

ALGER : PROSPECTION DE SCÉNARII POUR SA RECONVERSION PORTUAIRE

Bachir Khalil AOUISSI¹, Saïd MADANI

Laboratoire PUViT (Projet Urbain, Ville et Territoire), Institut d'Architecture et des Sciences de la Terre,
Université FERHAT ABBAS
¹*khalilnavy2005@gmail.com*

Sommaire:

1. INTRODUCTION	153
2. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE ET ETAT DE FAIT	157
3. METHODOLOGIE ET PROCESSUS DE REFLEXION	159
4. RESULTATS.....	160
5. CONCLUSION.....	167
6. REFERENCES.....	169

Citer ce document:

Aouissi, B., K., Madani, S. 2017. Alger : prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire.
Cinq Continents 7 (16): 151-172

Alger : prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire

Bachir Khalil Aouissi, Saïd Madani

Algiers: prospecting a set of scenarios for its waterfront revitalization.

Algiers currently suffers from a very pronounced city/port separation, the negative consequences of this situation affect the daily life of the city, the urban interests of the city, mainly the comfort of the citizens, overlap with the economic interests of the port, because urban activity and port activity remain opposite in nature. Based on its conflicted situation between city and port, the purpose of this article is to prospect through a set of future city / port scenarios. Using the scenario method, this research is carried out in two parts, in a first phase, the aim is to understand the evolution and mutations of port cities considered standard on a global scale, on this basis, and in a second phase, the objective is to prospect the future urban-port of Algiers. Four scenarios for the future reconversion of the port of Algiers, in which Algiers could become one of the great world capitals, are discussed. In fine, the appropriate scenario could be the one that proposes the organization of a universal event such as the Olympic Games. This option remains very interesting and feasible because it will achieve all the goals to promote Algiers in a sustainable way and to put it back in competitiveness against its rivals and counterparts in Mediterranean metropolises.

Key words: Algiers, Algiers port, urban prospective, scenarios, Waterfront

Alger : prospection de scénarii pour sa reconversion portuaire. Alger souffre actuellement d'un clivage ville/port très prononcé, les conséquences négatives de cette situation impactent la vie quotidienne de la ville, les intérêts urbains de la ville, surtout le confort des habitants, se chevauchent avec les intérêts économiques du port, car l'activité urbaine et l'activité portuaire restent opposées. Sur la base de l'état conflictuel entre ville et port, l'objet de cet article est de prospecter par un ensemble de scénarii l'avenir ville/port d'Alger. En utilisant la méthode des scénarios, cette recherche se déroule en deux parties, dans une première phase, l'objet est de comprendre l'évolution et les mutations des villes portuaires jugés standard et cela à une échelle mondiale, sur cette base, et dans une deuxième phase, l'objectif est de prospecter le futur urbano-portuaire de la ville d'Alger. Quatre scénarios pour la future reconversion du port d'Alger, dans lesquels Alger pourrait devenir une des grandes capitales mondiales, sont discutés. In fine, le scénario adéquat pourrait être celui qui propose l'organisation d'un événement universel comme les jeux olympiques. Cette option reste très intéressante et faisable car, elle permettra d'atteindre tous les objectifs pour promouvoir Alger d'une manière durable et de la remettre en compétitivité face à ses rivales et homologues de métropoles méditerranéennes.

Mots clés : Alger, port d'Alger, prospective urbaine, scénarii, reconversion portuaire

1. INTRODUCTION

En géographie des villes maritimes, la dissociation entre ville et port ou le découplage du système urbano-portuaire (Chaline et al., 1994) est connu comme un phénomène urbain appelé ; le clivage ville/port (Boubacha et al., 1997). Ce fait, prend naissance entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle, comme une synergie de la spécialisation des ports résultat de la révolution industrielle, cette dernière, considérée comme l'évènement le plus marquant dans l'évolution de la ville contemporaine (Ragon, 1991), a favorisé la séparation entre ville et port. Le port, considéré comme un système, a atteint son summum de complexité (Chaline et al., 1994) non seulement sur le plan fonctionnel, où il s'est doté d'un 'hinterland' plus vaste et un 'foreland' intercontinental grâce aux nouveaux moyens de transports, mais également sur le plan spatial avec les nouvelles activités portuaires, caractérisées par une consommation d'espace horizontal et linéaire importante. Ajouter à cela, des connexions et des emprises routières, ferroviaires et même industrielles empilées dans l'espace intermédiaire entre ville et port, formant une interface accentuée avec des clôtures pour des soucis sécuritaires matérialisant la distanciation et la séparation entre ville et port. Le clivage ville/port est considéré par ses ruptures et ses répercussions sur la qualité de vie de la ville, comme un facteur important du déclin des villes portuaires (Chaline, et al., 1994).

Mais, depuis les années 1950, cette situation paradoxale a été dépassée, grâce à la délocalisation des activités portuaires au profit de sites suburbains et en mer profonde (Chaline, 1999), comme une nécessité et une exigence du gigantisme naval qu'a connu cette période. Les anciens ports, devenus inaptes face aux nouvelles exigences, sont délaissés, mais vite, ils deviennent des assiettes foncières de grande valeur grâce à leurs emplacements en plein centre-ville et pied dans l'eau. Les villes portuaires, privées longtemps d'urbanité en front de mer, ont commencé à transformer leurs ports, ce phénomène de reconversion des anciens sites portuaire dit « Waterfronts revitalizations » (Hoyle, 2000), généralement traduit en concept de « Reconversion portuaire » (Chaline, et al., 1994). Ce phénomène urbain (Figure 1) s'est diffusé à partir des villes nord-américaines dans une première vague, suivi, par les villes australiennes, japonaises, européennes, et continue de se diffuser comme plus récemment à Tanger (Maroc) ou à Marseille (France) (Chaline, et al., 1994). Cependant d'autres villes, essentiellement du tiers monde, continuent à endurer le clivage ville/port en leurs causant un retard et affectant leurs compétitivités urbaines, cette coexistence spatiale forcée entre ville et port affecte négativement et profondément l'image de ces villes, à l'instar d'Alger.

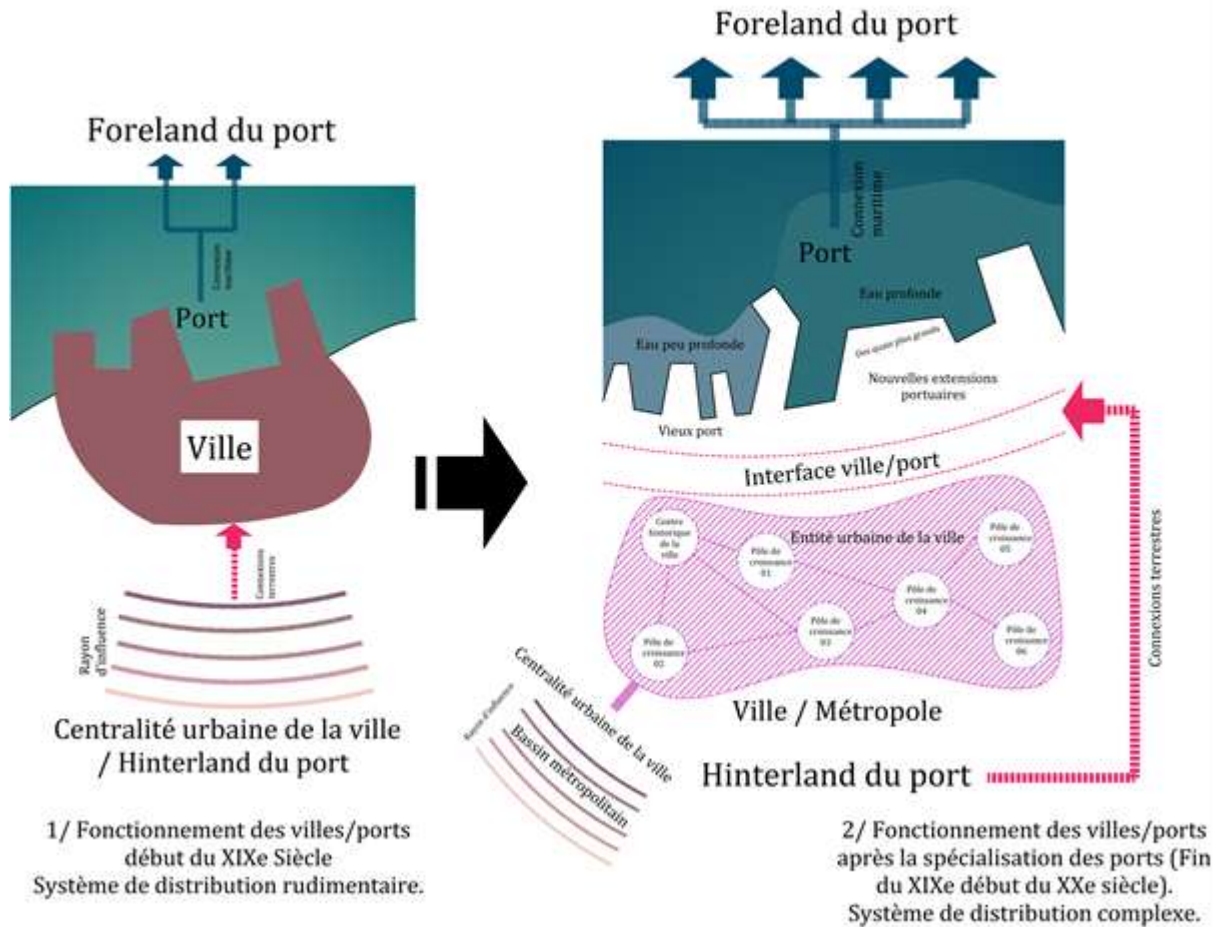


Figure 1. Schéma illustratif du fonctionnement du système ville-port avant et après la spécialisation des ports après la révolution industrielle ; d'une simple entité en un système complexe et découplé.

(Source : Auteurs).

L'évolution et le développement des villes portuaires s'avèrent communs, elles se développent en essaim, d'où l'analogie, imitation et comparaison deviennent des crédos pour leur compréhension, elles sont jugées « d'ayant assez en commun pour se distinguer des autres villes » (Murphey, 1989). Cependant le déphasage évolutif entre elles, permet d'anticiper leurs développements suivant une logique déductive du cas le plus développé. Cela a guidé certains chercheurs géographe et urbaniste des villes-ports d'établir un modèle mondial d'évolution chronologique des métropoles portuaires (Wren, 1983). Une logique sous laquelle le développement de la ville portuaire se fait suivant des étapes distinctes ou des cycles d'évolution suivant des contraintes et des déterminantes essentiellement d'ordre technologique, de mobilité terrestre et nautique, on peut également évoquer le modèle « Anyport model » (Bird, 1963), ou la classification typologique suivant l'état des relations ville/port (Chaline et al., 1994).

Partant de ce principe de décalage temporel entre villes portuaires, et à l'aspect de transmissibilité systématique (Cattedra, 2011) de la diffusion mondiale du phénomène urbain des reconversions portuaires (Figure 2), et en calquant le cas d'Alger sur ce

modèle d'évolution dit mondial, la dichotomie qui caractérise ses relations urbano-portuaires la met incontestablement en état de clivage ville/port (Aouissi, 2016). Mais actuellement, on peut observer un ensemble de germes de changement qui peuvent basculer cette situation, et en lui ouvrant la voie pour penser à sa reconversion portuaire, d'où l'intérêt de travailler sur la question et de prospecter cette évolution future, « Le futur n'est jamais écrit, il est à faire » (De Courson, 2005). Anticiper le devenir d'un territoire urbain ainsi que ses évolutions devient de plus en plus nécessaire mais aussi abordable dans une société basée sur l'information, et grâce au développement de la prospective urbaine, une méthode qui se joue sur deux temps, collecte d'information en temps présent et d'esquisser l'évolution future et d'interaction entre éléments sur des bases rationnelles et analogiques, pour se fixer et imaginer une ou plusieurs images futures. La prospective urbaine a pour objectif de mieux guider la ville vers un futur souhaitable (Azzag-Berezowska, 2011), elle permet de façonner son futur et non pas à le subir.

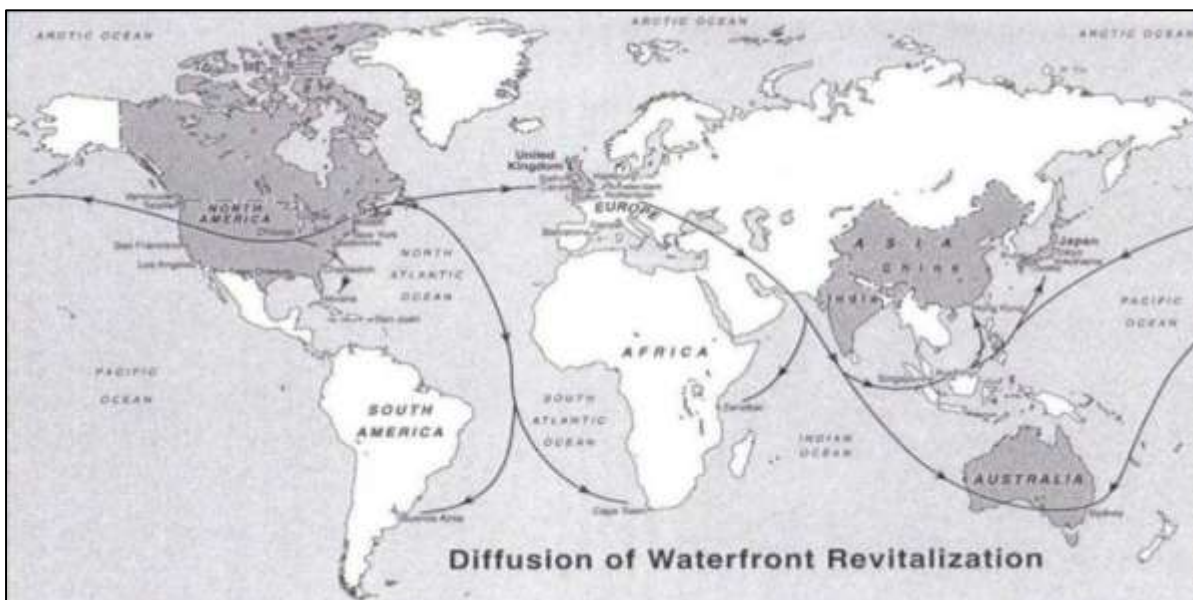


Figure 2. Diffusion du phénomène urbain des reconversions portuaires dans le monde. Source : (Hoyle, 2000).

Aujourd'hui et après plus d'un demi-siècle d'expériences « Waterfront », ces dernières ont amplement évolué par rapport aux premières expériences américaines. Si les objectifs soulignés pour les premières générations de reconversions portuaires à l'instar 'd'Inner Harbor' à Baltimore (AUCAM, 2008), sont limités à recycler le foncier libéré par les emprises portuaires délocalisées, et de revitaliser comme indique le concept, via un remodelage de la vitrine maritime de la ville dont l'exemple le plus marquant est les opéras de Sydney. L'adoption d'activités axées sur le shopping, les loisirs et les divertissements (Cattedra, 2011) afin d'assurer l'attractivité urbaine de ces sites

deviennent vitaux pour recentrer la ville qui s'est éloignée de la mer et a perdu son image à cause des retombées négatives du clivage ville/port vécus.

Cependant, les expériences les plus récentes de reconversion portuaire incluent de nouvelles thématiques plus visionnaires et responsables dans l'objectif principal est la durabilité. Les villes portuaires par leurs emplacements géographiques en bord d'eau assument une grande part de responsabilité pour le futur de l'Homme, plus de 80% des grandes villes mondiales sont portuaires, plus de 60% de la population mondiale vivent dans le littoral (UN, 2016). À présent, le réchauffement climatique n'est plus au stade de théories ou d'hypothèses, l'Homme est persuadé de sa pertinence, ses conséquences se font de plus en plus ressentir, les villes littorales sont en premier front face aux aléas des remontées des niveaux de mers et océans, les risques de tempêtes de grandes magnitude, inondations, surpeuplement et surexploitation.

Face à ces enjeux, les opérations de reconversions portuaires deviennent des outils pour développer durablement leurs villes. Ils deviennent des portions avant-gardistes où on intègre les nouvelles expériences urbaines, technologiques ou même l'alibi pour la réception d'un événement universel ; les jeux olympique (cas de Barcelone en 1992) exposition universelle (Lisbonne en 1998) etc. Le recours à des architectes de renom pour ces types d'opération est devenu une tradition afin d'apporter des solutions modernes et innovantes, passant par Calatrava à Lisbonne, Fuksas à Marseille, Gehry à Bilbao, ou même plus récemment Bjarke Ingel (Figure 3). Aussi, loin du renoncement total des activités portuaires par les premières opérations, dernièrement les villes-ports cherchent un compromis entre l'urbain et le portuaire par la préservation du patrimoine portuaire, ainsi que par le billet d'activités 'douces' adaptable avec la ville comme les terminaux de croisières (AIVP, 2015). Les opérations de reconversion portuaire se diffusent dans l'espace et évoluent dans le temps.



↑ Figure 3. Proposition de « Waterfront Dry Line » pour la ville de New York comme solution futuriste (2050) contre les risques de remontées de niveau de mer. Source : (Bjarke Ingel Group 'BIG', 2015)

2. PRESENTATION DU CAS D'ETUDE ET ETAT DE FAIT

Capitale nationale de l'Algérie, Alger est une métropole portuaire septentrionale de première importance, une ville très iconique en méditerranée, son port est le premier port commercial national (EPAL, 2015). Ville native de la mer (Figure 4), cette dernière a toujours conditionné le sort de la ville d'Alger, au IV^{ème} siècle av J.C les Phéniciens établirent un comptoir sur la baie d'Alger appelé "Ikosim", le site naturel réunit toutes les conditions pour qu'une ville-port évolua, abri naturel contre les vents dominants d'Ouest, un point haut stratégique pour sommer, la disponibilité des ressources hydriques pour se ravitailler et un ressac contre les houles (Aouissi, 2016). « Alger n'est rien moins qu'un port naturel » fut la première description d'Alger par l'armée de colonisation française venue par la mer en 1830 (Lespès, 1921). Comblé d'atout, Alger est décrite comme une création de son site « et le site créa la ville » (Ravérau, 2007).

Par son statut hérité, son histoire et ses richesses, Alger devient capitale nationale pour l'Algérie indépendante en 1962 (Stora, 2004), profitante de la part du lion des programmes de développement économique, d'infrastructure et de logements, Alger s'est vue transformer en victime de son propre succès, son port mérite d'être le premier port national de commerce (EPAL, 2015). Aujourd'hui, elle devient la scène de drame et souffre de plusieurs fléaux urbains, Alger est considérée comme une ville déficitaire dont tous les indicateurs de durabilité sont médiocres (Srir, 2016), elle est actuellement classée 134^e sur 140 villes dans l'index de viabilité de l'Economist Intelligence Unit (EIU, 2015), on parle même d'une métropole inachevée (Safar-Zitoune, 2001). Loin d'une vision pessimiste, Alger comblée d'atouts, espère du futur, elle exprime de bonnes intentions pour son développement au moyen et long terme, les objectifs du S.N.A.T (Schéma National de l'Aménagement du Territoire) 2030 visent d'inscrire Alger comme une ville des « top-five » des villes méditerranéennes, aussi, une vision qui s'exprime solennellement sur le terrain par son plan stratégique P.D.A.U (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) 2015-2035 pour l'embellissement et la promotion de la ville au futur.

Alger est considérée comme un sujet classique qui suscite un intérêt primordial pour les travaux de recherche en géographie et en urbanisme au regard de son statut, ses multiples problématiques et ses atouts. Cependant, rares sont les travaux qui traitent son aspect portuaire ou sa problématique ville/port, car concrètement et en ce qui concerne l'aspect portuaire de la ville, Alger endure un éclatement urbano-portuaire (Djedouani, 2004) exprimé par une situation de clivage ville/port très prononcé (Aouissi, 2016), il peut même être mis en cause comme la source principale de

problèmes considérables de son dysfonctionnement urbain et cela sur différents plans. Les retombées négatives de cette situation se font ressentir au quotidien de la ville, les intérêts urbains de la ville dont principalement le confort des habitants, chevauchent avec les intérêts économiques du port, stratégique et qui engagent l'économie de toute l'Algérie, car activité urbaine et activité portuaire demeurent opposées de nature. Cela se traduit par un ensemble d'effets néfastes qui affecte négativement la qualité de vie de la ville, avec les problèmes générés par le port qui prive la ville de toutes formes d'urbanité en front de mer engendrant sa démaritimisation physique mais aussi imaginaire pour sa population (Vigarié, 1991), également les sur-flux terrestres engendrés par les échanges du port avec son hinterland et que partage ce dernier avec la ville, créent des problèmes de congestion routière. Et dernièrement la nature des activités portuaires expose la ville à un ensemble de risque majeurs industriels et aussi des dangers de pollution atmosphérique et hydrique (Aouissi, 2016). En perspective Alger vise à dépasser cette situation à travers une opération de reconversion portuaire, cette dernière est l'objet principal de cette étude.



Figure 4. Situation territoriale d'Alger et délimitation de l'aire d'étude. Source : (Fond utilisé ; Image satellite Google Earth © 2017, modifiée par les auteurs).

3. METHODOLOGIE ET PROCESSUS DE REFLEXION

Ce travail est à la base la continuité d'une réflexion déjà menée sur le sujet du clivage ville/port dans le cas d'Alger, un travail qui a fait l'objet même de publication en ouvrage (AOUISSI K.B, op.cit., pp. 143-164) traitant ce fléau dont les origines remontent à la période de la colonisation française en 1830 (Lespès, 1921). Aujourd'hui, il est admis que la pérennité de cette situation est absurde, un ensemble de signes et variables indiquent un changement futur inévitable. Depuis 2009 la ville d'Alger entame une métamorphose urbaine d'envergure, grâce à un nombre de projets importants déjà entamés, et qui visent à remodeler la vitrine maritime de la ville avec le projet de la baie d'Alger dans le cadre du P.D.A.U (2015-2035), dont on note l'entame des travaux d'aménagement d'Oued El Harrach, réalisation très avancée de la grande mosquée d'Alger, l'aménagement de la partie centrale avec le parc des 'Sablettes'. Ces projets viennent comme réponse aux nouvelles exigences de la ville et de son développement métropolitain (Bouteflika, 2008). Mais aussi l'entame de réalisation du grand port du centre à El-Hamdania, qui se veut remplaçant du port d'Alger confirme les possibilités de la reconversion portuaire d'Alger au futur, elle ne devient qu'une question de temps. Considérant la première partie du travail comme une base de rétrospective pour déterminer les invariants, les variables, les tendances lourdes et les germes ou les facteurs de changement (Godet et al, 2011), la deuxième partie du travail a pour objet de prospecter l'avenir d'Alger et son port, et cela sur une base de méthodologie d'approche mondiale (Ducruet, 2004). L'objectif de cette démarche méthodologique est de classer et d'anticiper l'évolution des villes portuaires, en les classifiant en trois catégories ; villes portuaires en clivage ville/port, ports délaissés ou en voie de délaissement, et front d'eau réaménagé ou en cours de réaménagement (Chaline et al, 1994). Les trois formes suscitées, composent les étapes diachroniques d'évolution des villes portuaires d'une manière standard et à une échelle mondiale.

Alger est carrément considérée comme une ville en situation de clivage ville/port (Aouissi, 2016), mais, la présence du futur projet "méga-port du centre", confié aux chinois dans le cadre d'un partenariat (Saidani, 2016), lui ouvre une nouvelle perspective afin de rejoindre le mouvement de 'Waterfront revitalization'. La réalisation du méga-port du centre d'Algérie à El Hamdania (75km Ouest d'Alger) pour un budget de plus de 3,3 milliards de dollars (Tadger, 2016), un protocole d'accord a été signé le 17 janvier 2016 à Alger entre le Groupe public national des services portuaires (SERPORT) et deux compagnies chinoises 'CHEC' et 'CSCEC'. Ce port est planifié pour devenir une mégastucture d'envergure (JORA, 2017) censée booster l'économie algérienne notamment avec la préparation du pays pour l'après-pétrole et concurrencer les grands ports méditerranéens à l'instar du méga-port marocain Tanger Med.

Par déduction du modèle mondial, tous les ingrédients sont disponibles pour penser à la reconversion du port d'Alger, cependant les questions principales qui s'imposent ; Comment Alger réaménagera son port ? Par quel processus ? Et pour quel objectif ? Afin de répondre à ces questions, une démarche prospective par la méthode des scénarios paraît adéquate. A cet effet, les travaux d'Herman Kahn, un futurologue et un des principaux fondateurs de la prospective avec la méthode des scénarios (Kahn et al., 1968) ont été une référence incontournable dans ce travail. Ainsi, l'objet de cette recherche est d'adapter et de développer la méthode dans la prospection de planification et de développement des territoires urbains.

Suivant cette méthode, trois types de scénarios seront développés (Kahn et al., 1968) ; Un scénario exploratoire, un scénario d'anticipation, et un scénario conflictuel ou également dit impossible. Le premier scénario, ou le scénario exploratoire prend comme point de départ le temps présent, il sera composé de deux sous-scénarios, un scénario tendanciel qui cherche à identifier un futur possible, et un scénario d'encadrement qui a pour objet de délimiter l'espace des futurs possibles, les deux cas assument les permanences et les prédominances des tendances lourdes (Pierre-André et al., 1975). Le deuxième type qui est un scénario d'anticipation prend comme départ le futur, dans notre cas, il sera un scénario composé entre le normatif et le contrasté et qui cherche à produire une image d'un futur possible et souhaitable tout en s'accordant une flexibilité et possibilité de modifications dans les tendances lourdes (Pierre-André et al., 1975). Dans le dernier scénario conflictuel, dit aussi utopique. L'objet est de démontrer par l'absurde, il consiste à montrer qu'en affirmant la négation on aboutit à une contradiction, ce qui confirme l'impossibilité du scénario et démontre la pertinence des autres, ce dernier doit renforcer la convenance des deux autres scénarios. Dans notre étude, on a commencé avec le scénario conflictuel afin de montrer les limites et le dépassement du port d'Alger et également sa part de souffrance à cause du clivage ville/port, et cela pour montrer la nécessité du changement et l'absurdité de la permanence de l'état actuel.

4. RESULTATS

Scénario 1. Le scénario de L'immutabilité malgré tout

Dans ce scénario conflictuel dit également impossible, l'hypothèse est que le port d'Alger gardera sa vocation et ses fonctions, et en aucun cas ne sera remplacé par le méga-port d'El Hamdania ou le port d'Alger ne subira pas une délocalisation de ces activités, mais il fonctionnera parallèlement comme une infrastructure d'appui. Toutefois il faut mentionner que le port d'Alger géré par l'EPAL (Entreprise Portuaire d'Alger) a signé en 2009 un partenariat pour la gestion du port avec DP World, un

opérateur portuaire mondial, qui a pour objectif la modernisation et la concession du port d'Alger d'ici 2040 (DP World, 2009).

Mais ce scénario demeure impossible car comme on peut interpréter les données du Tableau 1, le volume de marchandises traité dans le port d'Alger continue son expansion, cependant le nombre de navires entrés demeure stable voir décroissant à partir de 2010 exactement, cela s'explique par l'interdiction de débarquement des véhicules depuis octobre 2009 (Kerri, 2009). Cependant l'augmentation constante et puis stagnante entre l'année 2014-2015, s'explique par les améliorations apportées par DP World pour la gestion plus efficace du port d'Alger, et l'exploitation en arrière-pays d'espaces pour réalisation de dépôts et ports secs comme dans la région de 'Rouiba', des solutions très temporaires et essentiellement pour combler le déficit exprimé du port d'Alger. Une insuffisance qui sera accentuée au futur en vue de la croissance d'importation qui est en corrélation directe et positive avec la croissance démographique du pays qui est à l'ordre de 1.83% (Banque mondiale, 2017).

Tableau 1. Evolution du trafic maritime dans le port d'Alger (2005-2015)

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nombre de navires entrés	2755	2691	2774	2781	2662	2014	2064	2094	2222	2250	2250
Trafic conteneurs (EVP)	423	440	530	606	641	642	690	702936	737259	856595	851743
Trafic marchandises (Tonnes)	10 037	10 107	11 241	12 331	12 246	11	12	12	13	14	15
	505	238	700	566	005	069	095	624	616	864	874
						502	828	297	437	534	873

Source de données : EPAL (2015) ; rétrospective 2005-2015

Mais à vrai dire, le port d'Alger atteint le seuil de ses capacités ce qui explique la constance du nombre des navires entrés depuis 2014, et cela malgré la demande accentuée dans le volume de marchandise face à une démographie croissante. Il faut noter que le port d'Alger est condamné par son site naturel, la ville lui forme une barrière de développement physique également la station de dessalement d'El-Hamma (Figure 5) sur la partie Est, aussi sa profondeur naturelle est limitée ne dépassant pas une douzaine de mètre (12m), le port d'Alger demeure inchangé depuis plus d'une cinquantaine d'années. Inapte face aux nouvelles tendances nautiques et aux nouveaux géants de la mer, également sans possibilité de développement, l'investissement à long terme dans le port d'Alger n'est plus justifié, il devient caduc et sans futur, sa délocalisation n'est plus une question de choix mais une question de temps. D'ailleurs la première délocalisation remonte à 2009 avec le transfert de l'activité de réception des

véhicules au profit des ports de Mostaganem et de Djen-Djen à Jijel montre bien les limites et les défauts du port d'Alger.

Ce qui peut être conclu, c'est que le port d'Alger actuellement fonctionne au bout de ses limites, son efficacité n'est plus une question d'organisation ou de gestion uniquement, mais les capacités imposées par son site naturel le condamnent. Le port d'Alger malgré son statut national reste très faible et non-classé dans son contexte méditerranéen, il reste très loin dans la compétition comparé aux grands ports méditerranéens même dans la rive Sud notamment dans la présence du méga-port marocain Tanger Med (Ducruet et al., 2011). Face à cette réalité, le nouveau grand port d'El Hamdania est censé lui prendre la relève et faire retourner l'Algérie en compétition face à ses rivaux.



Figure 3. Le port d'Alger de 1957 à 2017, un port quasi inchangé en 60 ans. Sources : (Voir en bas d'image, montage et duplication réalisés par les auteurs)

Scénario 2. Le scénario des terrasses du port

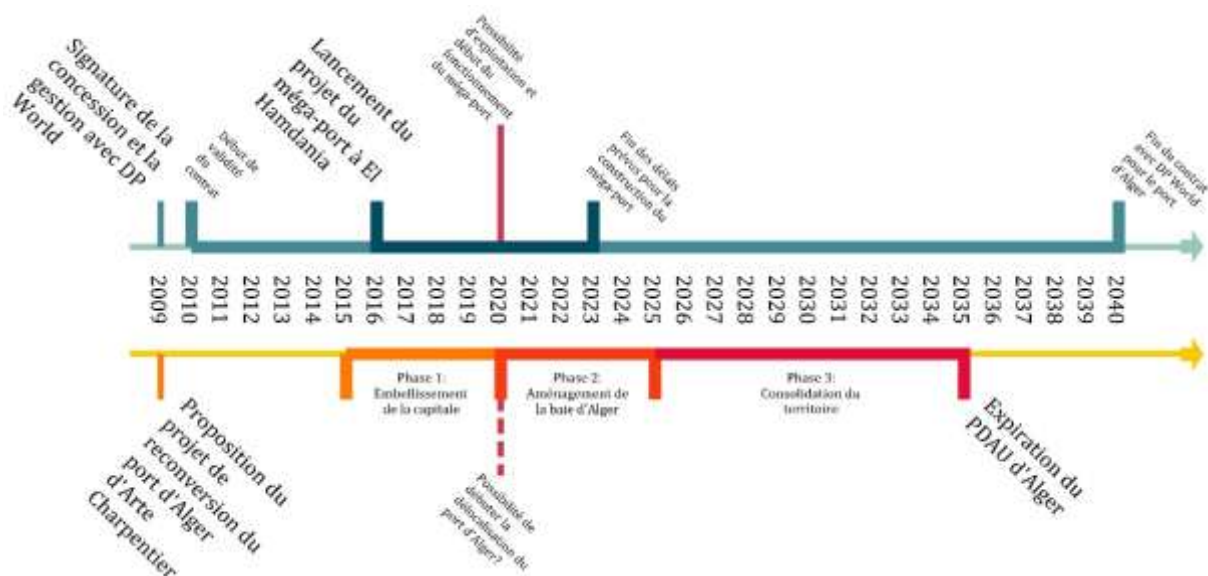
Ce scénario tendanciel est basé sur la volonté de reconversion déjà exprimée par le Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU 2015-2035) dans le cadre d'aménagement de la baie d'Alger. Dans ce scénario (Figure 6), l'application des recommandations du PDAU seront respectées, la reconversion du port d'Alger, selon le programme du bureau d'étude chargé du projet (Arte Charpentier) établi en 2009, sera axée sur la création des espaces publics en front d'eau. Le projet consiste, dans sa grande partie, à aménager sur le port des terrasses qui relie la ville avec la mer et exposer son

cachet historique et sa richesse culturelle. Il vise à reconquérir la mer dans une logique de parcours culturel et touristique (Tahir, 2012).



Figure 4. coupe schématique explicative du projet de reconversion du port d'Alger. source : (tahir, 2012)

Dans ce cas, le caractère urbain est dominant sur le caractère portuaire qui est quasi renoncé, le port ne garde que la gare maritime, également l'ancien bâti est privilégié sur le nouveau puisque le projet se veut horizontal et non imposant afin de permettre à l'ancienne ville composée de la Casbah et la façade du boulevard de l'impératrice de renouer avec la mer en composant la vitrine maritime. Cependant un ensemble d'anomalie et de paradoxe heurte le projet, ce dernier n'étant pas entièrement figé et reste à finaliser (Tahir, 2012). L'esquisse du projet date de 2009, mais la réalisation n'est possible pour de suite, car le port d'Alger n'est pas encore apte pour sa délocalisation, le méga-port d'El Hamdania censé le remplacer vient d'être entamé en phase d'étude, sa réalisation ne sera achevée qu'au bout de sept années et la possibilité d'une première exploitation ne sera possible qu'au bout de quatre ans (Saïdani, 2016) subséquent à l'horizon de 2023, et cela n'est qu'un délai prévisionnel. A cet effet, le port d'Alger n'est prêt de quitter ses fonctions qu'à l'horizon de 2023, avec sûrement plusieurs étapes de transition (Figure 7), surtout que le partenariat avec DP World, chargé de la gestion du port actuel, est signé d'ici 2040 (DP World, 2009).



↑ Figure 5. Axe chronologique de prospection des événements de la ville et du port d'Alger 2009-2040.
(Source : Auteurs), sur la base des données de (JORA, 2017) et (PARQU EXPO, 2011)

Ce qu'on peut en déduire, c'est que la reconversion du port d'Alger n'est pas possible dans l'immédiat, elle ne sera possible que dans quinze à vingt ans. Le projet proposé par Arte Charpentier dans le cadre du PDAU d'Alger demeure hâtif, car la réalisation de ce projet nécessite une stratégie dans le moyen et le long terme et non pas une planification et une projection immédiate. L'environnement économique actuel est très instable notamment avec la chute des prix du pétrole sur lequel le pays se réfère pour établir l'enveloppe financière de ce type de projets onéreux. Le cours actuel du pétrole et les perspectives nouvelles pour la préparation d'une économie d'après hydrocarbures (Ben Youssef, 2016), ont obligé l'état de revoir sa politique de gestion et de financement des grands projets. Également la valeur foncière qu'offre une telle opération et l'emplacement stratégique des quais du port en plein centre-ville et en front d'eau laisse à reconsidérer le type de projets proposés, la notion de rentabilité économique est quasi absente dans le présent scénario, aussi une ambiguïté chronologique laisse le scénario incertain et flou surtout qu'aucun indice n'est présent pour montrer l'entame des travaux. A titre de rappel, le projet du GPU (Grand Projet Urbain) d'Alger en 1997, sans exprimer une réelle reconversion du port mais touchant à une partie dans son premier pôle d'aménagement du domaine portuaire, avait pour objectif d'ouvrir partiellement le port pour la ville à travers la réalisation d'un parcours culturel et touristique dans le cadre du projet du millénaire (Aouissi, 2016). Mais ce projet a heurté la réalité du terrain, et la souveraineté de l'EPAL sur son domaine portuaire, il n'a pas pu être réalisé. Dans ce scénario, le projet des terrasses du port reste comme une proposition qui manque de vision, précoce et unilatérale, car il est pensé sans la participation des autorités portuaires ce qui touche à sa crédibilité et sa faisabilité.

Scénario 3. Le caractère portuaire prime

Ce scénario prend comme base une analogie de l'exemple de la ville du Cap de l'Afrique du Sud, un des exemples classiques dans la littérature ville-port. Sa proximité temporelle le rend très intéressant comme exemple d'inspiration pour la reconversion du port d'Alger puisque le réaménagement date de 2011 (AIVP, 2015), notant que les premières opérations *Waterfront* remontent aux années 1950, ce qui les rend caducs et de ce fait elles ne peuvent pas servir de modèle.

Sur la base de l'exemple du Cap dans la reconversion du Victoria & Alfred *Waterfront*, le présent scénario privilège la vocation portuaire ou les activités portuaires jugées 'douces' qui peuvent être apprivoisées par l'urbain seront gardées. Un aménagement mixte aura pour objectif de garder la mémoire du lieu, son authenticité et

de préserver le patrimoine portuaire existant dont certaines parties remontent à l'époque ottomane et d'autres à l'époque française. Une bonne partie de ce patrimoine peut subir, comme dans le cas du Cap (AIVP, 2015), une réhabilitation ou reconversion du cadre bâti en lui attribuant de nouvelles fonctions adaptées. Également dans ce type d'opération un recours aux financements au moyen du partenariat public privé (PPP) évitera aux autorités étatiques d'assumer la totalité des dépenses, impliquer l'EPAL ne pourra qu'être bénéfique. De nombreux ports dans le monde ont pu conserver le caractère portuaire même après les opérations de reconversion à l'instar du Cap, Montréal, Rotterdam, etc. Cela répond à la notion du port dans la ville, ou bien le retour du port à la ville, répondant parfaitement aux objectifs du développement durable local. Cela s'applique sur le volet social par l'ancrage de l'identité portuaire et la maritimisation de la ville, la promotion de l'économie locale et la génération de l'emploi par le secteur portuaire, et finalement la mise en valeur du cadre environnemental portuaire.

Dans ce scénario, le réaménagement se fera en corrélation directe avec la délocalisation du port d'Alger, prospectée par cette recherche avec le début d'exploitation du méga-port d'El Hamdania en 2020. S'étalant dans le temps, le réaménagement se fera d'une manière évolutive, par un projet urbain qui assure une flexibilité dans le temps et une possibilité d'évolution suivant le processus de la délocalisation avec une adaptation suivant les circonstances et les besoins exprimés par la ville. A titre d'exemple et suivant les chiffres donnés par le V&A *Waterfront* (AIVP, 2015), ce type d'opération a permis dans le cas du Cap (Figure 8), l'apport de 23 millions de visiteurs annuels, devenant ainsi le lieu le plus côtoyé par les touristes dans le Cap. Sa contribution au PIB de l'Afrique du Sud est estimée à plus de 15 milliards d'euros sur la période 2002-2012 (AIVP, 2015), également comme apport à sa ville, la valeur des biens immobiliers a augmenté de 23% dans un rayon de 1,5 km du port (AIVP, 2015), aussi le projet est supposé générer 16000 emplois directs supplémentaires d'ici 2023 (AIVP, 2015). Des chiffres alléchants qui encouragent d'opter pour ce type d'aménagement dans le cas algérois ou la reconversion, dans ce scénario, sera menée en concertation avec les différentes parties, le projet sera évolutif dans le temps, adaptatif aux variations économiques et sociales avec une chronologie maîtrisée, la rentabilité économique est à l'ordre, une visibilité future sera possible. Contrairement au scénario précédent, le projet n'est pas subi, c'est-à-dire réaliser le projet et subir les résultats quelles que soit les conséquences. Dans le présent scénario, le projet est flexible et non pas rigide, il demeure adaptable et rectifiable, des critères recherchés par une démarche d'urbanisme durable.



Figure 6. Exemple du projet du Cap (en cours de réalisation) de préservation et réhabilitation des silos de grains au secteur V&A *Waterfront*. Source : (AIVP, 2015)

Scénario 4. L'aménagement évènementiel

Ce scénario dit composé, est différent par rapport aux autres scénarios présentés, il prend comme point de départ le futur et non pas le présent, et nous accorde une liberté de conception sans la dominance des tendances lourdes, c'est-à-dire, imaginer un futur souhaitable et idéal en minimisant les contraintes des tendances dictés antérieurement. En se référant aux objectifs soulignés par le SNAT 2030 mettant Alger dans le cercle très fermé des 'Top five' des villes méditerranéennes, et aussi la volonté du PDAU d'Alger (2015-2035) qui vise automatiquement les mêmes ambitions, embellissement, métropolisation, mondialisation, modernisation, ajouter à cette dernière la contribution de l'Algérie dans la COP 21 synonyme de durabilité et de nouvelles mesures écologiques tels seront les crédos d'Alger de demain.

Pour répondre à tout cela, l'implication d'Alger pour accueillir un évènement universel semble être le meilleur moyen pour atteindre ses objectifs ambitieux et axés sur la mondialisation ou la proposition de l'accueil des Jeux Olympiques nous parait la plus intéressante. Ce scénario est dérivé directement de l'exemple de réaménagement de Barcelone en Espagne, où l'accueil des jeux olympiques de 1992 été considéré comme un 'alibi' de reconversion de l'ancien site portuaire (Rolando, 2004). L'accueil d'un tel évènement à savoir « l'évènement sportif le plus prestigieux au monde » (CIO, 2015) ouvre pour Alger une réelle opportunité de monter en gamme, et s'aligner au rang des grandes métropoles mondiales. Par les exigences d'une telle candidature, pour Alger, il ne sera possible de postuler qu'au bout de 12 ans minimum, vu que les J.O 2020 seront à Tokyo et les J.O 2024 seront à Paris (Boudet, 2017). Aussi, entre la déposition de la candidature et l'accueil des J.O une procédure de dix ans est nécessaire (CIO, 2015), donc l'accueil d'un tel évènement ne sera possible que d'ici 2028, et cela dépend aussi et fortement de la délocalisation entière de l'activité portuaire de son site actuel. Cette date butoir est choisie pour respecter la logique chronologique, l'entame de délocalisation du

port d'Alger ne sera possible qu'avec le début d'exploitation du méga-port d'El Hamdania donc en 2020 dans le meilleur des cas.

Considérée comme une occasion unique, les J.O permettront à Alger d'investir au long terme, et par le renforcement des infrastructures existantes et la création de nouveaux équipements, de tirer l'économie vers le haut, en devenant un pôle attractif à une échelle globale, à l'exemple de Londres en 2012, ou les J.O avaient rapporté quinze milliards de dollars (USD) à l'économie du pays (CIO, 2015). Sachant que le budget annuel de l'Algérie est estimé en 2016 à 75 milliards de dollars (USD) (Haddouche, 2016) soit 20%, un chiffre considérable, ajouter à cela la dimension touristique qu'apportera un tel évènement pour Alger en la promouvant et l'exposant comme destination touristique forte d'atout, un coup de marketing et une publicité d'image de marque, ce prestige est sensé booster les chiffres de tourisme même après l'évènement. Egalement il faut signaler qu'une bonne partie du financement, voire plus du tiers, sera assurée par le comité des jeux olympiques (CIO, 2015).

Aussi, l'intégration des notions du développement durable est devenue une exigence dans la planification des opérations visant l'accueil des J.O en vue de l'engagement du mouvement olympique (CIO, 2015), une impulsion favorable pour l'intégration de la dimension durable des futurs projets d'Alger. Même si la candidature d'Alger ne sera pas retenue, comme dans les cas de New York et Madrid des villes candidates non retenues en 2013 pour les J.O 2020, ces deux villes illustrent bien les avantages de leurs postulations ou un bon nombre de projets a été réalisés au profit de la ville. Ces projets visent l'amélioration du cadre de vie et sa dotation en infrastructure, d'embellissement, et aussi comme un moteur pour l'économie locale notamment pour les petites et moyennes entreprises. Mais il faut noter qu'Alger à de très grandes chances pour être choisie, car elle se présente comme la première ville africaine et du monde arabe à accueillir les J.O, une première dans l'histoire, ce qui la rend très favorable et balance les probabilités dans son avantage comme un choix politique. Il faut mentionner que les J.O sont considérés comme un évènement de transition et une charnière dans la vie des villes qui les ont accueilli, le cas de Barcelone est édifiant, la ville a pu vivre un essor économique et une montée en gamme considérable via les J.O 1992 (Duran, 2002), Barcelone a vécu un boom touristique, à titre indicatif, le nombre de ses hôtels a évolué de 90,3% entre 1992 et 2007 (TPE, 2016).

5. CONCLUSION

En urbanisme, évoquer le futur d'un territoire est un acte très courant, car en réalité, la planification est projetée en temps futur, cependant le travail sur le moyen voir le long terme pour anticiper les changements futurs d'un territoire ou d'une ville, nécessite une vision avec plus de portée. Les reconversions portuaires par leurs

importances, les grandes surfaces et les gros moyens de financement qu'ils nécessitent, sont considérées comme des opérations qui s'étalent dans le temps. Par exemple, le projet EuroMed pour la reconversion de la zone portuaire de Marseille, une ville très souvent comparée à Alger (Djedouani, 2004), le lancement du projet date de 1995, aujourd'hui le projet n'est toujours pas achevé et se fixe 2020 pour sa réception (Jalinot, 2010).

On estime par ce travail que l'entame de la réalisation du méga-port d'El Hamdania désigné comme le grand port du centre d'Algérie (JORA, 2017) est un germe important, il est le véritable élément déclencheur de la reconversion portuaire d'Alger. Son effet est à peine perceptible dans les relations ville/port d'aujourd'hui, mais il constituera un facteur déterminant pour les changements des rapports ville/port de demain, tout d'abord comme une relève pour le port d'Alger devenu caduc et fonctionnant à ses limites à cause de son site. Ce méga-port offre une nouvelle perspective à la capitale pour reconquérir son front de mer grâce à la délocalisation du port d'Alger, qui pourra s'entamer au terme de 2020 avec le début de l'exploitation de ce nouveau grand port.

Même si la reconversion portuaire d'Alger est déjà anticipée par le PDAU d'Alger (2015-2035) avec le projet des terrasses du port par le bureau d'étude Arte-Charpentier. Cependant ce projet manque cruellement de visibilité, sa proposition date de 2009 (Tahir, 2012) et ne prend pas en considération le calendrier de l'EPAL, pour qui, le port d'Alger restera fonctionnel jusqu'à 2040 suivant le contrat signé avec DP World (DP World, 2009). Ceci affecte considérablement la faisabilité du réaménagement proposé, et le remet en cause surtout que les objectifs soulignés par ce projet en 2009 ne concordent plus avec le contexte économique du pays qui a évolué d'une manière spectaculaire ces dernières années à cause de la chute des cours de pétrole (Abdelbari, 2016).

D'un autre côté, la proposition actuelle d'Alger montre ses limites à une rénovation 'bulldozer', comme il est montré, depuis les premières opérations de reconversion portuaire, ce phénomène a amplement évolué dans le temps, les réaménagements typés tabula rasa sont dépassés. Les reconversions portuaires adoptent des concepts d'écologie de durabilité et se projettent très loin dans le temps pour usage futur, elles doivent intégrer des concepts contemporains voir futuriste comme les notions de 'Smart-Cities', 'Dry line', 'Eco-Cities'. Aussi, anticiper les problématiques futures comme les effets du réchauffement climatique, croissance démographiques, protection du patrimoine portuaires etc. Mener une réflexion mûrie en temps présent c'est assurer la convenance du projet pour un contexte et un environnement futur, autant pour combler les besoins et les enjeux de demain.

In fine et comme orientation pour la future reconversion du port d'Alger, et suivant les scénarios présentés, les projets à retenir doivent s'étaler dans le temps,

esquisser pour un usage futur avec une planification flexible, progressive et non figée, la prise en considération des germes économiques, sociaux et environnementaux demeurent indispensables, aussi il est nécessaire de chercher des projets rentables financièrement dans l'immédiat et à long terme avec un financement intelligent et partagé. L'implication des différents acteurs notamment l'EPAL, comme premier souverain du domaine portuaire est primordiale. Également pour atteindre les objectifs soulignés par le SNAT 2030 qui visent à aligner Alger au rang des grandes capitales mondiales, un projet d'une échelle mondiale est nécessaire. Le scénario d'accueil des jeux olympiques à l'instar de Barcelone en 1992, un exemple qui continue à donner ses fruits et qui demeure très intéressant et faisable, il est privilégié car il permettra d'atteindre tous les objectifs souhaités pour Alger de demain ainsi d'intégrer une première expérience de projet urbain durable.

6. REFERENCES

- ABDELBARI, T. 2016, Crise économique : pourquoi 2017 sera plus dur que 2016 [Data file]. Available at: <http://www.tsa-algerie.com/20160727/crise-economique-2017-sera-plus-dure-2016/> [03 December 2016]. Algiers.
- AIVP (Association Internationale Ville et Port). 2015. LE CAP : Vers une nouvelle relation ville-port. Cas d'étude AIVP. pp. 01-12.
- AOUISSI, K B. 2016. Le clivage ville/port, le Cas d'Alger, Saint-Denis, Editions Connaissance et Savoir.
- ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLE ET PORT AIVP. 2015, Guide de bonne pratique (Faire la ville avec le port) [Data file]. Available at: http://www.aivp.org/guide_bonnes_pratiques_2015/02_guide_bonnes_pratiques_2015_chap_b_fr2.pdf/ [08 December 2016]. Algiers.
- AUCAM. 2008, A l'interface ville-mer, quelles reconversion pour les anciens sites portuaires? [Data file]. Available at: <https://tpejo.wordpress.com/barcelone-1992/> [12 December 2016]. Algiers.
- AZZAG-BEREZOWSKA E. 2011. Prospector pour façonner le devenir de la ville, in. Vie des villes, Hors-série n°02.
- BANQUE MONDIALE. 2017, Données démographiques de l'Algérie. [Data file]. Available : https://www.google.fr/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&met_y=sp_pop_grow&idim=country:DZA:LBY:MAR&hl=fr&dl=fr [18 Mars 2017]. Algiers.
- BENYOUCEF, M. 2016, Algérie : Le président Bouteflika plaide pour 'l'après pétrole' [Data file]. Available at:

- [http://www.leconomistemaghrebin.com/2016/07/10/algerie-bouteflika-petrole/\[01December 2016\]](http://www.leconomistemaghrebin.com/2016/07/10/algerie-bouteflika-petrole/[01December 2016]). Algiers.
- BIRD, J. 1963. The major seaports of United Kingdom, Londres, Hutchinson.
- BJARKE INGELS GROUP (BIG). 2015, Bjarke Ingels on the New York Dry line: We think of it as the love child of Robert Moses and Jane Jacobs [Data file]. Available at: <https://www.theguardian.com/cities/2015/mar/09/bjarke-ingels-new-york-dryline-park-flood-hurricane-sandy>
- BOUBACHA, E., et al. 1997. Ville et port ; mutation et recomposition, note de synthèse et de bibliographie, Paris, Edition villes et territoires.
- BOUDET, A. 2017, J.O 2024 à Paris. [Data file]. Available at: http://www.huffingtonpost.fr/2017/09/12/jo-2024-a-paris-ou-auront-lieu-les-epreuves_a_23205865/ [14 September 2017]. Algiers.
- BOUTEFLIKA, M. 2008. Alger : Une ville portuaire en renouvellement, in. Portus, Port City and Urban Waterfront N°16. pp. 48-53.
- CATTEDRA, F. 2011. Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée, Rives méditerranéennes 39/2011, pp. 81-102.
- CHALINE, C. 1999. La régénération urbaine, Paris, Editions PUF (Presse Universitaire de France).
- CHALINE, C., LE BOSSÉ, M., LARROUY ESTEVENS, D., RODRIGUES MALTA, R. 1994. Ces ports qui créèrent des villes, Paris, L'Harmattan.
- CIO (Comité International Olympique). 2015. Les Jeux Olympique ; cadre de référence. Publié pour les Jeux Olympiques 2024. pp. 05-18.
- DE COURSON, J. 2005. L'appétit du future ; voyage au cœur de la prospective, Paris, Charles Léopold Mayer.
- DJEDOUANI, R S. 2004. Marseille et Alger, espaces portuaires et mutation en nouvelle centralité. Alger ; Lumière sur la ville. pp. 288-293.
- DP WORLD. 2009, [Data file]. Algeria-Algiers Overview [Data file]. Available at: <http://web.dpworld.com/marine-terminals/locations/middle-east-europe-and-africa/africa-overview/algeria-algiers>. [30 October 2016]. Algiers.
- DUCRUET, C., MOHAMED-CHERIF, F.Z. 2011. Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale. M@ppemonde, 101 (2011.1), pp. 11-28.
- DUCRUET, C. 2004. Les villes ports ; Laboratoire de mondialisation. Thèse en géographie et aménagement, Université du Havre, France. pp. 208-352.
- DURAN, P. 2002, The impact of the Olympic Games on tourism, Barcelona: The legacy of the games 1992-2002 [Data file]. Available at: http://ciutatinvisible.org/images/Jornades/Fila_3.0/The_Impact_of_the_Olympic_Games_on_tourism_PereDuran_2002.pdf [22 November 2016]. Algiers.

- EPAL (Entreprise Portuaire d'Alger). 2015, Rétrospective 2005-2015 [Data file]. Available at: http://www.portalger.com.dz/public_file/document_1456237268.pdf. [18 October 2016]. Algiers.
- GODET, M., DURANCE P. 2011. La prospective stratégique ; pour les entreprises et les territoires, Paris, Dunod.
- HADDOUCHE, H. 2016, Décryptage/Le budget 2016 de l'Etat algérien basé sur un "prix du baril à 45 dollars" : Info ou intox ? [Data file]. Available at: <http://www.algerie-focus.com/2015/10/decryptagele-budget-2016-de-letat-algerien-base-sur-prix-du-baril-a-45-dollars-info-ou-intox/> [24 October 2016]. Algiers.
- HOYLE, B.S. 2000. Global and local change on the port-city waterfront. *Geographical Review*, 90: 395-417. doi: 10.1111/j.1931-0846.2000.tb00344.x
- JALINOT, F. 2010, EUROMEDITERANEE Marseille [Data file]. Available at: <http://www.euromediterranee.fr/fileadmin/multimedia/combinaison.pdf> [08 August 2016]. Algiers.
- JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE (JORA). 2017. Décret exécutif n° 17-122 du 23 Jomada Ethania 1438 correspondant au 22 mars 2017 portant déclaration d'utilité publique l'opération relative la réalisation du port centre d'El Hamdania, commune de Cherchell et ses infrastructures. [Data file]. Available at: <http://www.joradp.dz/FTP/JO-FRANCAIS/2017/F2017019.pdf>
- KAHN, H., WIENER, A J. 1968. L'an 2000, Paris, Robert Laffont.
- KERRI, N. 2009. Port d'Alger : Interdiction de débarquement des véhicules dès le 1 octobre [Data file]. Available at: <http://www.algerie360.com/algerie/port-d-alger-interdiction-de-debarquement-des-vehicules-des-le-1er-octobre/> [01 September 2016]. Algiers.
- LESPÈS, R. 1921. Le port d'Alger. *Annales de géographie*, t.30, n°165. pp. 195-222.
- MURPHEY, R. 1989. On the evolution of the port city, in. Broeze, *Port cities of asia from 16th-20th Centuries*. Pp. 223-245.
- NATIONAL STATISTICS INSTITUTE 2012, Algeria-Algiers Overview [Data file]. Available at: www.insse.ro/cms/ro/content/statistica-energiei. [26 October 2012]. Bucharest.
- PARQU EXPO et Wilaya d'Alger. 2011. Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU 2015-2035). Rapport d'orientation. pp. 06-95.
- PIERRE-ANDRE, P., LAMONDE, P., LATOUCHE, D. 1975. La méthode des scénarios en prospective. *L'Actualité économique*, Vol. 51. pp. 253-281.

- RAGON, M. 1991. Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Tome 2 : Naissance de la cité moderne 1900-1940. Bruxelles. Casterman.
- RAVÉRAU, A. 2007. La Casbah d'Alger ; et le site créa la ville, Alger, Acte Sud.
- ROLANDO, B. 2004, Barcelona: The transformation process of the waterfront [Data file]. Available at: http://www-cpsv.upc.es/documents/LIVERPOOL_PRESENTATION.pdf. [02 November 2016]. Algiers.
- SAFAR-ZITOUN, M. 2001. Alger ou la recomposition d'une métropole, La pensée de midi 2001/1 (N° 4), pp. 30-35.
- SAIDANI, H. 2016, Shanghai Port pour la gestion du nouveau grand port du centre [Data file]. Available at: <http://www.liberte-algerie.com/actualite/shanghai-port-pour-la-gestion-du-nouveau-grand-port-du-centre-240449> [23 August 2016]. Algiers.
- SNAT. 2010. Schéma National de l'Aménagement du Territoire 2030. Journal officiel de la République Algérienne Démocratique et populaire, n°61. pp. 04-107.
- SRIR, M. 2016. Dynamique urbaine à Alger, Paris, L'Harmattan.
- STORA, B. 2004. L'histoire de l'Algérie, sources, problèmes, écritures. *Insaniyat*, 25-26, pp. 215-224.
- TADJER, R. 2016, L'Algérie confie aux chinois la réalisation et la gestion du futur grand port du centre [Data file]. Available at: <http://www.tsa-algerie.com/20160117/80336/> [22 September 2016]. Algiers.
- TAHIR, A. 2012. Garder l'image forte des strates d'Alger et imaginer son futur. *Vie de villes Hors-série n°03* (Juillet 2012). pp. 364-385.
- THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT EIU. 2015. Liveability ranking and overview cities. [Data file]. Available at: <http://media.heraldsun.com.au/files/liveability.pdf>
- TPE. 2016, Quels sont les impacts économiques et sociologiques sur les villes organisatrices des J.O ? [Data file]. Available at: <http://www.aucame.fr/web/publications/etudes/fichiers/Etude%20waterfronts.pdf> [03 September 2016]. Algiers.
- UNITED NATIONS. 2016, Percentage of total population living in coastal areas [Data file]. Available at: http://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/methodology_sheets/oceans_seas_coasts/pop_coastal_areas.pdf [11 September 2016]. Algiers.
- VIGARIÉ, A. 1991. Villes et ports ; développement portuaire, croissance spatiale des villes, environnement littorale. Second colloque franco-japonais de géographie C.N.R.S. pp. 205-280.
- WREN, D. 1983. Urban waterfront development, Washington D.C, Urban Land Institute.