GÉRARDIN. H et POIROT. J, « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », Monde en Développement, De Boeck Supérieur, n° 149, 2010, pp 27 – 41.

À l'instar des espaces de loisirs, la bande côtière des Sablettes est aménagée sous forme d'une promenade dans le cadre du Plan stratégique de la capitale Alger 2010-2035. Elle s'étend sur 4,5 km, de l'embouchure d'Oued El Harrach à la station de dessalement de l'eau de mer d'El Hamma. Cette promenade qui a été un espace abandonné depuis des années, est devenue un espace de loisirs accessible au public. Elle comprend différents aménagements et équipements de loisirs et de services.

## Problématique

En mettant en exergue le contenu du contexte général, on s'aperçoit un rapport vient de s'établir entre l'espace de loisirs, la mobilité et l'attractivité ; la question portera sur ce rapport est la suivante :

**Dans la ville, l'attractivité des espaces de loisirs, a-t-elle un impact sur la mobilité ?  
Quelles sont ses paramètres ?**

De cette question principale, plusieurs interrogations peuvent être drivées, dans le but de mieux cerner nos préoccupations :

1. L'attractivité de la zone de Sablettes, est-elle prise en compte dans la planification urbaine ? la zone des Sablettes, a-t-elle les capacités d'accueillir des flux importants ?
2. Le réseau de circulation qu'accompagne la promenade des Sablettes, qualifie-t-il la zone d'être attractive ? Quel impact induit-il sur la mobilité dans la zone ?

## Hypothèses

Nous postulons comme hypothèses :

1. Dans le cadre du Plan stratégique d'Alger 2010-2035, l'aménagement des Sablettes vise à valoriser les potentialités de la bande côtière et ouvrir la ville sur la mer. Pour atteindre cet objectif, l'attractivité de cette bande est étudiée dans ses principales composantes prévues dans son aménagement.

Avec l'aménagement des différentes aires de stationnement et la création d'un réseau d'accessibilité varié, la zone des Sablettes est apte d'accueillir un flux important. Les opérations précédentes aussi que la séparation d'entrée/sortie du parking et l'aménagement des parcours facilitent les déplacements dans la zone.

2. La mobilité à Sablettes induit de nouvelles pratiques de déplacements : de nouveaux modes prennent place comme la marche à pied et le vélo. Ils viennent compléter la voiture individuelle, mode de déplacement largement pris en charge par l'aménagement des aires de stationnement et génère de nombreux déplacements. Ceci se traduit par une forte attractivité de la zone des Sablettes.

## Objectifs de la recherche

1. Connaître l'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur la mobilité (les paramètres de l'attractivité conditionnant la mobilité dans ces espaces).
2. Examiner la prise en compte de l'attractivité de notre cas d'étude (le parc de loisirs des Sablettes) dans la planification urbaine et principalement en termes de mobilité.
3. Examiner les paramètres et les moyens d'accessibilité accompagnants l'espace de loisirs sur la mobilité.
4. Évaluer les flux attirés par le parc de loisirs des Sablettes pour en déduire son aire d'influence.

## Méthodologie de travail

Pour pouvoir répondre aux objectifs de cette recherche, nous avons préconisé une démarche méthodologique **mixte** qui permet une complémentarité entre les données quantitatives et les données qualitatives, comme l'illustre la figure 01. Cette démarche s'articule sur deux phases :

La première phase est consacrée à la définition des concepts clés et des notions liées aux thèmes de la mobilité et du tourisme ou encore de loisirs. Dans ce contexte, l'accent est mis sur la mobilité dite de loisirs ou du tourisme ainsi que l'attractivité liée aux espaces de loisirs. Le travail consiste après à éclaircir les rapports entre les différentes composantes du sujet.

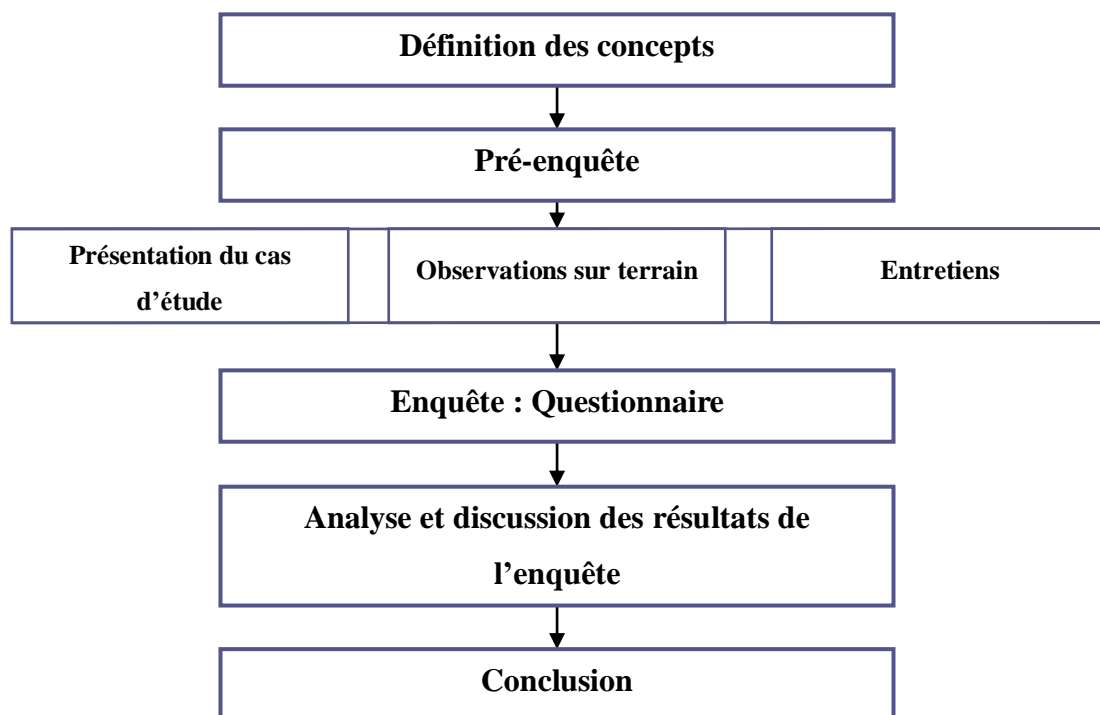
Quant à la deuxième partie, elle concerne le cas d'étude. Il s'agit, au début, de situer et de connaître la zone d'étude en tant qu'un espace de loisirs en se basant sur les données de terrain et les entretiens effectués avec les gestionnaires de la zone. Ensuite nous procédons à une lecture des différents instruments d'urbanisme de la capitale depuis l'indépendance jusqu'à nos jours. L'objet de cette lecture est de situer la zone des Sablettes et la dimension mobilité dans la planification urbaine. Le plan stratégique d'Alger 2010-2035 est pris comme

document prioritaire dans ce travail, et ce en raison sa programmation du projet de la promenade des Sablettes dans le cadre de la reconquête du front de mer de la capitale.

L'étude du cas comprend encore une enquête dont les résultats seront utilisés pour répondre aux objectifs assignés à notre recherche relative à l'évaluation de l'impact induit par l'attractivité des espaces de loisirs sur la mobilité. Les résultats seront ainsi fondés sur :

- des observations effectuées lors du travail du terrain, concernant l'état de lieux de la mobilité, les pratiques des usagers en termes de déplacements et le nombre de visiteurs du parc à l'aide des données recueillies par le gestionnaire des parkings de la zone,
- un questionnaire auprès des usagers de la zone afin de déterminer les paramètres et les caractéristiques de la mobilité dite de loisirs.

L'enquête a été réalisée par nous-même et dirigé par un questionnaire auprès des usages qui fréquentent la zone des Sablettes. Afin de mieux étudier la mobilité et l'attractivité, les enquêtes ont été réalisées pendant le weekend, un jour ouvrable de la semaine et la période des vacances scolaires. La figure suivante illustre de façon synthétique le travail de terrain.

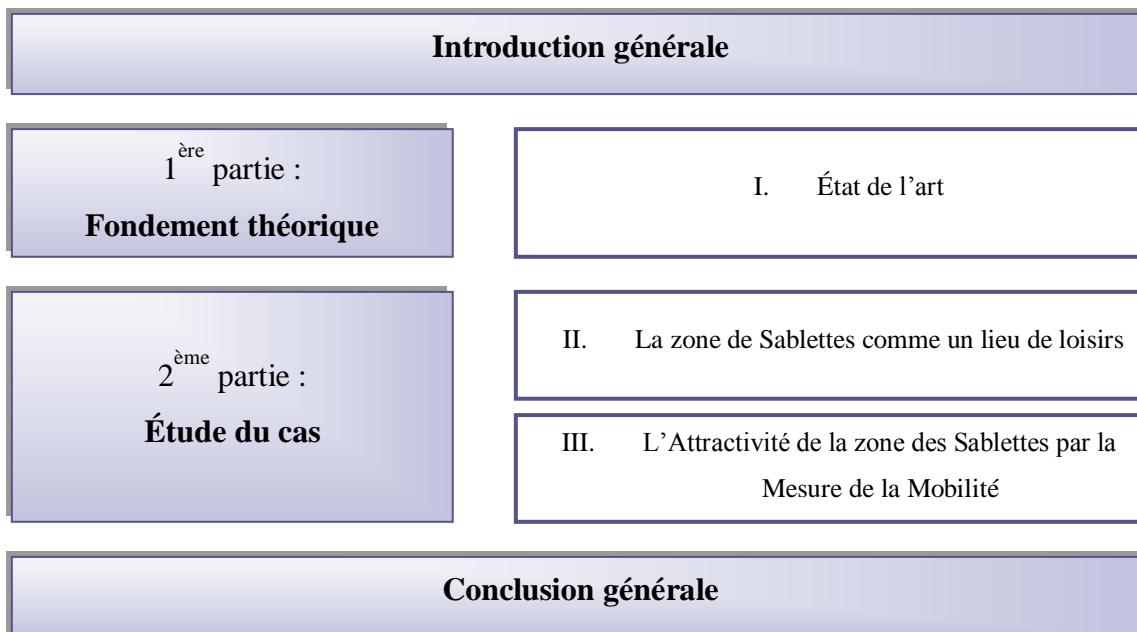


**Figure 1 : méthode de travail**

## Structure du mémoire

Le mémoire est structuré en trois chapitres (Fig. 02). Le premier chapitre constitue la première partie correspondant au fondement théorique de notre thème. Il consiste à définir les différents concepts et notions liés au sujet de la mobilité face à l'attractivité des espaces de loisirs.

Dans le deuxième chapitre, nous présentons la zone d'étude étant une des zones de loisirs de la capitale ; nous situons également la zone des Sablettes dans la baie d'Alger ainsi que dans les différents instruments d'urbanisme. A ce niveau, nous examinons la prise en compte de la dimension de la mobilité dans la planification urbaine concernant la zone d'étude en particulier et la capitale en général. Le troisième chapitre, quant à lui, comprend un diagnostic de la mobilité dans la zone des Sablettes. Puis, il traite et présente la discussion des résultats de l'enquête effectuée sur terrain.



**Figure 2 :** structure du mémoire

# **Chapitre I : État de l'art**

---

## Introduction

La notion de mobilité constitue de plus en plus la préoccupation de plusieurs chercheurs de différents domaines. Généralement, cette « notion » est considérée importante dans les fondements conceptuels de deux disciplines : la sociologie et la géographie. Son explication revient au contexte et à la discipline où on la met. Dans le contexte urbain, la vie urbaine induit la mobilité et de nombreux déplacements. De ce fait, la mobilité urbaine devient le signe de vie en ville.

En effet, cette mobilité urbaine se pratique par différents moyens. Le développement des moyens de déplacements s'expose dans l'espace urbain. Après, l'accroissement continu dans les déplacements motorisés et individuels engendre de nombreux et divers problèmes dans l'espace urbain : les embouteillages, les effets néfastes sur l'environnement et d'autres problèmes qui touchent la vie sociale de la population ; principalement des problèmes agissant sur la santé tel que le stress.

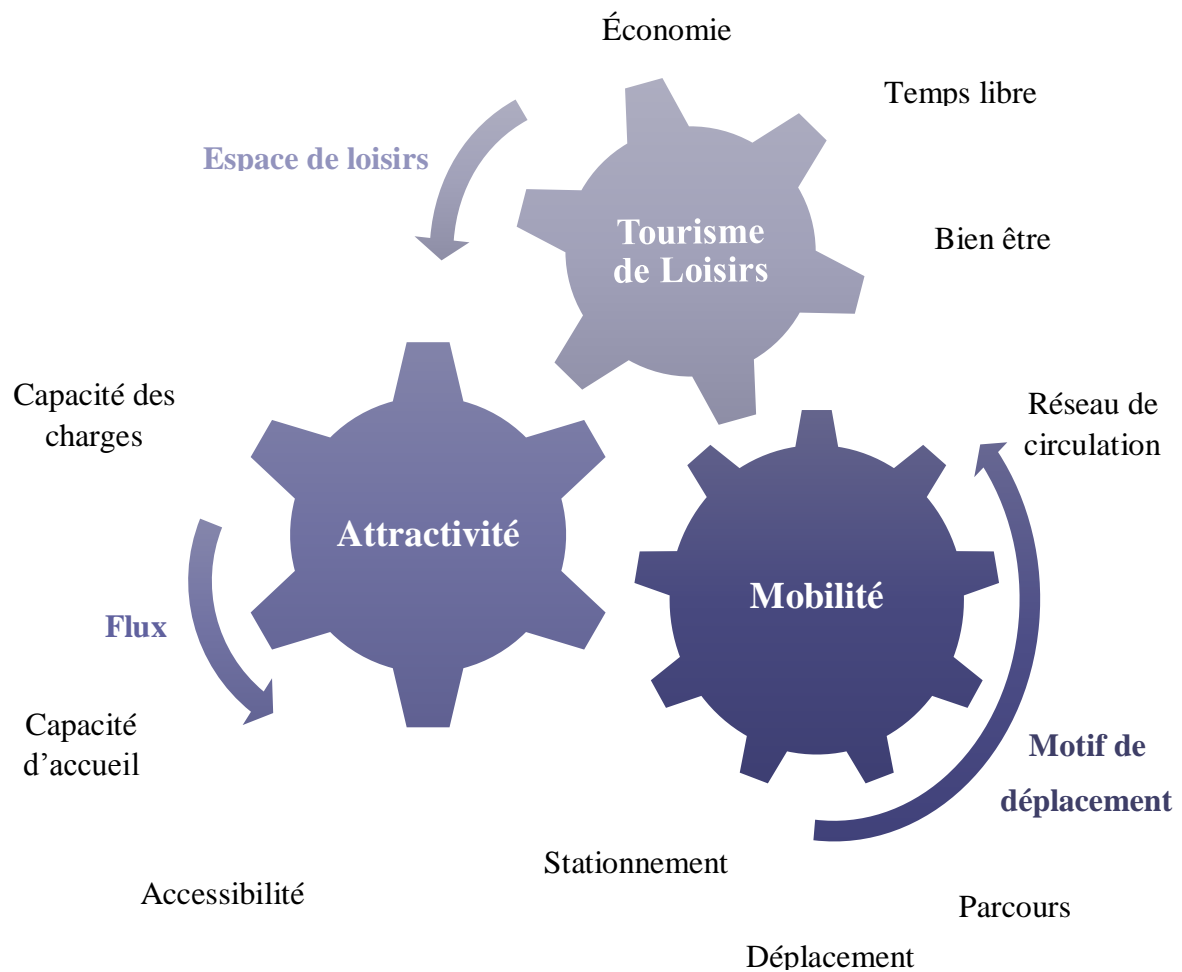
Ceci nous mène au sujet de l'attractivité de certains espaces urbains ; spécialement les espaces de loisirs. Leur positionnement dans la catégorie des espaces de détente et d'évasion du stress de la vie quotidienne est un enjeu. Ils jouent ainsi un rôle important dans le cadre du tourisme.

Aujourd'hui, avec l'essor de la notion du développement durable, des solutions sont proposées pour les problèmes des déplacements et de mobilité urbaine. Il s'agit de la mobilité urbaine durable. Cette dernière a pour objet de répondre aux besoins de la population en termes de mobilité à court, moyen et long termes. Autrement dit, la mobilité urbaine durable tend à permettre l'accessibilité à différentes catégories de la population. Réellement, c'est le renforcement de l'attractivité des espaces par le biais de la mobilité urbaine.

Afin de comprendre l'objet de cette recherche, nous allons effectuer, dans un premier temps, une recherche thématique sur les différents concepts constituant notre sujet. Nous abordons : la mobilité urbaine, le tourisme, les loisirs et la notion d'attractivité. Par la suite, nous tenterons de faire ressortir les différentes relations qui relient ces concepts entre eux : mobilité urbaine et tourisme de loisirs et puis mobilité urbaine et attractivité des espaces de loisirs.

## I.1. Conceptualisation thématique

Au début de cette recherche, il est jugé nécessaire d'expliquer et de définir quelques concepts clés liés à notre thématique de recherche. Ces concepts nous accompagneront et apparaîtront tout le long des prochains chapitres.



**Figure 3 :** Les composantes clés du sujet de recherche

**Source :** auteur, 2017

Notre sujet se compose de trois concepts majeurs. Ces composantes qui correspondent à la mobilité, le tourisme et l'attractivité, présentent des relations et des interdépendances entre eux. Comme l'illustre la figure 03, plusieurs notions viennent renforcer ces interdépendances par la suite. En effet, en évoquant le tourisme de loisirs, l'espace de loisirs fait rappel à la notion du flux qui dépend de l'attractivité de l'espace. Ainsi, les effets sur la mobilité deviennent un sujet très vague qui demande une compréhension des différentes notions liées

aux concepts initiaux. Nous allons développer dans ce chapitre la signification de ces concepts et des notions nécessaires à l'élaboration de ce travail de mémoire.

### **I.1.1. La mobilité urbaine : notions et définitions**

L'étude de la mobilité urbaine consiste en la détermination des notions y afférentes. Il s'agit principalement des notions de déplacement, d'activité et d'environnement. En effet, le terme « mobilité » fait appel à une idée de mise en mouvement. Par conséquent, la notion de déplacement devient l'élément clé pour permettre, par la suite, d'expliquer la notion de mobilité urbaine et ses différents critères et caractéristiques.

#### **I.1.1.1. La notion du déplacement et ses caractéristiques**

Le dictionnaire Français Larousse définit le déplacement étant l'action de se déplacer ; c'est à dire d'aller d'un lieu à un autre. A partir de cela, on arrive à l'explication donnée par Jean-Pierre Orfeuill. Ce dernier considère que le déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu (de départ) à un autre (d'arrivée), dans le but de réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. La réalisation d'une activité correspond à la notion de motif (Orfeuill, 1996). A cette issue, l'explication de la notion de déplacement établit les caractéristiques qui permettent la réalisation de cette action. Autrement dit, le **déplacement** est défini, par ses caractéristiques, étant le mouvement d'une personne d'un lieu de départ (une **origine**) vers un lieu d'arrivée (une **destination**). Ce mouvement est effectué pour un certain **motif** à l'aide d'un ou plusieurs **modes de déplacement**<sup>7</sup>.

Dans cette définition, le motif est l'une des caractéristiques qui entraînent un déplacement et puis qui permettent de différencier un déplacement par rapport un autre. Il correspond à l'activité ou la raison principale pour laquelle le déplacement est effectué. Deux déplacements successifs peuvent avoir le même motif<sup>8</sup>. Quant au mode de déplacement, il s'agit du moyen de locomotion utilisé pour effectuer le déplacement. Plusieurs déplacements peuvent recouvrir

---

<sup>7</sup> Ministère du transport Québec, (en ligne), (page consultée en Septembre 2017), Disponibilité et accès : [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquetes\\_origine\\_destination/terminologie](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination/terminologie)

<sup>8</sup> KORKAZ. Harz allah, « L'impact des déplacements sur la forme de la ville et leur place dans les outils de la planification urbaine (Cas d'étude : la ville de LAGHOUAT) », EPAU, 16 Juin 2013, pp. 138.

un seul motif en utilisant divers modes de déplacement<sup>9</sup>. Ces derniers peuvent être classés selon différents critères, comme c'est présenté dans le tableau au-dessous :

Critères		Types	
		Transport individuel	Transports en commun
Moyens utilisés	Modes motorisés	Voiture particulière, Les deux roues motorisées ...	Taxi, bus, métro, Avion, bateau, train,...
	Modes non motorisés	La marche à pied, Les deux-roues	

**Tableau 1** : classification des modes de déplacements selon le moyen utilisé

Source : reconstitué par l'auteur selon différentes sources, 2017

### I.1.1.2. Des éclaircissements sur la mobilité

#### A. La mobilité au sens large

La définition de la notion du déplacement permet automatiquement de comprendre la notion de mobilité. En effet, cette dernière est expliquée, selon le dictionnaire Français l'interneute, comme « la capacité et la possibilité de déplacement ». La mobilité est donc le synonyme de la fluctuation. Cette définition est plus avancée en la projetant sur le champ spatial et temporel. C'est ce qui ressort du dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. En effet, dans leur définition de la mobilité, Pierre Merlin et Françoise Choay expliquent la mobilité comme étant « la proportion d'une population de se déplacer ». Il s'agit du nombre et paramètres de l'ensemble des déplacements effectués par une population ou individu (+ de 05ans) en une période donnée (Pierre Merlin, Françoise Choay et al. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, PUF, 1988).

A cet égard, le déplacement n'est pas simplement une notion nécessaire pour mieux comprendre la mobilité, il est plutôt une unité de mesure de la mobilité des individus. Dans ce fait, mieux comprendre le déplacement, ses paramètres et ses caractéristiques conduit à une

<sup>9</sup> PETIOT, R, « La fraude au stationnement : Enjeux et analyse économique des comportements », ERAD - Cellule Edition Electronique, Université Lyon 2 – Lumière, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, 20 Décembre 2000.

meilleure définition de la mobilité. Les paramètres du déplacement étant « une unité de mesure » permettent par la suite d'expliquer la mobilité (Cf. Tab 02).

La mobilité par l'unité de mesure « le déplacement »		
Le nombre de déplacement	Les paramètres de déplacement	Autres paramètres de déplacement
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Par motif ;</li> <li>▪ Par mode de répartition modale ;</li> <li>▪ Par tranche horaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durée, temps et vitesse ;</li> <li>▪ Distances parcourues ;</li> <li>▪ Budgets ;</li> <li>▪ Energie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les chaînes, déplacements secondaires ;</li> <li>▪ La répartition spatiale.</li> </ul>

**Tableau 2** : les paramètres de déplacement étant une des unités de mesure de la mobilité

**Source** : reconstitué par l'auteur d'après : « Mobilité, Aménagement urbain et développement durable », Projet de recherche sur la mobilité urbaine Sous La Direction de Pr. BAOUNI Tahar, Document de synthèse, EPAU, Décembre 2003.

Dans cette classification, il convient de comprendre la notion de chaîne de déplacements. Cette dernière correspond à la consolidation d'activités lors des déplacements. La chaîne de ces derniers est traitée par plusieurs auteurs selon différents critères. Ils l'ont traitée non seulement selon la longueur, la durée, le nombre de déplacements, mais également, selon certains critères socio- démographiques des personnes, tels que le sexe et l'âge des personnes, la taille des ménages, l'accès à automobile et plusieurs autres critères.<sup>10</sup>

Dans une chaîne comportant plusieurs déplacements, un motif principal se démarque souvent ; il correspond à l'activité où on passe le plus de temps. Quant aux déplacements secondaires, dans cette chaîne, ils sont d'une nature spécifique en fonction du motif le plus chronophage.<sup>11</sup> Ces déplacements se réfèrent souvent à ceux non liés au domicile.<sup>12</sup> A titre d'exemple, si les motifs travaux/ études sont des motifs principaux dans une chaîne, les achats

<sup>10</sup> VALIQUETTE. F, « Typologie des chaînes de déplacements et modélisation descriptive des systèmes d'activités des personnes », Université De Montréal, Département Des Génies Civil, Géologique Et Des Mines, École Polytechnique De Montréal, Août 2010, pp. 177.

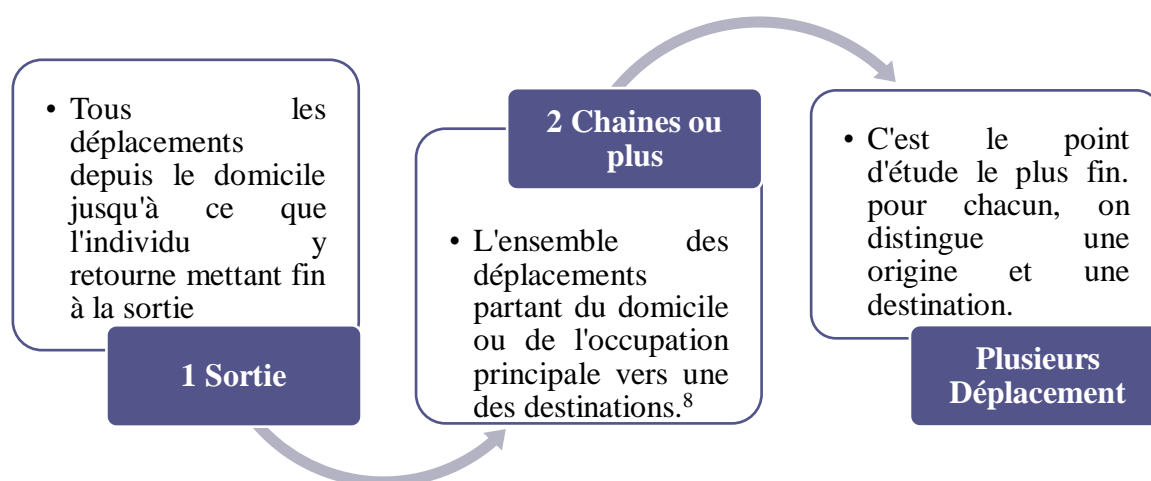
<sup>11</sup> KIEFFER. L, "Modéliser les chaînes de déplacements pour comprendre les processus organisationnels des choix de destination dans la mobilité quotidienne", Université Aix-Marseille, pp. 5.

<sup>12</sup> L'a'urba – Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, (en ligne), (page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès : <http://www.aurba.org/productions/analyse-des-d%C3%A9placements-secondaires-et-des-cha%C3%ACnes-de-d%C3%A9placements/>

et les loisirs sont réalisés dans la marge de ces activités principales. Ces motifs secondaires correspondent dans ce cas aux déplacements secondaires.

En plus, d'après une enquête évoquée par KIEFFER Lionel de l'Université d'Aix-Marseille (**l'enquête ménage déplacements de l'Aire Métropolitaine Toulonnaise, réalisée en 2007-2008**), les motifs principaux et puis les motifs secondaires varient principalement de la période de vie de l'individu. En effet, on remarque que le motif principal d'une personne âgée de 5 à 17 ans est le motif domicile/ études. Dans les autres périodes de sa vie, les motifs principaux et secondaires s'inversent, la personne passe au travail et après aux achats ou encore aux loisirs comme motif principal.<sup>13</sup>

La mobilité tourne ainsi autour de trois termes clés : sortie, chaîne et puis le déplacement étant le point le plus fin. La relation entre ces trois termes montre que l'un compose l'autre comme c'est présenté ci-dessous :



**Figure 4 :** les termes clés de la mobilité

Source : l'auteur d'après (KIEFFER. L et AUDARD. F, 2015)

### A. Qu'entend-on par la mobilité urbaine

En rapport avec les explications de déplacement, de la mobilité et du cadre spatial, la mobilité urbaine est expliquée comme étant l'ensemble des déplacements de personnes, inscrits dans un espace urbain, pour effectuer des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs. Dans cette définition, La notion d'espace urbain est appelé à déterminer le champ

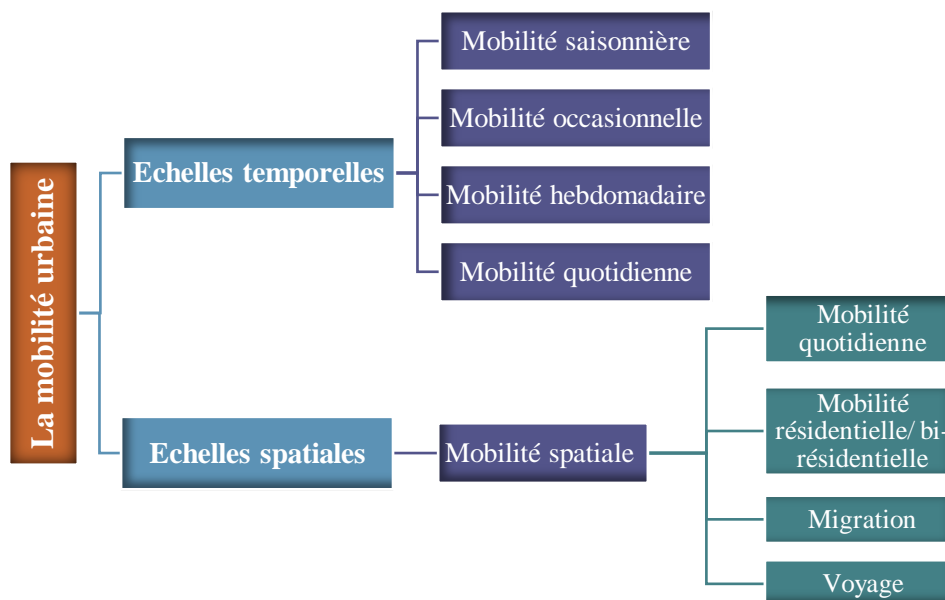
<sup>13</sup> KIEFFER. L et AUDARD. F, « L'organisation quotidienne des sorties : Le chaînage des déplacements, stratégie pour une mobilité optimisée ? », archives-ouvertes, Mai 2015, pp. 26.

<sup>14</sup> Une troisième chaîne peut se développer comme une boucle autour le lieu d'activité principale.

spatial de réalisation de la mobilité urbaine. Pour mieux comprendre ce champ spatial, la mobilité urbaine exclut les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou ceux effectués pour vacances. D'autre part, elle relève des activités habituelles ou routinières des individus. C'est le cas des déplacements répétitifs liés au travail, aux achats et aux loisirs. Selon Bieber, Massot et Orfeuil (1993), cette mobilité est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités « banales » des individus.<sup>15</sup>

## B. La classification de la mobilité urbaine

S'attachant non seulement à un cadre spatial mais aussi au temps, la mobilité urbaine, selon Pierre Merlin (1991),<sup>16</sup> peut être classée suivant des échelles de deux types : échelles temporelles et échelles spatiales. Chaque échelle englobe différentes mobilités comme l'illustre la figure suivante :



**Figure 5** : la classification de la mobilité urbaine selon les échelles temporelles et spatiales

Source : l'auteur d'après (MERLIN. P, 1991)

Pour commencer par **les échelles temporelles**, la mobilité dépend des périodes de temps les plus courtes vers des périodes les plus longues.<sup>17</sup> En procédant à une classification

<sup>15</sup> PETIOT, R, « La fraude au stationnement : Enjeux et analyse économique des comportements », ERAD - Cellule Edition Electronique, Université Lyon 2 – Lumière, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, 20 Décembre 2000.

<sup>16</sup> MERLIN. P, « Géographie, économie et Planification des transports », Paris, Éditeur, PUF, Collection, FONDAMENTAL, 1991.

<sup>17</sup> Idem.

décroissante selon la fréquence et la durée dans le temps, on trouve d'abord **la mobilité saisonnière**, dont la période la plus grande, correspond au cycle lié au climat. De ce fait, sa fréquence est dans l'unité du temps de l'année. C'est le cas des ouvriers agricoles ou moniteurs de ski. Passant à des temps inhabituels, on peut distinguer **la mobilité occasionnelle** qui ne dépend d'aucune périodicité. En effet, elle peut se pratiquer à tout moment pour des périodes variées. C'est souvent le fait des hommes d'affaires. Cette mobilité répond à des motifs très divers : professionnels, loisirs ou même pour des visites à des parents ou amis.

Contrairement à la mobilité occasionnelle, certaines mobilités se répètent dans des durées de temps plus précises, elles sont caractérisées par une grande fréquence mais aussi des durées plus courtes. C'est le cas de la **mobilité hebdomadaire** et puis, dans une unité de temps plus concise, **la mobilité quotidienne**. La première est répétée chaque semaine, elle concerne souvent des travailleurs ramenés à exercer leur activité trop loin de leur domicile, des élèves ou des étudiants soumis à l'internat ou encore des personnes qui effectuent leurs achats une fois par semaine. Également, on peut surtout parler des déplacements de loisirs vers une résidence secondaire, des centres de loisirs, de sport ou de repos. Quant à la deuxième, elle correspond à l'ensemble des déplacements de la vie quotidienne dits de composante obligée. A titre d'exemple, on trouve des déplacements du domicile au lieu de travail ou au lieu d'étude ; et des déplacements dits de composante volontaire comme les déplacements d'achats, de loisirs ou encore de visites.

En ce qui concerne **les échelles spatiales**, elles déterminent des mobilités qui s'exercent sur des espaces allant du continent au quartier : mobilité à l'échelle intercontinentale, interrégionale, régionale et la mobilité à l'échelle de l'agglomération urbaine<sup>18</sup>. Dans ce cas, on peut parler de façon générale d'une **mobilité spatiale**. Cette dernière est définie en fonction de la particularité du déplacement (linéaire ou circulaire) et de sa portée spatiale. Autrement dit, il s'agit d'une intention d'un retour à court terme. Soit un déplacement circulaire (aller-retour) ou, au contraire, l'absence d'intention de retour à court terme, donc un déplacement linéaire (origine-destination) dans un seul sens. La portée spatiale du déplacement, est soit interne au bassin de vie du domicile ou au contraire, impliquant un

---

<sup>18</sup> MERLIN. P, « Géographie, économie et Planification des transports », Paris, Éditeur, PUF, Collection, FONDAMENTAL, 1991.

changement du bassin de vie.<sup>19</sup> Cette particularité de la mobilité spatiale et puis son évolution dans le temps permettent de distinguer différentes formes de la mobilité spatiale à l'exemple de ce qui est présenté dans le tableau ci-après (Cf. Tab. 03).

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	Voyage	Migration

**Tableau 3** : Les formes principales de la mobilité spatiale

Source : (KAUFMANN, 2003)

La mobilité résidentielle est ainsi une des formes de la mobilité spatiale. Dans ce cas, il est nécessaire de l'éclaircir et de la différencier de la mobilité bi-résidentielle. Précisément, **la mobilité résidentielle** s'effectue suite à un changement de travail, ingérable au quotidien, qui va entraîner une mobilité résidentielle, voire une migration inter régionale.<sup>20</sup> C'est le cas de la mobilité vers un logement de fonction pour exercer un travail en dehors la région de résidence native. Contrairement, **la mobilité bi-résidentielle** dépend uniquement des résidences et souvent de deux résidences. En fait, il s'agit d'une mobilité fréquente et régulière entre la résidence principale et une autre secondaire, ou dans un cas extrême entre deux résidences d'importance égale.<sup>21</sup> C'est le cas où un lieu de vie est occupé lors de la semaine de travail et un autre durant le week-end.

### C. Les contraintes de la mobilité

La notion de mobilité urbaine est fondée sur le fait que les déplacements effectués dans la ville rentrent dans plusieurs cadres. En effet, il s'agit non seulement d'un cadre technique mais également sociologique et spatial. Dans ce cas, différents critères et contraintes relatifs aux usagers (la population) et à l'espace aussi que l'environnement, prennent place. On peut classer ces contraintes selon : un volet politique, économique, social, ... etc.

<sup>19</sup> KORKAZ. Harz Allah, « L'impact des déplacements sur la forme de la ville et leur place dans les outils de la planification urbaine (Cas d'étude : la ville de LAGHOUAT) », EPAU, 16 Juin 2013, pp. 138.

<sup>20</sup> « Mobilité, Aménagement urbain et développement durable », Projet de recherche sur la mobilité urbaine Sous La Direction de Pr. BAOUNI Tahar, Document de synthèse, EPAU, Décembre 2003.

<sup>21</sup> CERON. JP (CRIDEAU) et DUBOIS Ghislain (TEC), « Demain, le voyage : La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable. Scénarios à 2050 », Rapport d'étude PREDIT, Ministère Des Transports, De L'Équipement, Du Tourisme Et De La Mer, Mai 2006.

**Les contraintes politiques** regroupent toutes les décisions, individuelles ou collectives, qui influent sur la mobilité des personnes à toutes les échelles (les décisions qui concernent la planification urbaine).<sup>22</sup> Dans le même contexte, **les contraintes économiques** concernent les coûts de réalisation et d'entretien des infrastructures liées aux transports. Ainsi, ce volet économique englobe également les difficultés individuelles des usagers, liées principalement aux prix d'accès aux différents modes de transport.<sup>23</sup> En plus de ces contraintes, on trouve d'autres difficultés en rapport avec **la société**. Il s'agit des pratiques urbaines de la population, des attitudes de cette dernière lors des déplacements, de la qualité de vie, de la sécurité routière, etc. La mobilité urbaine est forcément soumise à **un champ spatial et un cadre temporel**. En réalité, elle est conquis à la structure urbaine (l'organisation des activités dans la ville) et la qualité d'espace, ou du paysage qui entoure le réseau de circulation (paysage urbain ou encore le paysage naturel). En outre, la distance parcourue en fonction du temps et de la vitesse représente une contrainte à la mobilité urbaine.

#### **D. La mobilité urbaine durable : définitions et concepts**

La recherche dans le sujet de la mobilité, révèlent la présence de plusieurs interactions avec différents concepts et notions ; cette recherche ne cesse d'évoluer. Dans ce contexte, en prenant en considération les contraintes retenues, le cadre conceptuel de la mobilité urbaine interpelle les concepts de la multimodalité et l'intermodalité. Notamment, ces dernières font appel à la notion de mobilité urbaine durable. Dans ce cas, on parle de l'application des notions du développement durable dans le domaine de la mobilité urbaine : l'aspect économique, écologique et finalement social. Par conséquent, il convient de mettre la lumière sur ce qui est une mobilité durable.

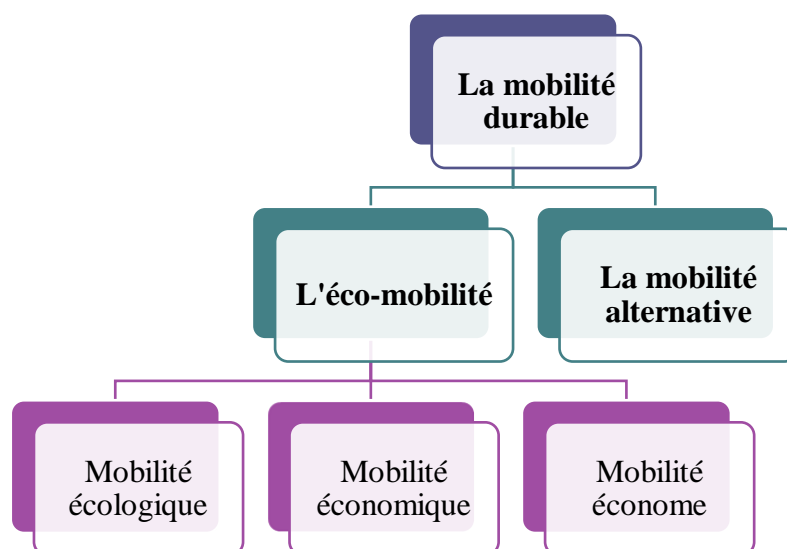
#### **Des concepts associés à la mobilité durable**

La compréhension de la mobilité durable passe nécessairement par la compréhension des concepts principaux dont elle est dépendante. Dans notre recherche, on va se focaliser sur les concepts de l'éco-mobilité et de la mobilité alternative tels qu'ils sont présentés dans la figure de la page suivante.

---

<sup>22</sup> CHEMAL. F, « La problématique des transports publics locaux et de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou », Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2013-2014, pp. 134.

<sup>23</sup> Idem.



**Figure 6** : les concepts principaux de la mobilité durable

Source : l'auteur d'après plusieurs sources, 2017

### ➤ L'éco-mobilité

Il convient de commencer par ce qu'on appelle éco-mobilité vu que la mobilité durable est souvent dite éco-mobilité. Cependant, cette dernière constitue plutôt un concept plus qu'un synonyme dans notre sujet. **L'éco-mobilité** est caractérisée par son le préfixe « éco » qui peut être entendu comme signifiant écologique, économique ou encore économe.<sup>24</sup> Dans ce cas, cette mobilité est tout d'abord **une mobilité écologique** qui s'occupe du respect de l'environnement, de la qualité de l'eau et de l'air, et porte un questionnement sur la qualité de vie. Puis, la compréhension du volet économique du développement durable dans le domaine de la mobilité constitue nécessairement l'objectif de **la mobilité économique**. Quant à la **mobilité économe**, elle prétend à la constitution des avantages liés aux aspects sociaux de la mobilité. Elle doit permettre aux individus, familles et collectivités d'économiser.

Delà, une hiérarchisation est proposée pour les modes de déplacement en éco-mobilité comme suit : du plus éco-mobile au moins éco-mobile,<sup>25</sup> on trouve l'exemple de la marche à pied, véhicules à propulsion humaine (VPH de type vélo et ses dérivés tels le vélo mobile), transports en commun (TC), covoiturage (utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. Cela est appliqué, soit par une utilisation à tour de rôle du

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

<sup>25</sup> Idem.

véhicule de chacun des covoiturés, qui est ainsi alternativement conducteur et passager ; soit par l'utilisation d'un seul véhicule avec un partage dans les frais de déplacement (essence, péage)<sup>26</sup>. Dans cette hiérarchisation, on remarque que le mode de déplacement est plus éco-mobile le moins qui est motorisé et le plus que l'effort humain est impliqué.



**Figure 7** : comparaison entre les transports en commun, le covoiturage et la voiture.

**Source** : Le blog des nouvelles mobilités et du covoiturage, (en ligne), (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès, <https://nouvelles-mobilites.net/2009/08/15/le-covoiturage-historique-et-de%CC%81finition/>

Nous pouvons mesurer l'éco-mobilité par son efficacité en termes de transport, par son apport économique et par son apport sur l'environnement. En effet, comme présenté dans la figure 07, la comparaison entre différents mode de déplacement montre que l'éco-mobilité augmente en fonction de leurs efficacités en termes du transport (en transportant le plus grand nombre possible d'usagers). C'est le cas de l'autobus, vient ensuite le groupe de covoiturage de deux personnes ou plus et enfin l'automobile à un seul occupant est le moins éco-mobile. Ceci est vu les frais de ce dernier mode, ses effets sur l'environnement et encore sa disponibilité qui n'est pas offerte à toute personne.

A travers ces modes de déplacement et d'autres actions variées, l'éco-mobilité se traduit dans la pratique des déplacements. Parmi **les actions** qui permettent cette traduction, la densification d'un espace urbain pour abriter des activités mixtes le transforme en un espace qui répond aux besoins d'une large population. Dans ce cas, les déplacements sont de plus en plus réduits ce qui engendre une diminution dans l'utilisation de modes de transport à l'image

<sup>26</sup> Le blog des nouvelles mobilités et du covoiturage, (en ligne), (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès, <https://nouvelles-mobilites.net/2009/08/15/le-covoiturage-historique-et-de%CC%81finition/>

des modes de transport collectif (transport en commun) et non motorisé comme les deux roues ou la marche à pied. L'action de la densification et la mixité urbaine devient donc l'acteur qui encourage cette éco-mobilité.

Dans ce contexte, la construction de voies de tramway, de pistes cyclables, de réseaux intelligents, de bornes de recharge électrique ou encore une fluidification et une fiabilisation des transports en commun deviennent de leur part des facteurs qui facilitent la pratique d'une éco-mobilité. De surcroît, ces actions assurent l'offre d'une intermodalité des modes de déplacements (train, tramway, voiture, vélo, etc.) qui veut dire l'offre de choix à un public plus élargi. Une sensibilisation et une éducation de la population à l'éco-conduite ou le partage de la chaussée permettent de renforcer les autres actions évoquées.

➤ **La mobilité alternative**

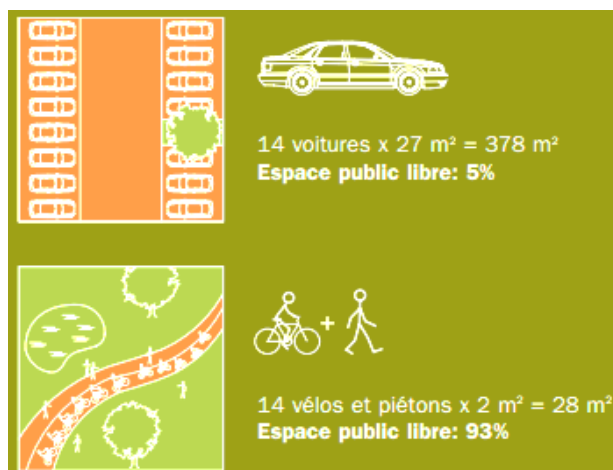
Etant un autre concept associé à la mobilité durable, l'objectif d'une mobilité alternative est de transférer le trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel. Autrement dit, il s'agit d'une recherche d'offres de transports combinés pour remplacer efficacement la voiture individuelle. Dans ce contexte, la vraie ville alternative à la voiture ne serait donc ni la ville exclusivement réservée à la marche, ni celle du vélo ou des transports en commun, mais un mélange des trois.<sup>27</sup>

Le concept de la mobilité alternative consiste non seulement à créer des voies de circulation et des places de stationnement incitant à l'utilisation de l'automobile, mais elle appelle à la création des lieux attractifs et conviviaux (places, espaces verts, espaces de jeu,...). Il s'agit également de prendre en compte les différents usagers (piéton, cycliste, personnes à mobilité réduite) dans la conception de l'espace urbain. Dans cette logique, la proximité est un facteur important pour promouvoir la mobilité alternative. En effet, elle a pour objet de réduire les trajets quotidiens entre le lieu de résidence et ceux où s'exercent les différentes activités. Ce qui favorise ainsi des déplacements non motorisés pour libérer l'espace public.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> LAUGIER. R, « Ville et mobilité durables Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), Février 2010.

<sup>28</sup> MINISTERE DE L'INTERIEURE, Aménagement communal et développement durable, « Pour une mobilité alternative Analyse et Réflexions », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg.



**Figure 8** : comparaison de l'occupation de l'espace entre la voiture et les vélos avec la marche à pied.

**Source** : MINISTERE DE L'INTERIEURE, Aménagement communal et développement durable, « Pour une mobilité alternative Analyse et Réflexions », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg.

La mobilité alternative a déjà fait son expérience par les éco quartiers en Europe. En effet, portant l'objectif d'un quartier pauvre en voiture, quartier sans voitures ou quartier zéro voiture, plusieurs projets ont été réalisés en matière de réduction de la mobilité automobile à l'échelle des quartiers. C'est le cas de BedZed près de Londres (Grande-Bretagne) ou à Malmö en Suède où il existe un service de réservation pour le covoiturage et la diffusion des horaires de passages des transports en commun sur le canal Web et la télévision du quartier. Dans les parkings de ce dernier, les véhicules écologiques sont prioritaires pour les places. Quant au quartier GWL Terrain à Amsterdam, des voitures circulent à l'intérieur du quartier, mais de manière fortement contrainte (zone 30 km/h, pas de stationnement).<sup>29</sup>

### Les objectifs de la mobilité urbaine durable

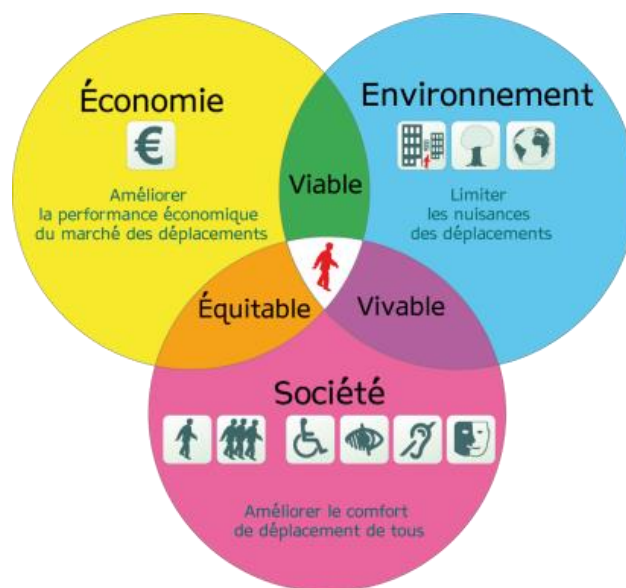
Les différents concepts liés à la mobilité durable relèvent le défi d'accomplir plusieurs objectifs qui s'entourent autour **des volets économique, environnemental et social** (la figure 09 résume les objectifs principaux sur les trois volets). Pour ce dernier volet, la mobilité durable vise la recherche d'équité sociale par la réduction ou le non-accroissement des inégalités. Cette équité permet ainsi l'assurance d'une accessibilité aux territoires pour le plus grand public. La mobilité durable ambitionne également la satisfaction à la fois de la liberté de mouvement et de déplacements. Ensuite, sur les volets économique et environnemental, l'objectif est une assurance pensée à court et à long termes en matière de transport, tout en

<sup>29</sup> Carfree.fr, La vie sans voiture(s), (en ligne), (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès, <http://carfree.fr/index.php/2008/03/05/les-quartiers-sans-voitures/>.

considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures et tout en protégeant l'environnement. La définition de la mobilité durable est ainsi dépendante de plusieurs axes : le moyen de transport et le trajet.

Depuis les années 1980, le développement durable implique aussi la notion de **la gouvernance urbaine** comme un nouveau paradigme structurant les politiques publiques, notamment urbaines. Cela est né de la discussion sur les causes politiques, sociales et économiques de problèmes écologique. Dans ce contexte, la gouvernance urbaine consiste de créer un environnement favorable nécessitant des cadres juridiques adéquats, des processus politiques, d'administration et de gestion efficaces pour permettre aux gouvernements locaux de répondre aux besoins des citoyens. Autrement dit, elle renvoie aux différentes façons dont les institutions et les individus assurent la gestion quotidienne de la ville ainsi qu'aux processus mis en œuvre pour réaliser efficacement les objectifs de court et de long terme du développement urbain.<sup>30</sup>

En fait, la gouvernance urbaine est entendue comme un logiciel qui permet à la ville de fonctionner ou encore un instrument de management public. La fonctionnalité de cet instrument reflète une démocratie et une inclusion sur le long terme.



**Figure 9** : les objectifs de la mobilité urbaine durable

Source : <http://www.mobiped.com/definition-mobilite-durable.html>

<sup>30</sup> ONU HABITAT, (en ligne), (Page consultée en Novembre 2017), Disponibilité et accès, <https://fr.unhabitat.org/gouvernance/>

## E. La mobilité face à l'explosion des outils numériques

De plus en plus, les solutions permettant de faciliter les déplacements se heurtent à de nouvelles contraintes ; en particulier budgétaires et environnementales. D'où la nécessité de chercher des solutions qui ne dépendent pas uniquement de la croissance extensive des réseaux routiers ou ferroviaires. Également, il s'agit de suivre le développement des nouvelles technologies. C'est en ce moment que la mobilité intelligente prend place. C'est l'*expression désignant généralement l'application des nouvelles technologies au domaine du transport (on parle également de Système de Transport Intelligent, STI)*.<sup>31</sup>

Le défi de la mobilité intelligente demeure dans l'exploitation optimale et rentable des réseaux existants pour la mise en œuvre des nouveaux moyens. De ce fait la mobilité est jointe à des conceptions de développement informatiques qui ont des objectifs variés (Cf. Fig. 10).



**Figure 10** : les objectifs de la mobilité intelligente

**Source** : l'auteur d'après Livre Blanc, « Mobilité Intelligente, Une Opportunité Pour L'aire Métropolitaine, CCI Région Nord De France », 05 Février 2015.

<sup>31</sup> « Mobilité Intelligente, Une Opportunité Pour L'aire Métropolitaine, CCI Région Nord De France », Livre Blanc, 05 Février 2015.

En réalité, ces objectifs se traduisent par différentes actions. En effet, la régulation de l'entrée sur l'autoroute par des feux au niveau des échangeurs en fonction de la saturation/fluidité du trafic, la mise en place d'une signalisation plus efficiente sur certains axes ferroviaires afin d'augmenter les fréquences sont parmi les exemples qui permettent l'accroissement des capacités. En ce qui concerne la sécurité, il s'agit à titre d'exemple de limiter les vitesses différenciées sur l'autoroute en fonction de l'état du trafic. On peut également réaliser une meilleure adaptabilité par la modulation des offres de bus en fonction de la demande, par les tarifications fluctuantes en fonction des horaires ou encore par des services mis pour informer en temps réel les usagers de perturbations et les orienter vers des itinéraires de substitution. Enfin, l'intermodalité et l'interopérabilité (*elle permet de passer d'un mode à l'autre sans rupture, simplement, rapidement, sans stress, en simplifiant le paiement, sans effort préparatoire démesuré*) sont des actions qui assurent le développement des connexions et de la complémentarité entre les modes de transport.<sup>32</sup>

## **I.1.2. Le tourisme et les loisirs**

Après avoir appréhendé la notion de la mobilité, la conceptualisation de notre sujet demande une connaissance de la notion de tourisme et puis de loisirs. Cette étape est nécessaire pour arriver à la compréhension de notre étude concernant la mobilité de loisirs. En effet, la définition d'une mobilité de loisirs se croise avec ces notions, qui restent encore floues. Le tourisme et les loisirs correspondent au motif de cette mobilité. Avant, la notion du temps libre, qui fait référence au cadre temporel de ces motifs, demande également une compréhension des notions du tourisme et du temps libre.

### **I.1.2.1. Une compréhension du temps libre**

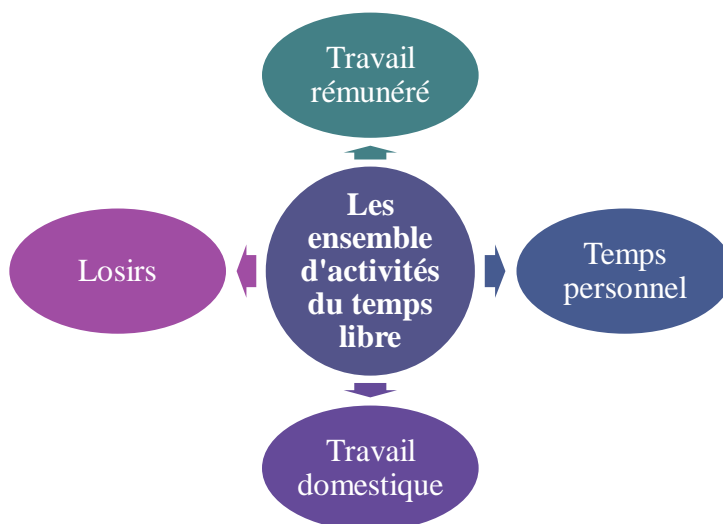
Le temps libre ne signifie pas toujours le temps libéré du travail. Plus que ça, il est aussi le temps dégagé des contraintes liées aux études, à la santé, aux démarches administratives et aux activités ménagères.<sup>33</sup> Dans ce cas, le temps de loisirs est également inscrit dans le temps libre. Des études françaises de l'INSEE (Institut National De La Statistique Et Des Etudes Economiques) concernant les usages du temps trouvent que le temps libre dédié aux loisirs,

---

<sup>32</sup> « Mobilité Intelligente, Une Opportunité Pour L'aire Métropolitaine, CCI Région Nord De France », Livre Blanc, 05 Février 2015.

<sup>33</sup> POTIER.F et ZEGEL.P, « Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme », Rapport sur convention PUCA, INRETS, Lettre de commande n° F011, Novembre 2003, pp. 80.

notamment aux loisirs actifs, a évolué suite à l'évolution du temps du travail professionnel.<sup>34</sup> Au-delà du travail et de loisirs, le temps libre rentre dans quatre ensembles d'activités (Cf. Fig. 11).



**Figure 11** : les ensembles d'activités occupants le temps libre

Source : l'auteur d'après (POTIER.F et ZEGEL.P, Novembre 2003)

### I.1.2.2. L'entendement de loisirs

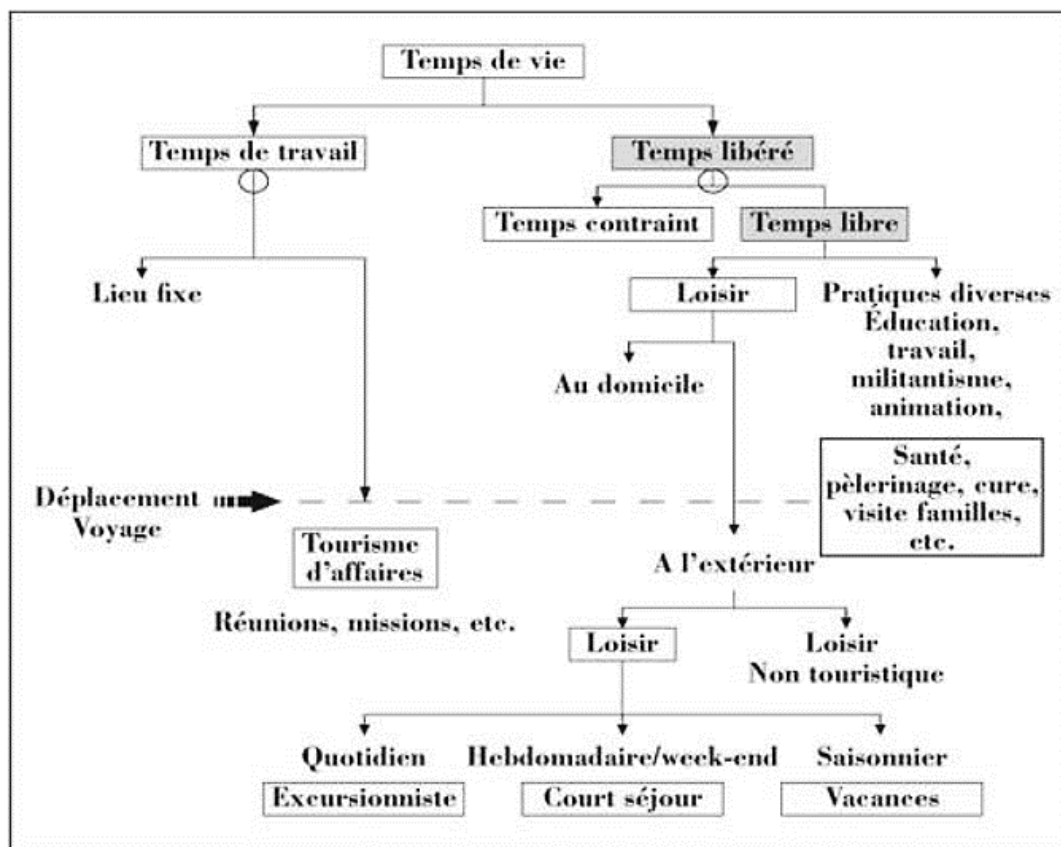
Les loisirs, qui sont exprimés souvent en pluriel, sont les occupations qui se placent dans un temps dégagé de toute contrainte domestique, physiologique et de travail.<sup>35</sup> En fait, il s'agit de certaines activités qui se pratiquent dans un temps libre. Le loisir correspond au fait de se divertir, de se détresser, de se départir de la pression cumulée durant la journée, quotidiennement, durant la semaine ou voire pendant toute l'année en partant en vacances dans des endroits où on puisse se détendre.

Les loisirs, sont soit **actifs** ou **passifs**, se déroulent chez soi ou à l'extérieur. Pour **les loisirs passifs**, il s'agit de l'activité de loisir qu'on pourrait qualifier de « loisirs assis ». L'individu trouve son divertissement en regardant les activités des autres alors qu'il soit assis. C'est l'exemple des stades ou des salles de spectacle. Souvent, ce type de loisirs n'exige pas de

<sup>34</sup> DEGENNE. A, LEBEAUX. MO, et MARRY. C, « Les usages du temps : cumuls d'activités et rythmes de vie - Economie et statistique », INSEE - N° 352-353, 2002.

<sup>35</sup> POTIER.F et ZEGEL.P, « Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme », Rapport sur convention PUCA, INRETS, Lettre de commande n° F011, Novembre 2003, pp. 80.

déplacement. A contrario, **les loisirs actifs** sont des activités de loisir auxquelles on prend part comme acteur et non pas comme spectateur (sports, jeux, ...etc.).



**Figure 12** : Schéma simplifié des temps et des catégories principales d'activités de loisirs- tourisme.

Source : (Georges Cazes, 1992)

Le schéma au-dessus présente différents exemples de loisirs occupants le temps libre ou encore le temps libéré du travail, il met également le point sur les activités touristiques (Cf. Fig. 12). A titre d'exemples, les activités de sociabilité sont des activités de loisirs. En effet, les séjours touristiques d'une à trois nuits hors domicile et les repas de sociabilité représentent des activités de loisirs qui se concentrent généralement en fin de semaine.

Les loisirs et le temps consacré aux loisirs évoluent de plus en plus chez les différentes classes sociales et non pas les classes aisées uniquement. Dans ce cas, différents critères peuvent contrôler l'accès aux loisirs et favoriser la sortie du domicile (Cf. Fig. 13).



**Figure 13 :** les critères d'accès aux loisirs

**Source :** l'auteur d'après (POTIER.F et ZEGEL.P, 2003)

Selon ces critères, les habitants de la capitale ou du centre-ville ont tendance à sortir plus que ceux habitants dans la périphérie. C'est surtout l'effet d'offres que présentent les équipements de loisirs favorisés par les courtes distances. De plus, l'intensité de loisirs et de sorties, pour ce motif, sont plus remarquables dans les grandes agglomérations et chez les nouveaux habitants. En effet, ces derniers veulent découvrir la ville contrairement aux anciens qui sortent le moins, surtout ceux qui sont plus âgés. L'intensité de loisirs et même la distance parcourue pour les loisirs sont aussi conditionnées par le niveau d'étude et le revenu du ménage. Le travail, quant à lui, permet une intensité remarquable aux loisirs lorsqu'il s'agit des horaires fixes selon l'étude (POTIER.F et ZEGEL.P, 2003).

En outre, ces critères permettent de désigner les personnes qui ne partent pas en loisirs hors domicile. Il s'agit généralement des personnes à mobilité réduites, des personnes âgées, des non diplômés ou encore ceux possédants une résidence secondaire. Dans certains cas, il y a des personnes qui sont plus mobiles durant la semaine de façon à rester dans leur domicile pendant le weekend, contrairement à celles qui réservent la fin de semaine aux loisirs.

### **I.1.2.3. Le tourisme au sens général**

Quant au tourisme, il n'est pas limité aux vacances. Le tourisme est une activité de loisirs impliquant au moins une nuit hors du domicile. En effet, pour la plupart des chercheurs spécialistes du domaine, le tourisme est une partie des loisirs qui sont dans la sphère du non

quotidien.<sup>36</sup> Alors que le tourisme se déroule hors du domicile sur une durée de plus d'une nuit, les loisirs quotidiens se pratiquent sur des plages temporelles plus courtes (moins d'une journée). De nombreuses activités de loisirs sont réalisées au domicile (bricolage, jardinage, TV, lecture...), celles-ci ne seront pas prises en compte dans notre étude qui traite des mobilités et donc des activités hors domicile.

L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) définit le tourisme comme : « *un phénomène social, culturel et économique qui implique le déplacement de personnes vers des pays ou des endroits situés en dehors de leur environnement habituel à des fins personnelles ou professionnelles ou pour affaires. Ces personnes sont appelées des visiteurs (et peuvent être des touristes ou des excursionnistes, des résidents ou des non-résidents) et le tourisme se rapporte à leurs activités, qui supposent pour certaines des dépenses touristiques* ». Cette définition considère le tourisme comme tout voyage pour des motifs différents que ceux habituels comme suit :

Motifs non touristiques	Motifs touristiques
Travail régulier	Loisirs, visites de nouveaux lieux
Etudes régulières	Visite des amis ou des parents (la sociabilité et les réseaux)
Santé	Les affaires (congrès, colloques, expositions, salons, ...)

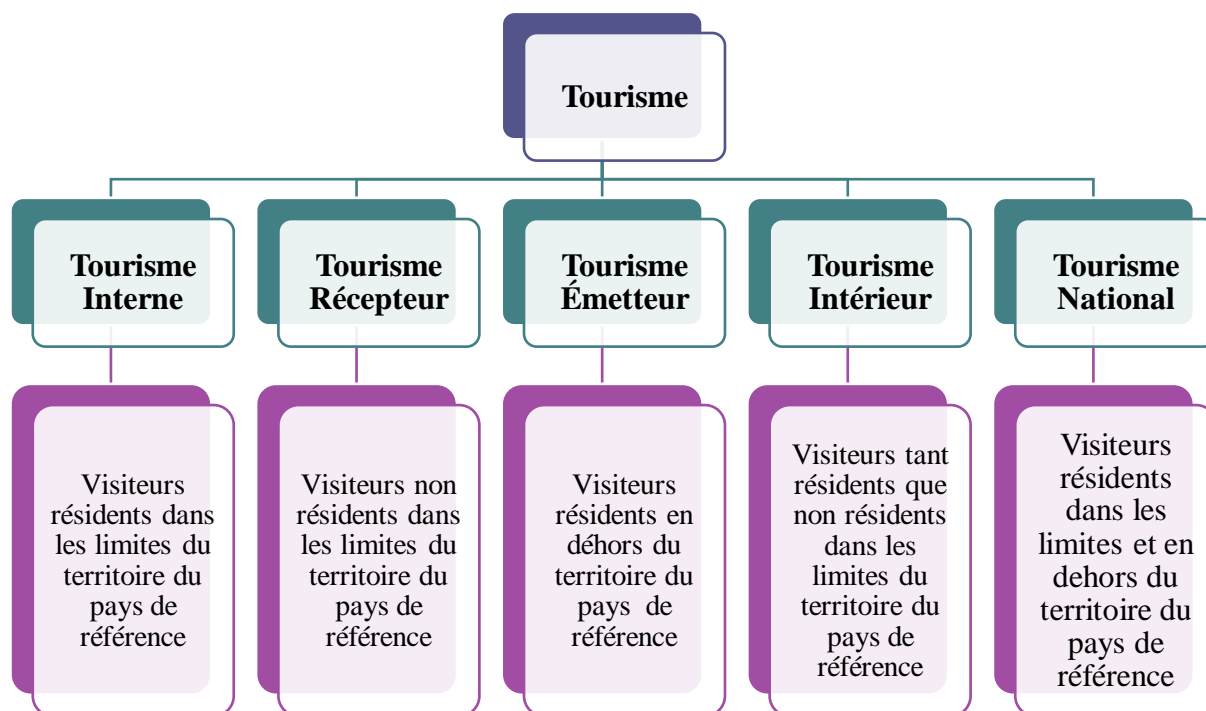
**Tableau 4** : la classification des motifs touristiques et non touristiques

**Source** : l'auteur d'après la définition de l'OMT

Suivant la classification des motifs touristiques ou pas, les touristes sont définis à partir des caractéristiques de leurs déplacements et de leurs motivations. Puis, ces pratiques touristiques comme celles de loisirs ont des temporalités et des territoires différents et plus étendus. En effet, elles ne se réservent pas aux seuls week-ends ou aux vacances, elles ne se limitent pas à l'agglomération mais elles atteignent plutôt des limites hors agglomération, hors région et hors métropole très récemment. Ce phénomène est lié au développement des transports à grande vitesse renforcé par l'éventail croissant des offres de transport low-cost qui permettent de réduire le coût de transport.

<sup>36</sup> POTIER.F et ZEGEL.P, « Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme », Rapport sur convention PUCA, INRETS, Lettre de commande n° F011, Novembre 2003, pp. 80.

Sur le même volet, l'origine des flux de touristes définit les différentes formes de tourisme. Il s'agit du tourisme interne, récepteur, émetteur, intérieur et du tourisme national (Cf. Fig. 14).



**Figure 14 :** les formes de tourisme

Source : auteur d'après l'OMT (Organisation Mondiale du Tourisme)

#### 1.1.2.4. La mobilité relative au tourisme et aux loisirs

La mobilité de loisirs correspond souvent à une partie de la mobilité quotidienne. En effet, en France et dans certains pays européens, la moitié des kilomètres parcourus pendant la semaine a pour motif les loisirs.<sup>37</sup> Cette mobilité est de plus en plus une mobilité quotidienne, pratiquée toute l'année, qui ne se réserve pas pour les weekends ou les vacances. En fait, les modèles de mobilité se transforment en fonction de l'organisation du temps de travail et du processus d'individualisation qui compose toutes les sphères de la vie publique et privée. De ce fait, les temps libres sont devenus de plus en plus des organisateurs spatiaux et sociaux structurants de la société par la croissance des mobilités aléatoires ou mouvantes, et par la structuration de tribus culturelles, sportives et estivales.

Toutefois, la mobilité de loisirs est conditionnée par les critères d'accessibilité aux loisirs et même au tourisme. C'est le cas de La motorisation (le moyen de déplacement) et de l'éloignement du centre-ville. En effet, des inégalités apparaissent sur le niveau de la mobilité

<sup>37</sup> POTIER.F et ZEGEL.P, « Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme », Rapport sur convention PUCA, INRETS, Lettre de commande n° F011, Novembre 2003, pp. 80.

en nombre de déplacements et en termes de distances parcourues. Ce qui indique l'importance du mode de déplacement où le véhicule particulier ou la motorisation de façon générale semble indispensable. C'est surtout pour les personnes âgées, les enfants ou encore les personnes à mobilité réduite, où les grandes distances ne conviennent pas. L'accès au transport constitue une des conditions primordiales pour lesquelles l'exercice de cette activité est possible.

Dans ce contexte, les nouvelles localisations des équipements de loisirs, qui se trouvent souvent dans les grandes agglomérations où au centre-ville, ont de toute évidence induit une croissance et de nouvelles formes de mobilité. L'évolution de l'usage des temps libres a pour conséquence sur la mobilité : un fort accroissement, une mobilité qui devient plus centrifuge, une plus grande complexité des déplacements soumis à des aléas temporels choisis ou subis, des motifs de déplacement qui se diversifient et se segmentent dans l'espace et dans le temps.

### **Mobilité douce de loisirs (MDL)**

Selon les critères et les paramètres indiqués, une mobilité douce de loisirs comprend des déplacements par la force musculaire à vocation de détente, de sport ou de loisirs. Elle est aussi soumise à plusieurs critères de base importants : sécurité, confort, continuité, etc. Cependant, la mobilité douce de loisirs doit être différente de la mobilité dite « quotidienne » ou « pendulaire » (MDQ). Ceci signifie qu'elle représente plus qu'un déplacement d'un point A à un point B effectué de la manière la plus directe et la plus rapide possible. Dans ce cas, l'efficacité pour la mobilité douce de loisirs ne prime pas sur le plaisir, l'expérience, la qualité des paysages traversés et la tranquillité.<sup>38</sup>

### **1.1.3. L'attractivité des espaces de loisirs**

Le troisième concept qui cadre notre thème est l'attractivité. Il s'agit précisément de l'attractivité des espaces de loisirs. Pour cela, il faut comprendre cette notion de façon générale pour arriver à notre cas précis. Au fur et à mesure, des notions confondues ou liées au sujet de l'attractivité demandent également une clarification. C'est le cas des notions de la compétitivité, l'accessibilité.

Pour commencer, l'attractivité englobe deux notions. La première correspond à **l'attraction** qui s'allie à une force capable à la fois d'attirer et retenir sur place à l'image d'un aimant.

---

<sup>38</sup> « Itinéraires de mobilité de loisirs », Directive Technique, Département de l'Economie, de l'Energie et du Territoire, Service du Développement Territorial (SDT), Mars 2015, pp. 1-5.

Quant à la deuxième, c'est **l'attrait** qui renvoie à l'idée de séduction à l'exemple des publicités qui persuadent les gens d'acheter un produit à titre d'exemple.

Sous une vision urbaine, pour une ville ou un territoire, l'attractivité devient un concept mêlant deux types d'attractions. On peut résumer cette notion dans le tableau suivant :

Le concept de l'attractivité	Ses notions		
	Attraction	Attraction effective	la capacité à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• drainer des flux,</li> <li>• fixer durablement des ressources en un lieu.</li> </ul>
		Attraction potentielle	la capacité de se rendre désirable, quelque soit la raison.
	Attrait		

**Tableau 5** : tableau résumant le concept de l'attractivité

**Source** : l'auteur d'après (La FABRIQUE DE LA CITE, « L'attractivité des villes », janvier à avril 2010).

La notion de l'attractivité devient de plus en plus cruciale pour les villes. Cependant, elle est parfois confondue avec une notion importante, il s'agit de la compétitivité. Dans ce cas, une clarification est nécessaire pour identifier la différence entre les deux notions (Cf. Tab 6).

	L'attractivité	La compétitivité
Registre	Economique	Economique l'efficacité économique d'un territoire
	Physique	
	Psychologique	
Relation	Les deux notions sont interdépendantes :	
	les acteurs économiques se dirigent volontiers vers des places offrant le plus d'opportunités, de bénéfices, <b>donc les places les plus compétitives sont attractives.</b>	Un territoire a d'autant plus de chances d'être compétitif qu'il a la capacité d'attirer à lui les acteurs économiques nécessaires aux activités de production. <b>Donc un territoire est compétitif s'il est attractif.</b>

**Tableau 6** : tableau comparatif entre l'attractivité et la compétitivité

**Source** : l'auteur d'après (La FABRIQUE DE LA CITE, « L'attractivité des villes », janvier à avril 2010).

Sous cet angle, l'attractivité consiste à considérer que dans des économies de plus en plus ouvertes sur l'extérieur, les avantages d'un territoire dépendent le plus de ses capacités à

drainer les ressources nécessaires aux processus de production et de commercialisation que sur ses propriétés intrinsèques. Généralement, on évoque l'attractivité pour la capitalisation boursière, le tourisme, les évolutions démographiques, les investissements, le dynamisme économique ou encore la météorologie, ce qui autorise tous les classements et hiérarchies possibles.

En parlant des notions de l'attractivité et de la compétitivité, l'accessibilité semble être un concept lié aux deux. En effet, le concept d'accessibilité ne peut pas se résumer à une seule définition sans être contextualisé dans l'espace urbain et sans étudier son interaction avec le système de transport. En générale, l'accessibilité peut être définie sommairement comme la capacité d'atteindre les biens, les services et les activités désirés par un individu.<sup>39</sup>

## **I.2. Mobilité et Tourisme**

*« La mobilité n'est plus pensée en terme de déplacement de A à B, mais en terme de voyage, et le voyage doit être une expérience agréable, conviviale et connectée ».*

ORFEUIL Jean-Pierre (professeur d'aménagement à l'Université Paris-Est, spécialiste des mobilités urbaines).

Après avoir défini les concepts clés de notre thème, il convient par la suite de comprendre les relations qui s'établissent entre eux. Cela doit passer, dans une première étape, par le rapport tourisme/ mobilité dans la pratique. Il va permettre de déterminer l'importance de chaque thématique par rapport à l'autre. Dans ce cas, les objectifs communs et les attentes demandées de chacune vont apparaître. Simultanément, la connaissance des écarts entre le tourisme et le domaine de mobilité permet de trouver des solutions. Ces dernières sont illustrées par quelques expériences dans le monde.

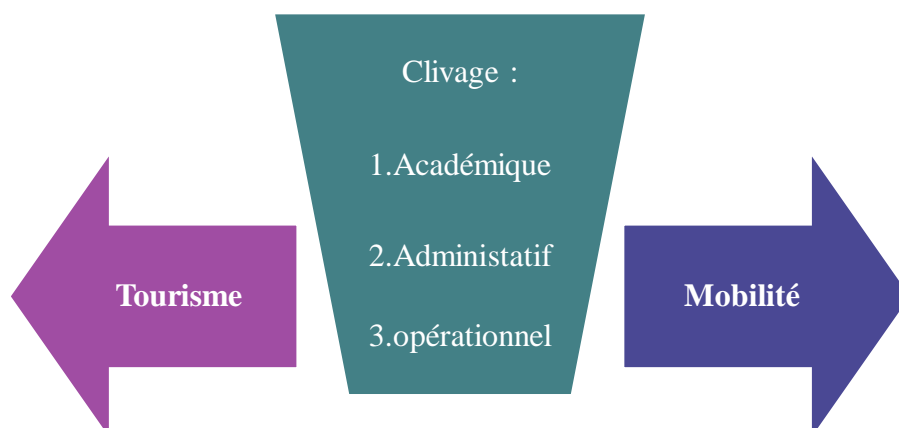
### **I.2.1. Le clivage entre le tourisme et la mobilité**

La compréhension du rapport tourisme/ mobilité est notre première préoccupation. De nos jours, bien que le tourisme ou les loisirs soient parmi les motifs principaux de la mobilité, les

---

<sup>39</sup> CAUBEL D, « Politique de transports et accès à la ville pour tous ? — Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise », Université Lyon Lumière – Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 31 mars 2006.

deux thématiques sont rarement associées dans la pratique. Le transport constitue un élément clé de l'expérience touristique. Cependant, un clivage entre eux figure sur trois niveaux<sup>40</sup> :



**Figure 15** : les niveaux du clivage entre le tourisme et la mobilité

Source : auteur d'après (GUILLAUME. FA, 2015), 2017

En effet, sur **le niveau académique**, le clivage apparaît dans la recherche et l'enseignement. Selon des études effectuées en France, par le Département Economie et Exploitabilité des Transports<sup>41</sup>, il manque toujours une association entre les études touristiques et la recherche dans le domaine de transport et de déplacements. A l'exception de quelques ouvrages, on remarque que les recherches dans le domaine de tourisme traitent le sujet de transport mais rarement c'est l'inverse. En plus, cette recherche d'interactions entre ces deux champs est souvent selon une approche disciplinaire plutôt que pluridisciplinaire. Autrement dit, l'étude touristique s'intéresse à un seul moyen de transport utilisé pour le voyage ; c'est généralement le transport aérien ou ferroviaire.

Quant au **clivage administratif**, l'expérience Algérienne à titre précis révèle une séparation entre le tourisme et le transport au niveau des politiques publiques. Cette séparation se traduit sur le plan opérationnel dans l'action publique. Pareillement à l'expérience Française, le tourisme est, à cette échelle, favorisé sur le transport, et la promotion touristique est privilégiée par rapport la production. En outre, l'impact de l'activité touristique est étendu sur les autres secteurs d'activités : principalement le transport, l'aménagement du territoire, le commerce et puis l'environnement. Pour cela, de nombreux élus français et des professionnels

40 GUILLAUME. FA, « La mobilité touristique à l'épreuve des transports publics : plaidoyer pour une vision intégrée de la mobilité et du tourisme ? », Direction du Conseil Département Economie et Exploitabilité des Transports, LAURÉATS 2015, pp. 68-77.

41 Idem

de tourisme demandent la création d'une délégation interministérielle dédiée à déterminer les attentes et les besoins communs entre les différents secteurs.<sup>42</sup>

Dans la pratique, **le clivage opérationnel** est marqué par une absence de prise en charge des déplacements touristiques, ou encore le manque de vision globale de ces déplacements à une grande échelle. Selon l'étude évoquée par le Département Economie et Exploitabilité des Transports<sup>43</sup>, l'histoire des transports publics prouve l'opposition des besoins dans les villes. En effet, l'étude trouve que l'organisation des transports publics est pensée de façon à desservir les liaisons domicile/ études. Dans ce cas, la fréquence des transports diminue pendant les week-ends, le soir et pendant les vacances scolaires. Ce qui correspond aux périodes de présence des touristes. Cela indique une marginalisation de la mobilité touristique, ou encore prouve sa distinction des mobilités habituelles (domicile/ travail ou études).

Face à cette situation, il est appelé de relever les enjeux communs entre la mobilité et le développement touristique. Il s'agit de penser à répartir les flux touristiques dans l'espace et le temps afin d'étaler géographiquement les retombées touristiques et de mieux gérer les transports.

A ce titre, le clivage entre le tourisme et la mobilité au niveau de la capitale, apparaît pendant la saison estivale ou encore l'occasion de salons nationaux ou internationaux à la foire d'Alger. En effet, des kilomètres d'embouteillages cumulent dans différentes parties de la capitale. De tels événements peuvent avoir un impact négatif non seulement sur les touristes mais surtout sur la population locale. Dans ce cas, la diminution de l'impact de la voiture particulière devient un autre enjeu. En outre, une intermodalité doit être pensée sous une vision qui correspond à une échelle métropolitaine. A cet égard, l'usage des autres moyens de transport, tel que le tramway et le train, doit avoir une organisation qui permet le drainage des flux sur les différentes échelles temporelles (quotidienne, occasionnelle, saisonnière, ...). Après, l'accessibilité aux diverses infrastructures routières est aussi une condition importante pour la mobilité dite de loisirs.

---

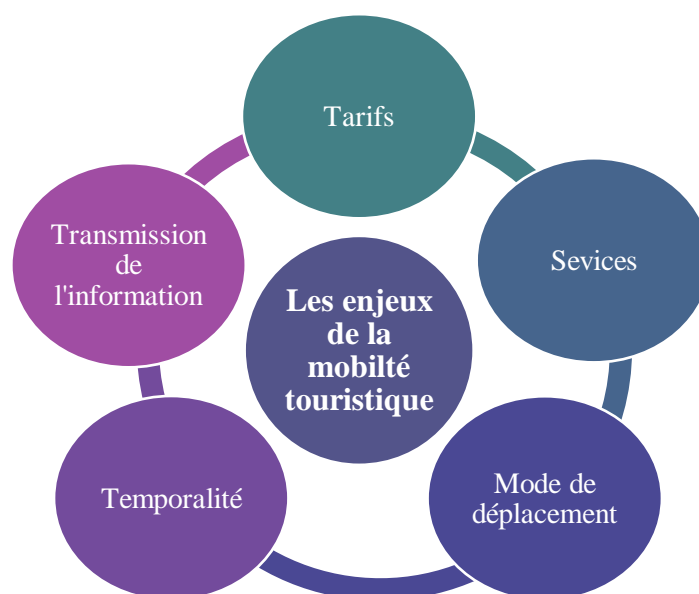
<sup>42</sup> GUILLAUME. FA, « La mobilité touristique à l'épreuve des transports publics : plaidoyer pour une vision intégrée de la mobilité et du tourisme ? », Direction du Conseil Département Economie et Exploitabilité des Transports, LAURÉATS 2015, pp. 68-77.

<sup>43</sup> Idem

## I.2.2. Les attentes de l'expérience touristique en matière de mobilité et de déplacements

Afin de remédier les clivages existants entre le tourisme et la mobilité, la compréhension des attentes et des besoins des touristes en termes de mobilité semble nécessaire. Il s'agit d'appréhender les interactions entre ces domaines et d'identifier par la suite les besoins et les aspirations des touristes. Cela nous mène aux objectifs communs de l'association des deux thématiques en question.

Nous commençons par les attentes des touristes en matière de transports collectifs, il s'agit de certains fondamentaux qui diffèrent quelque peu de ceux des usagers quotidiens, sans qu'ils soient totalement opposés. A noter que l'expérience touristique, en matière de mobilité, est généralement soumise à différents enjeux (Cf. Fig. 16).



**Figure 16** : les enjeux principaux de la mobilité touristique

**Source** : auteur d'après (GUILLAUME. FA, 2015)

En réalité, les touristes cherchent un service de mobilité qui continue jusqu'à la destination finale surtout en ce qui concerne les derniers kilomètres qui sont souvent ignorés. En effet, ils cherchent un dispositif de transports fluide, à partir du lieu d'arrivée (gare, aéroport, etc.) jusqu'au la destination touristique. Toutefois, cette offre est soumise aux facteurs du temps comme le volume horaire des déplacements et aussi le service tel que le suivi des bagages et les parkings.

Cette mobilité doit après assurer une accessibilité renforcée. Ce qui signifie que chacun doit pouvoir accéder au tourisme en termes de coût ou encore d'informations. En plus de l'accessibilité étendue aux offres de la mobilité touristique, ces dernières sont appelées à tolérer la personnalisation et l'adaptation aux pratiques touristiques en ce qui concerne les enjeux retenus. Autrement dit, l'expérience touristique doit s'adapter, non seulement à la durée ou l'occasion du séjour, mais doit également être couverte par un choix multiple de modes de transport alternatifs.

A titre d'exemple, on cite les vélos en libre-service (VLS). C'est l'exemple du Vélo Star à Rennes qui était la première ville à s'équiper de vélos en libre-service, bien avant Paris. Les navettes fluviales/ maritime/ lacustres représente un autre mode de déplacement au service du tourisme. C'est le cas du BATOBUS Paris (France) qui offre un service de navettes sur la Seine. Ces bateaux avec des terrasses panoramiques assurent une balade qui relie neuf stations dans les quartiers phares de Paris. Encore, les trains touristiques est un autre exemple comme le Train touristique Bernina Express dont le parcours traverse des paysages aux pics enneigés, glaciers en mouvement, lacs alpins et paysages vallonnés au cœur de la Suisse.

La mobilité touristique montre ainsi que le transport n'a pas seulement une dimension fonctionnelle ; il est considéré plutôt comme une composante de l'expérience touristique. Dans ce cas, il participe à la satisfaction ou pas des visiteurs. D'autres exemples que ceux qui sont déjà mentionnés confirment ce rôle. On le remarque dans les navettes maritimes en Tunisie par ce qui est appelé « le bateau des pirates » qui est en lui-même une expérience touristique. Les parapentes présentent un autre exemple utilisé surtout dans les régions montagneuses. Cette expérience a déjà donné lieu à Tikjda à Bouira. Aussi, pendant la saison hivernale, l'expérience touristique, dans les parcs montagneux enneigés, tourne principalement autour du ski, qui à la fois un mode de déplacement et le moteur de cette expérience.

### **I.2.3. Le tourisme associé à la mobilité**

Les attentes des touristes en matière de la mobilité et du transport ont certainement donné naissance à des modes de déplacements originaux. Dans certains cas, les modes de déplacements habituels sont tout simplement bien exploités. Cependant, la demande d'une mobilité accessible et durable pour le tourisme ne cesse pas d'évoluer. C'est pourquoi, plusieurs efforts sont consacrés pour générer de nouveaux modes ou de nouvelles offres de mobilité au service du tourisme. Dans cette recherche, on va présenter un exemple de ces

nouvelles offres. Il s'agit d'une offre de mobilité au service du tourisme et aux aspirations des touristes, et profite des nouvelles technologies et l'idée de la mondialisation.

### **Les offres packagées dynamiques**

En fait, on peut situer ces offres dans le cadre d'un **e-tourisme ou etourisme**. Cette notion récente qui est le témoignage de l'évolution du secteur du tourisme avec l'arrivée d'internet. Elle a pour objet de s'aligner avec le comportement des vacanciers qui a largement été modifié par la préparation / l'organisation, à la réservation du séjour.<sup>44</sup>

De ce fait, **les offres packagées dynamiques** sont venues comme l'une des réponses à la question de la mobilité, l'expérience touristique mais aussi face à la technologie. En matière de mobilité, on peut parler de mobilité touristique intelligente (revenant au titre qui porte sur la mobilité face à l'explosion des outils numériques). Dans ce contexte, ces offres packagées consistent à présenter un service « tout compris » à la clientèle en ce qui concerne l'expérience touristique. Elles permettent surtout une association entre les professionnels du tourisme et les opérateurs de transport, de façon à ce que le client choisisse et planifie tous les détails de son aventure. Sur le même volet, le Système de positionnement mondial (GPS, Global Positioning System) avec les applications de tourisme sur les smartphone sont à la disposition des touristes (Cf. Tab. 7).

---

<sup>44</sup> (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès : <https://innovationetourisme.jimdo.com/1-e-tourisme-nouvelle-forme-du-tourisme/qu-est-ce-que-l-e-tourisme/>

	Forfait classique	Pré-packaging	Package dynamique
Distribution	Choix d'un forfait par le client	Choix d'un forfait par le client	Choix du vol et de d'hôtel par le client
	Limitation sur les dates de départ, les durées	Choix plus importants sur les dates de départ, les durées,...	Choix du vol et de l'hôtel par le client
	Traitement de la réservation auprès des fournisseurs	Réservation temps réel auprès du fournisseur	Réservation temps réel auprès du fournisseur
Production	Construction du forfait réalisée à l'avance	Construction dynamique en fonction de règles fixées à l'avance	Construction dynamique par le client
	Grille tarifaire saisie à l'avance	Tarifcation dynamique	Tarifcation dynamique
	Inventaires (vols, hôtels, transferts...) saisis à l'avance	Accès aux inventaires des fournisseurs (vols, hôtels,...)	Accès aux inventaires des fournisseurs (vols, hôtels,...)

**Tableau 7** : un exemple des offres de forfaits disponibles pour l'internaute

**Source** : Transport & distribution par sia partners, (En ligne), (Page consultée en Novembre 2017),  
 Disponibilité et accès : <http://transport.sia-partners.com/le-package-dynamique-la-nouvelle-tendance-de-le-tourisme>

A titre d'exemple de ces offres, une expérience suisse est procréée par l'entreprise RailAway. Cette dernière propose des idées de loisirs sur un marché du tourisme et des manifestations en Suisse et dans les pays limitrophes, elle encourage ainsi l'utilisation des transports publics.

### I.3. L'interdépendance entre la mobilité urbaine et l'attractivité des espaces de loisirs

La notion de la mobilité urbaine est construite sur le fait que les déplacements dans la ville rentrent non seulement dans des cadres techniques mais aussi dans des cadres sociologiques. En réalité, ces derniers correspondent aux pratiques urbaines, attitudes des usagers ou encore à la perception de l'environnement. En fait, cette idée insère la mobilité dans les fondements des disciplinaires de la géographie et la sociologie.

Dans ce cas, la planification urbaine, puis sa définition du système de transport et la structure urbaine de façon générale, reflètent souvent l'organisation des activités de la ville et les

pratiques de la population qu'on peut appeler la société urbaine. En effet, le système de transport à titre précis prouve cette idée qu'Alain Bonnafous a évoquée dans son livre « Economie et statistique » en 1996. Elle décrit le système de transport urbain comme suit : « *le système de transport urbain se situe à la jonction d'un système de localisation de l'habitat et des activités et d'un système complexe de pratiques et de relations sociales* ». <sup>45</sup> Par le biais de ce système, l'étalement urbain devient possible vu la possibilité d'accéder à des territoires différents en se déplaçant. Cependant, ce système est soumis à des compétitions en ce qui concerne l'usage de la voirie et une compétition entre les modes de transport.

En effet, l'idée de la compétition revient également à la compétition entre les territoires ou encore les différentes activités. Cela est né généralement de la capacité d'attraction qui se projette sur la voirie par des flux (des déplacements massifs de personnes, de biens, de l'argent et d'informations). En effet, ce dernier engendre un trafic résultant d'une importance et fréquence de la circulation dans le temps et dans l'espace.

L'un des territoires et des espaces, qui témoigne ces effets de l'attractivité sur la mobilité, est celui de loisirs et de l'activité touristique. En effet, ces espaces prennent de plus en plus une place importante dans les pratiques de la population. Encore, le tourisme comme un système d'acteurs, de lieux et de pratiques permettant aux individus la récréation par le déplacement et l'habiter temporaire de lieux autres. La mobilité présente ainsi de multitudes interactions et interdépendances avec le tourisme et les loisirs.

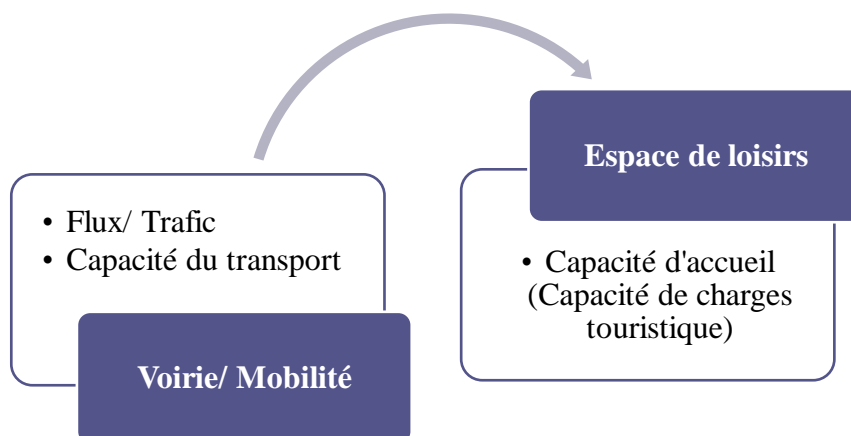
A cette issue, l'attractivité des espaces de loisirs et des territoires touristiques engendrent des flux sur la voirie en termes de mobilités. Par la suite, ces flux sont accueillis au niveau des espaces de loisirs suivant ce qu'on nomme **la capacité de charges touristique** (Cf. Fig. 17). Cette caractéristique signifie le nombre de touristes qu'un lieu (un système touristique) peut recevoir sans en être fortement modifié. Cependant, une illusion scientifique entoure cette notion. En effet, elle pose problème pour plusieurs raisons : parce qu'il n'existe pas d'activité humaine sans effet sur son environnement, parce qu'on ne sait pas calculer la contenance théorique d'un **site** à aménager et encore parce qu'on ne sait pas définir un optimum de "charge" d'un lieu existant. <sup>46</sup> Pour cela, certains opérateurs touristiques plus avisés préfèrent la notion plus vague de "**capacité d'accueil**". Dans ce cas, on ne peut pas limiter le nombre

---

<sup>45</sup> BONNAFOUS. A, « Economie et statistique -Article- Le système des transports urbains », Volume 294, Numéro 1, 1996, pp. 99-108

<sup>46</sup> <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/capacite-d-accueil-capacite-de-charge-touristique>

des touristes dans un lieu, en fonction de la prise en compte de la qualité de la visite touristique.



**Figure 17** : la relation entre la mobilité et les espaces de loisirs

Source : auteur, 2017

Ce discours relève par la suite l'importance de la capacité d'accueil d'un espace de loisirs, mais également, l'importance d'offrir une qualité à l'expérience touristique. En matière de mobilité, l'accueil fait rappel à la notion d'accessibilité. Il s'agit donc d'offrir une accessibilité à un large public en termes des critères sociologiques (âge, sexe, santé, profession, etc.) et économiques (revenu et salaire, mode de transport principalement). Cela indique principalement l'accessibilité par les différents de moyens de transport avec le minimum d'inégalités. Dans ce cas, on favorise le transport en commun. De plus, la capacité d'accueil des aires de stationnement reflète celle de l'espace en matière des modes motorisés.

### **Un exemple de l'attractivité générée par la dimension de la mobilité**

Cette prise en compte de l'attractivité des espaces en termes de mobilité, est une intention qu'a procédé **la ville de Curitiba en Brésil**. Il s'agit de la ville rénovée par une stratégie de planification globale basée sur la mobilité. Dans le projet, les principales routes de Curitiba ont été définies, ainsi que les grands axes routiers structuraux Nord-Sud et Est-Ouest (Cf. Fig. 19). Par ailleurs, la ville encourage la mobilité durable par l'aménagement de chemins piétons, de pistes cyclables et surtout une offre de transport en commun. Cette dernière, avec une aisance de l'accessibilité et des prix unis pour toutes distances, a transformé la ville en encourageant la population à abandonner les véhicules particuliers. Un axe linéaire vert est ajouté aux axes de la mobilité (Cf. Fig. 18). Le dilemme de cette expérience est apparu après quelques années quand l'attractivité de la ville à drainer des flux importants inattendus qui dépassent sa capacité d'accueil.

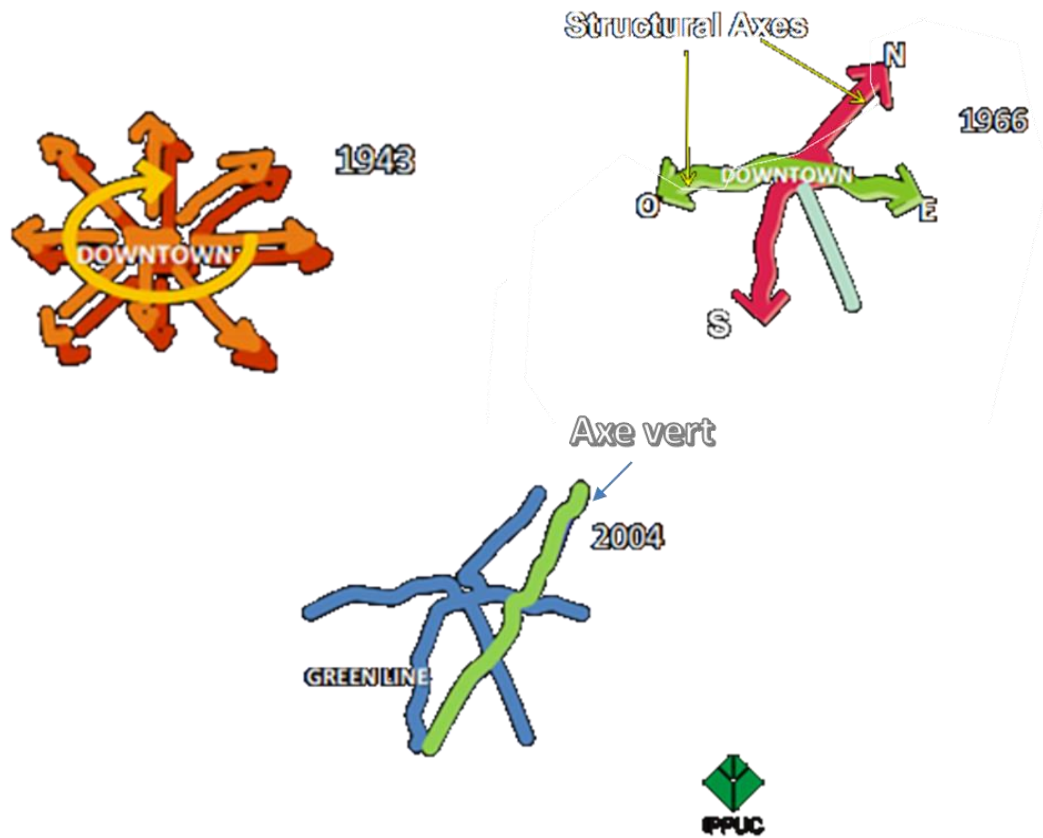


Figure 18 : les étapes de la structuration de la ville de Curitiba

Source : <http://www.ippuc.org.br/default.php?idioma=5>

---

## Conclusion

Depuis longtemps, les gens se sont déplacés pour satisfaire leurs besoins en matière de nutrition ou encore pour le logement. C'est le cas des nomades qui ont fait de la mobilité tout un mode de vie. De nos jours, la mobilité occupe une place centrale dans les pratiques des individus. En effet, on se déplace pour travailler, pour étudier ou encore pour le tourisme ou loisirs. Autrement dit, la mobilité est présente dans les différents domaines avec une interdépendance entre eux. Prenant l'exemple d'une mobilité hebdomadaire qui se croise avec une mobilité bi-résidentielle vers une résidence secondaire. Toutefois, la mobilité quotidienne semble presque indispensable pour assouvir ses différents besoins.

Le tourisme ou encore les loisirs sont, de plus en plus, une des activités importantes dans la pratique de la population en matière de mobilité. Les interactions entre les domaines du tourisme et de la mobilité ne cessent d'évoluer. En effet, l'un semble indispensable à l'autre ; la mobilité est à la fois un moteur qui fait bouculer le tourisme mais également c'est un facteur qui distingue un espace ou encore une ville touristique plus que l'autre. Autrement dit, la mobilité est considérée comme un signe de la qualité de loisirs ou du tourisme. Dans ce cas, il y a une nécessité d'étudier et souligner les objectifs communs entre eux.

Sur un autre volet, l'attractivité est une notion qu'on attache souvent au tourisme et aux loisirs. En matière de mobilité, l'attractivité est mesurée en chiffres ou également en flux. Quant au domaine du tourisme, on le comptabilise en capacité d'accueil et en revenu. De ce fait, l'attractivité est l'un des chemins qui relie les deux thématiques, d'où l'intérêt de comprendre son impact et ses effets échangés entre le tourisme et la mobilité.

Dans ce contexte, cette étude accentuée entre ces thématiques devient de plus en plus complexe. Effectivement, l'interdépendance entre le tourisme et la mobilité se confirme à chaque fois par des notions et des concepts plus composés qui s'attachent à la situation. Aussi, des facteurs géographiques, urbains, sociaux, économiques et encore d'autres interviennent dans ce discours.

## **Chapitre II : La zone des Sablettes comme un lieu de loisirs**

## Introduction

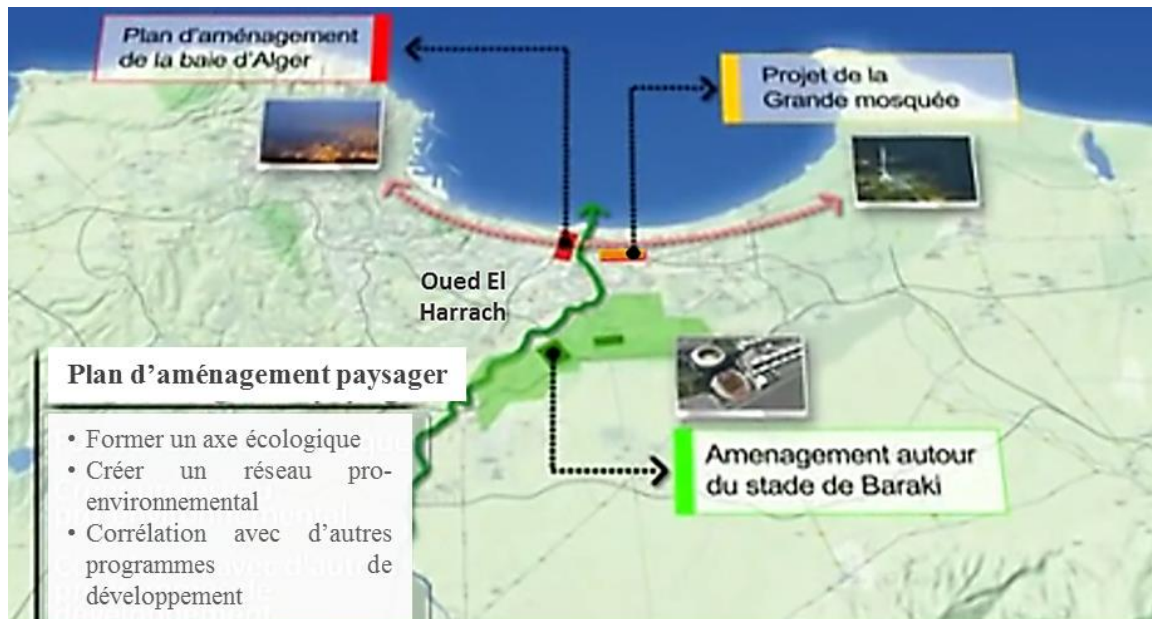
Ce chapitre décrit la localisation de la zone d'étude en focalisant le contenu sur les aspects relatifs aux potentialités que présente le site. Il comprend également la présentation des composantes et la programmation des équipements qui qualifient la zone en un espace de loisirs. En outre, les acteurs responsables de la gestion et de l'entretien de cet espace sont inclus dans cette présentation. Le travail consiste ultérieurement de retenir les enjeux que présente la zone des Sablettes.

Sur un autre volet, le chapitre examine la situation de la zone d'étude dans la planification urbaine de la capitale. Ceci nous amène à examiner les contenus relatifs aux différents instruments d'urbanisme de la ville d'Alger depuis l'indépendance (1962) jusqu'à nos jours. L'accent est mis sur le plan stratégique de la ville d'Alger à l'horizon 2035 vu sa nouveauté et ses projets emblématiques dont l'aménagement de la baie d'Alger fait partie. L'examen des différents instruments d'urbanisme explore la dimension de la mobilité de la capitale en général et de la zone des Sablettes en particulier.

## II.1. Situation et présentation de la zone d'étude

La zone des Sablettes fait partie du projet de la baie d'Alger dont l'aménagement est souligné par le plan stratégique du développement de la capitale 2010-2035. Dans son ensemble d'aménagement, le projet de la baie bénéficie d'une situation entourée de plusieurs projets emblématiques du plan stratégique (Fig. 19, 20). En fait, il s'installe sur le tracé d'un collier de perles dont chacune correspond à un équipement d'une grande envergure. C'est aussi le cas du projet de Djamaa El Djazair (Fig. 23) qui se réalise face à la baie d'Alger et à côté du projet d'aménagement d'Oued El Harrach. Dans le cadre du plan stratégique, l'aménagement des Sablettes est une action qui s'exécute en tranches, par des opérations de mobilité et d'aménagement paysager.<sup>47</sup>

L'aménagement des Sablettes, et plus généralement celui de la baie d'Alger, implique des préoccupations majeures que présente son emplacement dans la ville d'Alger. A cet égard, par la revitalisation de la baie, le plan stratégique recherche une cohérence entre la ville et la mer tout en créant de nouveaux espaces de plaisance et de détente pour la capitale.<sup>48</sup>



**Figure 19 :** la situation du projet de la Baie d'Alger par rapport aux autres projets du plan stratégique de développement d'Alger 2010-2035

**Source :** <https://www.youtube.com/watch?v=LkRAsUYQL9U>

<sup>47</sup> Binyen (un site algérien créé en 2014), (En ligne), (Page consultée en Mars 2017), Disponibilité et accès : <http://www.binyen.com/2014/07/alger-promenade-de-lindependance-promenade-des-sablettes/>

<sup>48</sup> Le nouveau visage de la baie d'Alger, Production de l'APS, Août 2013, <https://www.youtube.com/watch?v=LkRAsUYQL9U>

## Fiche technique du projet d'aménagement des Sablettes

**Lieu :** El Harrach – El Annasser, Alger

**Longueur :** 4.5km

**Coût :** 20 milliards de Dinars

**Année :** Début 25 Décembre 2012.

Le délai contractuel de réalisation du projet confié à l'entreprise publique **Meditram** est de 4 ans, mais la wilaya veut le livrer partiellement sur plusieurs tranches (une grande partie est déjà ouverte au public).

**Réalisation :** c'est une collaboration étroite entre la société algérienne **Meditram** (Méditerranéenne des travaux maritimes) qui est une entreprise de construction portuaire et la **direction des travaux publics de la wilaya d'Alger**.

Le projet connaîtra une extension. Il gagnera de l'espace en mer sur une bande variable de 60 à 100 m. Il y aura des brise-lames pour sécuriser toute la zone, et des plages artificielles.

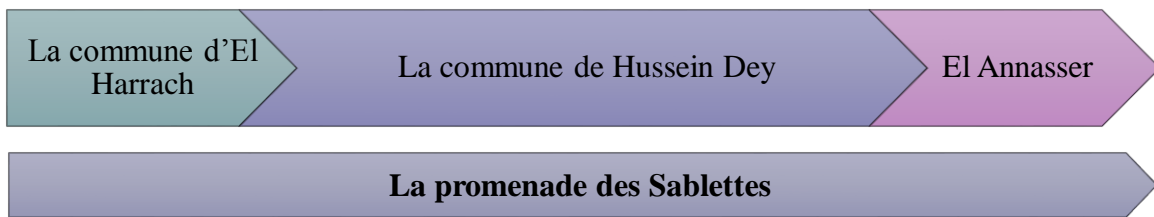
**Source :** <http://www.binyen.com/2014/07/alger-promenade-de-lindependance-promenade-des-sablettes/>



**Figure 20 :** la situation de la promenade des Sablettes dans la baie d'Alger

**Source :** carte Google Earth traitée, auteur, 2017

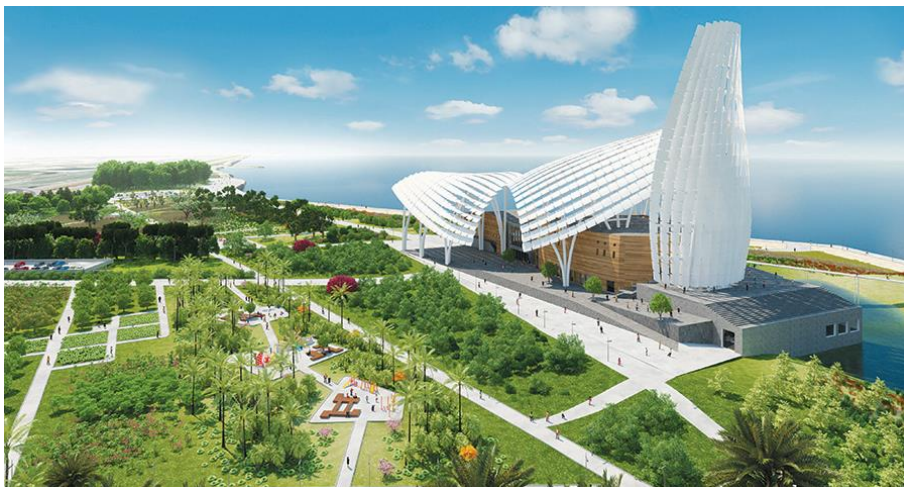
Le projet des Sablettes se développe linéairement le long du front de mer sur la baie d'Alger sous forme d'une promenade. Administrativement, la zone d'étude revient à trois différentes communes comme l'indique la figure 3 : une tranche appartient à la commune d'El Harrach, une autre se développe tout le long du front de mer de la commune d'Hussein Dey et finalement une tranche appartient à la commune d'El Annasser. En somme, la promenade s'étale à partir des berges d'Oued El Harrach à l'est jusqu'à la Station de dessalement de l'eau de mer d'El Hamma.



**Figure 21** : l'appartenance administrative de la promenade des Sablettes

**Source** : l'auteur, 2017

La figure 24 présente la situation des Sablettes dans son environnement immédiat. Elle expose également les limites de cette zone et ses différents points de repère. Ces derniers correspondent aux : le Grand Musée de l'Afrique à Alger (figure 22) et Djamaa El Djazair désigné la Grande Mosquée d'Alger qui présentent des projets avoisinants au celui de la baie d'Alger dans le plan stratégique d'Alger (figure 23) ; et autres équipements et espaces importants dans la capitale tel que le Jardin D'Essai El Hamma. Ces différents éléments de l'alentour des Sablettes constituent par la suite des enjeux à examiner dans ce mémoire de recherche.



**Figure 22** : Maquette du Grand Musée de l'Afrique à Alger (GMAA) –Architecte/ Nadir Tazdait– (image future)

**Source** : <http://www.cstb.fr/actualites/detail/grand-musee-afrique-alger-innovation-elegance-performance-0616/>



**Figure 23** : photo du chantier de Djamaa El Djazair face à la baie d'Alger en Mai 2016  
**Source** : photo traitée par l'auteur d'après [http://telquel.ma/2016/05/06/future-mosquee-geante-dalger-suscite-controverse\\_1495859](http://telquel.ma/2016/05/06/future-mosquee-geante-dalger-suscite-controverse_1495859)



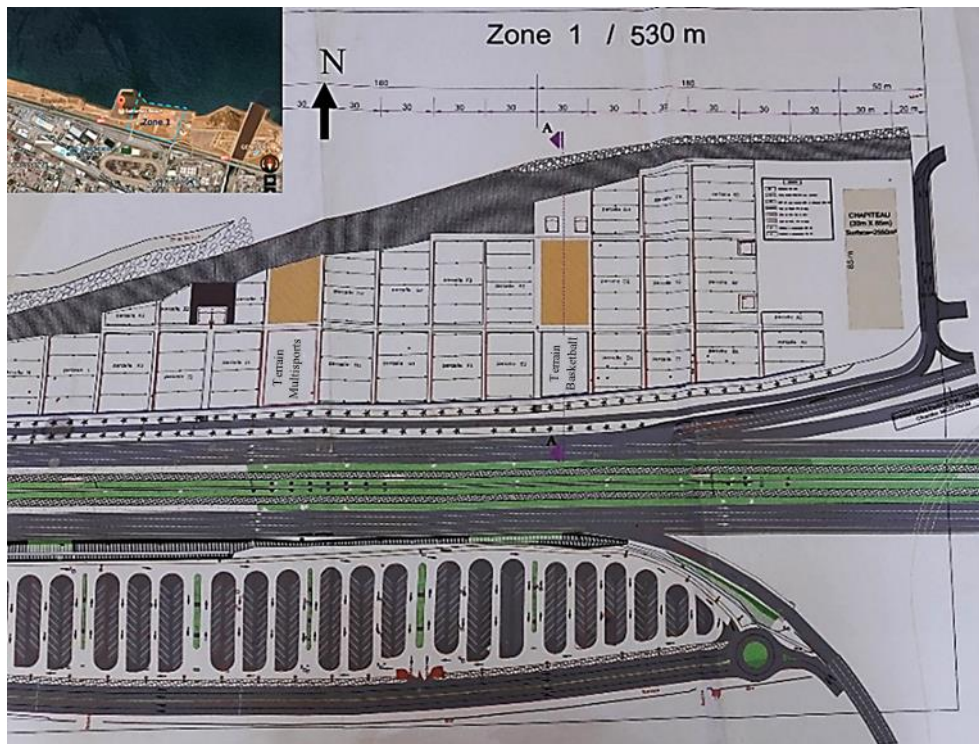
- Le parc des Sablettes
- Oued El Harrach
- L'autoroute est
- Les limites du parking
- P Parking
- A Le début de la promenade :  
**Les berges de Oued El Harrach**
- B La fin de la promenade :  
**Station de dessalement de l'eau de mer d'El Hamma**
- ★ Les piscines
- ★ Djama'a El Djazair (la Grande mosquée)
- ★ Centre Carburants NAFTAL, Caroubier
- ★ L'hippodrome du Caroubier et l'OPLA
- ★ La gare routière
- ★ La gare routière des taxis
- ★ Jardin d'essai El Hamma

Figure 24 : la situation de la promenade des Sablettes par rapport son alentour

Source: carte Google Earth traitée, l'auteur, 2017

## II.1.1. Présentation de la zone de loisirs des Sablettes

En se développant sur une bande côtière, la zone des Sablettes propose des espaces de loisirs diversifiés : des espaces publics (aires de jeux, terrains de sport, une plage, ...) (Cf. Fig. 25) et des autres espaces privés (les piscines). L'offre de loisirs est aussi variée par le biais de ces espaces. Il s'agit des loisirs de sports (natation, basket, sport cyclisme, jogging et autres), des loisirs culturels (amphithéâtre en plein air, des expositions occasionnels, ...) et d'autres loisirs de jeux et de détente (jeux pour enfant, la grande roue, ...). Nous pouvons ainsi qualifier l'offre de loisirs dans la zone en deux types : actifs et passifs (Cf. Chapitre I).

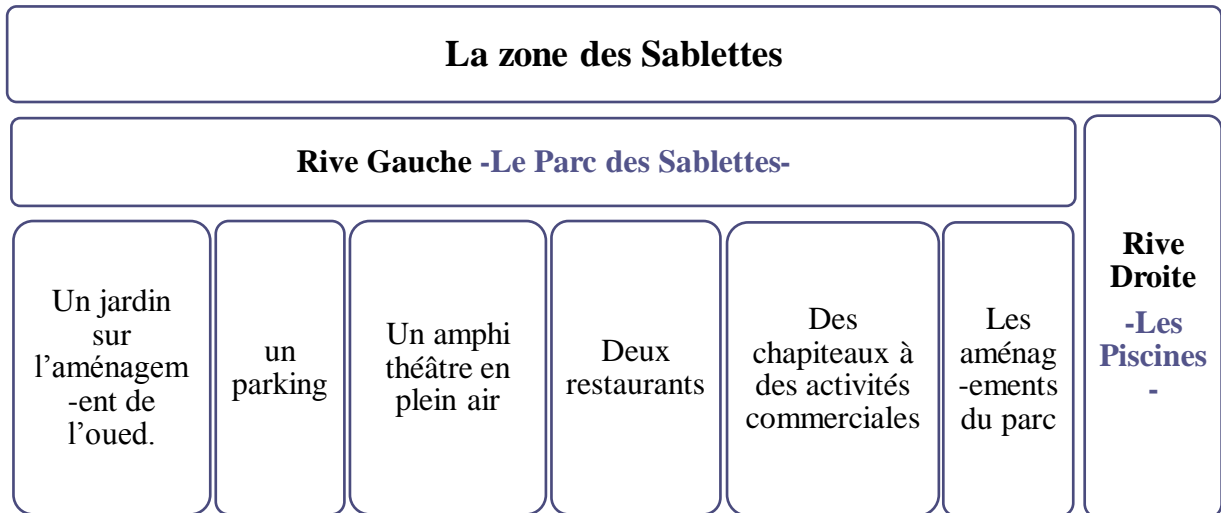


**Figure 25 :** Plan de la zone 1 du parc des Sablettes (à côté de la sortie du transport collectif dans la rive gauche)

Source : l'OPLA (2017)

### II.1.1.1. Les composantes de la zone

La zone de loisirs des Sablettes est traversée par Oued El Harrach ; en deux rives ; à l'est, la rive droite comprend des piscines, alors que, la rive gauche, à l'ouest, comporte le parc des Sablettes. La figure 26 indique les différents équipements et espaces de loisirs programmés sur cette zone.



**Figure 26 :** les composantes de la zone des Sablettes

**Source :** l'auteur d'après l'OPLA, 2017

L'examen des composantes du parc des Sablettes (dans la partie de la rive gauche) indique un parc de loisirs public. Les espaces et les équipements de ce dernier sont de différents caractères. Le tableau suivant désigne un classement des différentes composantes du parc en termes de tarification. Cette dernière se gère parfois sur le niveau d'accès tel que les parkings et d'autres fois sur le niveau de services offerts tel que les chapiteaux aux activités commerciales.

	<b>Equipements</b>	<b>Espaces aménagés</b>
<b>Payants</b>	Deux restaurants (un des deux est spécialisé dans les poissons)	Un parking
	Un amphi théâtre en plein air du ministère de la culture	
	Un Fast Food et une cafeteria (en sous-sol de l'amphithéâtre)	
	Des chapiteaux à des activités commerciales (vente de thé, cafeteria/ pizzeria, crèmerie, vente de rafraîchissements et des gâteaux).	
	Des jeux : jeux pour enfants, la grande roue, poney club, ...	
<b>Non payants</b>	<b>Des équipements légers<sup>49</sup></b>	Un jardin sur l'aménagement de l'oued
	trois espaces de pique-nique	
	six aires de jeu, deux terrains de pétanque	Des espaces verts
	deux espaces de skateboard	Une plage
	une promenade piétonne, et une piste cyclable	Un quai (420 mètre linéaire à 12m de large)

**Tableau 8** : classification des composantes du parc des Sablettes

Source : l'auteur d'après l'OPLA

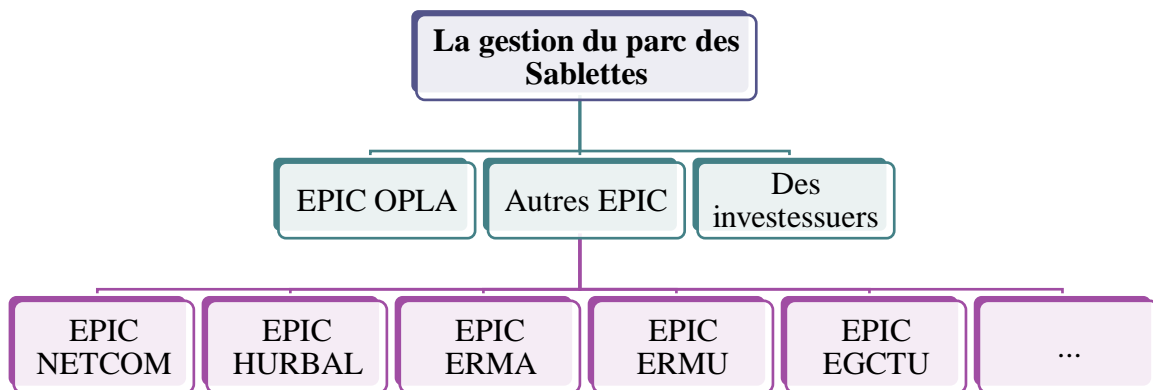
<sup>49</sup> Binyen (un site algérien créé en 2014), (En ligne), (Page consultée en Mars 2017), Disponibilité et accès : <http://www.binyen.com/2014/07/alger-promenade-de-lindependance-promenade-des-sablettes/>

En ce qui concerne la plage aménagée, pendant la saison estivale, l'Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger (OPLA) ou encore des investisseurs s'occupent de l'installation des tables avec des chaises et parfois des jeux d'eau. Dans ce cas, une tarification est demandée pour accéder à ces offres et non pas à la plage.

### II.1.1.2. La gestion et l'entretien de la zone

A l'instar des différents parcs de la capitale Alger, la zone des Sablettes, et particulièrement son parc, est gérée par l'OPLA en collaboration avec d'autres EPIC d'Alger d'où l'intérêt de connaître et de présenter ces établissements. La compréhension du rôle de chacun, dans la gestion et l'entretien de notre zone d'étude, semble importante. La présentation des différents organismes et acteurs de gestion concerne principalement le parc des Sablettes ; les piscines de la rive droite ne sont pas incluses dans cette présentation, elles sont chargées à d'autres gestionnaires.

La figure ci-dessous présente un organigramme de ces différents responsables des missions de la gestion et l'entretien du parc des Sablettes. L'OPLA est le chargé et le responsable principal de ces missions ; en second lieu, différents EPIC spécialisés ou encore des investisseurs interviennent au niveau des espaces et des équipements précis pour des missions bien déterminées.



**Figure 27** : les acteurs responsables de la gestion du parc des Sablettes

Source : l'auteur d'après OPLA (Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger).

#### L'EPIC OPLA, le chargé principal de la gestion et l'entretien des Sablettes

L'Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger dénommé désormais l'OPLA, est un Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial « EPIC » sous tutelle de la Wilaya d'Alger. Sa création remonte au 02/11/1997 d'après l'Arrêté n° 1641/DRC/SAJC de

Monsieur le Ministre Gouverneur du Gouvernorat du Grand Alger. L'OPLA est à l'avant-garde des établissements de sports et des loisirs de la ville d'Alger qui œuvrent dans le cadre du plan d'aménagement de la capitale.<sup>50</sup>



**Figure 28 :** Photo de l'établissement l'OPLA

Source : auteur, 2017



**Figure 29 :** le site de l'OPLA par rapport au parc des Sablettes

Source : carte Google Earth, l'auteur, 2017

Le siège de l'office bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle (Cf. Fig. 28 et 29) ; il est situé à proximité de l'embouchure d'Oued El Harrach et en face de la plage des Sablettes. En outre, l'office se trouve à côté de l'hippodrome de Caroubier. Ce dernier, qui est géré également par l'OPLA, qualifie le site à devenir une zone de sports et de loisirs. Cette possibilité revient à la présence d'autres espaces et terrains de sport à côté de l'office, ce qui permet au site d'offrir aujourd'hui l'occasion à beaucoup de personnes à titre individuel, à des

<sup>50</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

clubs et à des associations de pratiquer des sports collectifs sur les terrains existants et des activités de jogging, marche...etc.

Disposant d'une superficie de 20 hectares, l'Office devrait bénéficier d'une extension prévue dans le cadre du plan d'aménagement de la baie d'Alger 2010 – 2035. Il sera si intégré dans un milieu urbain moderne, écologique et résolument tourné vers la mer.<sup>51</sup>

**Les missions de l'office :**

L'office est appelé à jouer un rôle important dans le cadre du plan d'aménagement de la ville d'Alger 2010 – 2035. On souligne que l'office est situé dans le Complexe Sportif du Caroubier. Ce dernier est désigné pour devenir un des principaux pôles d'attractions de la baie d'Alger. On rappelle que l'objectif primordial de l'aménagement de la baie est de satisfaire le plus grand nombre de visiteurs par une offre d'attractions diversifiées.<sup>52</sup>

Conformément aux dispositions de l'article 5 de ses statuts, l'Office a pour missions de gérer, d'administrer et de développer les activités de plusieurs parcs et infrastructures de la ville d'Alger, autres que le parc des Sablettes. Le tableau ci-après présente les éléments les plus importants chargés à l'OPLA.

Parcs et zone de loisirs de la métropole	Forêts récréatives	Infrastructures Hôtelières
Littoral de la Wilaya d'Alger	Forêt de Benaknoun	l'Hôtel « Aéroport » de DAR EL BEIDA
Le Parc omnisport du Caroubier	Forêt Doudou Mokhtar	l'Hôtel EL-KETTANI de BAB EL OUED
Zone de Loisirs du Caroubier	Parc Djenane Lakhdar EL MADANIA	
Prise d'eau		
Parc Bentalha BARAKI		
<b>Parc de Sablettes</b>		

**Tableau 9 :** les principaux parcs infrastructures gérés par l'OPLA

**Source :** auteur d'après l'OPLA (Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger), 2017

<sup>51</sup> Wilaya d'Alger, présentation de l'OPLA, Disponibilité et accès : [http://www.wilaya-alger.dz/Pr%C3%A9sentation\\_%20lOPLA.pdf](http://www.wilaya-alger.dz/Pr%C3%A9sentation_%20lOPLA.pdf)

<sup>52</sup> Idem

Concernant les tâches de l'OPLA au niveau du parc des Sablettes, cet EPIC est chargé de la conservation des différents chapiteaux commerciaux ainsi que l'entretien et le nettoyage des sanitaires publics et du quai. L'office s'occupe également d'autres tâches techniques, de plomberie et du jardinage (irrigation, ...). Alors que, l'aménagement de la plage et la location des parasols et des tables, pendant la saison estivale, est une mission de l'office qui peut la transmettre ou la partager avec des investisseurs.

### **Les autres acteurs responsables de la gestion et l'entretien au niveau des Sablettes**

En collaboration avec l'OPLA, les différents acteurs inclus dans la mission de la gestion et l'entretien des Sablettes sont principalement des EPIC spécialisés (Cf. Fig. 27), les plus importants sont les suivants :

- **EPIC NETCOM** : cet établissement public local à caractère industriel et commercial affecte 73 centres de tri pour les déchets. Pour cela, il fait des conteneurs spécialement conçus pour la collecte du pain, du plastique et pour l'isolation du carton dans différents endroits et quartiers de la capitale.<sup>53</sup> Au niveau de Sablettes, NETCOM est chargé du nettoyage des ordures tout en appliquant cette opération de tri.



**Figure 30** : Le tri des ordures par EPIC NETCOM au niveau des Sablettes

**Source** : l'auteur, 2017

---

<sup>53</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

- **EPIC HURBAL** (Etablissement de l'Hygiène Urbaine d'Alger) : il est chargé du nettoyage de la plage (c'était APPL auparavant).
- **EPIC ERMA** (Établissement de Réalisation et de la Maintenance de l'éclairage public de la wilaya d'Alger) : il est chargé de l'éclairage.

Autres EPIC de la wilaya d'Alger interviennent tels que : **ERMU**, **ETUSA** et **EGCTU** (Etablissement de Gestion de la Circulation et du Transport Urbain). Ce dernier est un acteur important dans la concrétisation du plan stratégique sur son axe mobilité. Ses missions sont ainsi plus détaillées dans le titre suivant.

Le parc des Sablettes permet finalement l'intervention **des investisseurs** pour l'installation **des jeux** au niveau de la zone. C'est le cas du poney club, le parc de jeux d'enfants à l'entrée et la grande roue.

## II.2. Les enjeux de la zone d'étude

Nos observations et visites dans la zone des Sablettes, dans le cadre de notre travail, nous ont permis d'élaborer un constat qui se traduit par des potentialités et des risques. La gestion ou l'exploitation de ces distinctifs les transforment en enjeux à la zone des Sablettes étant un espace de loisirs. Nous pouvons ainsi classer ces enjeux sur trois volets : environnemental, économique et social. L'ensemble de ces enjeux font l'objet d'analyse dans le chapitre prochain.

### II.2.1. Enjeux environnementaux

Il s'agit principalement des enjeux qui concernent l'environnement immédiat de la zone d'étude. C'est le cas des limites naturelles (la mer et Oued El Harrach) et de la limite artificielle des Sablettes (la Rocade Nord d'Alger). Après, le développement linéaire du parc et sa position dans la Baie d'Alger présentent d'autres enjeux. On parle généralement, dans ce cas, des enjeux exogènes.

1. l'autoroute comme un séparateur entre le parc de loisir et la ville,
2. l'autoroute comme une source de nuisance sonore,



**Figure 31** : l'enjeu de l'autoroute par rapport à la zone des Sablettes

**Source** : l'auteur, 2017

3. Oued El Harrach qui traverse la zone en deux rives,



**Figure 32** : la subdivision de la zone des Sablettes par Oued El Harrach

**Source** : carte Google Earth traitée, l'auteur, 2017

4. sa position au cœur de la Baie d'Alger,
5. la mer et les berges de l'oued comme des zones non aedificandi,
6. son développement linéairement sur la côte Algéroise.

## II.2.2. Enjeux économiques

Concernant les enjeux économiques, ils regroupent d'une part les enjeux endogènes et d'autre part, les enjeux exogènes. Les premiers sont relatifs aux potentialités que présente le site, ils concernent la qualité d'accueil et d'accessibilité des différents usagers. Ceci concerne la mobilité et l'offre de loisirs. En outre, le site contribue, d'une manière générale, dans

l'économie de la capitale par l'offre d'emploi et d'investissement. Quant aux enjeux exogènes, ils sont relatifs aux infrastructures voisines du parc des Sablettes. C'est le cas de la gare routière du Caroubier, de l'Hippodrome du Caroubier, de l'OPLA et d'autres infrastructures du transport, principalement le tramway et le train. Cela induit différents effets sur le site. Ces équipements jouent sur l'attractivité et sur l'accessibilité aux Sablettes, ils jouent ainsi sur sa contribution dans l'économie de la capitale. En somme, on dénombre les enjeux suivants :

1. la proximité de la gare routière du Caroubier,
2. la proximité de l'Hippodrome du Caroubier et de l'OPLA,
3. la proximité des arrêts du tramway et d'une gare ferroviaire (la Glacière et Caroubier),
4. l'accessibilité,
  - a. aux piétons,
  - b. aux deux roues,
  - c. aux véhicules,
  - d. aux transports collectifs.
5. la diversité des loisirs et des activités,
6. la création des offres d'emplois,
7. l'ouverture du champ d'investissement.

### **II.2.3. Enjeux sociaux**

Liés principalement au site (des enjeux endogènes), les enjeux sociaux sont relatifs à la qualité d'offres de loisirs et du confort du parc des Sablettes à ses usagers. Il s'agit de l'aptitude de la zone d'étude à répondre ou non aux besoins et aux attentes du public le plus large possible de ses usagers. C'est principalement les enjeux suivant :

1. l'entretien et la propreté,
2. la sécurité et l'éclairage public nocturne,
3. le confort des usagers et la présence des espaces de repos,
4. la diversité d'offre de loisirs aux différentes tranches d'âge et aux différentes classes sociales,
5. la prise en compte des différents usagers en matière de mobilité (les enfants, les personnes âgées, personnes de mobilité réduite, les cyclistes, les sportifs, ...),
6. l'accessibilité au public le plus large possible.

## **II.3. La zone de Sablettes dans les instruments d'urbanisme, les contraintes de sa mobilité et ses paramètres**

La zone des Sablettes, dans son état actuel, est l'une des concrétisations du plan stratégique de développement de la ville d'Alger 2010-2035. Elle s'inscrit dans les préoccupations majeures de ce plan. Pour cela, l'étude de la prise en charge de Sablettes et de sa mobilité nous amène à faire une lecture et une analyse de ce plan stratégique de la capitale. En outre, son intégration dans la baie d'Alger, s'inscrit dans une approche territoriale de l'aménagement de la ville d'Alger. Ceci confirme l'interdépendance à la fois entre les entités de ce territoire et, d'autre part, entre les différents plans d'interventions.

Auparavant, notre travail consiste de faire initialement une lecture des différents instruments d'urbanisme de la capitale qui précèdent le plan stratégique.

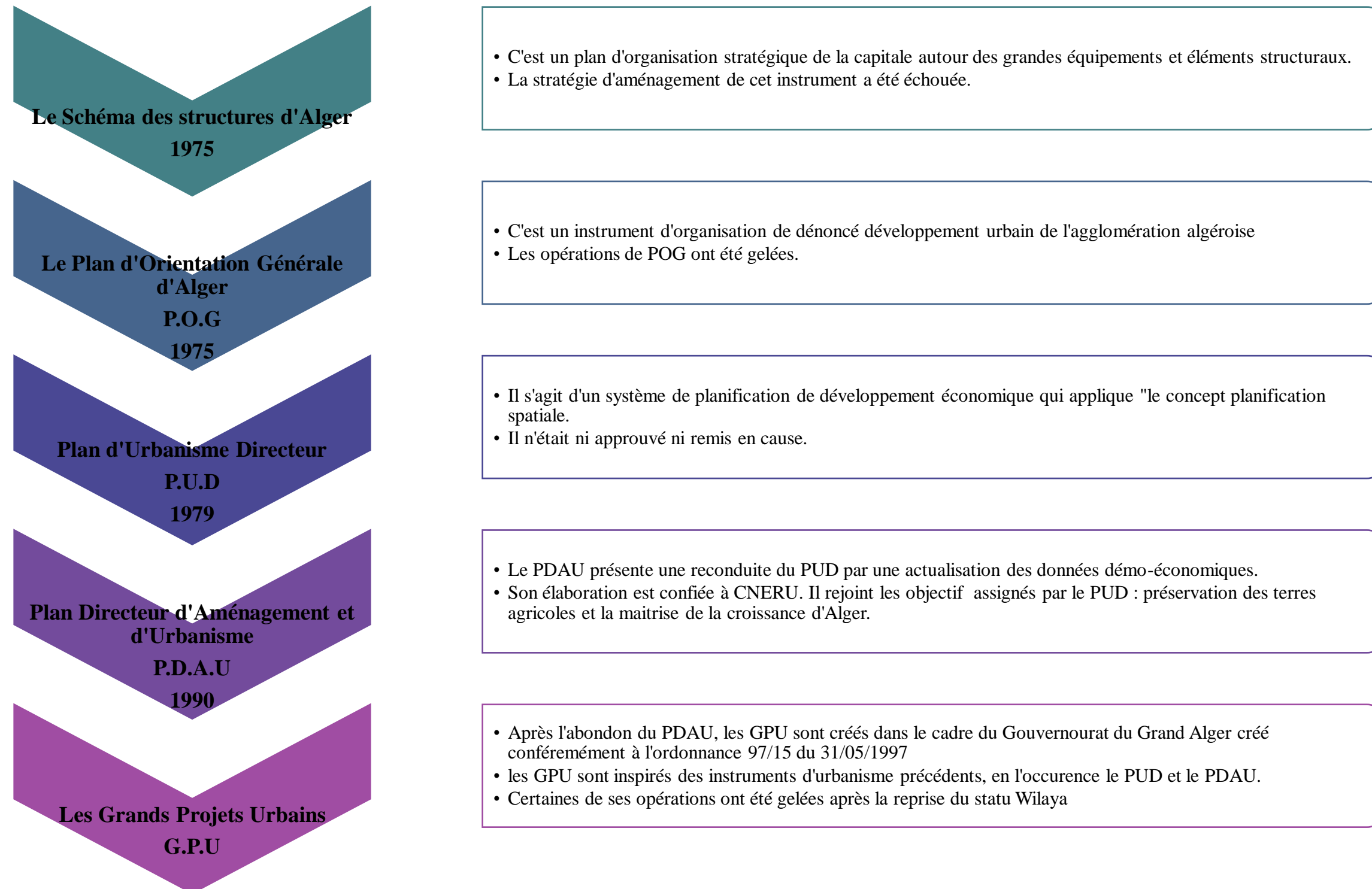
### **II.3.1. Aperçu général des instruments d'urbanisme de la capitale**

#### **II.3.1.1. Les instruments d'urbanisme appliqués de 1960 à 1995**

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

Dès les premières années de l'indépendance, Les mutations socio-spatiales ont générées le problème de son aménagement. La planification urbaine apparait ainsi comme une préoccupation majeure. Sous ces circonstances, une nouvelle structure est mise en place. Il s'agit du COMEDOR (le Comité permanent d'Etude, de Développement, d'Organisation et

d'Aménagement de l'Agglomération d'Alger). Cette dernière prend en charge les premières options d'aménagement de la capitale. La figure ci-après présente les principaux instruments de planification urbaine de la ville d'Alger après l'indépendance.



**Figure 33** : les principaux instruments de la planification urbaine d'Alger après l'indépendance

Source : l'auteur d'après. BAOUNI. T, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », Insaniyat, n° 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.

Les différents instruments et outils de planification urbaine indiqués (Cf. Fig. 33) ont fixé différents objectifs pour la capitale. Cette succession d'instruments reflète ainsi l'échec de la planification urbaine de la capitale. En effet, elle n'a souvent pas pu résoudre les problèmes de la ville. A titre d'exemple, le PDAU approuvé en 1997 présente « *une révision des dispositions spatiales par l'identification et la définition des termes de référence des plans d'occupation des sols dans les secteurs d'urbanisation sur la base de la structuration urbaine proposée auparavant par le POG et le PUD* ». <sup>54</sup>

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

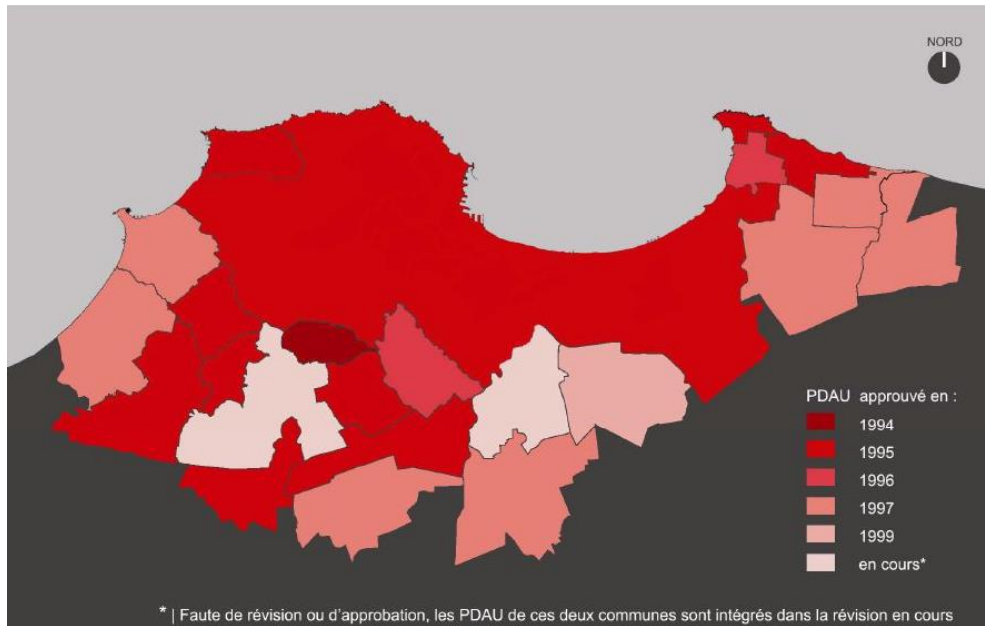


**Figure 34** : limites de la wilaya d'Alger depuis 1997

Source : Parque EXPO (Janvier 2015)

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

<sup>54</sup> BAOUNI Taher, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* n<sup>os</sup> 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.



**Figure 35** : chronologie des approbations des PDAU au sein de la ville d’Alger

Source : Parque EXPO (Janvier 2015)

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

### II.3.1.2. La dimension de la mobilité dans les instruments d’urbanisme d’Alger (cas des Sablettes)

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

Quant au sujet du transport, le **Schéma des Structures d’Alger 1985** a procédé une stratégie basée sur le développement des infrastructures routières. Le système de ces infrastructures comprend une hiérarchie de routes, autoroutes et voies rapides. Il s’agit d’un système qui

encourage les transports en commun, les transports de masse et le chemin de fer. Inspiré du Schéma 85, le **POG** a accordé une importance aux transports urbains, particulièrement les transports collectifs (autobus et autres modes en site propre). Ce plan prévoit également la réalisation de l'autoroute Est longeant le front de mer et la réalisation d'infrastructures routières (la gare routière, la gare multimodale de Dar El Beida et la gare de tri marchandises à Reghaia).

Marquées par des opérations ponctuelles plutôt qu'une vision globale de la mobilité, le PDAU de 1995 et le GPU n'ont pas contribué réellement dans l'amélioration de la mobilité à Alger. C'est le cas de la suppression de la station ETUSA au niveau de la Grande Poste (suite à la décision du GPU) qui a généré plusieurs problèmes dans les déplacements au niveau de la Capitale.<sup>55</sup>

### **II.3.2. Le plan stratégique de développement de la wilaya d'Alger, horizon 2035**

Le plan stratégique de développement, d'embellissement et d'amélioration du cadre de vie du citoyen, a été décidé par le président de la République Abdelaziz Bouteflika. Selon le wali d'Alger Abdelkader Zoukh : « *Le plan stratégique se veut un moyen de modernisation, d'embellissement et d'aménagement de la capitale* ». <sup>56</sup>

La mise en œuvre du plan stratégique de développement de la ville d'Alger coïncide avec le lancement, sous l'égide et l'impulsion du président de la République, du Plan national de développement 2010-2014. Ce dernier vise à consolider les résultats probants atteints par notre pays au cours de ces dix dernières années, mais aussi à mettre en œuvre un schéma général et diversifié de développement de l'Algérie en complément du pétrole et du gaz.<sup>57</sup>

Dans le cadre de ce programme, la conception du plan stratégique de développement de la capitale à moyen et à long termes s'appuie, notamment, sur deux études structurantes portant sur l'aménagement de la baie d'Alger et la révision du plan directeur d'aménagement et

---

<sup>55</sup> BAOUNI Taher, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », *Insaniyat* n°s 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.

<sup>56</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », *EL-DJAZAIR* (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

<sup>57</sup> Algérie - mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035, centurion dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 mars 2017)

d'urbanisme (PDAU).<sup>58</sup> Ces deux études fondamentales sont confiées à deux bureaux d'études internationaux de renom. Le premier est portugais (**Parqueexpo**), et le second est français (**Arte Charpentier**).

### II.3.2.1. Les objectifs soulignés par le plan stratégique

Le plan stratégique de développement de la wilaya d'Alger, horizon 2035, vise à faire de la capitale "*une ville qui s'inscrit dans la mondialisation et constitue la porte d'accès en Algérie*".<sup>59</sup> Ce qui demande des solutions sur différents plans : urbain, économique et social. Il s'agit de faire d'Alger une métropole qui contribue dans le développement du pays tout en renforçant la cohésion sociale et spatiale. Le tableau ci-après résume les détails des principaux objectifs arrêtés par le plan stratégique.

---

<sup>58</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazaïr.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

<sup>59</sup>Algérie 360°, (en ligne), (Page consultée en Novembre 2017), Disponibilité et accès : <https://www.algerie360.com/plan-strategique-de-developpement-dalger-inscrire-la-capitale-dans-la-mondialisation/>

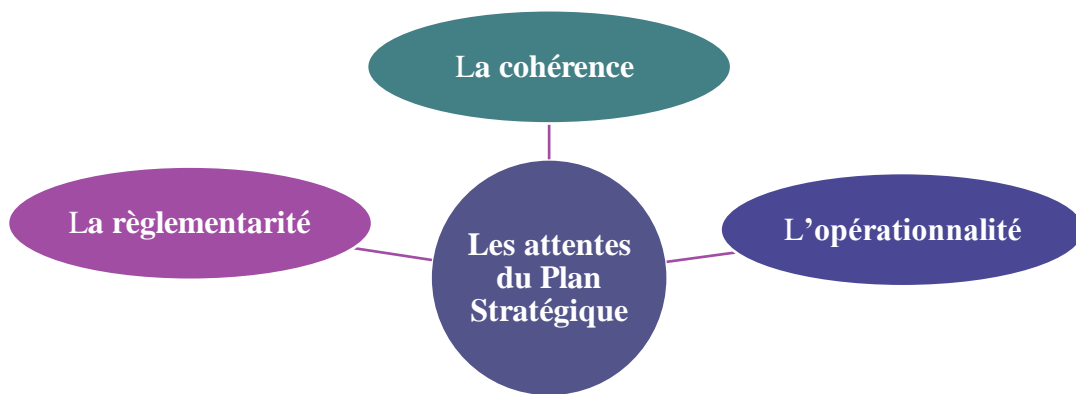
L'objectif principal	Détails de l'objectif
<b>La structuration du tissu urbain algérois</b>	/
<b>La préservation des terres agricoles de la capitale et la limitation du développement périphérique du tissu urbain de la capitale</b>	Ces objectifs présentent une condition de l'aménagement de l'hinterland algérois (arrière-pays) et de la qualification de son centre.
<b>L'amélioration des mobilités à Alger</b>	Cela se traduit par deux actions : <ul style="list-style-type: none"> <li>• amélioration des conditions de transport et de circulation,</li> <li>• réalisation de travaux dans les domaines routiers et infrastructures de mobilité.</li> </ul>
<b>La modernisation de la ville d'Alger</b>	Cet objectif est soumis à la condition de conserver l'identité de la capitale et son charme nostalgique. Cette action consiste de profiter du potentiel économique, social, politique et surtout géographique de la capitale
<b>La qualification et la revitalisation du centre historique de ce tissu urbain</b>	C'est un objectif qui se réalise à travers la réhabilitation du centre ancien et la réalisation des projets de reconquête du front de mer (pour lever un paradoxe propre à Alger, celui de voir la mer, mais de ne pas y accéder). Ceci concerne différents endroits de la capitale comme les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• la Place des Martyrs et les terrasses du port de la Casbah,</li> <li>• les piscines et bains naturels de Bab El Oued,</li> <li>• la promenade de l'Indépendance qui est un projet urbain qui relie le sanctuaire des martyrs à la mer,</li> <li>• ainsi que l'amorce de l'aménagement de la baie par l'aménagement de l'embouchure d'Oued El Harrach et de la rue de Tripoli, figurent, en outre, parmi les actions envisagées.</li> </ul>
<b>La restauration des équilibres écologiques</b>	/

**Tableau 10** : les objectifs du plan stratégique de la capitale Alger

**Source** : l'auteur d'après PINEL. JM, Partenaires, Revue de de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site Web : www.cci.af.org, PARTENAIRES, N°13, JUILLET - AOÛT 2013.

Dans le tableau précédent, l'aménagement de notre zone d'étude apparaît à différents niveaux. Ainsi, l'aménagement de la baie d'Alger qui vise principalement la reconquête du front de mer afin d'y accéder et non seulement le voir de loin. Aussi, c'est un projet qui ambitionne à restaurer les équilibres écologiques. La position de la zone des Sablettes fera l'objet d'une analyse plus au moins détaillée dans les prochains paragraphes de ce chapitre.

Face à ces objectifs, le PDAU, et plus précisément, le plan stratégique, est soumis à trois attentes (Cf. Fig. 36). Il s'agit premièrement de **la cohérence** entre les aires sectorielles de la ville d'Alger autour d'un projet de territoire. Cela impose une synergie entre les différentes aires. En deuxième lieu, **la règlementarité** consiste de suivre les orientations de la planification et de dessiner des normes efficaces et universelles. Enfin, la troisième exigence est **l'opérationnalité**. Cette dernière implique de travailler en différentes séquences temporelles afin d'atteindre une durabilité du projet.<sup>60</sup>



**Figure 36 :** les attentes du plan stratégique

**Source :** l'auteur d'après Algérie – « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 mars 2017)

<sup>60</sup> Algérie – « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 mars 2017).

### II.3.2.2. Le plan stratégiques en étapes

"La résolution de ces problèmes (que les objectifs soulignés cherchent à résoudre), à la fois importants et complexes, nécessitent un cadre de cohérence qui assure des passerelles entre les différentes réponses sectorielles au sein d'un projet d'ensemble qui a été présenté", souligne le ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales dans un communiqué<sup>61</sup>.

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

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

**Tableau 11** : les séquences temporelles du plan stratégique et leurs préoccupations majeures

**Source** : l'auteur d'après EL-DJAZAIR, « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », El-Djazaïr.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

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

- la structuration du tissu urbain,
- le relogement lancé en juin 2014,

<sup>61</sup> Algérie – « mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion dz (production de la wilaya d'Alger, Ajoutée le 11 mars 2017).

- l'aménagement des quartiers autour des grands équipements en projets,
- la rénovation de la promenade des Sablettes,
- l'aménagement paysager de l'autoroute de l'Est,
- le parachèvement du réseau routier fondamental.

Cette étape s'articule autour de **projets prioritaires** clairement identifiés dont, pour nombre d'entre eux, les travaux ont été entamés. *« Ces projets n'ont été ni voulus ni pensés comme des opérations répétitives de conjoncture (peinture des façades réfection des trottoirs, etc.). Bien au contraire, ils ont été construits comme une série d'interventions structurelles qui portent sur des volets essentiels : la mobilité, l'embellissement, le développement maîtrisé, etc. ».* (Indique le précédent wali d'Alger, Mohamed Kebir Addou).<sup>62</sup>

Pendant **la deuxième étape 2020-2025**, ils seront accomplies **l'aménagement de la baie et les nouvelles polarités ou centralités urbaines** (c'est le principe du collier de perles dont le projet de la Grande Mosquée fait partie).

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

Enfin, pour **la quatrième étape 2030- 2035**, l'accomplissement de **la consolidation de tout le territoire** correspond à l'achèvement du grand projet et la consolidation urbaine, ce qui permettra de voir se réaliser le nouveau visage du grand Alger répondant aux grands standards internationaux. En somme, le PDAU a le pouvoir de mobiliser et de dynamiser des projets structurants, tels la reconversion et le réaménagement du port d'Alger ou l'aménagement d'un couloir logistique, d'industrie et de services, Alger-Rouiba, Bab-Ezzouar et Birtouta. Ceci s'incarnera dans une vision stratégique pour le pays et permettra à la capitale de devenir une ville ouverte sur le monde.<sup>63</sup>

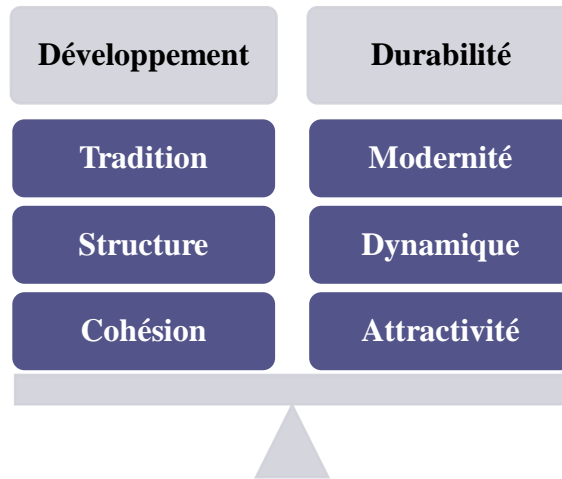
### II.3.2.3. Les axes du plan stratégique

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

---

<sup>62</sup> PINEL Jean-Marie, Partenaires, Revue de de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site Web : [www.cciarf.org](http://www.cciarf.org), N°13, PARTENAIRES JUILLET - AOÛT 2013.

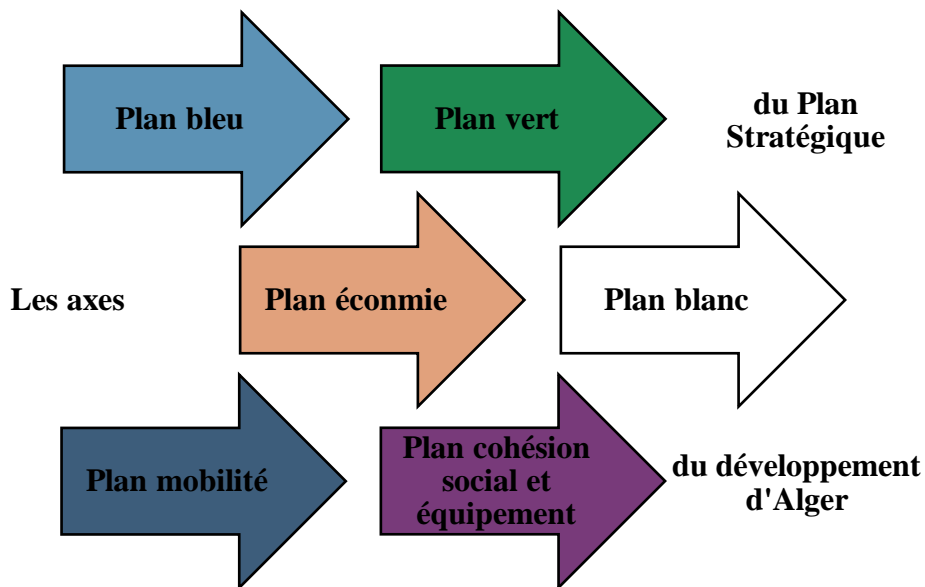
<sup>63</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazaïr.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.



**Figure 37** : l'équilibre visé par le plan stratégique

**Source** : l'auteur d'après PINEL JM, Partenaires, Revue de de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site Web : [www.cciaf.org](http://www.cciaf.org), PARTENAIRES N°13, JUILLET - AOÛT 2013.

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



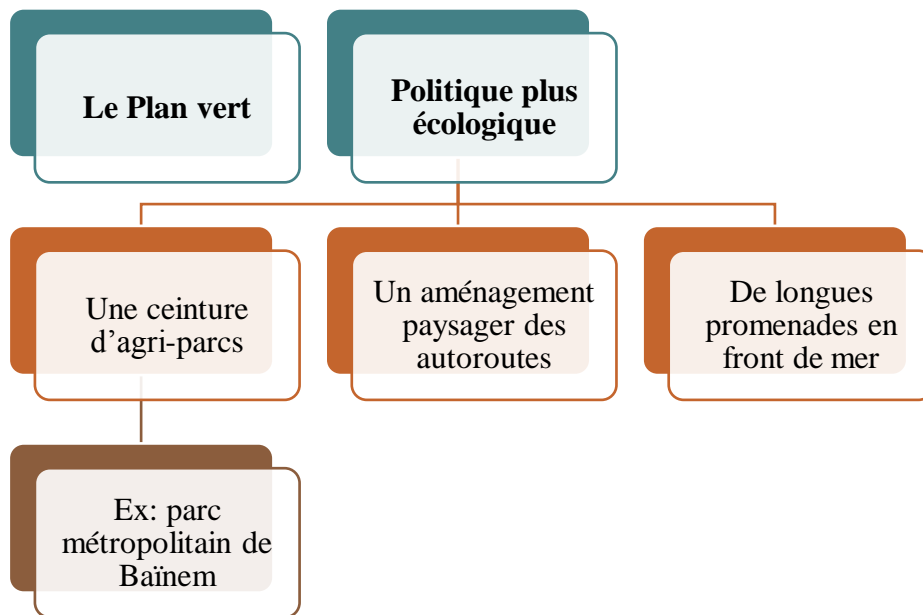
**Figure 38** : les axes du plan stratégique du développement d'Alger

**Source** : auteur d'après El-Djazair.com, 2017

Pour commencer par le **Plan blanc**, ce dernier porte sur la **structuration du tissu urbain**. Dans ce contexte, la **politique du logement** dont le plus important est l'éradication de l'habitat précaire et des bidonvilles, est une préoccupation majeure de ce plan. Autre axe important, c'est le plan qui a trait à l'amélioration de l'éclairage public. Il s'agit réellement du

**Plan lumière** qui est programmé dans l'intention de l'embellissement de la capitale. L'exécution du plan lumière se fait au fur et à mesure grâce aux réalisations de l'EPIC ERMA (Établissement de réalisation et de la maintenance de l'éclairage public de la wilaya d'Alger). Parallèlement, il y a des actions de mise en lumière de plusieurs édifices emblématiques à titre d'exemples : le Makam Echahid, le Palais du gouvernement, le Conseil de la nation, le siège de l'APN (L'Assemblée populaire nationale) et de la wilaya, la Grande-Poste et le Palais du peuple.<sup>64</sup>

Quant au **Plan vert**, il organise la **restauration des équilibres écologiques** et dessine la politique des déchets. Son objectif est de protéger les terres agricoles de l'urbanisation avec la promotion de l'activité de loisirs et de détente. Cette nouvelle stratégie urbaine se réalise par l'aménagement des espaces verts, elle prévoit également de « débarrasser la ville des activités polluantes et dangereuses ». <sup>65</sup> La figure suivante récapitule les points forts de cette stratégie :



**Figure 39** : les points forts d'une politique plus écologique

Source : l'auteur d'après El-Djazaïr.com, 2017

En outre, le **Plan bleu** planifie l'**alimentation en eau potable**, mais aussi le traitement des eaux usées en se fixant un objectif de zéro rejet d'eau polluée en mer le long du littoral, notamment Sablettes et Oued El-Harrach. Puis, le **Plan mobilité** organise l'amélioration des conditions de déplacement dans la capitale. Le **Plan économie**, pour sa part, a pour ambition

<sup>64</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazaïr.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

<sup>65</sup> Idem

de promouvoir l'initiative, d'où qu'elle vienne, en matière de développement. Autrement dit, il encourage tout ce qui est rentable et productive pour l'économie d'Alger. Finalement, le **Plan cohésion sociale et équipement** vise à porter une politique de proximité dans les différents quartiers de la capitale, notamment les quartiers populaires.

### **II.3.3. La zone des Sablettes dans le plan stratégique, aménagement et mobilité**

Le projet de la baie d'Alger est l'un des projets prioritaires du plan stratégique à l'échéance 2035. Il correspond à un projet qui cherche la réponse d'un ensemble d'objectifs. En effet, le projet de la baie d'Alger reflète non seulement la volonté de l'embellissement de la capitale par son front de mer, il prépare aussi une plateforme pour l'organisation de grandes manifestations sportives ou culturelles à Alger. Effectivement, ce projet a une dimension stratégique visant à valoriser les potentialités de la frange maritime et ouvrir la ville sur la mer en offrant des espaces, d'équipement et d'investissement dans le secteur du tertiaire. C'est le cas de **la promenade des Sablettes**. Cette dernière, qui est l'un des segments de la baie d'Alger, offre des espaces pour la pratique de différentes activités sportives. Une promenade de plus de 4,5 km ; de son côté est, **le projet de oued El Harrach**, qui s'étend sur les berges sur près de 18 km, accueille des parcours sportifs pour diverses activités tel que les courses à pied, la marche, le cyclisme, la natation et le football.<sup>66</sup>

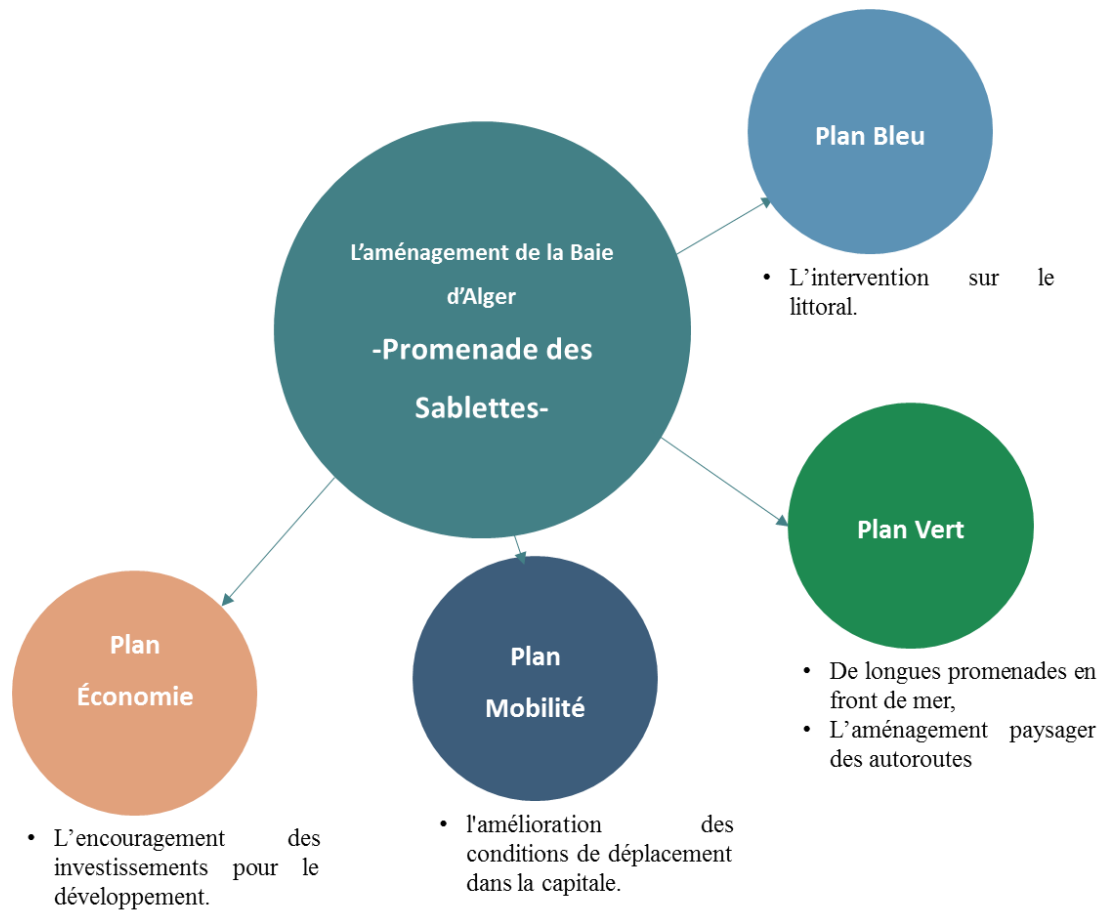
Actuellement, pour l'exécution de son plan stratégique, la capitale développe d'importants projets dans les différents secteurs. Certains projets sont en cours de réalisation ou dans la phase de finalisation, quant aux autres, ils sont en voie de lancement. Concernant le projet de la baie, et plus précisément, son aménagement au niveau des Sablettes, il s'agit de l'un des premiers projets lancés dans le cadre du plan stratégique. Effectivement, la promenade des Sablettes s'inscrit dans les deux premières étapes reconstituées de ce plan. A savoir, c'est l'étape de l'embellissement de la capitale et puis celle portant sur l'achèvement de l'aménagement de la baie et les nouvelles polarités ou centralités urbaines d'Alger.

Cette promenade vient donc comme une réponse à différents objectifs sur divers secteurs du plan stratégique de développement de la ville d'Alger. Après la présentation du plan stratégique, notre travail consiste de situer la promenade de la baie, et plus précisément son

---

<sup>66</sup> PINEL Jean-Marie, Partenaires, Revue de de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site Web : [www.cciarf.org](http://www.cciarf.org), N°13, PARTENAIRES JUILLET - AOÛT 2013.

segment des Sablettes, dans les objectifs et les axes de ce plan. La figure, ci-dessous, récapitule les principaux points du plan stratégique qui prennent en charge notre zone d'étude.



**Figure 40 :** la promenade des Sablettes dans le plan stratégique du développement de la ville d'Alger

Source : auteur d'après El-Djazaïr.com, 2017

Dans ce travail, on revient, à chaque fois, au projet de de la baie d'Alger qui souligne les grandes lignes concernant la promenade des Sablettes. En outre, certains points sont traités à l'échelle de la métropole plutôt qu'à l'échelle de notre zone d'étude. Ceci renvoie aux objectifs du plan stratégique qui consiste une planification urbaine d'Alger sous une vision globale.

Les différents plans indiqués dans la figure 40 sont déjà expliqués brièvement dans les paragraphes qui portent sur les axes et les objectifs du plan stratégique. Afin de situer la promenade des Sablettes et sa mobilité dans la planification urbaine (celle portée par le plan stratégique du développement de la ville d'Alger), nous allons focaliser sur deux plans : le **Plan vert et le Plan Mobilité**. Ce dernier traite l'objet principal de notre recherche. Quant au Plan vert, il prévoit l'aménagement de la zone dans ses préoccupations principales qui

concernent l'aménagement du front de mer, il semble donc important de comprendre les objectifs de l'aménagement paysager. Concernant les autres plans, ils permettent une meilleure compréhension de la zone d'étude. Dans ce cas, l'examen détaillé ne concerne pas le plan bleu et le plan économie.

### **II.3.3.1. Sablettes et l'aménagement paysager**

L'opération comprend la plantation de palmiers le long des terres pleines centrales des autoroutes (Cf. Fig. 31). Elle consiste également le gazonnage de ces surfaces et l'implantation des fleurs en intégrant un système d'arrosage. Ceci s'insère dans l'objectif de l'embellissement de la capitale qui porte aussi sur la mise à niveau de l'éclairage public et la substitution de la glissière métallique par un séparateur en béton.

Concernant le projet de la Baie d'Alger, ce dernier correspond à une des opérations de l'aménagement paysager portant sur « la métamorphose » du visage d'Alger. Ce projet de récréation des liens entre la capitale et la mer conçoit donc l'une des attractions touristiques principales d'Alger. Sablettes constitue ainsi un parc de loisirs portant cette vision.

Pas trop loin de notre zone d'étude, le projet d'aménagement d'Oued El Harrach rejoint celui des Sablettes dans le cadre du plan stratégique d'Alger. Le projet comprend des opérations de dépollution, de réhabilitation et d'aménagement des berges de cet Oued. Sa réalisation a été confiée au groupement algéro-coréen (Cosider et Daewoo Constructions). Il s'agit du renforcement des capacités d'épuration des eaux usées et d'aménagement d'aires de loisirs sur les deux rives de l'oued. Les travaux portent, généralement, sur des travaux d'aménagements paysagers. Ces derniers s'effectuent à travers la création de parcs, de pistes cyclables tout au long de l'oued, de terrains de sport de proximité, de piscines en plein air (le projet situé dans la rive droite des Sablettes) et d'aires de jeux pour enfants. Le projet comporte finalement la réalisation de 19 ponts tout au long de l'oued.<sup>67</sup>

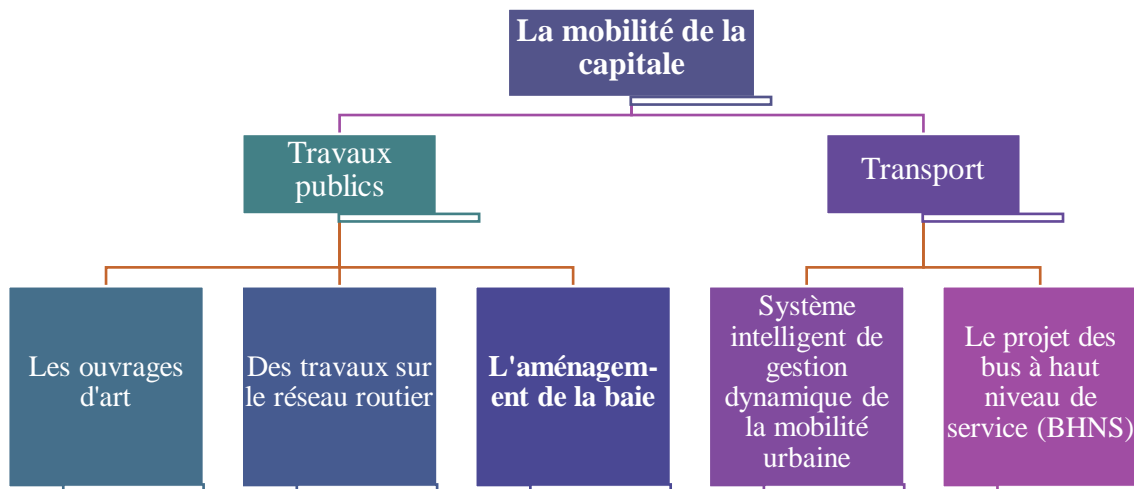
### **II.3.3.2. La mobilité dans le plan stratégique**

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

---

<sup>67</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazaïr.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

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



**Figure 41** : les actions principales de la mobilité prévues par le plan stratégique

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

### Des travaux publics

Les actions relatives aux travaux publics comportent la réalisation d'ouvrages d'arts structurants (ponts, viaducs, tunnels, etc.) et d'autres réalisations concernant le réseau routier. Dans ce contexte, l'objectif est le parachèvement du réseau routier fondamental à travers le dédoublement de certaines voies existantes pour les transformer en voie express. Egalement, il s'agit de réaliser plusieurs trémies et aménagements de carrefours.

Concernant la zone des Sablettes, les travaux publics envisagent l'aménagement de plusieurs promenades et plages dans le cadre du projet de la baie d'Alger. C'est le cas de la tranche des Sablettes et celle de Bab El Oued qui comprend aussi des piscines. En outre, l'aménagement paysager de l'autoroute Est, qui limite notre zone d'étude, et de la rocade Sud figurent également dans les actions des travaux publics.

### Transport

De surcroît des travaux publics, la mobilité par le biais du transport bénéficie de deux actions importantes prévues pour la capitale :

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

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

Ce système sera ainsi géré par **un centre de régulation**, implanté dans la commune de Kouba, grâce à des données sur l'état de trafic recueillies par des boucles de détection installées dans différents points de la ville d'Alger.<sup>68</sup>

## **2. Le projet des «Bus à haut niveau de service (BHNS)»**

Les BHNS seront introduits dans les transports en commun en Algérie, dans le cadre de la concession. Ce projet devra ainsi être porté par des investisseurs privés. Il est caractérisé par une amplitude horaire élevée qui lui accorde une grande fréquence (circulation au cours de la semaine, en soirée et le week-end).<sup>69</sup>

### **Le chargé de la mobilité à Alger : EGCTU (Etablissement de gestion de la circulation et du transport urbain)**

Les différents projets et actions portant sur le transport et la mobilité, dans la capitale, sont confiés à l'un des établissements spécialisés de la ville d'Alger. Il s'agit de **l'EPIC EGCTU** (Etablissement de gestion de la circulation et du transport urbain). Ce dernier qui est créé en 1995, a un nombre de missions à réaliser pour le compte de la ville d'Alger<sup>70</sup>.

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

---

<sup>68</sup> « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazaïr.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.

<sup>69</sup> Idem

<sup>70</sup> Idem.

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

## Conclusion

La promenade des Sablettes vient ainsi d'offrir une multitude d'activités de loisirs pour ses visiteurs par de divers aménagements (espaces verts, terrains de sport, pistes cyclables, plage, quai, ...) et d'autres équipements de service ou appartenant au privés (des chapiteaux commerciaux, restaurants, amphithéâtre, ...).

La mobilité au niveau de cette promenade présente deux aires d'influence ; la première concerne l'environnement immédiat, quant à la deuxième, elle est relative à l'aménagement de la promenade, son accessibilité et ses parcours. Contrairement aux autres axes du plan stratégique, qui dictent à un certain degré des objectifs clairs portant sur l'aménagement de la baie (notamment le plan bleu, le plan vert et le plan économie), le plan mobilité s'opère sous une vision qui concerne plutôt toute la capitale que notre zone d'étude.

L'amélioration des déplacements, dans les alentours des Sablettes, apparaît ainsi dans l'aménagement des parkings et dans la réalisation des passerelles piétonnes. Concernant la mobilité au niveau du parc de loisirs, celle-ci constitue une composante de son aménagement par le biais de parcours piétons, des pistes cyclables et des voies de service. Dans le prochain chapitre, nous entamons le diagnostic de la mobilité au niveau de la zone d'étude dans son état actuel.

## **Chapitre III : L'Attractivité de la zone des Sablettes par la Mesure de la Mobilité**

## Introduction

Le parc des Sablettes ouvert récemment au public, se présente comme un des espaces de loisirs de la capitale. Il s'intègre comme une promenade sur une bande côtière de la baie d'Alger et propose différents espaces et équipements de divertissement pour le public. Sa planification, dans le cadre du plan stratégique de la capitale 2010-2035, s'inscrit dans plusieurs axes et différents objectifs de ce plan. Le parc des Sablettes se veut également un aménagement paysager important dans le processus de l'embellissement et la modernisation de la ville d'Alger tout en permettant l'ouverture de la ville sur la mer.

En effet, le travail que nous avons effectué consiste à analyser l'attractivité de la zone des Sablettes par la quantification de la mobilité. Le contenu de ce chapitre s'articule, dans un premier temps, sur l'examen de l'accessibilité de la zone ; et dans une deuxième étape, sur les résultats du travail de terrain. Il s'agit de présenter le déroulement de l'enquête ainsi que la discussion des résultats obtenus. Enfin, nous terminons le chapitre par l'indication des paramètres d'attractivité du parc de loisirs des Sablettes en rapport avec la mobilité.

### **III.1. Accessibilité de la zone des Sablettes : Etat des lieux**

L'accessibilité est une notion qui conditionne la mobilité de loisirs et influe sur l'attractivité de l'espace. Elle devient ainsi la clé pour comprendre le rapport recherché entre la mobilité et l'attractivité de notre zone d'étude (le parc de loisirs des Sablettes). Pour cela, notre travail consiste à analyser les différentes infrastructures qui permettent l'accessibilité et influent la mobilité de la zone. Ceci concerne non seulement les infrastructures du parc de loisirs mais aussi celles disponibles dans son périmètre.

#### **III.1.1 La multimodalité à proximité de la zone des Sablettes**

En matière de mobilité, le périmètre des Sablettes présente différentes infrastructures de transport. Ces dernières constituent des facteurs qui jouent un rôle important dans l'accessibilité de la zone d'étude et offrent plusieurs moyens de transport (V.P, bus, MAP, rail). Ces moyens de transport pourraient constituer un système de déplacement articulé sur le principe de la multimodalité.

En somme, cette multimodalité comprend différentes infrastructures qui couvrent le trajet reliant la zone des Sablettes à divers points de départ de la capitale et aussi des autres régions et wilayas. Les points de départ possibles se diffèrent du mode de déplacement et de l'infrastructure disponible au niveau de l'origine de déplacement vers la zone d'étude.

La figure 42, dans la page suivante, présente les infrastructures qui correspondent à l'ensemble des ouvrages, au sol, nécessaires au transport et aux voies de communication. Autrement dit, il s'agit des voies et des installations fixes exploitées pour l'utilisation des transports.



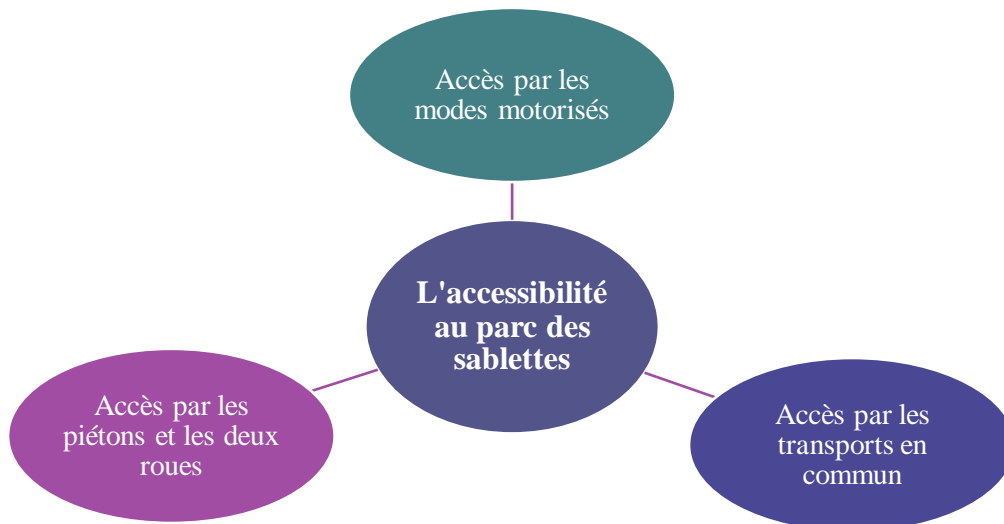
**Figure 42 :** carte des infrastructures routières disponibles dans le périmètre de la zone des Sablettes

**Source :** carte Google Earth traitée, l'auteur, 2017

Les infrastructures indiquées, dans la figure ci-dessus, correspondent principalement à la catégorie des transports en commun. C'est le cas du tramway et de la gare ferroviaire qui présentent deux arrêts, pour chaque mode de transport, dans le périmètre de notre zone d'étude. Il s'agit de l'arrêt de Caroubier et celui de la Glacière pour le tramway ; et l'arrêt de Caroubier et celui d'Hussein Dey pour le train. Le transport en commun est également rassuré par la présence de la gare routière et la station de taxis Inter-Wilayas de Caroubier. Ces infrastructures routières couvrent les déplacements urbains et interurbains par le biais des taxis et des bus. Ces derniers avec d'autres modes motorisés trouvent ainsi une station de service à côté de la station des taxis. Finalement, pour la ligne du transport en commun de la ville, des arrêts de bus sont à proximité de la zone des Sablettes ; ils se situent à côté des arrêts du tramway.

### III.1.2 Les moyens d'accessibilité à la zone

L'accès à la zone de loisirs « Sablettes » se fait en points distincts, bien définis et localisés. Il se réalise par différents moyens de transport. A l'aide des figures suivantes (Fig. 43 et Fig.44), nous avons bien voulu mettre en évidence les divers moyens d'accessibilité disponibles au service des différents usagers du parc des Sablettes.



**Figure 43 :** l'accessibilité au parc des Sablettes par les différents modes de déplacement

**Source :** l'auteur, 2017

La figure ci-après nous a permis de localiser et de décrire les diverses infrastructures de base (routes, parkings, ouvrages d'art, etc.) assurant l'accessibilité à la zone des Sablettes.



**Figure 44 :** le réseau de circulation au niveau de la zone des Sablettes (en une tranche du début de la promenade à l'ouest d'Oued El Harrach)

**Source :** carte Google Earth traitée, l'auteur, 2017

### III.1.2.1. L'accessibilité par les Modes Motorisés

Le parc des Sablettes assure une accessibilité aux modes motorisés (voiture, autocar et deux roues motorisés) par une infrastructure routière assez dense ; la RN 5, la pénétrante de Oued

Ouchayah et la Rocade Nord d'Alger. Cette dernière, de manière précise, est à la fois un élément qui sépare la promenade de la ville (Cf. Fig. 45) et d'autre part, elle correspond à un des éléments principaux qui assure l'accessibilité mécanique à la zone des Sablettes.



**Figure 45 :** l'autoroute sépare le parc des Sablettes du parking Caroubier- Sablettes

**Source :** l'auteur, 2017

Aussi, le parc dispose de trois parkings sur les deux côtés de l'autoroute. Le parking principal (parking Sablettes 01), situé sur la bande côtière (côté de la promenade), est accessible par les différents modes de déplacements motorisés (les transports en commun et les véhicules particulières) par un seul point d'accès. Il s'agit du portail principal situé au début de la promenade (Cf. Fig. 46). En fait, ce portail correspond à l'accès principal du parc et il se matérialise par le monument de l'inauguration du parc en 2015. La sortie s'effectue par deux points ; un est destiné aux usagers du parking et l'autre est destiné au personnel du parc et aux transports en commun (Cf. Fig. 44).



**Figure 46 :** le portail principal du parc de loisirs des Sablettes

**Source :** <http://www.alamy.com/stock-photo/paris-city-gate.html>

Pour les véhicules de service, une voie est aménagée sur la limite du parc, elle est séparée de la Rocade Nord par la clôture. Cette voie de service permet l'entretien de la zone, elle est ainsi destinée aux déplacements des différents engins tel que ceux du nettoyage et du jardinage (Cf. fig. 47). En outre, c'est la seule voie mécanique au niveau du parc, elle limite les déplacements mécaniques sur les véhicules de service de façon à protéger la zone de loisirs et à favoriser la mobilité active, notamment, par la marche à pied et les deux roues.



**Figure 47** : une voie de service séparée d'une piste cyclable

Source : l'auteur, 2017

### **III.1.2.2. L'accessibilité par les Transports En Commun**

L'ETUSA (l'Établissement Public de Transport Urbain et Suburbain d'Alger) permet l'accès au parc de loisirs des Sablettes par les autobus en assurant des navettes de trois lignes. Ces dernières prennent comme origines ; la place Maurice Audin, la place du 1er Mai et une autre station située à l'est de la capitale (commune. Rouiba).

L'on souligne également que les autobus, minibus et autres moyens en provenance d'Alger ou d'autres wilayas assurent l'accès à la zone et trouvent comme point de destination le parking de la zone.

### **III.1.2.3. L'accessibilité par la Marche A Pied (MAP)**

Concernant l'accessibilité à la zone par la marche à pied, le projet de la baie programme l'installation de plusieurs passerelles. Pour la zone des Sablettes, il s'agit de la passerelle du Caroubier située à côté du complexe de l'OPLA (Cf. Fig. 48). Cette passerelle piétonne est longue de 200 m et de 3 m de largeur, elle se considère comme la passerelle la plus importante des trois prévues dans le cadre du projet de la baie. Elle relie le parking Caroubier-Sablettes au parc de loisirs tout en traversant la Rocade Nord.



**Figure 48** : la passerelle de Caroubier qui relie le parking Caroubier au parc de loisirs des Sablettes

**Source** : l'auteur, 2017

## **III.2. Enquête sur la mobilité au niveau de la zone des Sablettes**

Afin de mesurer l'attractivité de la zone d'étude, nous avons effectué un travail de terrain par le biais des enquêtes (un entretien avec les responsables de l'OPLA et un questionnaire complété par des entretiens auprès des usagers du parc des Sablettes). Nous allons présenter, dans ce qui suit, les premières observations de terrain ainsi que la réalisation de notre enquête.

### **III.2.1. Constat sur la mobilité dans la zone d'étude**

#### ***Les déplacements au niveau du parc de loisirs des Sablettes***

L'analyse des déplacements au niveau du parc montre que la mobilité est, de plus en plus, active or nous pouvons parler d'une **mobilité douce de loisirs (MDL)** (Cf. chapitre I). En effet, les déplacements sont principalement effectués par la force musculaire à vocation de détente, de sport ou de loisirs. Dans ce contexte, les aménagements des parcours cyclables ou des parcours de jogging assurent les déplacements à vocation de sports et de loisirs (Cf. Fig. 47). Quant à la promenade piétonne de 4.5 km, elle permet les déplacements à différentes vocations. Cela implique ainsi des problèmes du confort pour les usagers des différents modes (les piétons se trouvent face à des cyclistes qui n'utilisent pas la piste cyclable à cause d'une insuffisance d'espace, d'un manque d'entretien ou d'autres problèmes).

Concernant les déplacements par les deux roues, ces derniers sont effectués par un public de visiteurs du parc des Sablettes qui sont de différentes catégories d'âge et principalement des hommes. Ils sont généralement de la ville d'Alger et ils habitent dans un périmètre proche de la zone des Sablettes (une dizaine de kilomètres) tel que : El Mohammadia, El Harrach et Bachdjerah. La passerelle piétonne est dans ce cas le moyen qui permet l'accessibilité au parc de loisirs des Sablettes.

L'usage des deux roues est également répandu dans les déplacements effectués au niveau du parc. En effet, de nombreux visiteurs le pratiquent comme sport. Pour cela, ils ramènent leur bicyclette ou VTT à la zone où ils font la location au niveau du site. Cependant, cette option a été arrêtée par l'OPLA pour sa baisse rentabilité économique.

En outre des MDL, une exception des déplacements par les modes motorisés est donnée aux véhicules de sécurité ou de transport collectif à vocation touristique. Bien que les modes motorisés soient interdits de se déplacer au niveau de la promenade, les petits trains (Fig. 49), à titre d'exemple, sont autorisés de circuler.



**Figure 49** : les déplacements au niveau de la promenade (MAP, un train touristique et les deux roues)

**Source** : l'auteur, 2017

### **Les Parkings au service des modes de déplacement motorisés**

Comme c'est déjà indiqué, le parc des Sablettes bénéficie de trois parkings situés sur les deux côtés de l'autoroute Est. Le premier est le **parking Sablettes 1** (Cf. Fig. 50), il est aménagé au début du parc non loin de l'embouchure d'Oued El Harrach. Il permet l'accès mécanique direct et le plus proche de la promenade. Ce parking est géré par la direction chargée de la gestion du parc de loisirs des Sablettes (OPLA). C'est un parking de plus que 700 places, il accueillera en plus des véhicules des particuliers, les bus de L'ETUSA.<sup>71</sup> La tarification sur le

<sup>71</sup> <http://www.binyen.com/2014/07/alger-promenade-de-lindependance-promenade-des-sablettes/>

stationnement dépend des heures de stationnement à partir de la prise du ticket à l'entrée : 70 DA pour deux heures puis il s'ajoute 15 DA pour chaque une heure de plus (en Août 2017).



**Figure 50** : le portail d'accès principal à Sablettes et le parking Sablettes 1

**Source** : l'auteur, 2017

Sur l'autre côté de l'autoroute, les **parkings Caroubier- Sablettes et Sablettes 2** (Cf. Fig.51) sont gérés par l'établissement de parkings de la capitale. Ils comportent la passerelle piétonne qui dessert la promenade des Sablettes tout en traversant l'autoroute.



**Figure 51** : les parkings Caroubier- Sablettes et Sablettes 2

**Source** : l'auteur, 2017

## **Les déplacements par la MAP et les deux roues**

L'emplacement de cette passerelle assure ainsi l'accessibilité par non seulement les usagers de ces parkings, mais, comme c'est déjà indiqué, il permet aussi l'accessibilité par les piétons et les cyclistes venus de différentes origines de la ville d'Alger. Généralement, les visiteurs qui connaissent la zone, la fréquentent afin d'accomplir leurs motifs vers le parc des Sablettes par le changement vers ces modes de déplacement (Marche à pied ou deux roues). Les modes utilisés avant ce point correspondent souvent au tramway, train ou encore le bus ; qui sont disponibles à proximité du site (la Glacière, Caroubier et Hussein Dey ; Cf. Fig. 42). D'autre part, dans une chaîne de déplacement, ce moyen d'accessibilité perçu de loin encourage les passagers de la gare routière à visiter le parc de loisirs. L'aire d'influence de la zone s'élargit, dans ce cas, vers une échelle urbaine et interurbaine.

### **III.2.2. L'élaboration de l'enquête**

Nos observations nous ont permis d'arrêter la technique d'enquête à exécuter sur le terrain ainsi que le contenu du questionnaire. Le premier volet du questionnaire porte sur les caractéristiques des usagers alors que le deuxième volet porte sur les aspects liés à la mobilité : le lieu d'origine, le mode de déplacement, la fréquence de visite et autres données. Une copie du questionnaire est annexée dans le mémoire.

Notre enquête par le biais du questionnaire s'effectue en complément d'un entretien avec les usagers du parc de loisirs « Sablettes ». Les questions posées sont généralement de type fermé ; quelques questions, qui cherchent l'avis des usagers, sont laissées ouvertes. Le nombre des personnes interrogées a été arrêté à cent personnes. Dans son contenu global, le questionnaire met en relief les aspects socio-économiques, les échelles spatiales et les échelles temporelles de la mobilité.

Nous avons effectué notre enquête sur une période de deux mois allant de Janvier à Mars 2017. Dans ce contexte, l'enquête a été réalisée sur trois journées différentes et bien choisies. Il s'agit d'une journée de vacances, un week-end et une journée ouvrable. Concernant le choix des échantillons, nous avons voulu questionner un public diversifié en termes de sexe, de catégories d'âge, de groupes socio-économiques et encore d'activité pratiquée et du mode de déplacement utilisé. En effet, les personnes interrogées se sont trouvées accompagnées avec leurs amis ou leurs familles et parfois seules. Egalement, nous avons questionné les différents

usagers ; les personnes déplaçant sur la passerelle ou sur la promenade, faisant du sport ou encore les personnes qui sont assises sur le mobilier urbain ou sur le quai de la promenade.

Les résultats présentent ainsi une réalité qui dépend du temps et des personnes inclus dans l'enquête. Ils permettent de mieux mesurer l'attractivité de la zone d'étude en fonction des aspects recherchés et de déterminer les effets qu'apporte l'attractivité sur la mobilité.

### **III.3. Discussion des résultats de l'enquête**

Dans cette partie, nous utilisons les résultats de l'enquête pour répondre aux objectifs soulignés pour ce travail de recherche. Nous allons commencer par déterminer les paramètres qui conditionnent l'accessibilité au parc des Sablettes. En second lieu, nous recherchons la mesure de l'attractivité de la zone par les données de la mobilité, ceci consiste principalement de déterminer l'aire d'influence du parc. Enfin, les différentes données concernant le sujet de la mobilité et l'attractivité de la zone d'étude nous permettent d'analyser le rapport entre ces deux notions.

#### **III.3.1. Les paramètres d'accessibilité à la zone de loisirs des Sablettes**

Concernant les paramètres d'accessibilité au parc des Sablettes, nous allons les traiter sur deux aspects. Le premier est socio-économique relatif aux caractéristiques des usagers. Quant au deuxième, il est lié aux données et aux particularités de la mobilité au niveau de la zone.

##### **III.3.1.1. L'accessibilité sur l'aspect socio-économique**

Comme l'indiquent les trois figures suivantes, les caractéristiques des usagers dictent les paramètres socio-économiques qui conditionnent l'accessibilité au parc de loisirs. Il s'agit principalement des données du sexe (Cf. Fig. 52), d'âge (Cf. Fig. 53) et finalement de la classe socio-professionnelle des usagers (Cf. Fig. 54). L'interprétation de ces résultats nous a mené, par la suite, à traiter l'accessibilité à la zone des Sablettes selon trois facteurs : le temps libre, le revenu et l'état de santé.

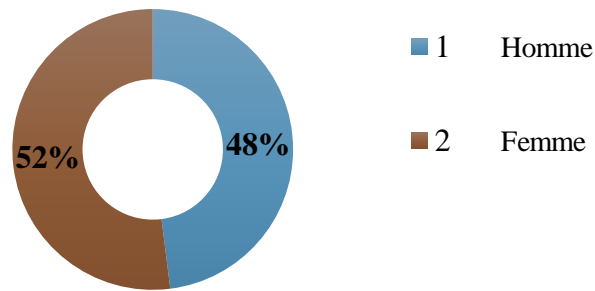


Figure 52 : le sexe des visiteurs

Source : l'auteur, 2017

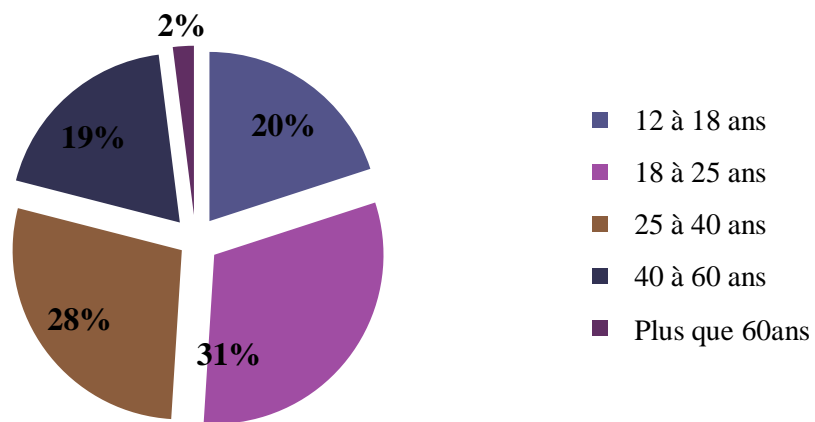


Figure 53 : les tranches d'ages des visiteurs du parc des Sablettes

Source : l'auteur, 2017

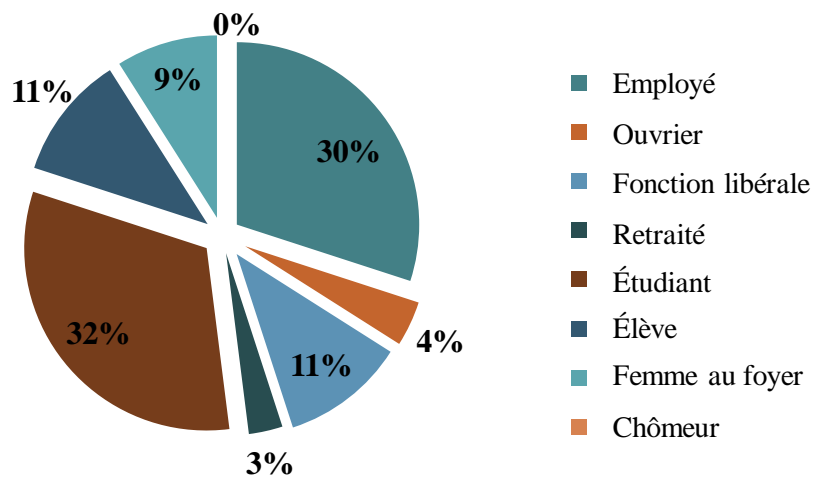


Figure 54 : la profession des visiteurs

Source : l'auteur, 2017

### **La mobilité de loisirs en fonction du temps libre**

Dans cette enquête, les résultats indiquent que la mobilité de loisirs est conditionnée par le temps libre consacré aux loisirs (Cf. chapitre I). Ce dernier dépend des caractéristiques présentées ci-avant.

En ce qui concerne le sexe des usagers, le but de l'enquête, au début, consiste de questionner un quota d'hommes et de femmes égaux, cependant les résultats indiquent que les femmes accèdent au parc plus que les hommes (52% de femmes face 48% d'hommes ; Cf. Fig. 51). Les observations et les entretiens avec les usagers expliquent cette situation par différents facteurs. A titre d'exemple, la conduite de la voiture particulière qui est de plus en plus très courante par les femmes ainsi que les sorties « amies » ou mamans avec leurs enfants augmentent le taux de femmes qui accèdent aux loisirs plus que les hommes. De surcroît, la présence des aires de stationnement proche du parc et la sécurité dans la zone renforcent l'attractivité du parc des Sablettes chez cette catégorie particulièrement et chez les différents usagers de manière générale.

La mobilité de loisirs et l'accessibilité à notre zone d'étude sont encore expliquées en termes du temps libre, d'études ou du travail. En effet, comme l'illustre la figure 13 concernant les classes socio-professionnelles, la classe des étudiants fréquente le parc le plus avec 32%. Le groupe d'employés vient par la suite avec 30% ; par contre, l'accessibilité aux loisirs diminue chez les femmes au foyer (9%) et les retraités (3%), alors qu'elle est absente chez les chômeurs (0%). Ceci peut être expliqué par la volonté de sortir se détendre en dehors des heures de travail au lieu de rester chez soi. Par contre, les faibles pourcentages chez les femmes au foyer et les retraités ne peuvent être expliqués qu'en termes du temps de visite et d'autres aspects sociaux qui demandent plus de détails.

### **La mobilité de loisirs face au revenu financier et au niveau d'étude**

En se basant encore sur les statistiques concernant les classes socio-professionnelles (Fig. 54), l'accessibilité au parc de loisirs « Sablettes » augmente avec l'accroissement du revenu financier. En effet, le taux d'employés (30%) qui accèdent au parc est plus important que celui des ouvriers (4%). Les chômeurs, dans ce contexte, ne montrent aucune présence. Ceci revient à la question du financement qu'implique généralement les sorties et l'accessibilité aux loisirs. Encore, l'accessibilité est plus élevée chez les employés que ceux qui occupent une fonction libérale (11%). Quant au niveau d'étude, les étudiants sont les plus présents dans

l'accessibilité au parc, ceci revient également au point traité auparavant (le temps libre) ainsi que le facteur d'âge qui sera traité prochainement.

### La santé, un facteur de l'accessibilité au parc de loisirs

La question de santé est traitée en fonction de l'âge. Selon la figure 53, qui présente les résultats de l'enquête, la santé est un facteur qui encourage l'accessibilité à la zone de loisirs. Ainsi, la tranche d'âge de 18 ans à 25 ans présente le plus grand taux d'accessibilité au parc de loisirs « Sablettes » avec 31%. Les visiteurs dont l'âge varie de 25 à 40 ans viennent en second lieu avec un taux rapproché du précédent. Contrairement aux groupes dits jeunes, l'accessibilité diminue à partir de la tranche de 40 ans à 60 ans (19%) jusqu'à arriver, vers 60 ans, à un taux très faible de 2%. La dernière tranche correspond souvent aux retraités, ce qui explique encore ce résultat. De même, il semble que l'explication de ces statistiques interpelle différents facteurs. A titre d'exemple, les critères de confort et de distances parcourues qui seront traités dans l'aspect de déplacement, rentrent dans la question de santé ; également, en prenant la tranche d'âge la plus jeune (12 ans à 18 ans) qui montre plus de 20% du taux global des visiteurs.

#### III.3.1.2. L'accessibilité en termes de mobilité

Dans ce contexte, nous allons présenter les moyens de transport utilisés pour accéder au parc de loisirs « Sablettes ». Nous analysons également les problèmes de mobilité, dans la zone, signalés par les visiteurs inclus dans notre enquête.

#### Le transport en commun au service du parc de loisirs « Sablettes »

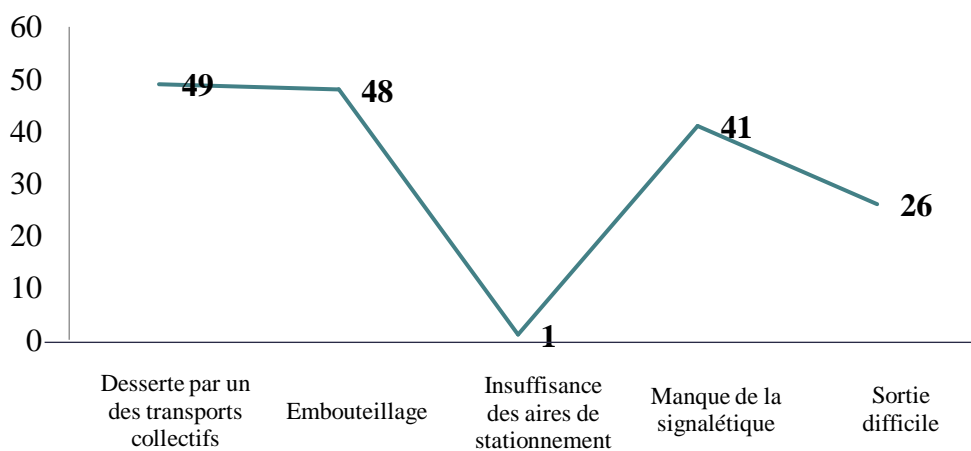
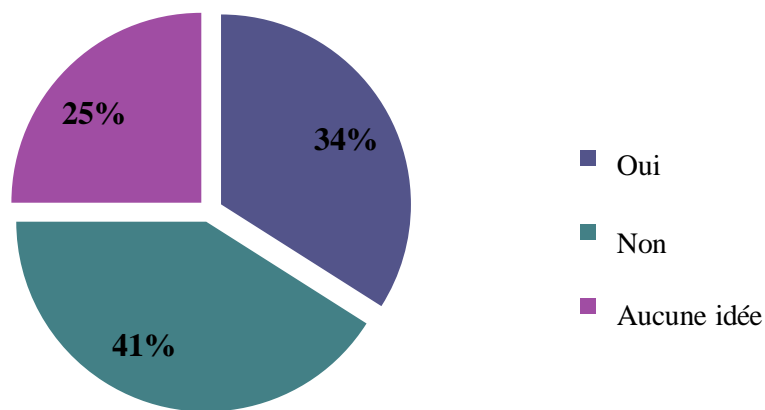


Figure 55 : les problèmes du parc des Sablettes en termes de mobilité

Source : l'auteur, 2017

Parmi les problèmes de la zone d'étude, la desserte par les transports en commun paraît au sommet (Cf. Fig. 55). Certains des usagers interrogés dans l'enquête (49 personnes) signalent un manque ou une absence en matière de la desserte de la zone par le transport en commun. En fait, même si ce mode de déplacement est couvert au niveau de la zone des Sablettes, la majorité des questionnés n'a pas pris une connaissance de l'accessibilité du parc par l'ETUSA (TC). En effet, le questionnaire sur ce sujet (Cf. Fig. 56) indique que plus de 41% des visiteurs sont certains du manque de ce moyen. Quant à 25% ne cherchent pas cette information. Ces résultats reflètent ainsi l'utilisation du véhicule particulier pour accéder au parc.



**Figure 56 :** l'accessibilité de la zone par les transports en communs

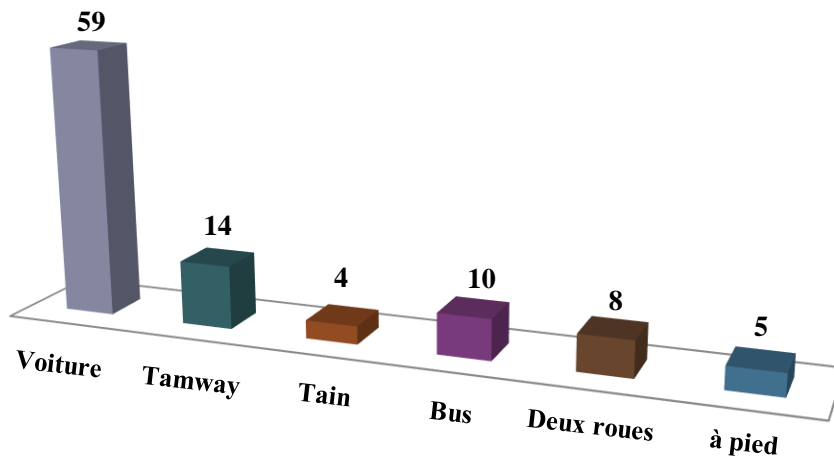
Source : l'auteur, 2017

Dans ce cas, certains se trouvent privés du droit d'accès aux loisirs au parc des Sablettes où le véhicule particulier semble être une condition d'accessibilité. L'usage croissant du véhicule particulier est ainsi une des raisons principales qui augmente la situation des embouteillages dans la zone, notamment pendant des périodes de pointe relatives aux visites (Cf. Fig. 55).

Face à ce manque de transmission de l'information, l'accessibilité au parc est donc soumise à l'enjeu du mode de déplacement. En outre, le positionnement sur la bande côtière et l'isolation de la ville par l'autoroute font de la zone des Sablettes un site qui favorise une accessibilité aux modes de déplacements motorisés plutôt que ceux non motorisés. D'autre part, la proximité de la gare routière, du tramway et de la gare ferroviaire facilite l'accessibilité au parc pour la population algéroise de même que pour ceux arrivant hors wilaya.

### Le véhicule particulier face aux autres modes de déplacements

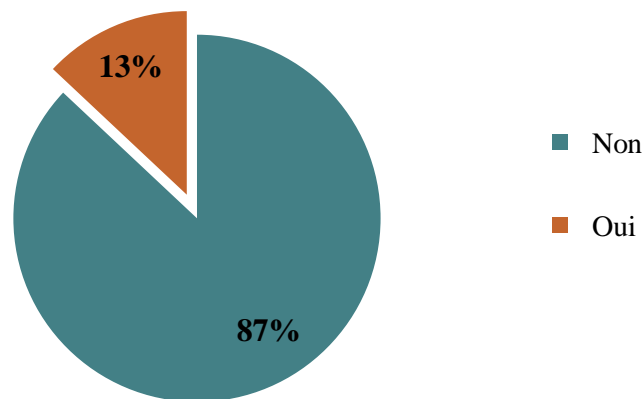
L'usage des modes de déplacement en commun, autres que ceux destinés particulièrement à la zone des Sablettes (l'ETUSA), nécessite, dans la plupart du temps, le changement de plusieurs modes de déplacements pour accomplir le motif de loisirs au niveau du parc. Dans ce contexte, plus que 59 personnes des visiteurs enquêtés utilisent leurs voitures particulières pour accéder au site (Cf. Fig. 57). Ceci explique pourquoi 87% des personnes interrogées n'utilisent pas plusieurs modes de déplacements (Cf. Fig. 58). La présence des aires de stationnement encourage ainsi l'usage de la voiture particulière.



**Figure 57** : le moyen de transport principal utilisé

Source : l'auteur, 2017

En outre, dans le cas d'usage de plusieurs modes de déplacement, le mode principal couvre la plus longue distance parcourue, les autres modes sont secondaires dans l'accomplissement de la destination finale (Cf. Fig. 57).



**Figure 58** : pourcentage de l'utilisation de plusieurs moyens de transport

Source : l'auteur, 2017

Dans un cas très peu entendu, l'usage des modes non motorisés ou encore des modes de déplacement doux prend place chez les usagers qui habitent les communes avoisinantes de la zone des Sablettes. Dans cette pratique, la passerelle piétonne est un ouvrage important, elle est un point d'accès par les piétons et les cyclistes. La distance parcourue est donc un facteur qui permet la pratique d'une mobilité par la marche à pied ou les deux roues. Ces derniers modes prennent place également pour les déplacements au niveau du parc.

### **Les points d'accès, un moyen de drainage des flux**

En ce qui concerne les points d'accès, ces derniers dépendent du point de départ des visiteurs et puis de leur mode de déplacement. Dans ce contexte, les accès aux parkings constituent des points d'accès mécaniques. Quant aux passerelles, elles correspondent aux points d'accès destinés aux piétons et aux cyclistes.

Les points d'accès mécaniques se trouvent au début de la promenade uniquement. Ceci est lié à la nature de l'espace qui consiste de faire une promenade de loisirs, avec des aménagements paysagers, en face la mer. Les voitures sont stationnées au niveau des parkings afin de permettre la promenade au niveau du parc.

Pour des raisons semblables, un des responsables de l'OPLA au niveau des Sablettes explique que les passerelles piétonnes, qui traversent l'autoroute Est pour accéder à Sablettes, sont limitées à deux ou à trois seulement, le long du projet de la baie d'Alger. Ceci a pour objet de maintenir les flux drainés au parc tout en assurant la sécurité et le confort de ses usagers.

### **III.3.2. Quelle Attractivité pour la zone des Sablettes**

Dans cette recherche, nous avons mesuré l'attractivité de la zone des Sablettes par trois données. Nous avons pris, en premier lieu, l'aire d'influence de la zone, ceci permet de connaître le public attiré par cette zone sous un aspect social et aussi sous un aspect spatial et géographique. L'analyse des données qui concernent la programmation et la fréquence de visites permettent, par la suite, de connaître l'effet du temps sur l'attractivité de la zone d'étude. Vers la fin, nous avons analysé les motifs de visite face à l'offre de loisirs et de services ; ce qui révèle le registre de l'attractivité de la zone.

### III.3.2.1. L'aire d'influence de la zone d'étude

Afin de mesurer l'attractivité de notre zone d'étude, nous avons pris deux paramètres ; l'un porte sur l'aspect social et l'autre est relatif à l'échelle spatiale (rayon d'influence). Le premier paramètre se base sur les caractéristiques socio-économiques indiquées auparavant et sur l'accompagnement des visiteurs. Quant au paramètre relatif à l'aspect spatial, il consiste à connaître l'origine des visiteurs du parc des Sablettes.

#### L'attractivité du parc de loisirs « Sablettes » sur l'aspect social

En partant des résultats obtenus du travail de terrain, en particulier notre enquête qui montre que l'attractivité de la zone est fortement convoitée par la tranche des femmes dont les catégories d'âge varient entre 18 et 40 ans ; les chiffres illustrent que les familles représentent le taux le plus élevé suivis en deuxième position par la classe représentante la catégorie « amis ».

En somme, la première catégorie correspond principalement aux mamans avec leurs enfants, membres de la même famille (sœurs, frères, grand-mère) ou encore aux cousines qui visitent le parc dans une sortie de femmes. Ceci dénote que le parc est ainsi très fréquenté par les familles où le site offre des loisirs passifs et actifs pour l'ensemble des visiteurs.

L'analyse de nos résultats révèlent que le niveau d'étude et le revenu semblent des paramètres explicatifs concernant les visites groupées à la zone des Sablettes. Ceci pourrait s'expliquer par les relations sociales qui consolident à travers les lieux d'emplois et des études. Ainsi, il y a lieu d'observer qu'on retrouve des taux assez élevés chez les étudiants et les employés représentant la catégorie des amis (Cf. Fig. 59).

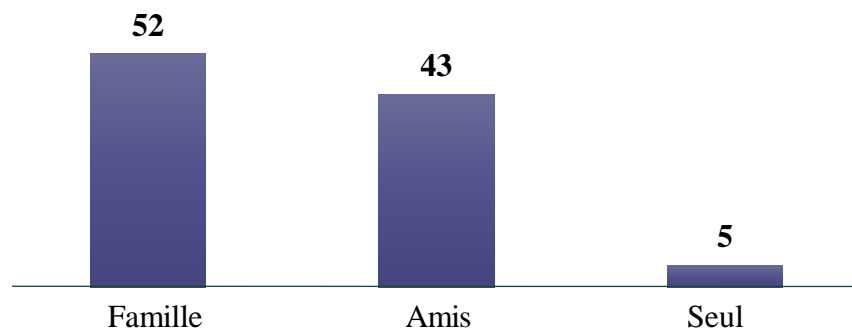
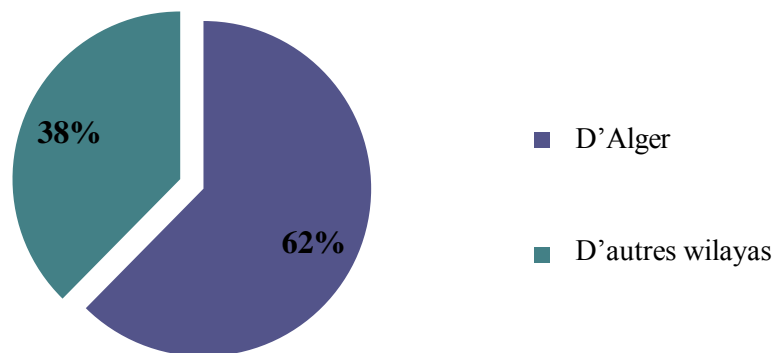


Figure 59 : l'accompagnement des visiteurs

Source : l'auteur, 2017

### L'aire d'influence de la promenade des Sablettes sur l'échelle spatiale

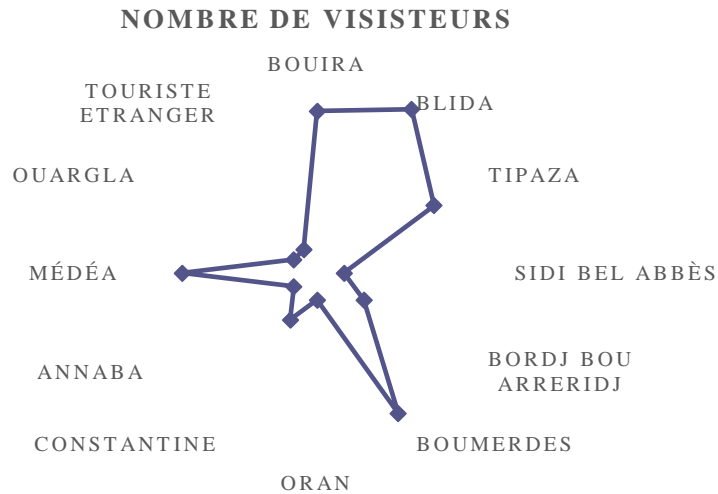
Pour mesurer l'aire d'influence de notre zone d'étude, nous avons procédé à identifier l'origine des visiteurs de la promenade des Sablettes. La figure ci-après (Cf. Fig. 60) indique que la zone des Sablettes attire des visiteurs de la capitale ainsi que des autres wilayas du pays. D'après les résultats de notre enquête montrant que les habitants de la capitale sont fortement attirés par la zone des Sablettes car cette dernière leur offre un espace de détente ; à l'inverse des visiteurs des autres wilayas qui sont relativement nombreux et fréquentent la zone pour des motifs de tourisme et de loisirs.



**Figure 60 :** l'origine des visiteurs du parc de loisirs « Sablettes »

**Source :** l'auteur, 2017

En effet, les résultats présentés dans la figure ci-après (Cf. Fig. 61) montrent une attractivité remarquable de la zone des Sablettes chez des visiteurs en provenance des wilayas proches de la capitale comme l'illustre la figure 25. C'est le cas des wilayas de Boumerdes, de Blida et de Tipaza qui présentent des frontières avec Alger. Ils viennent en second lieu les wilayas de Bouira et de Médéa qui s'éloignent de presque une centaine de kilomètres de la capitale. Cependant, cette attractivité diminue en s'approchant du double de cette distance tel que le cas de Bordj Bou Arreridj. En arrivant aux régions très lointaines d'Alger, l'attractivité des Sablettes devient occasionnelle ; nous remarquons une seule ou deux personnes qui viennent des wilayas de l'Est : Constantine et Annaba ; de l'Ouest : Oran et Sidi Bel Abbès et du Sud : la wilaya d'Ouargla.



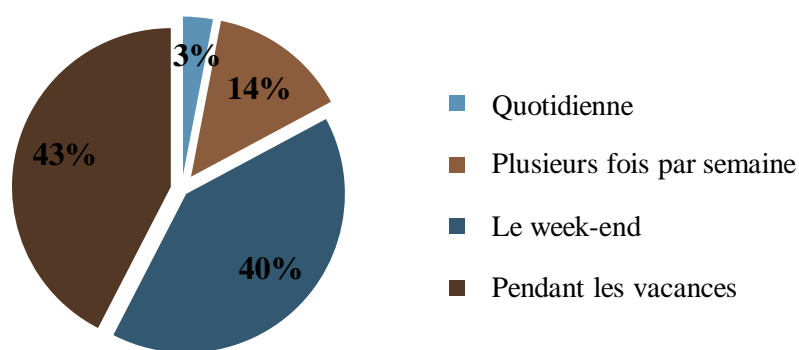
**Figure 61** : le nombre des visiteurs hors wilaya en fonction de leurs origines

Source : l'auteur, 2017

On constate généralement que l'attractivité des Sablettes, pendant une journée ouvrable, concerne principalement les habitants de la capitale ou encore les étudiants. Il s'agit généralement, dans ce dernier cas, des amis plus que des familles.

### III.3.2.2. L'effet du temps sur l'attractivité de la zone d'étude

Dans ce travail de mémoire, nous avons bien voulu étudier la fréquence des visites dans la zone. De prime abord, nous avons présenté les résultats du travail de terrain par la figure ci-après, et ce afin de mieux donner une image globale de la fréquence des lieux concernant la zone des Sablettes.



**Figure 62** : la fréquence des visites de la zone des Sablettes

Source : l'auteur, 2017

Les résultats illustrés, dans la figure précédente, indiquent la présence d'un rapport direct entre les vacances et l'attractivité de la zone des Sablettes. En effet, une attraction effective importante se présente pendant les vacances (43 %) et les week-ends (40 %). En outre,

comme l'illustre la figure 63, même quelques questionnés visitant le parc des Sablettes pour la première fois (24 personnes) confirment la fréquence de visite pendant ces périodes. Quant aux visiteurs fréquents le parc (76 personnes), certains d'entre eux, soulignent également que la fréquence de visite est remarquable pendant ces périodes (vacances et weekend). Les visites pendant les journées ouvrables sont soit occasionnelles ou habituelles et dépendent des motifs de visite (tourisme, pratique de sport, détente ; pêche).

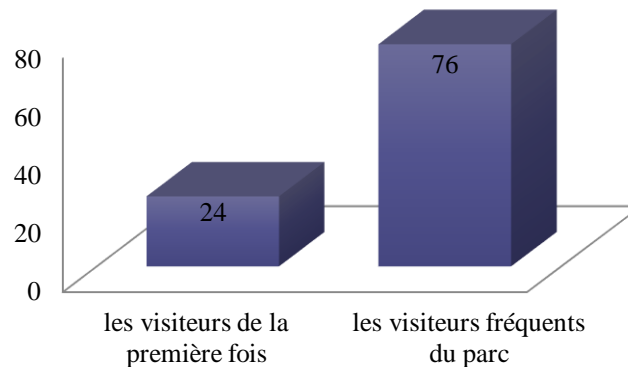


Figure 63 : le taux des usagers fréquents du parc face aux visiteurs de la première fois

Source : l'auteur, 2017

### III.3.1.3. Le registre de l'attractivité du parc des Sablettes

Dans la figure ci-après nous avons représenté les visites dans la zone pour divers motifs.

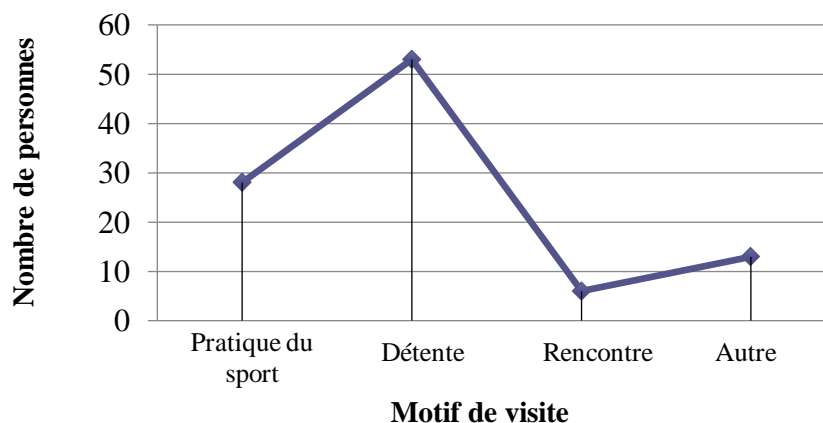


Figure 64 : motifs de visite du parc des Sablettes

Source : l'auteur, 2017

L'enquête révèle que l'attractivité des Sablettes est relative à l'offre de différents loisirs que ce soit actifs ou passifs (Cf. chapitre I). Il s'agit d'une attraction par les aménagements et les composantes du parc (Cf. chapitre II). A cet égard, la mobilité de loisirs de la zone présente

une multitude de motifs où la détente est au sommet, le sport est en second ordre avant la rencontre ou les autres motifs. Ces résultats viennent appuyer les interprétations du travail de terrain effectué par nous-même. En effet, ils expliquent le taux de visite élevé chez les familles qui fréquentent le parc généralement pour la détente, et d'autre part, ils expliquent le motif du sport qui est plus répandu chez les groupes d'amis. Contrairement à ces motifs habituels, les autres motifs sont occasionnels, ils dépendent de la saison et du temps de visite. C'est le cas des rencontres, de natation ou de pêche. Généralement, ce dernier motif ainsi que le sport peuvent couvrir une fréquence de deux à trois fois par semaine.

En somme, le registre de l'attractivité de la zone des Sablettes est à la fois psychologique pour la détente au profit des composantes du parc et pour sa position sur une bande côtière. Puis, il est également un registre physique qui demande des efforts tel que le sport. Enfin, la pêche, les offres des différents équipements et la vente sur le site indiquent un registre économique.

### **III.3.3. Le rapport entre la mobilité et l'attractivité de la zone des Sablettes**

#### **III.3.3.1. L'attractivité du parc de loisirs face à la mobilité**

##### **Les problèmes liés à la mobilité et leurs effets sur l'attractivité de la zone d'étude**

Parmi les problèmes recensés dans la zone et ses environs est celui des embouteillages (Cf. Fig. 55), qui sont, principalement, générés par l'usage croissant des véhicules particuliers dans la zone. Il faut signaler que ce problème est généralement marqué pendant des horaires bien précis et encore des saisons. En effet, les embouteillages sont très élevés pendant les week-ends, les vacances et souvent vers la fin de journée. Ceci traduit lisiblement une forte attractivité du parc pendant ces périodes. Les embouteillages sont provoqués également par les visiteurs à leur sortie car ils doivent passer par les guichets pour effectuer leur paiement relatif au stationnement. A cet égard, les flux qui sortent du parc des Sablettes entraînent des problèmes non seulement au site du parc mais aussi à l'environnement immédiat du site des Sablettes. Autrement dit, l'attractivité de la zone influe non seulement la mobilité dite de loisirs relative au parc mais aussi la mobilité de l'environnement immédiat. Le drainage des flux est donc mis en question.

De surcroît, en parlant du sujet de confort, certains visiteurs questionnés pendant nos dans l'enquête signalent le problème des grandes distances à parcourir avec un manque de

mobiliers urbains et parfois un manque de service (épicerie, sanitaires, ...). Ces éléments sont un facteur important dans l'accès aux loisirs et la mobilité des personnes âgées.

### La mobilité de la saison de la plus grande fréquence au parc de loisirs « Sablettes »

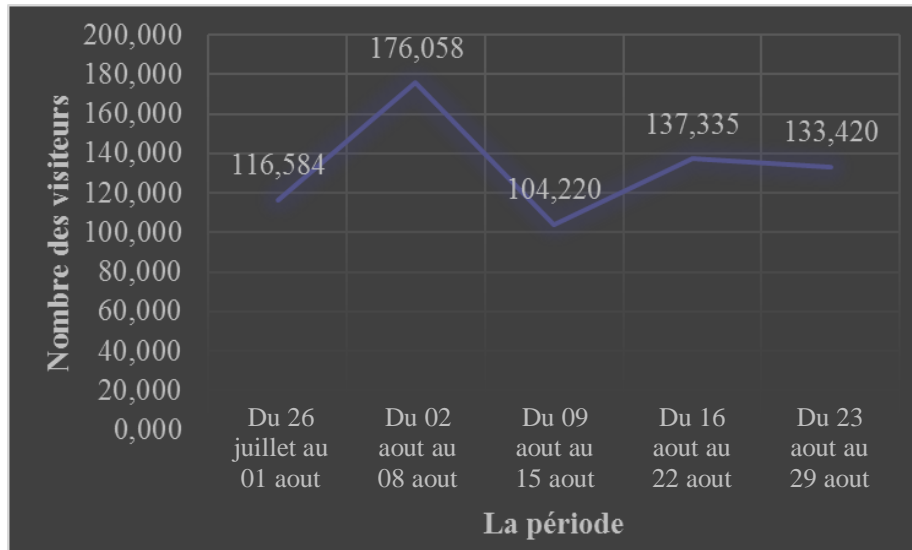


Figure 65 : état hebdomadaire du déroulement et suivi de la saison estivale à Sablettes (2017)

Source : l'auteur d'après l'OPLA, 2017

Afin de compléter les résultats présentés précédemment (Cf. Fig. 62), et en se focalisant sur le temps de la plus grande fréquence correspondant aux vacances scolaires et encore sur les vacances les plus longues de l'année, les données recueillies par l'OPLA (Cf. Fig. 65) révèlent que Sablettes attirent le nombre de visiteurs le plus élevé pendant la première semaine du mois d'août.

### III.3.3.2. Les caractéristiques de la mobilité de loisirs générée par la zone des Sablettes

Ce travail consiste à traiter les échelles temporelles et spatiales de la mobilité de la zone de loisirs des Sablettes en fonction des données de l'attractivité de la zone. Les attentes anticipées par les usagers en termes de mobilité tel que la question de la signalétique et les modes utilisés au sein du parc sont ainsi abordés dans cette recherche.

#### Les mobilités temporelles sur des grandes aires d'influences

Ceci demande l'interprétation des résultats qui portent sur l'origine des visiteurs de la zone des Sablettes. En effet, comme c'est traité dans les titres précédents (Cf. Fig. 61), l'origine des visiteurs déterminent l'aire d'influence de la zone. Dans notre cas, cette dernière révèle une

mobilité qui dépasse l'aire urbaine. A cet égard, nous parlons d'une mobilité spatiale qui est probablement à des déplacements circulaires. Ceci veut dire que les usagers retournent à leur point de départ (ville d'origine) après la visite de la zone particulièrement ou de la capitale en générale. La figure ci-après indique la proximité des wilayas attirées par notre zone d'étude. En fait, il s'agit des aires d'influence dont l'augmentation des distances diminue l'attractivité de la zone ; nous démarrons des aires de moins de 100 km de distance jusqu'à arriver à des centaines de kilomètres de loin.

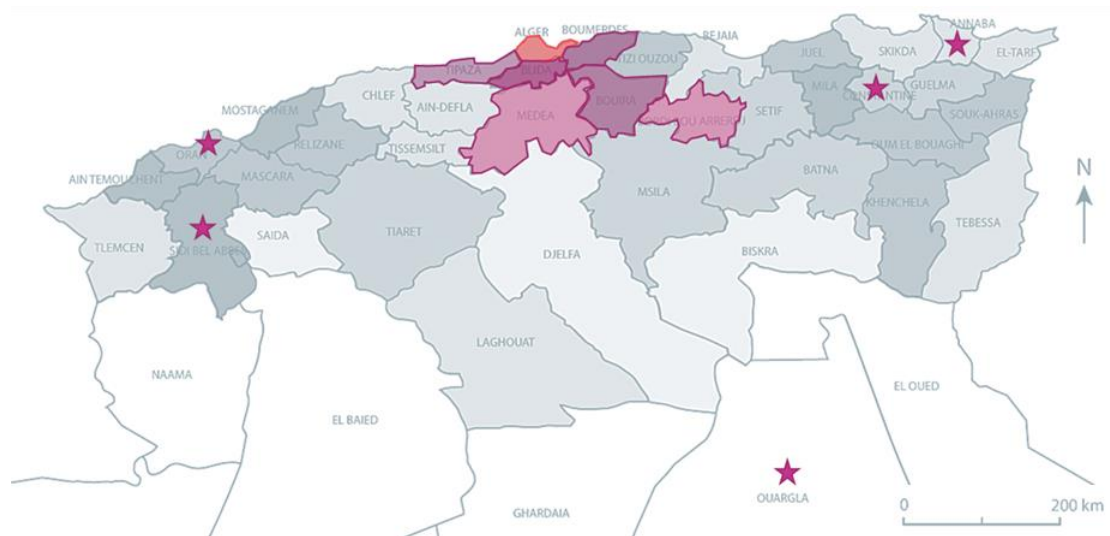


Figure 66 : l'aire d'influence de la zone des Sablettes

Source : carte traitée par l'auteur, 2017

Pour les wilayas dites lointaines de la capitale, il s'agit plutôt d'une mobilité de vacances qui s'incarne dans le cadre du tourisme. Dans certains cas, cette mobilité est occasionnelle pour une visite de famille ou une question d'affaire. A cet égard, le registre de l'attractivité de la zone d'étude étant un espace de loisirs et de détente contrôle cette mobilité générée par l'attractivité de l'espace. C'est ce que confirment les données sur la programmation de visite traitées dans le paragraphe suivant.

### **La mobilité de la zone des Sablettes en fonction de son attractivité, une mobilité occasionnelle**

En se basant sur les résultats de la fréquence de visite (Cf. Fig. 62), la mobilité de loisirs de la zone des Sablettes est principalement pratiquée dans l'unité du temps de l'année et elle est aussi relative au cycle lié au climat. Nous remarquons ainsi que la mobilité pendant les différentes vacances scolaires où la zone de loisirs des Sablettes est la destination des familles algéroises et occasionnellement des autres venues des autres wilayas.

Encore, relativement à la question d'accessibilité et de déplacement, la signalétique semble d'être un facteur de la mobilité de loisirs au niveau de la zone des Sablettes. En effet, certains des visiteurs du parc signalent le manque des plaques indiquant les accès aux parkings de la zone. En outre, des autres visiteurs interrogés indiquent qu'ils dépassent le portail d'entrée principal sans prendre connaissance à cause du manque de la signalétique au moment où l'aménagement paysager lui-même attire les passagers à découvrir cet espace. Dans le cas opposé, un autre groupe de visiteurs n'a pas programmé sa visite mais il était juste de passage. La figure ci-après illustre les résultats portant sur cette question.

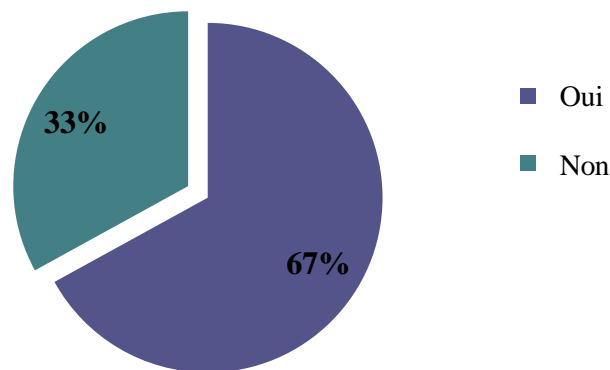


Figure 67 : les pourcentages de la programmation des visites du parc Sablettes

Source : l'auteur, 2017

### **Les modes de déplacement utilisés pour la mobilité de loisirs au niveau du parc de loisirs des Sablettes**

Pendant les vacances, les usagers des autres wilayas sont plus présents dans le parc des Sablettes. Et d'après les résultats de notre enquête, ces usagers visitent le site en utilisant généralement un taxi ou un véhicule particulier.

Le véhicule particulier est aussi un mode de déplacement répandu chez les familles. Quant aux amis, il s'agit principalement des déplacements par le biais des infrastructures de proximité : c'est le cas du tramway, du train et du bus. En outre, dans le cas de l'usage des véhicules, il s'agit parfois d'un covoiturage entre un groupe d'amis qui programment leur visite.

Concernant les déplacements par le biais de la marche à pied ou les deux roues, ils couvrent les déplacements au sein du parc. Dans ce contexte, les deux roues sont généralement pratiquées par les tranches d'âges jeunes. Quant aux déplacements par la MAP, ils parcourent

de courtes distances. Ceci revient aux problèmes traités au début de ce chapitre relatifs à la question du confort et l'absence des points d'accès autres que ceux du début de la promenade.

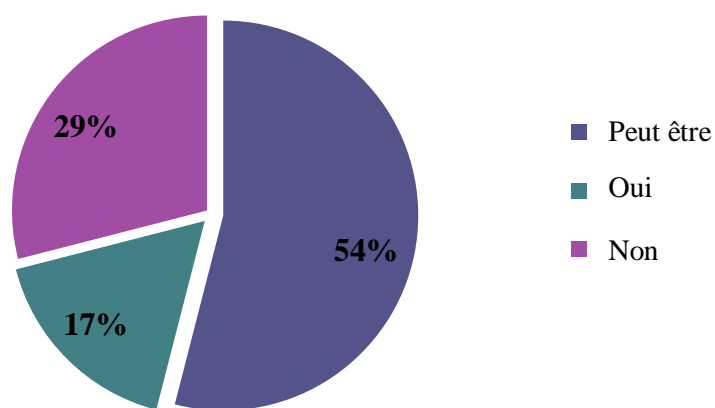
### **III.3.3.3. Le tourisme dans la zone des Sablettes**

Dans l'objet de connaître les points de vue des visiteurs de la zone des Sablettes concernant l'offre de loisirs au niveau du parc ainsi que leurs attentes en matière de tourisme et de mobilité dite de loisirs, nous avons effectué des entretiens qui complètent la question portant la qualification de la zone en zone touristique (Cf. Fig. 68).

Les résultats de cette enquête indiquent, en premier lieu, que la plupart des visiteurs interrogés, correspondant à 54 %, trouvent des potentialités qui permettent de qualifier réellement la zone des Sablettes en zone touristique. Il s'agit de différents avantages sous réserve de quelques problèmes à résoudre tel que l'entretien des parcours et l'animation du parc par plus d'évènements ou d'activités. Certains d'entre eux justifient cette qualification par l'attente des résultats de l'achèvement des travaux, qui ne sont pas encore terminés pour toute la promenade des Sablettes.

Quant aux 29 % des interrogés, ils trouvent que la zone ne peut pas être qualifiée en une zone touristique à cause d'absence de diversité en matière de loisirs ainsi que le manque de commodités et de services. Dans ce cas, ils signalent le manque de kiosques, des tables et des espaces de repos, principalement couverts ; ils indiquent ainsi que cette insuffisance rend la visite plus courte, surtout pour les personnes âgées et les enfants ; ceci diminue ainsi l'attractivité de la zone chez la catégorie de « personnes âgées » particulièrement. La question de mobilité et de confort devient également un facteur principal pour la qualification de la zone en zone touristique.

Contrairement aux deux points de vue indiqués, le reste des interrogés présenté par 17 % trouvent que la zone des Sablettes est une zone touristique pour les avantages de sa position dans la baie d'Alger et son front de mer, pour son aménagement paysager et encore pour sa sécurité. Egalement, les différentes composantes et les aménagements du parc contribuent dans l'offre de loisirs aux visiteurs.



**Figure 68** : les avis des visiteurs sur la perception de la zone des Sablettes étant une zone touristique

**Source** : l'auteur, 2017

## Conclusion

L'attractivité au niveau des Sablettes rentrent dans différents registres : économique, physique et psychologique. Le premier registre correspond aux différentes ressources qu'elle mette en matière de jeux, restauration et des équipements culturels. Quant au registre physique, qui regroupe les différents aménagements et des équipements légers mis au service de ses visiteurs. Enfin, le registre psychologique convient à l'idée du confort, il comprend les conditions fournies à la fois par l'équipe du parc d'une part la sécurité et l'entretien ; et d'autre part, le paysage dont Sablettes bénéficie, principalement la situation de la promenade au cœur de la baie d'Alger.

L'attractivité des Sablettes constitue une zone de loisirs de différents types : actifs et passifs. Elle est conditionnée par son accessibilité qui influe sur la mobilité des personnes. A cet égard, les flux attirés par le parc ont permis de mesurer l'attractivité de la zone d'étude et de faire une idée son registre.

## **Conclusion Générale**

## **Conclusion générale**

Ce travail de recherche a permis d'examiner la mobilité des usagers sur l'attractivité de la zone des Sablettes dans la baie d'Alger. En effet, nos investigations de terrains (observations et enquêtes auprès des visiteurs) complétés par l'examen des documents du plan stratégique 2010-2035 nous ont donné une image assez claire de la dimension de la mobilité dans l'attractivité de la zone des Sablettes. Dans ses orientations générales, le plan stratégique de la capitale met en relief la mobilité sous une vision métropolitaine qu'à une échelle locale, en particulier l'aménagement de la baie d'Alger.

Les principaux résultats du présent travail ont montré des liens directs entre l'accessibilité et l'attractivité du parc de loisirs. En outre, les résultats de l'analyse de l'attractivité par le biais de la mobilité sur deux aspects, en mettant en évidence les caractéristiques socio-économiques des usagers et l'aire d'influence de la zone, traduisent l'importance de la zone des Sablettes dans le développement du tourisme urbain et de loisirs dans la capitale.

Sur un autre volet, la mobilité générée par l'attractivité est caractérisée par des aspects soumis au facteur spatio-temporel. En effet, l'aire d'influence ainsi que les périodes de visite de notre zone d'étude indiquent l'accroissement des mobilités occasionnelles et saisonnières face à la mobilité quotidienne et du weekend, sur l'échelle temporelle ; et d'autre part, les voyages avec un séjour touristique dans la ville apparaissent sur l'échelle spatiale. D'autres critères interviennent également sur le volet de la mobilité générée par l'attractivité, il s'agit principalement de l'effet de la signalétique sur l'accessibilité au site. Ces différents aspects de l'attractivité du parc des Sablettes ainsi que les données concernant la mobilité nous ont permis de parler de la qualification de la zone en zone touristique par les usagers.

## **Limite de l'étude**

Le temps ainsi que les caractéristiques des usagers sont des variantes qui constituent une base de données importante pour les résultats de ce travail de mémoire. L'enquête réalisée repose ainsi sur un nombre limité de cas. Il s'agit donc d'être prudent au moment d'en tirer des conclusions et de généraliser à partir de ses résultats.

## **Perspectives de l'étude**

Les résultats de ce travail de recherche indiquent l'importance d'alliance du sujet de la mobilité à celui du tourisme. Les perspectives principales de cette recherche consistent ainsi de penser les offres de la mobilité de point de vue de tourisme où les modes de déplacement contribuent à la satisfaction de l'expérience touristique.

Le développement durable et les nouvelles technologies deviennent également des mesures importantes à prendre en charge dans la création des liens entre ces deux notions. En outre, l'attractivité des espaces de loisirs se crée par le biais d'offre de loisirs qui prend en considération les aménagements et les parcours de déplacement destinés aux différents usagers.

## **Bibliographie**

---

## Bibliographie :

### Ouvrages généraux

- L'ADEME et l'AEU<sub>2</sub>, le guide « Réussir la planification et l'aménagement durables », les cahiers techniques de l'AEU<sub>2</sub>, Mobilité, Septembre 2014.
- BONNAFOUS. A, « Economie et statistique -Article- Le système des transports urbains », Volume 294, Numéro 1, 1996, pp. 99-108.
- MERLIN. P, « Géographie, économie et Planification des transports », Paris, Éditeur, PUF, Collection, FONDAMENTAL, 1991.

### Revue et rapports

- Agence Nationale de Développement de l'Investissement (l'ANDI), « ALGER EST UNE MÉTROPOLE EN MARCHÉ », Entretien avec Monsieur Abdelkader ZOUKH, Wali d'Alger, Juin 2014.
- « Alger de A à Z, Aménagement de la capitale, les grands projets du Président Bouteflika », EL-DJAZAIR (le magazine promotionnel de l'Algérie), El-Djazair.com, HORS Série Spécial WILAYA D'ALGER, 2017, pp. 244.
- BAOUNI. T, « le transport dans la stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger », Insaniyat, n° 44-45, avril-septembre 2009, pp. 75-95.
- BELLEFLEUR. M, « Le loisir contemporain. Essai de philosophie sociale », Presses de l'Université du Québec, 2002.
- CERON. JP (CRIDEAU) et DUBOIS. G (TEC), « Demain, le voyage, La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable », Rapport d'étude PREDIT, Mai 2006, pp. 182.
- DEGENNE. A, LEBEAUX. MO, et MARRY. C, « Les usages du temps : cumuls d'activités et rythmes de vie - Economie et statistique », INSEE - N° 352-353, 2002.
- GÉRARDIN. H et POIROT. J, « L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel », Monde en Développement, De Boeck Supérieur, n° 149, 2010, pp. 27 – 41.

- GUILLAUME F-A, « La mobilité touristique à l'épreuve des transports publics : plaider pour une vision intégrée de la mobilité et du tourisme ? », Direction du Conseil Département Economie et Exploitabilité des Transports, LAURÉATS 2015, pp. 68-77.
- « Itinéraires de mobilité de loisirs », Directive Technique, Département de l'Economie, de l'Energie et du Territoire, Service du Développement Territorial (SDT), Mars 2015, pp. 1-5.
- KIEFFER. L et AUDARD. F, « L'organisation quotidienne des sorties : Le chaînage des déplacements, stratégie pour une mobilité optimisée ? », archives- ouvertes, Mai 2015, pp. 26.
- KIEFFER. L, "Modéliser les chaînes de déplacements pour comprendre les processus organisationnels des choix de destination dans la mobilité quotidienne", Université Aix-Marseille, pp. 5.
- « La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », La Revue du CGDD (Commissariat Général au Développement Durable), numéro spécial, Décembre 2010, pp. 228.
- « L'attractivité des villes », La Fabrique de la Cité, Un Forum de Réflexion sur la Ville De Demain, Synthèse, Étude menée de janvier à avril 2010, pp. 24.
- LAUGIER. R, « Ville et mobilité durables Synthèse documentaire », Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), Février 2010.
- L'Office des Parcs des Sports et des Loisirs d'Alger (OPLA), 2017.
- « Mobilité Intelligente, Une Opportunité Pour L'aire Métropolitaine, CCI Région Nord De France », Livre Blanc, 05 Février 2015.
- MONNET. J, « Ville et loisirs : les usages de l'espace public », Historiens & Géographes n°419, juillet-aout 2012, pp. 201-213.
- PINEL. J-M, Partenaires, Revue de de la Chambre de commerce et d'industrie algéro-française, Site Web : [www.cciarf.org](http://www.cciarf.org), N°13, PARTENAIRES JUILLET - AOÛT 2013.

- 
- POTIER. F et ZEGEL. P, « Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme », INRETS, Rapport sur convention PUCA, Lettre de commande n° F011, Novembre 2003, pp. 80.
  - « Pour une mobilité alternative Analyse et Réflexions », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg, Ministère de l'Intérieure, Aménagement Communal et Développement Durable.
  - « Une attractivité économique contrastée entre territoires de Midi-Pyrénées », INSEE MIDI-PYRENEES (Institut National de la Statistique et des Études Économiques Direction Régionale De Midi- Pyrénées), n°152, juin 2013, pp. 6.

## Thèses et mémoires

- BELLEFLEUR. M, « Le loisir contemporain. Essai de philosophie sociale », Presses de l'Université du Québec, 2002.
- CAUBEL. D, « Politique de transports et accès à la ville pour tous ? — Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise », Université Lyon Lumière – Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 31 mars 2006.
- CHEMAL. F, « La problématique des transports publics locaux et de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou », Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2013-2014, pp. 134.
- KORKAZ. Ha, « L'impact des déplacements sur la forme de la ville et leur place dans les outils de la planification urbaine (Cas d'étude : la ville de LAGHOUAT) », EPAU, 16 Juin 2013, pp. 138.
- « Mobilité, Aménagement urbain et développement durable », Projet de recherche sur la mobilité urbaine Sous La Direction de Pr. BAOUNI Tahar, Document de synthèse, EPAU, Décembre 2003.
- PETIOT. R, « La fraude au stationnement : Enjeux et analyse économique des comportements », ERAD - Cellule Edition Electronique, Université Lyon 2 – Lumière, Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, 20 Décembre 2000.
- VALIQUETTE. F, « Typologie des chaînes de déplacements et modélisation descriptive des systèmes d'activités des personnes », Université De Montréal, Département Des Génies Civil, Géologique Et Des Mines, École Polytechnique De Montréal, Août 2010, pp. 177.

## Webographie

- Algérie 360°, (en ligne), (Page consultée en Novembre 2017), Disponibilité et accès : <https://www.algerie360.com/plan-strategique-de-developpement-dalger-inscrire-la-capitale-dans-la-mondialisation/>
- Binyen (un site algérien créé en 2014), (En ligne), (Page consultée en Mars 2017), Disponibilité et accès : <http://www.binyen.com/2014/07/alger-promenade-de-lindependance-promenade-des-sablettes/>
- Carfree.fr, La vie sans voiture(s), (en ligne), (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès, <http://carfree.fr/index.php/2008/03/05/les-quartiers-sans-voitures/>.
- <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-27.htm>
- <http://www.cnrtl.fr/definition/loisir>
- <http://www.cstb.fr/actualites/detail/grand-musee-afrique-alger-innovation-elegance-performance-0616/>
- (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès : <https://innovationetourisme.jimdo.com/l-e-tourisme-nouvelle-forme-du-tourisme/quest-ce-que-l-e-tourisme/>
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/capacite-d-accueil-capacite-de-charge-touristique>
- L'a'urba – Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, (en ligne), (page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès : <http://www.aurba.org/productions/analyse-des-d%C3%A9placements-secondaires-et-des-cha%C3%AEnes-de-d%C3%A9placements/>
- Le blog des nouvelles mobilités et du covoiturage, (en ligne), (Page consultée en Octobre 2017), Disponibilité et accès, <https://nouvelles-mobilites.net/2009/08/15/le-covoiturage-historique-et-de%CC%81finition/>
- Ministère du transport Québec, (en ligne), (page consultée en Septembre 2017), Disponibilité et accès : [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche\\_innovation/modelisation\\_systemes\\_transport/enquetes\\_origine\\_destination/terminologie](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination/terminologie)
- <http://www.mobiped.com/definition-mobilite-durable.html>

- ONU HABITAT, (en ligne), (Page consultée en Novembre 2017), Disponibilité et accès, <https://fr.unhabitat.org/gouvernance/>
- (Production de la wilaya d'Alger, Vidéo ajoutée le 11 mars 2017), « Algérie – mégaprojet plan de développement urbain d'Alger horizon 2035 », centurion dz
- [http://telquel.ma/2016/05/06/future-mosquee-geante-dalger-suscite-controverse\\_1495859](http://telquel.ma/2016/05/06/future-mosquee-geante-dalger-suscite-controverse_1495859)
- Transport & distribution par sia partners, (En ligne), (Page consultée en Novembre 2017), Disponibilité et accès : <http://transport.sia-partners.com/le-package-dynamique-la-nouvelle-tendance-de-le-tourisme>
- Wilaya d'Alger, présentation de l'OPLA, Disponibilité et accès : [http://www.wilaya-alger.dz/Pr%C3%A9sentation\\_%20lOPLA.pdf](http://www.wilaya-alger.dz/Pr%C3%A9sentation_%20lOPLA.pdf)

# **Annexes**

**Annexe-1** : le questionnaire

**Annexe-2** : état hebdomadaire du déroulement et suivi de la saison estivale du parc des  
Sablettes 2017

*École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme***Laboratoire de recherche Ville, Urbanisme et Développement Durable****Master de recherche 2017/2018****Mesure de l'attractivité des espaces de loisirs par la  
mobilité -La zone des Sablettes d'Alger-****Questionnaire test****Etudiante : KACI Asma**

Dans le cadre de la préparation du mémoire de master en Transport et Mobilité Urbaine (TMU) au laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable de l'École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger, nous vous prions de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre questionnaire. Nous vous remercions d'avance pour votre aimable participation.

**Informations générale :**

**Âge :**             - 12 à 18 ans         - 18 à 25 ans         - 25 à 40 ans

- 40 à 60 ans         - plus que 60 ans

**Sexe :**             -Homme             - Femme

**Profession :**     -Employé             - Ouvrier             - fonction libérale

- Retraité             - Chômeur             - Femme au foyer

-Étudiant             - Élève

**1. Est-elle votre première visite à Sablettes ?**

- Oui                     - Non

**2. D'où venez- vous ? (Origine des visiteurs)**

- D'Alger             - D'autres Wilayas : -----

**3. Vous venez avec :**

- La famille       - Les amis       - Seul

**4. La fréquence des visites de la zone « Sablettes »**

- Quotidienne  
 - Plusieurs fois par semaine.      Combien de fois : .....  
 - Le week-end  
 - Pendant les vacances

**5. Quel est le motif de votre visite ?**

- Faire du sport  
 - Se détendre  
 - Rencontre  
 - Autre

**6. Le moyen de transport principal utilisé pour venir à la zone des Sablettes**

- Voiture  
 - Tramway  
 - Train  
 - Bus  
 - Deux roues (Vélo ou Moto)  
 - A pieds

**7. Si vous utilisez plusieurs moyens de transport, indiquez-les dans l'ordre.**

- Oui       - Non  
..... Et .....

**8. Au niveau de Sablettes vous vous déplacer par :(ex : marcher, par vélo, des rouleurs, ...)**

.....

**9. Votre visite a été :**

- Programmée       - vous étiez juste de passage

**10. Qualifiez-vous la zone des Sablettes comme une zone touristique ?**

- Oui       - Non       - Peut être

**11. Pourquoi ?**

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

**12. Pensez-vous que la zone des Sablettes est bien accessible par les transports en commun?**

- Oui       - Non       - Aucune idée

**13. D'après votre visite, quels sont les problèmes de la zone ?**

- Desserte de la zone par un des Transports collectifs  
 - Embouteillage dans la zone et ses alentours  
 - Aires de stationnements insuffisantes  
 - Manque de la signalétique (des plaques qui indique : l'entrée, la sortie, le parking ou autre)  
 - Sortie difficile

**Note :** pour cette question vous pouvez choisir plusieurs réponses.

S'il y a d'autres problèmes par rapport la mobilité au niveau de la zone des Sablettes, souhaitez-vous les citez (distance, confort, coût des déplacements, les parcours pédestres ou cyclistes, sécurité, entretien ...) :

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

**Merci encore pour votre participation**

**ETAT HEBDOMADAIRE DU DEROULEMENT ET SUIVI DE  
LA SAISON ESTIVALE DU PARC DES SABLETTES 2017****PERIODE DU 26 JUILLET AU 01 AOUT 2017**

Aires de jeux du site des <b>Sablettes</b>	➤ 01 manège pour enfants + 01 terrain Beach Volley + 03 terrains Matico foot
<b>PERIODE</b>	<b>NOMBRE DE VISITEURS DU SITE DES SABLETTES</b>
<b>DU 26 JUILLET AU 01 AOUT 2017</b>	176.058
<b>DU 02 AU 08 AOUT 2017</b>	104.220
<b>DU 09 AU 15 AOUT 2017</b>	116.584
<b>DU 16 AU 22 AOUT 2017</b>	137.335
<b>DU 23 AU 29 AOUT 2017</b>	133.420

Source : l'OPLA, août 2017