

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

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

UNIVERSITE MOHAMED BOUDIAF - M'SILA

**INSTITUT : Gestion des Techniques
Urbaines**

DEPARTEMENT : Génie Urbain

N° :.....



**DOMAINE : Architecture, Urbanisme et
Matières de la Ville**

**FILIERE : Gestion des Techniques
Urbaines**

OPTION : Ville, et Trafic Urbain

**Mémoire présenté pour l'obtention
Du diplôme de Master Académique**

Par : SOUALEM Chahrazed

Intitulé

**L'impact de l'attractivité des
espaces de loisirs sur la mobilité
(Cas de Jardin Citadin Méditerranéen d'Oran)**

Soutenu devant le jury composé de :

Mme. KAAOUACHE Salima	Université	M'Sila	Président
Mr. TAHRAOUI Lyes	Université	M'Sila	Rapporteur
Mr. HARSSOUS Khaled	Université	M'Sila	Examineur

Année universitaire : 2018 / 2019

Dédicace

Louanges à Dieu Clément et Miséricordieux qui m'a donné la force physique et morale pour réaliser mon rêve, un rêve que je souhaite se prolonger encore longtemps.

Avec un énorme plaisir, un cœur ouvert et une immense joie, que je dédie ce modeste travail à :

A ma mère :

« Tu m'as donné la vie, la tendresse et le courage pour réussir, Tu es présente dans tous mes moments d'examens par ton soutien moral et tes belles surprises. Tout ce que je peux t'offrir ne pourra exprimer l'amour et la reconnaissance que je te porte.

En témoignage, je t'offre ce modeste travail pour te remercier pour tes sacrifices et pour l'affection dont tu m'as toujours entourée. »

A mon père :

« L'épaule solide, l'œil attentif compréhensif et la personne la plus digne de mon estime et de mon respect. Aucune dédicace ne saurait exprimer mes sentiments, que dieu te préserve et te procure santé et longue vie ».

*A ma très chère sœur, la prunelle de mes yeux **Zoulikha**. Je La souhaite plein de succès, de joie et de bonheur. Que dieu la garde et illumine ton chemin.*

*A la bougie de ma famille, **Moyma** qui n'a jamais cessé de prier pour nous que dieu la prête une longue vie.*

*A mon très cher frère **Attia** et sa femme et ses enfants, merci d'être toujours à côté de notre famille.*

*A la personne qui a vraiment me donne la main. Mon bras droit **DELLAOUI Amine**, que dieu le garde.*

A tous les membres de ma famille, mes tantes et leur époux, mes cousin et cousine.

Ainsi qu'à toute la promo et particulièrement mes ami(e)s avec qui j'ai passé d'agréables moments durant ces cinq ans en leur souhaitant un avenir très brillant.

*Je termine avec la personne qui a partagé les bons et les mauvais moments durant tous ces cinq ans de nos études, mon bras droit, ma deuxième sœur, mon cœur. Qui a supporté mon humeur au moment de stresse, ma meilleure amie **Lilia**. Ainsi que ses parents « **Mr et Mm. LOUCIF** » et son frère **Mohamed Ouatik**, que dieu les protègent.*

A tous ceux qui m'ont consacré leurs temps et leur attention

*« Je dis encore et toujours **MERCI** »*

Remerciement

Rendons grâce à Dieu Tout Puissant de nous avoir insufflé suffisamment d'aide et de courage nécessaire pour entreprendre ce modeste travail. Ce mémoire n'aurait pas été réalisé sans la bénédiction du Bon Dieu qui nous a permis de nous instruire et qui a récompensé nos prières.

وما توفيقى الا بالله

*Mon profond remerciement va d'abord à mon encadreur **Mr.TAHRAOUI Lyes**, qui a bien voulu diriger cette thèse en manifestant un grand intérêt pour mon travail. Ses orientations, remarques et rapports intellectuels se sont révélés très précieux. Je tiens à lui exprimer ici toute ma gratitude.*

Je remercie également le nombre des jurys d'avoir aimablement accepté d'évaluer cette thèse et d'accorder du temps pour la soutenance.

*Je pense particulièrement à mon frère **DJEBLI Attia** qui a bien voulu consacré du temps pour m'aider à recueillir les données auprès les différentes directions d'Oran.*

*Je remercie également **Mr. SLIMANI Nabil**, **Mr. DOUKMA Abdelghani** pour leurs orientations et leurs conseils.*

A tous nos enseignants de l'Institut de gestion des techniques urbaines M'sila, qui nous ont assurés des études de haut niveau et qui nous permis d'acquérir des connaissances.

Enfin, à toutes les personnes qui nous ont soutenus de près comme de loin, par un geste, une parole ou un conseil durant notre cursus universitaire.

Je leur dis merci.

Résumé :

Ce travail de mémoire intitulé « **L'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur la mobilité (Cas du Jardin Citadin Méditerranéen Oran)** » 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, les loisirs et le tourisme. Elle constitue également le fondement théorique qui nous a permis à explorer notre cas d'étude.

Notre recherche consiste à analyser dans un premier temps la métropole d'Oran, l'analyse est axée principalement sur sa situation. Aussi, le travail porte sur l'offre de loisirs en mettant en évidence ses composantes ainsi que sa place dans le système circulaire.

Les résultats de travail présentent l'impact de l'attractivité de **jardin Citadin Méditerranéen sur la mobilité d'Oran** et la complémentarité entre le tourisme et le transport. A partir de ces résultats, On a créé un projet **Transport - Tourisme**.

Les mots Clés : La métropole d'Oran, Tourisme et loisirs, La mobilité, La circulation, Jardin Citadin Méditerranéen, L'attractivité.

Table des Matières

Table des Matières

Table des Matières	
Dédicace	I
Remerciement	II
Résumé	III
Table des Matières	IV
Liste des tableaux	IX
Liste des cartes	XI
Liste des figures	XIII
Liste des organigrammes	XVI
Liste des graphes	XVII
Liste des abréviations	XVIII
Chapitre Introductif	
Introduction générale	2
Problématique	4
Hypothèses	5
Les objectifs attendus	5
Motivation du choix de thème	5
Motivation du choix de la ville	6
Motivation du choix de site	6
Méthodologie du travail	6
Les difficultés rencontrées	8
Structure de mémoire	8
Chapitre 01 : Etat de l'art	
Introduction	12
1.1. Conceptualisation thématique	13
1.1.1. L'attractivité	14
1.1.1.1. Les facteurs d'attractivité	14
1.1.1.1.1. La composante géographique du territoire	15
1.1.1.1.2. La composante organique	15
1.1.1.1.3. La composante économique et infrastructurelle	15
1.1.1.2. Concepts liés à l'attractivité urbaine	16
1.1.2. Les métropoles	17
1.1.3. La mobilité urbaine : notions et définitions	18
1.1.3.1. La notion de déplacement et ses caractéristiques	18
1.1.3.2. Le système de transport urbain	20
1.1.3.2.1. Les modèles de système de transport urbain	20
1.1.3.3. La classification de la mobilité urbaine	21
1.1.4. De la mobilité à la mobilité durable	23
1.1.4.1. La mobilité urbaine durable : définitions et concepts	24
1.1.4.2. Des concepts associés à la mobilité durable	24
1.1.4.2.1. L'éco-mobilité	25

Table des Matières

1.1.4.2.2. La mobilité alternative	26
1.1.4.3. Les objectifs de la mobilité urbaine durable	27
1.1.4.3.1. Le volet social	28
1.1.4.3.2. Les volets économique et environnemental	28
1.1.5. L'espace public	29
1.1.5.1. Définitions	29
1.1.5.2. Classification des espaces publics	29
1.1.5.3. Le jardin public	29
1.1.6. Le tourisme et les loisirs	30
1.1.6.1. Le loisir, synonyme de temps libre	30
1.1.6.1.1. Définition de Loisirs	30
1.1.6.1.2. Les fonctions du loisir	31
1.1.6.2. Le tourisme au sens général	32
a. Pour Gabriel Wackerman	32
b. Selon OMT	32
1.1.6.3. Besoins de tourisme	32
1.1.6.4. Les objectifs du tourisme et loisirs	32
1.1.7. Mobilité douce de loisirs (MDL)	33
1.2. Le tourisme associé à la mobilité	33
1.2.1. Les offres packagées dynamiques	33
1.2.2. Circuit touristique	34
1.2.2.1. Définition	34
1.2.2.2. Les objectifs d'un circuit touristique	35
a. Pour les visiteurs	35
b. Pour les organismes de gestion des destinations (municipalités)	35
1.3. L'interdépendance entre la mobilité, l'attractivité des espaces de loisirs, le tourisme	36
1.4. Un exemple de l'attractivité générée par la dimension de la mobilité	38
Conclusion	40
Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation	
Introduction	42
1. Présentation de la ville d'Oran	43
1.1. Situation géographique	43
1.2. Situation administrative	43
1.3. Accessibilité et infrastructure de la wilaya	44
1.4. Climat	45
1.4.1. Précipitation et température	45
1.4.2. Les vents	45
1.4.3. Les reliefs	45
a. La bordure côtière	46
b. Les collines du Sahel	46
c. La basse plaine littorale de Bousfer-Les Andalouses	46
d. Le plateau d'Oran-Gdyel	46
e. La partie orientale de la plaine de la M'leta	47

Table des Matières

f. La grande sebkha d'Oran et les salines d'Arzew	47
1.5.Rayonnement d'Oran	47
2. Les potentialités de la métropole d'Oran	48
2.1.Infrastructure de base	48
2.1.1. Réseau routier	48
2.1.2. Infrastructures portuaires	48
2.1.3. Infrastructures aéroportuaires	49
2.1.4. Réseau ferroviaire	50
2.1.5. Espace universitaire	50
2.1.6. Infrastructures sanitaires	51
2.1.7. Les potentialités touristiques, culturelles et sportives	51
2.1.8. Les potentialités naturelles	52
2.1.9. Secteur de l'industrie	52
2.1.10. Marchés commerciaux à rayonnement régional	53
3. Présentation du groupement d'Oran	54
4. Les étapes d'extension du groupement d'Oran	56
4.1.Période coloniale française : (1831-1962)	56
a. Le remodelage de la vieille ville (1831-1870)	56
b. L'extension sur le plateau d'Oran (la nouvelle ville) 1870-1935	57
c. Les villages périurbains : formation des faubourgs 1935 - 1959	57
4.2.La période après l'indépendance	58
a. Les extensions récentes de l'espace urbain (1965-1995)	58
b. La période entre 1995-2012	58
4.3.Après 2012	59
5. Analyse socioéconomique	60
5.1.Analyse démographique de groupement	60
5.2.Processus démographique	61
5.3.Analyse de la densité de population	62
5.4.Le découpage d'Oran	63
6. Tracé urbain, Trames urbaines à Oran	66
7. Les zones touristiques du groupement d'Oran	66
8. Les infrastructures de transport	67
8.1.La structure routière de la métropole	67
8.2.La structure du réseau routier	68
8.3.Les relevés géométriques des principaux axes	72
8.4.Les carrefours	73
9. Analyse du trafic	74
10. Le réseau de transport dans le groupement d'Oran	76
10.1. Transport en commun urbain	76
10.1.1. Transport urbain par Bus	76
10.1.2. Le tracé du tramway dans la structure routière	82
10.2. Déplacement par voiture particulière	83
10.3. Déplacement par Taxi	83
Conclusion	85

Table des Matières

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence	
Introduction	88
Première partie : Etude Analytique du Jardin Citadin Méditerranéen	89
1. Présentation de la zone d'étude	89
2. Situation du jardin	89
3. Fiche technique du Jardin Citadin Méditerranéen	90
4. Présentation de jardin Citadin Méditerranéen comme un lieu de loisirs	91
4.1. Les composantes de jardin	91
5. L'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen par la mesure de la mobilité	93
5.1. Accessibilité de jardin Citadin Méditerranéen	93
- La multi modalité à proximité de jardin	94
5.2. Les moyens d'accessibilité à la zone	95
5.2.1. L'accessibilité par les modes motorisés	96
5.2.2. L'accessibilité par les transports en commun	97
5.3. L'accessibilité par la Marche à pied	98
6. La place du jardin Citadin Méditerranéen dans le système circulatoire de la ville d'Oran	98
6.1. Les avantages du site de jardin par rapport la structure urbaine de l'agglomération oranaise	98
6.2. L'impact du site de jardin sur le réseau routier	99
6.3. Les intersections à proximité de la zone d'étude	109
Deuxième partie : L'élaboration de l'enquête	105
1. Discussions des résultats de l'enquête	105
1.1. Les paramètres d'accessibilité au jardin de loisirs	105
1.1.1. L'accessibilité sur l'aspect socio-économique	105
La mobilité de loisirs en fonction du temps libre	108
1.1.2. L'accessibilité en termes de mobilité	108
Le véhicule particulier face aux autres modes de déplacements	108
La durée de trajet	110
L'accessibilité	111
1.2. Quelle attractivité pour le jardin Citadin Méditerranéen	112
1.2.1. L'aire d'influence de la zone d'étude	112
L'attractivité du jardin de loisirs sur l'aspect social	112
L'aire d'influence de jardin Citadin Méditerranéen : (Rayon d'influence)	114
1.2.2. L'effet du temps libre sur l'attractivité de la zone d'étude	117
1.3. Le rapport entre la mobilité et l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen	118
1.3.1. L'attractivité du jardin de loisirs face à la mobilité	118
Les problèmes liés à la mobilité et leurs effets sur l'attractivité du jardin : Les suggestions	118
1.3.2. Les caractéristiques de la mobilité de loisirs générée par le jardin Citadin Méditerranéen	120
- Les mobilités temporelles sur des grandes aires d'influences	120

Table des Matières

- La mobilité du jardin Citadin Méditerranéen en fonction de son attractivité, une mobilité occasionnelle	121
1.3.3. Le tourisme dans le jardin Citadin Méditerranéen	122
Conclusion	123
Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin Méditerranéen dans le développement de la stratégie	
Introduction	126
Les propositions et les suggestions	127
1. Au niveau de la métropole d'Oran	127
1.1.Intégration d'un Circuit touristique	127
a. C'est quoi un circuit Touristique et comment le réalise ?	127
b. Les objectifs de réalisation d'un circuit touristique	129
2. Au niveau du jardin Citadin Méditerranéen	130
2.1.La première partie : Intervenir au niveau de la voirie traversant le jardin (CW75)	130
a. Il faut comprendre	130
b. Principes nécessaires du confort	131
2.2.Deuxième partie : Amélioration du jardin pour être plus attractive	132
2.2.1. Coté d'aménagement	132
a. L'entrée du jardin	132
b. Le mobilier urbain	133
c. Plantations	133
2.2.2. Coté de gestion	133
Conclusion	134
Conclusion générale	136
Bibliographie	139
Annexe	143

Liste des tableaux

Numéro de tableau	Intitulé	Page
01	Résume le concept de l'attractivité	14
02	Comparaison entre l'attractivité et la compétitivité	16
03	Classification des modes de déplacements selon le moyen utilisé	19
04	Les formes principales de la mobilité spatiale	23
05	Classification des espaces publics	29
06	Evolution de la population d'Oran (1977 – 2013)	61
07	La densité de population en groupement d'Oran	62
08	Répartition de la population occupée par secteur d'activité	63
09	Découpage du groupement d'Oran	64
10	Les relevés géométriques des principaux axes du groupement d'Oran	72
11	Les carrefours à proximité de Jardin Citadin Méditerranéen	73
12	Les lignes des Bus Privé et ETO disponible dans le groupement d'Oran	76
13	Les densités des passagers par commune du groupement d'Oran	84
14	Classification des composantes du jardin Citadin Méditerranéen	92
15	Nombre des visiteurs par sexe	106
16	Nombre des tranches d'âge des visiteurs	106
17	Nombre des visiteurs de chaque profession	107
18	Nombre des visiteurs de chaque mode de transport utilisé	109
19	La durée utilisée par les personnes interrogées	110

Liste des tableaux

20	L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen en Hiver	111
21	L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen en printemps en printemps	111
22	L'accompagnement des visiteurs	113
23	L'origine des visiteurs	114
24	Nombre des visiteurs hors wilaya en fonction de leurs origines	115
25	Nombre des visiteurs dans la wilaya en fonction de leurs origines	116
26	Nombre des visiteurs du monde en fonction de leurs origines	117
27	La fréquence des visites	117
28	Les suggestions qui sont proposées par les personnes interrogées	118
29	la qualité de service du jardin Citadin Méditerranéen	122

Liste Des Tableaux

Liste des cartes

Numéro de la Carte	Intitulé	Page
01	Situation géographique d'Oran	43
02	Situation administrative d'Oran	44
03	L'accessibilité de la wilaya	45
04	Rayonnement d'Oran	48
05	La localisation des potentialités au niveau du groupement d'Oran	54
06	La localisation du groupement d'Oran	55
07	La ville d'Oran durant la période remodelage	56
08	L'extension de la ville d'Oran sur le plateau	57
09	Développement d'Oran entre 1995-2012	59
10	Schéma général de l'évolution de la ville d'Oran	60
11	Découpage du groupement d'Oran	65
12	Tracé urbain d'Oran	66
13	Localisation des zones touristiques importante dans le groupement d'Oran	67
14	Structure routière de la métropole d'Oran	68
15	La structure routière de l'agglomération oranaise	70
16	Structure routière de la commune de Bir El Djir	71
17	La localisation des carrefours à proximité du jardin Citadin Méditerranéen	74
18	Analyse du trafic de la commune de Bir El Djir	75
19	Le tracé des lignes de Bus Privés	79
20	Le tracé des lignes d'ETO	81
21	Le tracé du tramway dans le groupement d'Oran	82
22	Situation du Jardin Citadin Méditerranéen	90
23	Les infrastructures accès au jardin Citadin Méditerranéen	94

Liste des cartes

24	L'accessibilité au jardin Citadin Méditerranéen	96
25	Le tracé des futures lignes de Tramway et Métro	98
26	Le circuit officiel du groupement d'Oran	102
27	La place du jardin dans le circuit officiel	102
28	Les ronds-points importants à proximité du jardin	104
29	L'aire d'influence de jardin Citadin Méditerranéen	121
30	Le tracé de Circuit touristique proposé	129

Liste Des Cartes

Liste Des Figures

Numéro de la figure	Intitulé	Page
01	Les composantes de la mobilité urbaine et leurs relations réciproques	18
02	Comparaison entre les transports en commun, le covoiturage et la voiture	26
03	Comparaison de l'occupation de l'espace entre la voiture et les vélos avec la marche à pied	27
04	Les objectifs de la mobilité urbaine durable	28
05	Exemple de Jardin public de Coutances (France)	30
06	Le schéma du temps libre	31
07	Un exemple des offres de forfaits disponibles pour l'internaute	34
08	Entrée symbolique de la ville Berne par le centre de loisirs WESTSIDE	38
09	Entrée symbolique de la ville Berne par le centre de loisirs WESTSIDE	38
10	Le plan de planification du Centre Commercial et de Loisirs (WESTSIDE) avec l'autoroute	39
11	Côte d'Arzew	46
12	Plage Bousfer	46
13	Les falaises	46
14	Djebel Murdjajo	46
15	La plaine de M'leta	47
16	Les salines d'Arzew	47
17	Zone industrielle de Béthioua	49
18	Le port d'Arzew	49
19	Le port d'Oran	49
20	Aéroport d'Oran	49
21	La gare ferroviaire d'Oran	50

Liste des figures

22	Université d'Oran 02	50
23	Université d'Oran USTO	50
24	Université d'Oran 01	50
25	Hôpital de 01 Novembre	51
26	Clinique Médicale	51
27	Théâtre national	51
28	Hôtel Sheraton	51
29	Palais de sport	52
30	Stade Ahmed Zabana	52
31	Le complexe pétrochimique d'Arzew	53
32	Médine Djedida	53
33	Rue El Arbi Ben Mehidi	53
34	La ligne 11 (Privé)	78
35	La ligne 28 (Privé)	78
36	La ligne 37 (ETO)	78
37	Entrée principale du Jardin	92
38	Aires de Jeux	92
39	Bassin d'eau	93
40	Espace vert	93
41	Cinéma 9D	93
42	Le chemin de wilaya 75 à proximité du Jardin	96
43	Stationnement des véhicules le long de la voirie	97
44	Stationnement des véhicules le long de la voirie	97
45	Le Chemin de wilaya 75	99
46	L'axe du front de mer	100
47	Résidence	100
48	Clinique CHELIA	100
49	le pont ZABANA	101

Liste des figures

50	Tours de Mobil art	101
51	La localisation des points de repères de la frange maritime	101
52	Panneau d'orientations dans un circuit touristique	128
53	Panneau d'orientations dans un circuit touristique	128
54	Utilisation de vélos	128
55	Exemple des tunnels pour les piétons	131
56	Exemple des tunnels pour les piétons	131
57	Exemple des tunnels pour les piétons	131
58	Monument de la ville d'Oran	132

Liste Des Organigrammes

Numéro d'organigramme	Intitulé	Page
01	Méthode de travail	08
02	La structure de mémoire	10
03	Les composantes clés du sujet de recherche	13
04	Schéma de synthèse des facteurs de l'attractivité	15
05	la classification de la mobilité urbaine selon les échelles temporelles et spatiales	22
06	Les concepts principaux de la mobilité durable	24
07	les différents besoins de tourisme	32
08	La relation entre la mobilité et les espaces de loisirs	37
09	Les moyens d'accessibilité au jardin Citadin Méditerranéen	95
10	Les éléments de mobilier urbain proposés	133

Liste Des Graphes

Numéro de Graphe	Intitulé	Page
01	Evolution de la population d'Oran (1977 – 2013)	62
02	Répartition de la population occupée par secteur d'activité	63
03	le sexe des visiteurs	106
04	Les tranches d'âge des visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen	107
05	La profession des visiteurs	107
06	Le moyen de transport principal utilisé	109
07	L'utilisation de plusieurs moyens de transport	110
08	La durée utilise par les personnes interrogées	110
09	L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen en Hiver	111
10	L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen	111
11	L'accompagnement des visiteurs	113
12	L'origine des visiteurs de jardin Citadin Méditerranéen	114
13	La fréquence des visites du Jardin Citadin Méditerranéen	118
14	Les suggestions prposées par les personnes interrogées	119
15	La qualité de service du jardin Citadin Méditerranéen	122

Liste des abréviations

BHNS : Bus à haut niveau de service

CW : Chemin de Wilaya

DPAT : Direction de Planification et de l'Aménagement du Territoire

ETO : Etatique Transport d'Oran

GPS : Global Positioning System

MDL : Mobilité Douce de Loisirs

OMT : Organisation Mondiale du Tourisme

PC : Plan de Circulation

PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

RN : Route Nationale

RTC : Réseau de Transport en Commun

SDAAM : Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine

TC : Transport en commun

TCU : Transport Collectif Urbain

VP : Véhicule particulier

Chapitre Introductif

- Introduction générale
- Problématique
- Hypothèses
- Les objectifs attendus
- Motivation du choix de thème
- Motivation du choix de la ville
- Motivation du choix de site
- Méthodologie de travail
- Les difficultés rencontrées
- Structure de mémoire.

Introduction générale :

Comme tout pays méditerranéen l'Algérie avec sa cote de 1200 km de longueur offre une possibilité énorme en matière de tourisme et culture maritime, l'emplacement de l'Algérie au milieu de la méditerranée renseigne sans doute un rôle important que joue la cote dans le fonctionnement du pays, aussi bien économique et culturel.

La ville d'Oran demeure la métropole de toute la région de l'ouest algérien, La conception générale de la ville s'appuie sur les fonctions retenues pour Oran (commerciale, portuaire et aéroportuaire, universitaire, services tertiaires, ville d'affaires, ville touristique et enfin ville culturelle) qui lui confèrent le rôle de métropole régionale aussi bien au niveau national que maghrébin ou méditerranéen.¹ Elle doit reconquérir une image de marque à acquérir les caractéristiques du premier Rang à l'échelle national et internationale. Elle se frotte les mains chaque saison d'un nombre important de vacanciers.

En effet, comme toute région à fort potentiel touristique, la wilaya d'Oran offre un paysage varié, riche qui peut satisfaire tous les tempéraments. Elle possède des sites très variés alliant les plages aux montagnes, C'est une ville portuaire de la Méditerranée.²

Le transport est l'un des vecteurs du développement touristique et un service de consommation intermédiaire. Il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de la production, ainsi que la planification urbaine. La demande de transport ne peut donc se comprendre qu'en relation avec le mode de vie et l'activité de production, notamment sa structure technique et spatiale.³

Dans le contexte de développement des villes métropolitaines, le tourisme devient comme le secteur moteur de développement économique et social. Ce secteur est la principale source de créations d'emplois dans un grand nombre de pays. Non seulement dans l'industrie touristique elle-même mais aussi, par effets d'entraînement, dans d'autres secteurs.

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

¹ Livre Invest Algeria, Wilaya d'Oran, page 1

² BENABDELMOUMEN Salhi Thèse pour obtenir Magister, Tourisme Balnéaire, 2012, page 06

³ Infrastructures de transport, mobilité et croissance, Rapport Michel Didier et Rémy Prud'homme, Réalisé en PAO au Conseil d'Analyse Économique par Christine Carl, La Documentation française. Paris, 2007, page 05

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. 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).⁴

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 domicile.⁵

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 d'usage d'un ou plusieurs modes de transport. En seconde lieu, la notion de la mobilité contient une idée de mise en mouvement ce qu'il fait référence à la notion de déplacement.

Les déplacements et la mobilité occupent une place majeure dans la vie quotidienne de toutes les populations. Non seulement les citoyens se retrouvent chaque jour confrontés aux déplacements domicile-travail, déplacements scolaires, déplacements commerciaux, déplacements du fret, déplacements culturels, sportifs et loisirs... etc. mais tous ces trajets sont aussi emblématiques de la réalité métropolitaine du territoire : la majorité d'entre nous traverse matin et soir les frontières de chaque intercommunalité...

La circulation et la mobilité des hommes et l'accessibilité du territoire sont des éléments essentiels de vie et d'attractivité de tout territoire. Support fondamental des activités économiques, sociales et culturelles, le renforcement de l'efficacité des transports doit être une priorité pour les pouvoirs publics.⁶

⁴ Idem

⁵ Les espaces du tourisme et des loisirs CAPES/AGRÉGATIO, page 19, 2017, Disponible au site : www.dunod.com

⁶ Documentation travail, Les conseils de développement, Contribution provisoire à la construction de l'espace métropolitain, Déplacements et mobilités, Mars 2011

Donc, Le loisir doit répondre aux besoins des citoyens (les services, le transport) pour se divertir, et permettre une plus grande attractivité durant les quatre saisons pour une exploitation maximale.

Problématique :

L'espace urbain a un rôle important dans le quotidien urbain où il représente le support de toutes les interactions spatiaux-fonctionnelles, son fonctionnement est strictement liée à l'exercice de la mobilité urbaine.

Comme toutes fonctions urbaines, les loisirs face à cette notion de mobilité s'élèvent un ensemble des questions d'attractivité et d'accessibilité et d'attente 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 la production et/ou la population dans un contexte de concurrence territoriale** »⁷.

Notre cas d'étude se situe dans la sphère des équipements de loisirs et de divertissement sa localisation au niveau du front de mer lui a donné une certaine particularité à la fois naturels et artificielles accompagnées d'un certains nombres d'aménagements adéquats aux attentes des citoyens oranais.

Vu la rareté de ce type d'espaces urbains dans nos villes algériennes qui est le résultat des problèmes concernant le foncier touristique et des modes d'exploitation économique d'une part et de négligence au niveau des instruments de planification tels que le PDAU.

Cela nous implique dans la nécessité d'évaluer le rendement de cet espace dans le contexte urbain et ces différents impacts y compris sur la mobilité quotidiennes et le système circulatoire à Oran.

On s'aperçoit un rapport vient de s'établir entre l'attractivité, l'espace de loisirs et la mobilité ; la question portera sur ce rapport est la suivante :

- Quel est L'impact de l'attractivité de Jardin Citadin Méditerranéen sur la mobilité à Oran ?

Autour de cette question principale, plusieurs interrogations s'articulent, dans le but de mieux cerner nos préoccupations :

⁷ INSEE MIDI-PYRENEES (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques Direction Régionale De Midi-Pyrénées), « Une attractivité économique contrastée entre territoires de Midi- Pyrénées », n°152, juin 2013, pp6.

- 1- Quelle est la place du Jardin Citadin Méditerranée dans le système de localisation et de transport oranais ?
- 2- Le jardin méditerranéen, a-t-il les capacités d'accueillir des flux importants ?
- 3- Quelle perspective pour le développement de (tourisme / transport) ?

Hypothèses :

Nous postulons comme hypothèse :

1. Comme la zone d'étude « Jardin Citadin Méditerranéen » a une grande attractivité lorsqu'il est un espace de rencontre et de loisirs, cet espace est sous équipé pouvant être bloqué la circulation et réduits leur attractivité. Avec la création d'un réseau d'accessibilité varié, le jardin méditerranéen est apte d'accueillir des flux importants.
2. La mobilité vers le Jardin induit de nouvelles pratiques de déplacements : de nouveaux modes mode prennent place comme le BHNS et le vélo. Ceci se traduit par une forte attractivité de la zone d'étude

Les objectifs attendus :

- 1- Mesurer l'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur la mobilité pour en déduire son aire d'influence.
- 2- Examiner la prise en compte de l'attractivité de notre cas d'étude (Jardin Citadin Méditerranéen) dans la planification urbaines et principalement en termes de mobilité.
- 3- Etudier les problèmes de stationnement, de circulation et comment le résoudre pour maintenir l'attractivité de la zone d'étude.
- 4- Examiner les paramètres et les moyens d'accessibilité accompagnants l'espace de loisir sur la mobilité.
- 5- Amélioration de la qualité de service urbain du Jardin Citadin Méditerranéen

Motivation du choix de thème :

Le choix de ce thème est motivé par Le transport comme un service de consommation intermédiaire. Il est rarement demandé en soi et pour soi. Il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, de tourisme et loisirs qui sont devenus des éléments importants pour encourager l'attractivité de la ville. La demande de transport ne peut donc se comprendre

qu'en relation avec le mode de vie et l'activité de production, notamment sa structure technique et spatiale.

Motivation du choix de la ville :

Ce choix étant motivé pour plusieurs raisons justificatives à savoir :

- Pôle d'attraction : Oran, pôle industriel (Zone industrielle d'Arzew, de Hassi Aneur etc...) et ville universitaire (Université d'Oran, université des sciences de la technologie, Faculté de Médecine, etc.), elle est la deuxième plus grande ville d'Algérie et l'une des plus importantes du Maghreb.
- La proximité des équipements a vocation culturel et touristique.
- La ville d'Oran dispose d'un réseau de transport multi modal

Motivation du choix de site :

Le choix de la zone d'étude « Jardin Citadin Méditerranéen » n'est pas au hasard, il est motivé par nos plusieurs visites avec les différentes remarques (le mouvement des usagers avec l'accroissement du nombre de visiteurs pendant la journée surtout en été, les véhicules avec les différents matricules de 48 wilayas, les entretiens avec plusieurs étrangers, manque d'espace de stationnement, un embouteillage au niveau de l'axe routier qui relie le jardin avec ville). Cela prouve que ce jardin est trop attractif au niveau national et international.

Ce dernier a plusieurs causes :

- Il présente une belle vue panoramique à partir de la mer la baie d'Oran est marquée par un certain nombre de repère : SANTA CRUZ, LE PORT ET LE FRONT DE MER
- Il devenue un nouveau repère pour la ville et une curiosité pour les étrangers qui visiteront Oran.
- Il structure l'espace d'Oran Est (El Akid Lotfi) L'axe Oran –CANASTEL

Méthodologie de travail :

Pour aboutir à des réponses aux questions posées, on s'est appuyé sur deux (02) axes

Principaux :

- La recherche bibliographique, qui consiste à consulter plusieurs sources (les livres, les mémoires du doctorat, des sites internet...) pour le but d'accumuler et approfondir les connaissances sur la mobilité, tourisme et encore l'attractivité des espaces de loisirs.

Après la collecte des données, nous allons sélectionner les informations qui touchent et nous aident à la définition, et mise en relation les concepts étudiés dans notre mémoire, pour ressortir vers la fin les critères de L'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur la mobilité.

- Etablir une recherche analytique, basée sur les critères tirés de la première partie et les différents instruments d'urbanisme (PDAU, SDAAM, Plan de circulation ...), pour confirmer la validité de ces critères, ainsi que définir leurs degré d'importance.

Des illustrations des données sous forme de schéma, tableaux, des graphes avec leurs commentaires s'est avérées nécessaires pour faciliter la compréhension.

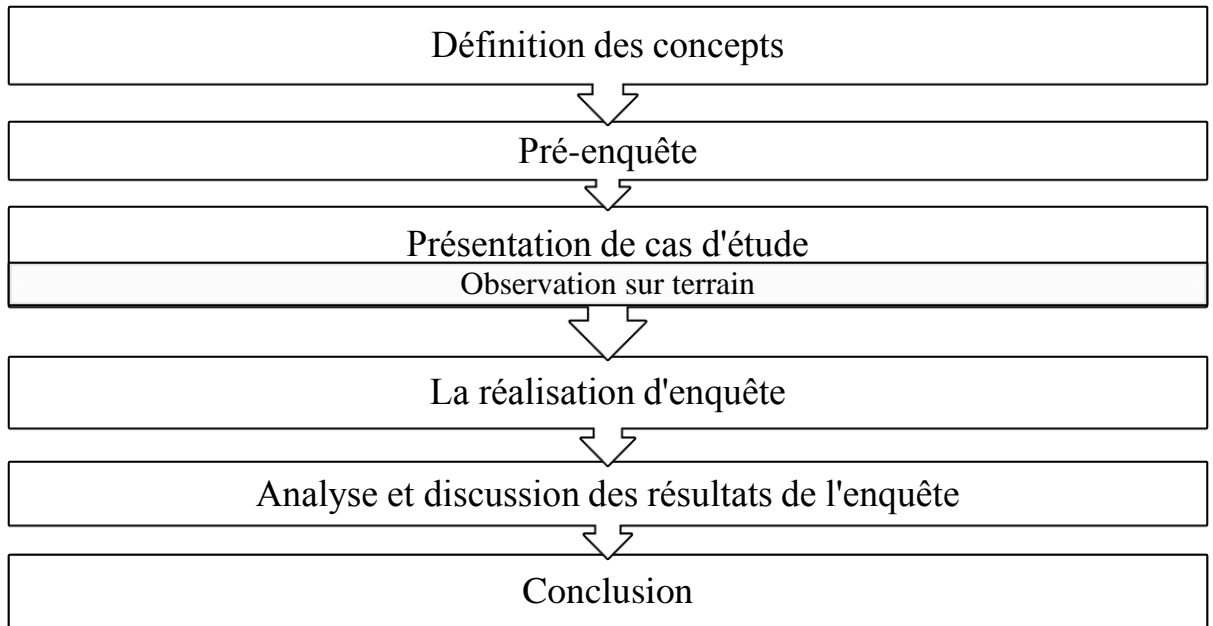
Les résultats de l'étude de cas seront ainsi fondés sur :

- 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 jardin.
- Un questionnaire auprès des usagers de la zone d'étude afin de déterminer les paramètres et les caractéristiques de la mobilité dite de loisirs.
- Des photographies et des vidéos pour assurer la crédibilité de l'étude.

L'enquête a été réalisée par nous-même et dirigé par un questionnaire auprès des usagers qui fréquent le jardin méditerranéen avec un nombre de 405 questionnaires. Afin de mieux étudier la mobilité et l'attractivité, les enquêtes ont été réalisées pendant la période des vacances scolaires des deux saisons l'hiver et le printemps (la période de préparation du Mémoire).

La figure suivante illustre de façon synthétique le travail de terrain :

Organigramme n °01 : Méthode de travail



Source : étudiante 2019

Les difficultés rencontrées :

Durant cette période de recherche et de travail, plusieurs obstacles ont entravé notre chemin :

- Le manque de documentation graphique
- Difficulté de recueil de données par questionnaires.

Structure du mémoire :

Dans le but de répondre aux objectifs, nous avons structuré notre mémoire comme suit :

Chapitre Introductif :

Il comporte une initiation sur le thème abordé, qui nous a incités à énoncer une problématique, suivi par une suggestion de plusieurs hypothèses, des objectifs à atteindre, et une méthodologie à suivre.

Partie Théorique : (Premier chapitre)

Il présente le cadre théorique et conceptuel de la recherche, Il consiste à définir les différents concepts et notions liés au sujet de la mobilité face à l'attractivité des espaces de loisirs.

Partie pratique :

Il est structuré en trois chapitres :

- Le deuxième chapitre, nous situons également la ville d'Oran ainsi que les différents instruments d'urbanisme, le plan de circulation et les études des projets de transport

Chapitre introductif

pour l'évaluation de réseau de transport, la localisation des différents équipements qui augmente l'attractivité de la métropole par le temps.

- Le troisième chapitre, nous présentons la zone d'étude étant une des zones de loisirs de la ville d'Oran ; 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 ville d'Oran en générale.
- Le quatrième chapitre, nous proposons une vision perspective pour le jardin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

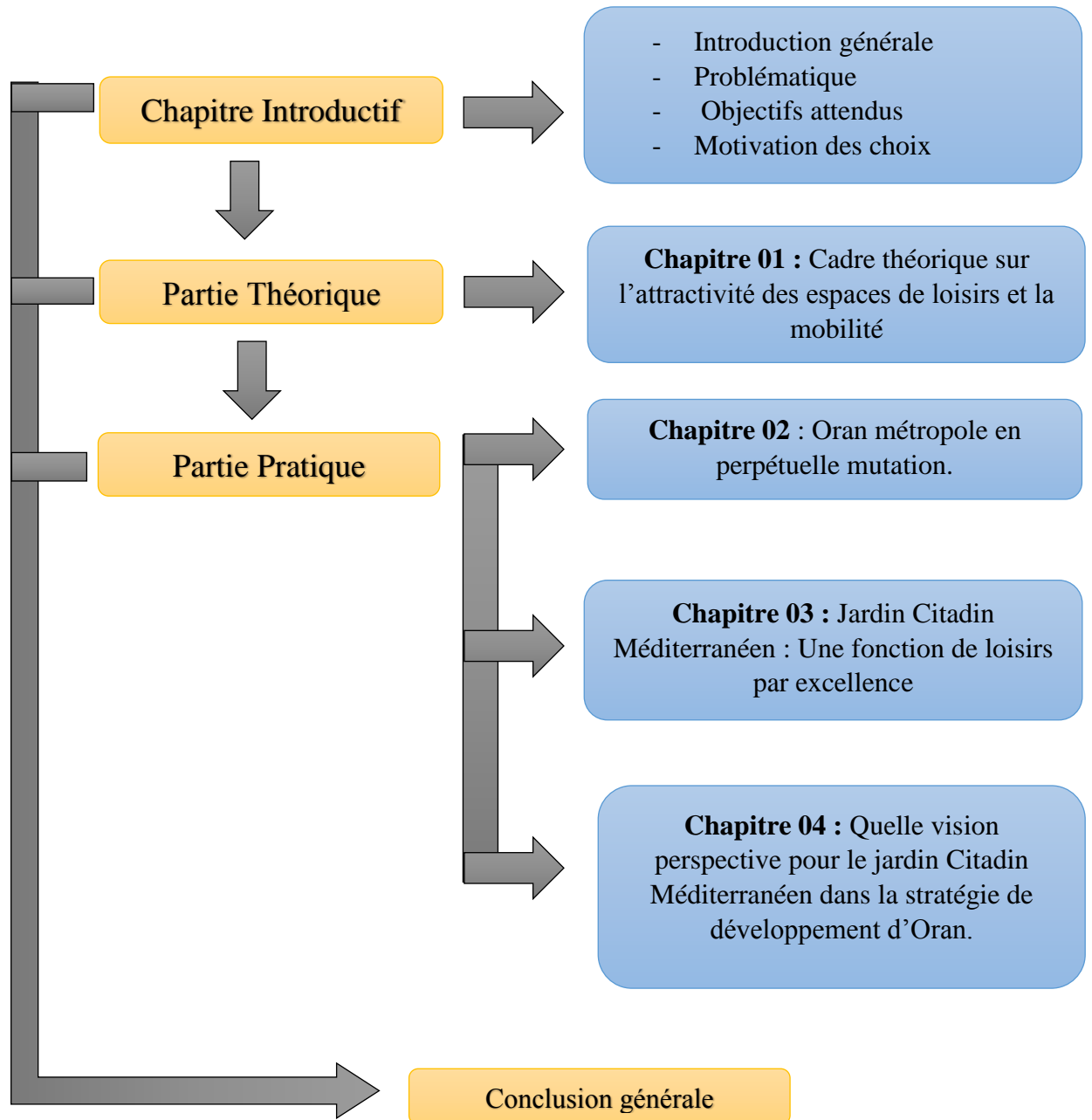
Chapitre introductif

Organigramme n °02 : La structure de mémoire

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

Zone d'étude : Jardin Citadin Méditerranéen d'Oran

Introduction générale



Source : étudiante 2019

Chapitre 01 : Etat de l'art

- Introduction
- Conceptualisation thématiques
 - L'attractivité
 - Définition
 - Les facteurs d'attractivité
 - Concepts liés à l'attractivité
 - Les métropoles
 - La mobilité urbaine
 - La notion de déplacement et ses caractéristiques
 - Le système de transport urbain
 - La classification de la mobilité urbaine
 - De la mobilité à la mobilité durable
 - Définition
 - Des concepts associés à la mobilité durable
 - Les objectifs de la mobilité urbaine durable
 - L'espace public
 - Définition
 - Classification des espaces publics
 - Le jardin public
 - Le tourisme et les loisirs
 - Le tourisme au sens général
 - Besoin de tourisme
 - Les objectifs de tourisme et loisirs
 - Mobilité douce de loisirs (MDT)
- Le tourisme associé à la mobilité
 - Les offres packagées dynamiques
 - Le circuit touristique
- L'interdépendance entre la mobilité, l'attractivité des espaces de loisirs et le tourisme
- Un exemple de l'attractivité générée par la dimension de la mobilité
- Conclusion.

Introduction :

La notion de la mobilité dans le milieu urbain 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, ce qui est synthétisé dans le livre de KAUFMANN en 2000.

Dans notre contexte, la ville induit la mobilité et les pratiques de déplacements dans la chaîne du quotidien de citoyen. De ce fait, la mobilité urbaine devient le signe de vie en ville.

Les mobilités sont devenues multiples et inévitables. Elles contribuent à transformer le rapport temps/espace. Les individus se déplacent pour divers motifs tels que le travail, les études, la santé... Ces pratiques dévoilent de nouveaux enjeux de développement au-delà de la simple mobilité spatiale.

Ces déplacements matérialisent un réseau de connexion entre différentes fonctions urbaines. Le support de cette connexion et les infrastructures de transports tels que les réseaux routiers et ferroviaires qui assurent une certaine accessibilité sachant que sa performance dépend d'autres facteurs urbanistiques et géographiques.

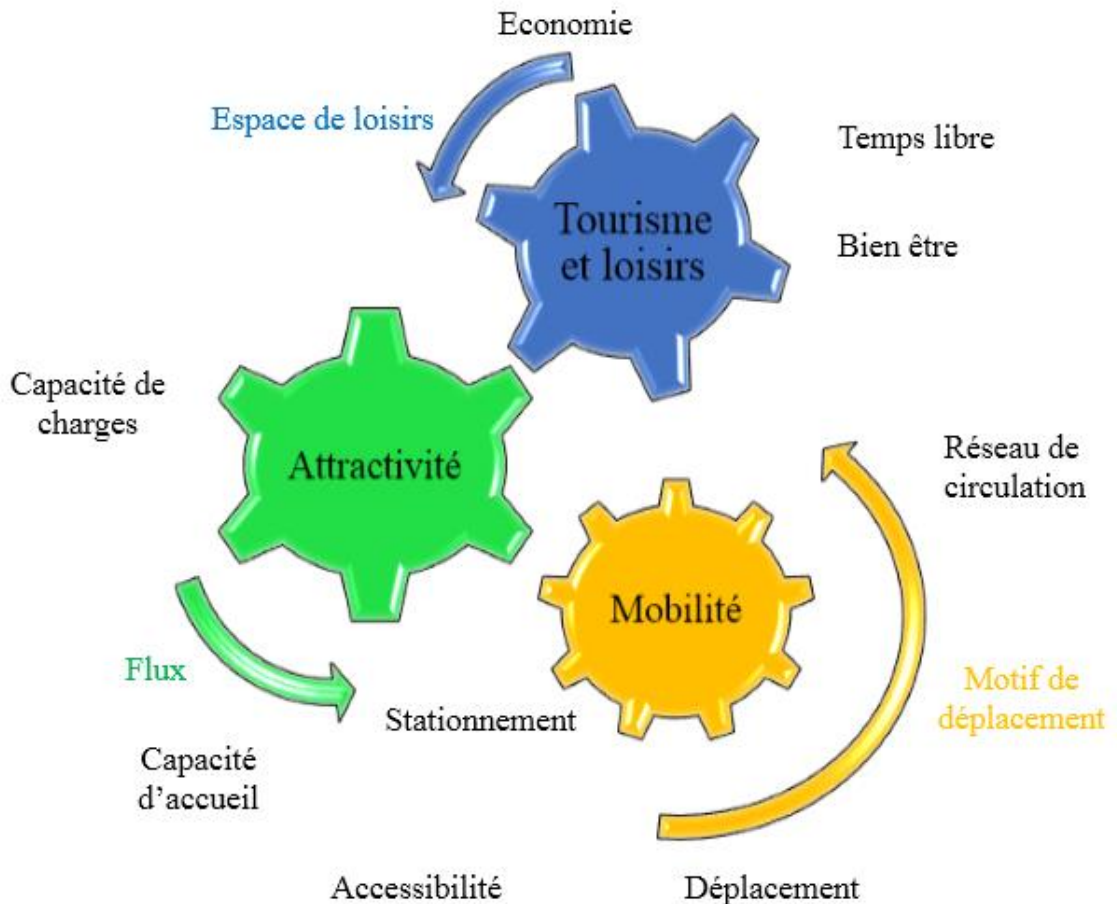
L'attractivité est une notion qui renvoie à une problématique basée sur un principe de mouvement, de dynamique, de composition et/ou de recombinaison des facteurs du développement durable et joue un rôle important dans toutes les activités et compris le tourisme qui représente l'épine dorsale de notre travail de recherche où l'évaluation des mobilités de tourisme et loisirs peut montrer l'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur le territoire urbain.

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 et loisirs et l'attractivité. Par la suite, nous tenterons ressortir les différentes relations qui relient ces concepts entre eux.

1.1. 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.

Organigramme n °03 : Les composantes clés du sujet de recherche



Source : étudiante 2019

Notre sujet s'articule autour de quatre maillons qui correspondent à la mobilité, le tourisme, l'espace de loisirs et l'attractivité, présentent des relations et des interdépendances entre eux. Plusieurs notions viennent renforcer ces interdépendances. 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 de 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.

1.1.1. L'attractivité :

Le premier 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.

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.¹

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 :

Tableau n °01 : Résumé le concept de l'attractivité

Le concept de l'attractivité	Ses notions		
	Attraction	Attraction effective	La capacité à : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Drainer des flux ➤ Fixer durablement des ressources en un lieu.
		Attraction potentielle	La capacité de se rendre désirable, quel que soit la raison.
Attrait			

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

1.1.1.1. Les facteurs d'attractivité :

« L'attractivité d'un lieu se construit à la fois sur des facteurs économiques, géographiques, humains et historiques. Tous les Facteurs et les services d'une collectivité participent directement ou indirectement à l'attractivité d'un territoire et à la protection que l'on en a.»²

¹ La fabrique de la cité, « L'attractivité des villes », janvier à avril 2010

² Frederic Marin. Blog d'Alfeo, Mai 2010

Benoit Meyronin à élaborer une classification des divers facteurs composant l'attractivité d'un territoire, comme suit :³

1.1.1.1.1. La composante géographique du territoire :

C'est le facteur le plus claire et concret, il s'exprime par les ressources naturelles et matières premières qui existent dans le territoire, ainsi que sa morphologie, climat, localisation...etc.

1.1.1.1.2. La composante organique :

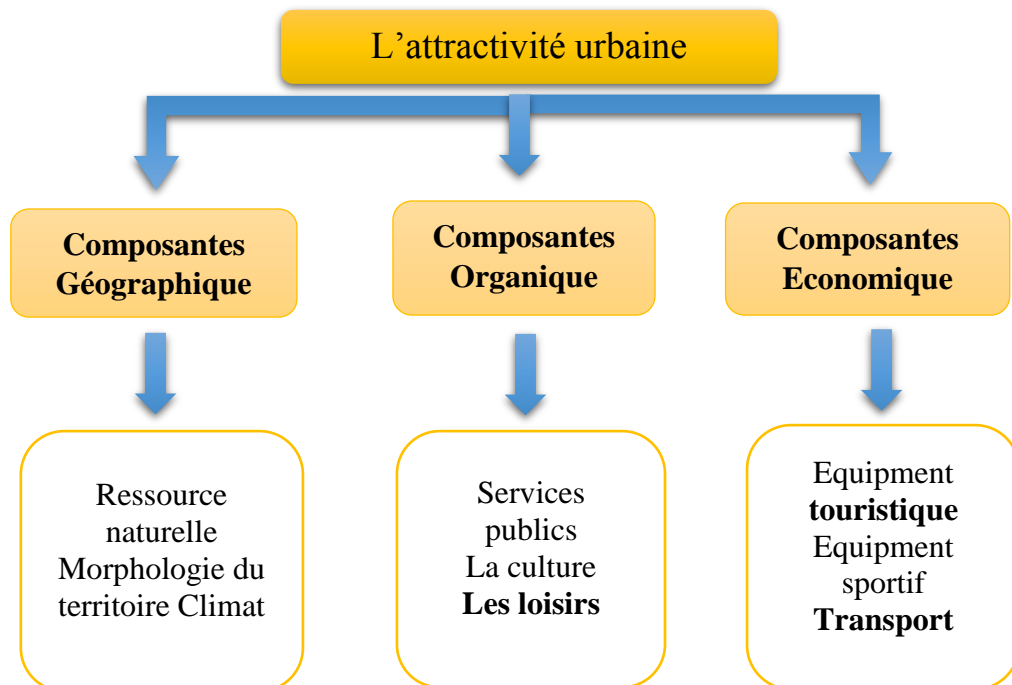
Il s'agit des services publics : Santé, culture, loisirs et sports, commerces et finance, qui est assuré pour toutes les tranches et catégories sociales, âgés ou jeunes, hommes ou femmes, riches ou pauvres.

1.1.1.1.3. La composante économique et infrastructurelle :

Elle concerne les types des activités, la répartition des secteurs et le degré de la structuration des différentes filières.

L'infrastructure de communication et de structuration : le transport, est un obstacle majeur face à l'attractivité, donc sa présence seulement ne sera pas suffisante, il est indispensable qu'il soit de qualité afin de satisfaire les besoins des usagers.

Organigramme n °04 : Schéma de synthèse des facteurs de l'attractivité



Source : étudiante, d'après Merlin, P et Choay, F. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, édition : PUF, Paris, 2000

³ Benoit Meyronin, *Le marketing Territorial : enjeux et pratiques*, Paris, Vuibert, P.35, 2009

1.1.1.2. Concepts liés à l'attractivité urbaine :

La compétitivité : est le caractère de ce qui est compétitif. C'est l'aptitude d'une personne, d'un sportif, d'une entreprise, d'un secteur économique, d'une organisation, de l'économie d'un territoire ou d'un pays, à faire face à la concurrence, qu'elle soit effective ou potentielle. Pour un territoire, elle est dite la capacité de produire des biens et services qui passent le test des marchés internationaux (performance économique), tout en maintenant des niveaux de revenus élevés (performance sociale) et durables (performance patrimoniale).⁴

La notion de l'attractivité devient de plus en plus cruciale pour les villes. Cependant et 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.

Tableau n °02 : Comparaison entre l'attractivité et la compétitivité

	L'attractivité	La compétitivité
Registre	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, donc les places les plus compétitives sont attractives.	Une 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. Donc un territoire est compétitif s'il est attractif.

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

Nous déduisons, que la compétitivité des villes a un objectif bien précis est celui de rendre la ville attractive, de marquer sa singularité vis-à-vis de ses concurrentes.

⁴ A la compétitivité territoriale, Etude générale. Disponible sur : www.territoires.gov.ma

En parlant des notions de l'attractivité et 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.⁵

1.1.2. Les métropoles :

Une métropole est une **ville-mère**. Elle se définit comme (une agglomération de taille significative par rapport à son environnement, dotée d'équipements, Commandant une zone d'influence étendue)⁶

Devenir une métropole nécessite le passage par le processus, appelé **métropolisation** qui est un phénomène mondial fortement lié aux évolutions récentes des politiques publiques, des nouvelles techniques de transport et de communication ainsi qu'aux comportements des acteurs économiques, il concerne donc aussi le territoire et ses métropoles moyennes.

La métropolisation se définit comme l'exercice de forces centripètes conduisant à la concentration des activités économiques, en particulier des fonctions tertiaires supérieures, et des hommes dans les espaces urbains les plus peuplés.⁷

Les métropoles mènent toutes aujourd'hui une stratégie en vue d'augmenter leur **compétitivité**, sur la scène nationale et internationale. Cependant ces stratégies ne peuvent être tout à fait identiques d'une métropole à une autre, en raison des données géographiques et historiques, qui leur confèrent des avantages comparatifs divers et des choix réalisés entre les leviers dont elle dispose.

Une bonne partie des conditions requises pour que les villes améliorent leur compétitivité sont des avantages comparatifs (et non des avantages compétitifs) de localisation (Positionnement en carrefour, flux économiques, avoir un aéroport, un port et un réseau ferroviaire et autoroutier suffisant...etc.) La structure interne de la ville peut par ailleurs être source d'avantages

⁵ CAUBEL D, « Politique de transport et accès à la ville pour tous ?- une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise », Université Lyon Lumière-Lyon, Laboratoire d'Economie des Transport, 31 mars 2006

⁶ Dumont Gérard François, *L'attractivité métropoles moyennes en France*, (2006), In article issu de l'étude réalisée pour la DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires) sur population avenir.

⁷ Idem

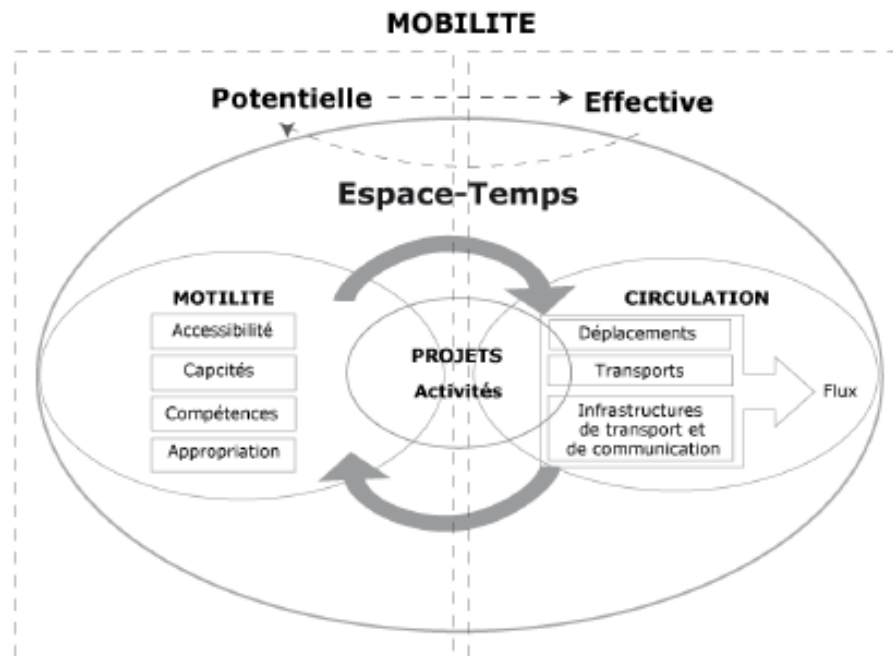
comparatifs à travers la répartition des différentes fonctions urbaines et des groupes de population.⁸

Nous pouvons dire alors, que l'**attractivité** d'une **métropole** est en fonction d'un ensemble d'éléments : une image, des animations, des sites et des activités, une accessibilité, décor, des hébergements..., Il s'avère que l'attractivité est un des objectifs visé par la métropole pour rester dans **compétition** car chaque ville cherche donc à mettre en place sa propre stratégie qui peut être appliqué en court ou long terme.

1.1.3. La mobilité urbaine : notions et définitions

L'étude de la mobilité urbaine consiste en la détermination des notions y afférents. Il s'agit principalement des notions de déplacements, 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.

Figure n °01 : Les composantes de la mobilité urbaine et leurs relations réciproques



Source : Kamila Tabaka. Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble. Géographie. Université Joseph-Fourier- Grenoble I, 2009.

⁸ Cepod, *Evolution du concept et de la mesure de la compétitivité*, (2008). Document de travail.

1.1.3.1. La notion de 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**.⁹

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.¹⁰ Quant au mode de déplacement, il s'agit du moyen de locomotion utilisé pour effectuer le déplacement. Plusieurs déplacements peuvent recouvrir un seul motif en utilisant divers modes de déplacement. Ces derniers peuvent être classés selon différents critères, comme c'est présenté dans le tableau au-dessous :

Tableau n °03 : Classification des modes de déplacements selon le moyen utilisé

Critères		Types	
		Transport individuel	Transport en commun
Moyens utilisés	Modes motorisés	Véhicule particulière, Les deux-roues	Taxi, Métro, Bus, Train, Tramway, Téléphérique, Avion, Bateau....
	Modes non motorisés	La marche à pied	

Source : reconstitué par l'auteur selon différentes sources, 2019

Dans ce contexte, On parle d'un système urbain qui organise ces différents modes de déplacements :

⁹ Ministre du transport Québec, (en ligne), (page consultée en septembre 2017), Disponibilité et accès : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/ministre/ministre/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destinati on/terminologie.

¹⁰ Résumé d'un tableau selon une thèse, L'adresse : <http://theses.insa-lyon.fr/publication/2011ISAL0139/these.pdf>, page 23, 24 en 19 octobre 2012

1.1.3.2. 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. Il permet d'irriguer la ville en répondant à ses transformations.¹¹

Le « système » de transport est un ensemble complexe. Pour analyser les relations entre infrastructures, mobilité et croissance et pour éclairer les politiques, il est important de considérer le caractère systémique des transports.

Le système des transports est caractérisé notamment par un certain partage entre modes de transport, une certaine mobilité, un ensemble d'externalités et des conséquences pour les finances publiques. Cette situation à son tour agit sur l'économie et plus généralement sur la société. Une bonne mobilité augmente la productivité. Tous les éléments de ce système sont influencés par les politiques de transport. Comprendre les transports, c'est comprendre le fonctionnement de chacun des éléments de ce système dans ses relations avec les autres.

1.1.3.2.1. Les modèles de système de transport urbain :

Les systèmes de transport en commun sont classés en plusieurs catégories :

- Les systèmes de transport non guidés
- Les systèmes de transport guidés
- Les systèmes hybrides

Le réseau d'autobus est le système de transport non guidé le plus répandu. L'avantage du bus est de pouvoir contrôler son itinéraire. L'absence d'une infrastructure dédiée induit un coût d'exploitation peu important et permet de desservir des zones à faible densité de population. Les principaux inconvénients des systèmes de transport non guidés sont leur grande instabilité face à événement instantané, leur totale dépendance vis-à-vis de la circulation routière, et leur gestion du personnel qui est lourde et difficile. Les inconvénients, de ce mode de transport, ont conduit les exploitants des grandes agglomérations à utiliser en complément d'autres systèmes guidés.¹²

La principale caractéristique des systèmes de transport guidés qu'ils sont exploités en sites propres. Par conséquent, ils ne sont pas totalement dépendant de la circulation. A la différence du métro qui dispose réellement d'un site propre, le tramway est plus ou moins dépendant de la circulation du fait qu'il emprunte généralement les voies routières.

¹¹ Bounafous Alain. Le système des transports urbains. Economie et statistiques, (294-295) : 99-108, Mai 1996

¹² ChihaiB Bouzbouz Fadoua. Approche floue pour la régulation multimodale dans les réseaux de transport urbain en mode perturbé. PFD thèse, Université de Lille, France, Décembre 2002

Certaines grandes et moyennes agglomérations à l'instar de la ville Oran ont opté pour un système de transport hybride qui comprend une partie en site propre et une partie en circulation normale. Le choix d'un système de transport doit dépendre du nombre de personnes susceptibles de l'emprunter quotidiennement. Le métro et le tramway sont réservés aux villes possédant une forte densité de population susceptible de les emprunter tous les jours. Ce type de réseaux se distingue par :

- Un réseau typique limité aux dimensions d'une ville. Il est en outre caractérisé par des temps de parcours généralement petits entre des points d'arrêts successifs
- Des structures de lignes simples et interdépendantes les unes des autres
- Des fréquences d'exploitation élevées. Elles autorisées par les structures des lignes et sont nécessaires pour répondre à la demande des passagers
- Le comportement des usagers.¹³

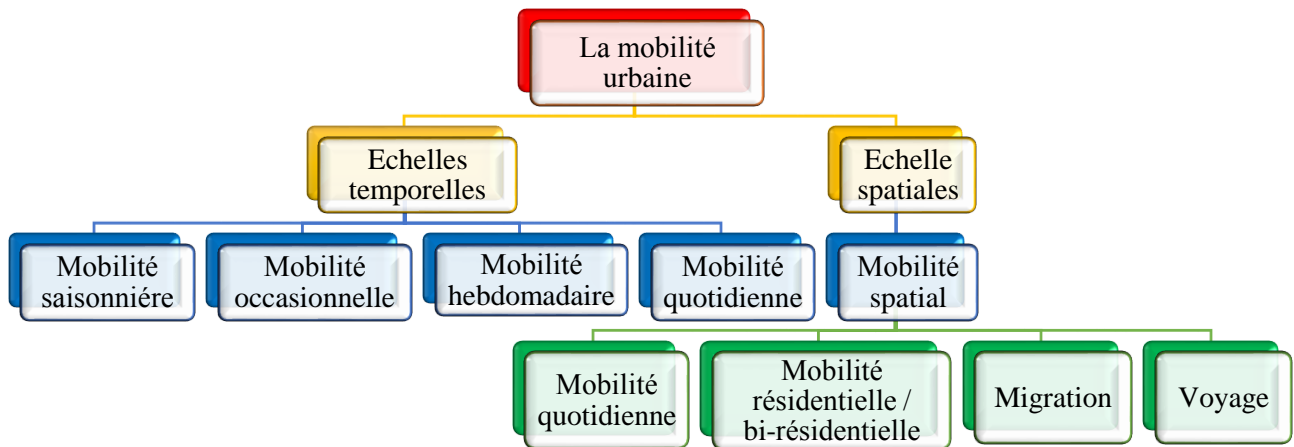
1.1.3.3. La classification de la mobilité urbaine :

S'attachant non seulement à un cadre spatial mais aussi au temps, la mobilité urbaine, selon Pierre Merlin (1991),¹⁴ peut être classée suivant des échelles de deux types : échelles temporelles et échelles spatiales. Chaque échelle englobe différentes mobilités comme l'organigramme suivant :

¹³ Bouamrane Karim. Un système interactif d'aide à la décision pour la régulation d'un réseau de transport urbain bimodal : approche multipages et raisonnement à base de cas, PhD thesis, Département d'informatique, Université d'Oran, L'Algérie, 2006

¹⁴ MERLIN. P, « Géographie, économie et planification des transports », Paris, Editeur, PUF, Collection, FONDAMENTAL, 1991.

Organigramme n °05 : la classification de la mobilité urbaine selon les échelles temporelles et spatiales



Source : étudiante, 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,¹⁵ En procédant à une classification 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 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'internet ou encore des personnes qui effectuent leurs achats une fois par semaine. Egalement on peut surtout parler des déplacements de la vie quotidienne dits de composante obligée.

¹⁵ Idem

Chapitre 01 : Etat de l'art

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.¹⁶ 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 changement du bassin de vie. 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 suivant :

Tableau n °04 : Les formes principales de la mobilité spatiale

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

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. C'est le cas de la mobilité vers un logement de fonction 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 deux résidences d'importance égale. C'est le cas où un lieu de vie est occupé lors de la semaine de travail et un autre durant le week-end.

¹⁶ MERLIN. P, « Géographie, économie et planification des transports », Paris, Editeur, PUF, Collection, FONDAMENTAL, 1991

1.1.4. De la mobilité à la mobilité durable :

En se référant au concept de développement durable, la durabilité implique donc une recherche d'équilibre, d'une part entre des enjeux environnementaux, économiques et sociaux et d'autre part entre la satisfaction des besoins du présent et des générations futures.

La recherche dans le sujet de la mobilité, révèlent la présence de plusieurs interactions avec différents concepts et notions. 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 mobilité durable.

1.1.4.1. La mobilité urbaine durable : définitions et concepts

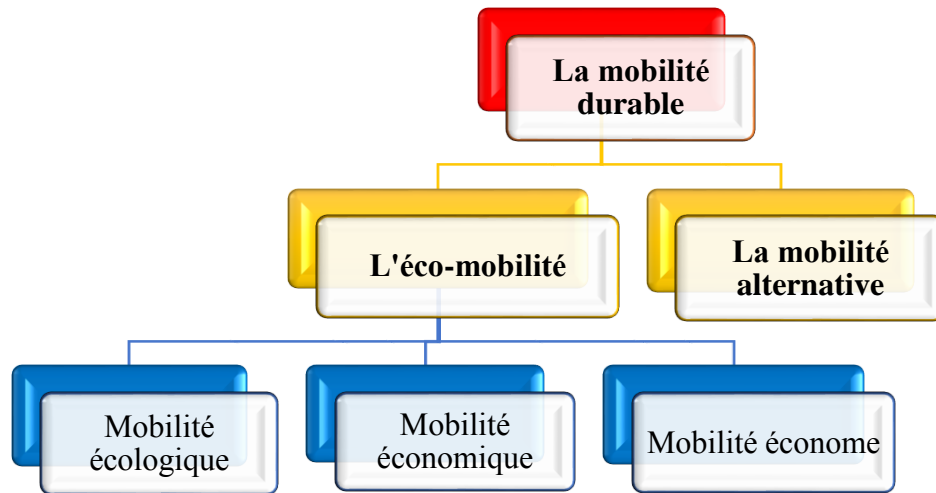
Selon la définition de l'OCDE, la mobilité durable est « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement». ¹⁷

1.1.4.2. Des concepts associés à la mobilité durable :

La compréhension de la mobilité durable passe nécessairement par la compréhension des concepts principaux dont elle 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 suivante :

¹⁷ Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe », Camille KELBEL, Alexandre MAHIEU, Céline BRANDELEER et Laura BUFFET, Bruxelles, Think tank européen « Pour la Solidarité », 2009

Organigramme n °06 : Les concepts principaux de la mobilité durable



Source : étudiante, une conclusion d'après plusieurs sources

Certains concepts sont parfois mobilisés ou mentionnés lorsque l'on parle de mobilité durable.

1.1.4.2.1. L'éco-mobilité :

Le préfixe « éco » peut être entendu comme signifiant écologique, économique ou économe.

- Une mobilité écologique est préoccupée du respect de l'environnement, de la qualité de l'eau et de l'air, et aboutit à un questionnement sur la qualité de vie.
- Une mobilité économique est à comprendre comme volet économique du développement durable.
- Une mobilité économe renvoie davantage aux aspects sociaux de la mobilité. Elle doit permettre aux individus, familles et collectivités d'économiser.

L'éco-mobilité s'organise selon une certaine hiérarchie, du plus éco-mobile au moins éco-mobile :

Marche à pied, véhicules à propulsion humaine (VPH de type vélo et ses dérivés tels le vélo mobile), transports en commun (TC), le covoiturage.¹⁸

Dans ce contexte, la construction de voies de tramway, de pistes cyclable, de réseaux intelligents, de bornes de recharge électrique ou encore une fluidification et une fiabilisation de transport 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

¹⁸ Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe », Camille KELBEL, Alexandre MAHIEU, Céline BRANDELEER et Laura BUFFET, Bruxelles, Think tank européen « Pour la Solidarité »,2009

déplacements (train, tramway, voiture, vélo...) qui veut dire l'offre de choix à un public plus élargi. Une sensibilisation et éducation de la population à l'éco-mobilité ou le partage de la chaussée permettent et renforcer les autres actions évoquées.

Figure n °02 : Comparaison entre les transports en commun, le covoiturage et la voiture



Source : Le blog des nouvelles mobilités et de covoiturage (page consultée en Octobre 2017)

1.1.4.2.2. La mobilité alternative :

L'objectif d'une mobilité alternative est de transférer le trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel. Les alternatives de mobilités sont donc un panel d'offres de transports combinés, pour remplacer efficacement la voiture individuelle.

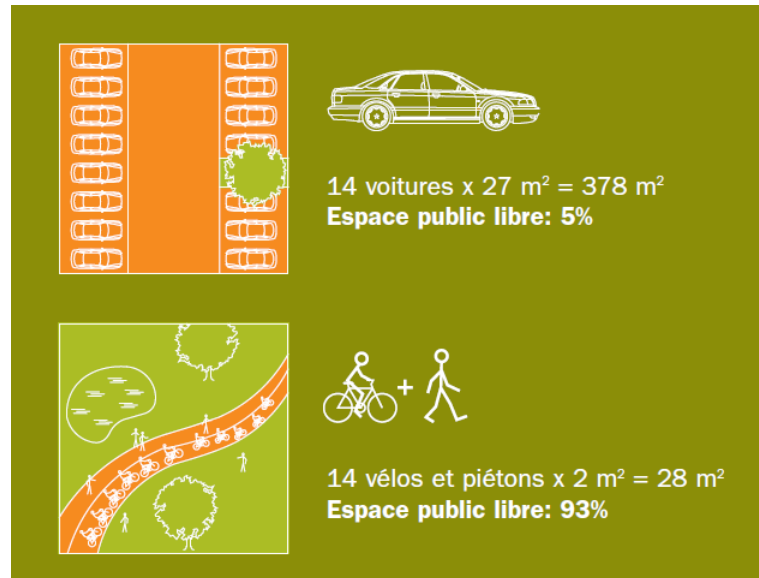
Dans ce contexte, La vraie ville alternative à la voiture ne serait donc ni la ville exclusivement réservée à la marche, ni celle du vélo ou des transports en commun, mais un mélange des trois.¹⁹

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.²⁰

¹⁹ Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe », Camille KELBEL, Alexandre MAHIEU, Céline BRANDELEER et Laura BUFFET, Bruxelles, Think tank européen « Pour la Solidarité », 2009

²⁰ MINISTRE DE L'INTERIEURE, Aménagement communal et développement durable, « Pour une mobilité alternative Analyse et Réflexion », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg

Figure n °03 : Comparaison de l'occupation de l'espace entre la voiture et les vélos avec la marche à pied.



Source : Ministre de l'intérieur, Aménagement communal et développement durable, « Pour une mobilité alternative Analyse et Réflexion »

1.1.4.3. 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 économiques, environnemental et social (la figure résume les objectifs principaux sur les trois volets) :

Figure n °04 : Les objectifs de la mobilité urbaine durable



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

1.1.4.3.1. Le volet social :

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.

1.1.4.3.2. Les volets économique et environnemental :

L'objectif est une assurance pensée à court et à long termes en matière de transport, tout en 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.

Par exemple, l'objectif de limitation de la circulation automobile en faveur des transports collectifs peut poser des problèmes d'accessibilité, et l'accessibilité et la mobilité doivent aussi favoriser l'attractivité.²¹

²¹ « Ville durable, mode d'emploi », Magali VERGNET-COVO, Territorial Editions, coll. Dossier d'experts, septembre 2007

1.1.5. L'espace public :

1.1.5.1. Définitions :

Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement et Larousse ont défini l'espace public successivement comme : « l'espace public comme la partie non bâtie affectée à des usages publics, formé par une propriété et par une affectation d'usage ». Et « une surface un volume, une étendue affectée à un usage public ». ²²

D'après M, De Sablet : « Les espaces collectif sont à la fois : Des espaces formels, espaces en creux, définis par les bâtiments qui les bordent ; Des espaces de vie et de sociabilisations ou se déroulent les activités propres à la vie collective d'une ville. » ²³

1.1.5.2. Classification des espaces publics :

Notre étude sur les espaces de loisirs, nous a permis de structurer une classification des espaces publics, selon le caractère spatial et fonctionnel de ces espaces, voire les limites, l'aménagement, activité et fonction... etc.

Tableau n °05 : Classification des espaces publics

Espace public ouvert		Espace public fermé
Espace de circulation EPC	Espace d'animation, détente et loisir EPO	
<ul style="list-style-type: none"> - Boulevard - Avenue - Rue - Ruelle - Rond-point - Trottoir 	<ul style="list-style-type: none"> - Place publique - Esplanade - Jardin public - Cour urbaine - Square - Marché 	<p>Equipement public. EPF</p>

Source : étudiante, d'après Dictionnaire Larousse, 2014

1.1.5.3. Le jardin public :

Le jardin public est un cette notion apparaît au (XIXème siècle), qui signifie le lieu de promenade et d'agrément, enclos accessible par le public, cultivé par certaines plantations et arbres.

«Le jardin public est un espace vert urbain, enclos, à dominante végétale, protégé des circulations générales, libre d'accès, conçu comme un équipement public et géré comme tel». ²⁴

²²Grand dictionnaire Larousse, Paris, 1983, p387

²³ Sablet M, Des espaces publics urbains agréables à vivre, places rues, squares, et jardins. Edition le Moniteur, Paris, 1991, p13.

²⁴ Merlin, P et Choay, F, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, édition : PUF, Paris, 2000, p320, p434

Figure n °05 : Exemple de Jardin public de Coutances (France)



Source : <http://colnem.eklablog.com>

1.1.6. 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 ses 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.

1.1.6.1. Le loisir, synonyme de temps libre :

Le loisir s'apparente à **une plage temporelle** pendant laquelle l'individu a la liberté de faire quelque chose, ou de ne rien faire.

1.1.6.1.1. Définition de Loisirs :

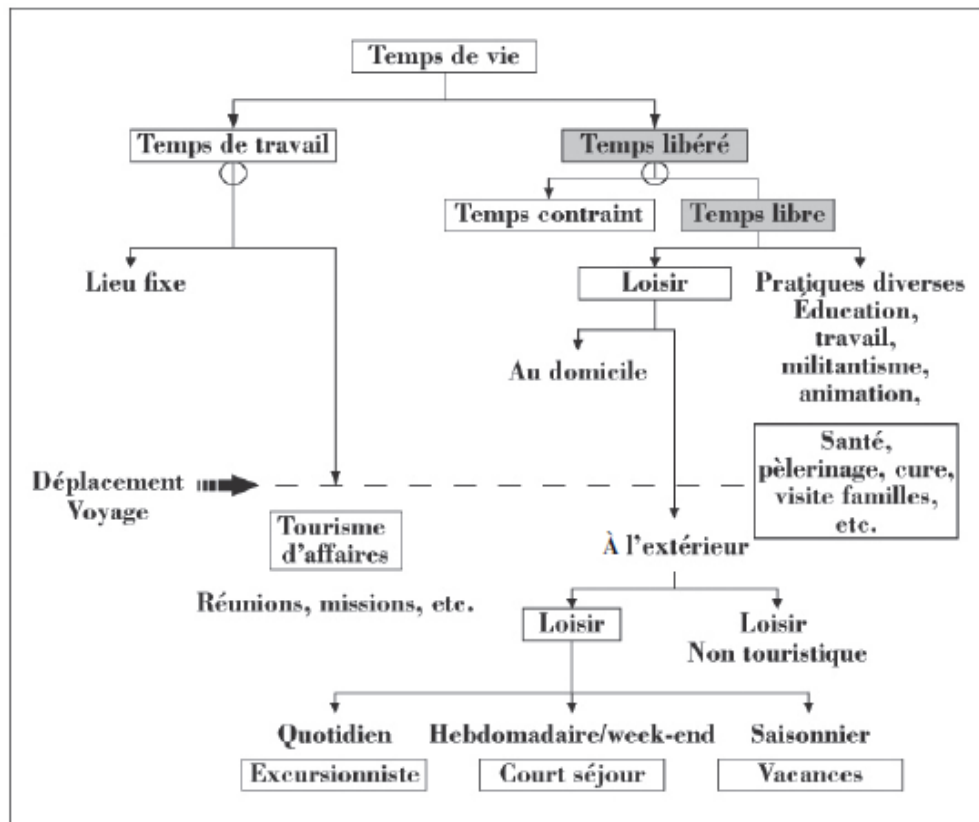
Le loisir désigne le temps dont on peut librement disposer en dehors de ses occupations habituelles et des contraintes qu'elles imposent. C'est le temps de la vie qui n'est affecté ni au travail, ni au repos, ni au sommeil.²⁵

Le temps libre s'oppose au temps contraint par les occupations habituelles de la vie quotidienne : le travail, les activités domestiques, l'éducation des enfants, etc. ainsi que les servitudes qu'elles imposent telles les transports, les achats de produits de premier nécessité et

²⁵ Le nouveau Petit Robert, 1993

bien sûr le sommeil. Le temps libre s'établit donc par différence au temps de travail et au temps contraint car affecté aux occupations obligatoires (Merlin, 2008).

Figure n °06 : Le schéma du temps libre



Source : Georges Cazes. Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs. Bréal, 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.

1.1.6.1.2. Les fonctions du loisir :

Selon Joffre DUMAZEDIER (1972), trois fonctions caractérisent le loisir, les trois « D » :

- **Délassement**, temps de récupération de l'implication au travail, temps pour combattre la fatigue et se reposer.
- **Divertissement**, pour se délivrer de l'ennui du travail quotidien, le jeu permet dans ce cas d'échapper aux réalités et d'atteindre un certain équilibre.
- **Développement**, participation active et libre à la culture. Se dépasser pour mieux s'affirmer.

1.1.6.2. Le tourisme au sens général :

a. Pour Gabriel Wackerman :

« Le tourisme est l'expression d'une mobilité humaine et sociale fondée sur un excédent budgétaire susceptible d'être consacré au temps libre passé à l'extérieur de la résidence principale. Il implique au moins un découcher, c'est-à-dire une nuit passée hors du domicile, quoique d'après certaines définitions, il faille au moins quatre ou cinq nuits passées hors de chez soi. Il concerne un déplacement d'agrément, s'appuie sur un ou plusieurs types de loisirs conjugués ou successifs. Il répond à un certain besoin d'évasion conduisant au dépaysement momentané ou périodique». ²⁶

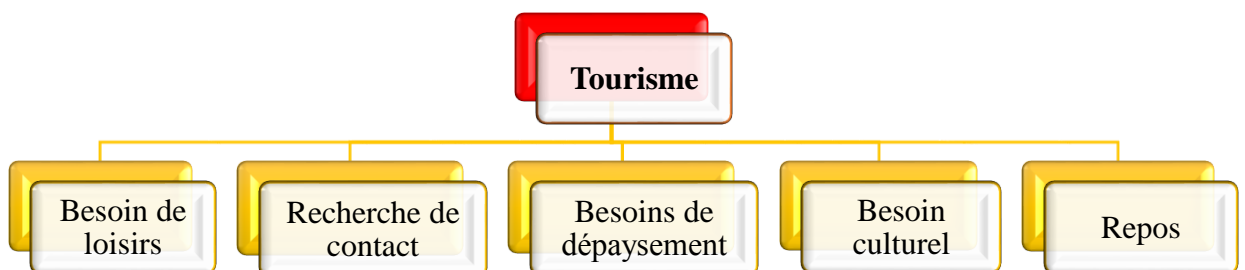
b. Selon OMT :

L'Organisation Mondiale du tourisme (OMT) définit le tourisme :

« Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans les lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité ».

1.1.6.3. Besoins de tourisme :

Organigramme n °07 : les différents besoins de tourisme



Source : Thèse pour obtenir Magister Tourisme balnéaire (complexe de loisir et sport nautique)

1.1.6.4. Les objectifs du tourisme et loisirs :

- Offrir une prestation de qualité et s'assurer de la satisfaction des visiteurs en termes de détente et divertissement.
- Favoriser les emplois locaux et une participation au bien-être des populations locales.

²⁶ In Encyclopédie Universalise, 1989.

- Réduire au maximum leurs impacts sur l'environnement (maîtrise des diverses sources de pollution, énergies renouvelables, etc.).
- Créer des bénéfices directs pour la protection de la nature.
- Un facteur d'attractivité, d'emploi et de développement territorial

1.1.7. 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 ». 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.²⁷

Après avoir défini les concepts clés de notre thème, il convient par la suite de comprendre les relations qui s'établissent entre eux. Il va permettre de déterminer l'importance de chaque thématique par rapport à l'autre :

1.2. Le tourisme associé à la mobilité :

Les attentes des touristes en matière de la mobilité et de 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 deux exemples de ces nouvelles offres. Il s'agit des offres de mobilité au service du tourisme et aux aspirations touristes, et profite des nouvelles technologies et l'idée de la mondialisation.

1.2.1. Les offres packagées dynamiques :

En fait, on peut situer ces offres dans le cadre d'un **e-tourisme**. Cette notion récente qui est le témoignage de l'évolution du secteur du tourisme avec l'arrivée d'internet. Elle a pour objet de

²⁷ « Itinéraires de mobilité de loisirs », Directive Technique, Département de L'Economie, de L'Energie et du Territoire, Service du Développement Territorial (SDT), Mars 2015, page 1-5

s'aligner avec le comportement des vacanciers qui a largement été modifié par la préparation / l'organisation, à la réservation de séjour.²⁸

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 (la mobilité face à l'explosion des outils numériques). Dans ce contexte, ces offres packagées consistent à présenter un service 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 à la disposition des touristes.

Figure n °07 : Un exemple des offres de forfaits disponibles pour l'internaute

	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 (vois, hôtels, transferts...) saisis à l'avance	Accès aux inventaires des fournisseurs (vois, hôtels,...)	Accès aux inventaires des fournisseurs (vois, hôtels,...)

Source : Transport & distribution par sia arteners, page consultée en novembre 2017, Disponibilité et accès : <http://transport.sia-partners.com/le-package-dynamique-la-nouvelle-tendance-de-le-tourismz>

1.2.2. Circuit touristique :

1.2.2.1. Définition :

Un circuit touristique peut désigner forfait touristique ou un trajet lorsqu'il est en boucle lorsque le départ et l'arrivée se font au même point.

²⁸ (Page consultée en octobre 2017), Disponibilité et accès : <http://innovationetourisme.jimdo.com/l-e-tourisme-nouvelle-forme-du-tourisme/qu-est-ce-que-l-e-tourisme/>

« Il se définit comme un trajet à suivre le long d'un chemin pittoresque, axé sur une thématique distinctive et qui relie un certain nombre de sites touristiques évocateurs et ouverts aux visiteurs. On y trouve également une variété de services complémentaires, tels l'hébergement, la restauration, des postes d'essence, les espaces de loisirs, ainsi que des services d'accueil et d'information touristique ». ²⁹

1.2.2.2. Les objectifs d'un circuit touristique :

Un circuit touristique a plusieurs objectifs :

a. Pour les visiteurs :

- Fournir un accès à certaines des attractions clés de la ville dans un espace clairement défini.
- Permettre aux guides et visiteurs d'organiser le programme de façon efficace pour profiter au maximum du caractère unique de la ville dans un délai relativement court.
- Présenter la ville aux visiteurs qui souhaitent prolonger leur séjour, en leur donnant des repères simples et en les invitant à s'aventurer plus loin pour continuer à découvrir le patrimoine passé et présent de la ville.
- Augmenter le niveau de satisfaction des touristes qui visitent la ville et améliorer la qualité de l'expérience citadine pour la population locale.

Le projet vise également à offrir des informations fiables et pertinentes sur le degré d'accessibilité des installations et services touristiques disponibles tout au long du circuit pour les personnes susceptibles d'utiliser les produits et services accessibles (associations et fédérations de personnes handicapées, tours opérateurs spécialisés et clients directs).

b. Pour les organismes de gestion des destinations (municipalités) :

- Le circuit constitue un bon outil d'organisation et de communication des messages et images sur le caractère de la ville à destination des visiteurs.
- Il contribue à l'expérience globale du visiteur et sa découverte de la ville et de ses résidents, de son origine historique et de son empreinte culturelle.
- Il représente une version réduite de la ville et permet d'introduire les sites incontournables de la destination pour le touriste.
- Il permet aux professionnels de promouvoir la culture de l'accessibilité touristique.

²⁹ Tourisme Québec, Politique de signalisation touristique, Routes et circuits touristiques, 2006, page 02

Le projet vise à montrer de façon concrète au public et aux acteurs privés du secteur comment l'accessibilité peut favoriser le développement de la destination, en devenant un facteur important de l'aménagement urbain et des processus de gestion des infrastructures. L'accessibilité permet également d'améliorer la compétitivité des destinations et services touristiques en attirant une nouvelle cible de marché qui voyage pendant la basse saison, souvent avec plusieurs accompagnateurs et/ou proches.³⁰

1.3. L'interdépendance entre la mobilité, l'attractivité des espaces de loisirs, le tourisme :

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.

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. En effet, le système de transport à titre précis prouve cette idée qu'Alain Bonafous 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** ».³¹

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 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. En effet, ce dernier engendre un trafic résultat d'une importance et fréquence de la circulation dans le temps et dans l'espace.

³⁰ Guide des bonnes pratiques pour la planification, la conception, la réalisation et la promotion des circuits accessibles au sein d'environnements urbains historiques, « Aménagement de circuits accessibles au sein des villes historique, page 11

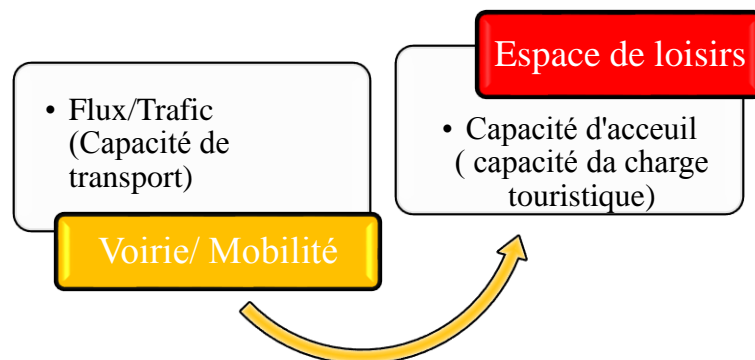
³¹ BONNAFOUS.A, « Economie et statistiques- Article- Le système des transports urbains », Volume 294, Numéro 1, 1996, pp.99-108

Chapitre 01 : Etat de l'art

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.

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**. Cette caractéristique signifie le nombre de touristes qu'un lieu (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.³² 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 des touristes dans un lieu, en fonction de la prise en compte de la qualité de la visite touristique.

Organigramme n °08 : La relation entre la mobilité et les espaces de loisirs



Source : étudiante, 2019

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,

³² <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/capacite-d-accueil-capacite-de-charge-touristique>

d'accueil fait rappel à la notion d'accessibilité. Il s'agit donc d'offrir une accessibilité à un large public en termes de critère sociologique et économique (mode de transport principalement). Cela indique principalement l'accessibilité par les différents de moyens de transport avec de minimum d'inégalités. Dans ce cas, on favorise le transport en commun, De plus, la capacité d'accueil des aires de stationnement reflètent celle de l'espace en matière des modes motorisés.

1.4. 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 région de Berne en Suisse. Il s'agit de la ville basée sur la localisation de projet touristique pour une bonne connectivité avec les autres parts de la ville. Dans le projet, Centre Commercial et de Loisirs (WESTSIDE) est unique en son genre - une toile complexe de commerces au détail, de résidences et de sites de loisirs - une place de marché urbaine remplie d'attractions pour les visiteurs de tout âge.

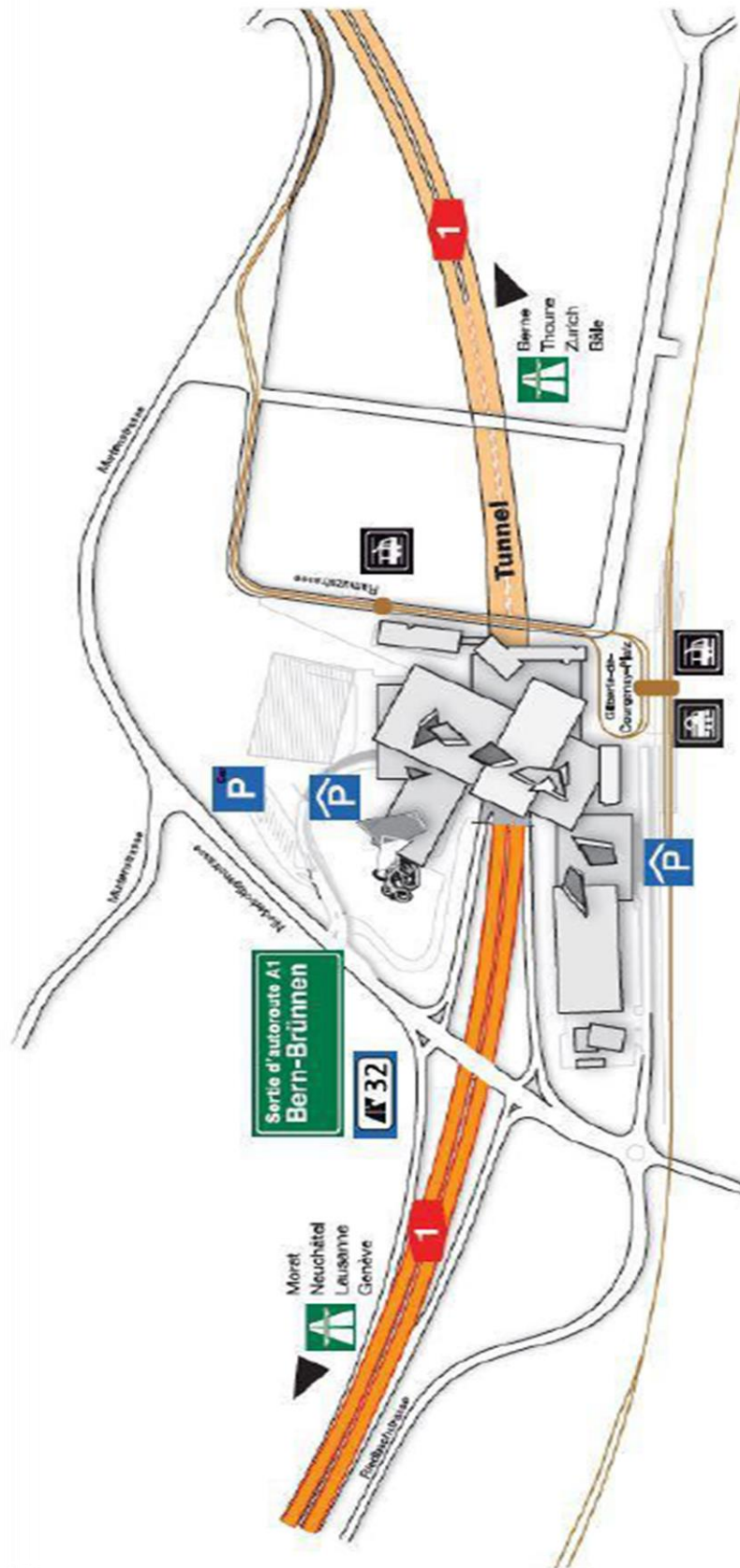
Grâce à cette offre variée, le centre révolutionne le concept de shopping, de divertissement et de mode de vie. Avec sa situation impressionnante, au-dessus de l'autoroute A1, sa connexion directe au tram et au réseau de transport public, WESTSIDE est un lieu de rencontre pour toute la région de Berne et représente une entrée symbolique dans la ville.

Figures n °08,09 : Entrée symbolique de la ville Berne par le centre de loisirs WESTSIDE



Source : Thèse pour obtenir Magister, Tourisme balnéaire, complexe de loisir et sport nautique, Suisse

Figure n °10 : Le plan de planification du Centre Commercial et de Loisirs (WESTSIDE) avec l'autoroute



Source : Thèse pour obtenir Magister, Tourisme balnéaire, complexe de loisir et sport nautique, Suisse

Conclusion :

Depuis longtemps, les gens se sont déplacés pour satisfaire leurs besoins en matière nutrition ou encore pour le logement. C'est le cas des nomades qui ont fait de la mobilité tout un monde 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...

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 boussculer 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.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation

- Introduction
- Présentation de la wilaya d'Oran
- Les potentialités de la métropole d'Oran
- Présentation de groupement d'Oran
- Les étapes d'extension urbaine d'Oran
- Analyse socioéconomique
 - Analyse démographique de groupement d'Oran
 - Analyse de la densité de population
 - Répartition de la population occupée par secteur d'activité
 - Découpage de groupement
- Tracé urbain, Trames urbaines à Oran
- Les zones touristiques du groupement d'Oran
- Les infrastructures de transport
- Analyse du trafic
- Le réseau de transport dans le groupement d'Oran
- Conclusion.

Introduction :

La ville est considérée comme un territoire qui évolue et qui se développe au fil de temps. Le tourisme constitue la première source de revenu pour plusieurs pays et favorise le développement d'infrastructures. Donc Le tourisme est un secteur important pour la réalisation des objectifs du développement et représente pour de nombreux pays une véritable manne pour l'économie nationale. Dans ce contexte, Le jardin Citadin Méditerranéen joue un rôle important dans le développement d'Oran par son rayon d'attraction qui a évolué le tourisme de cette dernière.

Pour l'évaluation de l'impact de l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen sur la mobilité d'Oran, nous conduit à l'inévitabilité d'étudier la ville mère et le réseau routier à proximité de notre zone d'étude.

Depuis sa création, Oran a connu un développement démographique et urbain rapide en plusieurs étapes avec un développement fonctionnel important.

Dans ce chapitre, nous allons présenter la ville d'Oran. On s'intéressera à l'évolution historique ainsi que l'étude socioéconomique, nous allons aussi présenter les infrastructures et le réseau du transport et la circulation dans l'objectif de donner un éclaircissement global sur l'organisation de déplacement urbain.

1. Présentation de la ville d'Oran :

1.1.Situation géographique :

Oran, surnommée « la radieuse », est la deuxième ville d'Algérie et une des plus importantes du Maghreb. C'est une ville portuaire de la Méditerranée, située au nord-ouest de l'Algérie, à 450 km de la capitale Alger, et le chef-lieu de la wilaya du même nom, en bordure du golfe d'Oran.

Cette wilaya a su préserver son identité tout en s'imprégnant de l'influence de ses occupants successifs.

La ville d'Oran est située au fond d'une baie ouverte au nord et dominée directement à l'ouest par la montagne de l'Aïdour, d'une hauteur de 420 mètres, ainsi que par le plateau de Moulay Abdelkader al-Jilani. L'agglomération s'étend de part et d'autre du ravin de l'oued Rhi, maintenant couvert.

Du point de vue administratif, elle est constituée de 26 communes regroupées en 09 daïras. Son territoire s'étend sur une superficie de 2114km² pour une population estimée en dernier recensement 2008 à 1 454 078 habitants, soit une densité de 746 habitants par Km².

Carte n °01 : Situation géographique d'Oran



Source : Google earth explore, 2018

1.2.Situation administratif :

La wilaya d'Oran est délimitée territorialement selon la **Loi N° 84/09 du 04 Février 1984** portant Organisation Territoriale des Wilayas comme suit :

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- ✓ Au Nord par la mer Méditerranée
- ✓ Au Sud-Est par la wilaya de Mascara
- ✓ A l'Ouest par la wilaya d'Ain Témouchent
- ✓ A l'Est par la wilaya de Mostaganem
- ✓ Au Sud par la wilaya de Sidi Bel Abbés.

Carte n °02 : Situation administrative d'Oran



Source : Google earth + traitement d'étudiante 2019

1.3. Accessibilité et infrastructure de la wilaya :

Elle est accessible par plusieurs routes nationales qui lui facilitent et la relie avec les autres villes du pays :

RN2 : c'est la principale liaison avec l'extrême Ouest du pays (Tlemcen, Maghnia) et voir même Le Maroc.

RN108 : reliant Oran avec Ain-Temouchent en passant par Hammam Bou Hdjar.

RN4 : reliant Oran avec la capitale en passant par l'AutoRoute Est-ouest.

RN11 : reliant Oran à la capitale en passant Par Mascara.

Carte n °03 : L'accessibilité de la wilaya



Source : Google Mapp + traitement d'étudiante 2018

1.4.Climat :

- Oran bénéficie d'un climat méditerranéen classique marqué par une sécheresse estivale, des hivers doux, un ciel lumineux et dégagé pendant les mois d'été.
- Un hiver s'étend d'octobre à mars.
- Un été allant d'avril à septembre.

1.4.1. Précipitation et température :

-Le climat est tempéré (minimum +2° pendant le mois de janvier, maximum 30° pendant le mois d'Aout) l'air est humide, les brouillards sont fréquentes, les gelées très peu enregistrées, les pluies sont assez fréquents en hiver, le maximum s'établit de Novembre à Février. Les faibles précipitations (420 mm de pluie) et leur fréquence (72,9 jours par an) sont aussi caractéristiques de ce climat.

Notez que la différence de degrés d'été à hiver doit être utilisée des matériaux adaptés au réseau routier afin de résister à cette différence de température.

1.4.2. Les vents :

Les vents marins de l'ouest et du nord-ouest : très froids, dominant en hiver et amenant les pluies.

1.4.3. Les reliefs :

Le relief de la wilaya d'Oran est présenté selon six composantes naturelles, comme suit :

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

a. La bordure côtière : On distingue :

- Les côtes rocheuses s'étalant des monts d'Arzew jusqu'à Mers El Kebir à l'Ouest et du Cap Lindles jusqu'à Cap Sigal, limite administrative de la wilaya.
- Les plages sableuses de la basse plaine de Bousfer, les Andalouses et de la baie d'Arzew.

Figure n °11 : Côte d'Arzew



Figure n °12 : Plage Bousfer



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

b. Les collines du Sahel : constituées par :

- Les monts d'Arzew : Ensemble de hautes collines bordant toutes les falaises abruptes allant d'Arzew à Canastel (Est d'Oran).
- Le Murdjadjo et ses prolongements à l'Ouest.

Figure n °13 : Les falaises



Figure n °14 : Djebel Murdjajo



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

c. La basse plaine littoral de Bousfer-Les Andalouses :

Ensemble pénélaines déclinant vers le Nord, très abrité par les collines sahéliennes disposées en amphithéâtre. Un seul cours d'eau important draine cette basse plaine à l'Ouest, l'oued Sidi Hammadi près du complexe touristique des Andalouses.

d. Le plateau d'Oran-Gdyel :

S'étendant sur une vaste superficie, des piémonts du Murdjadjo, jusqu'au Sahel d'Arzew. Ce plateau est marqué par une absence de drainage et de nombreuses dépressions plus ou moins

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

salées : la grande Sebkhia d'Oran qui marque la limite du Plateau à l'Ouest, la Daya Morsli, le lac Télamine, les Salines d'Arzew limite du plateau à l'Est.

e. La partie orientale de la plaine de la M'leta :

Coincée entre les piémonts Sud de Tessala, les côtes aux de la forêt de Moulay Ismail et la bordure immédiate de la grande Sebkhia.

Figure n °15 : La plaine de M'leta



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

f. La grande sebkhia d'Oran et les salines d'Arzew :

La grande sebkhia d'Oran est une dépression située à 80m d'altitude d'une étendue dépassant les 30 000 Ha (près de 1/6 de la surface de la wilaya).

Les salines d'Arzew s'étendant au pied de la forêt de Moulay Ismail, d'orientation similaire à celle d'Oran.

Figure n °16 : Les salines d'Arzew



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

1.5.Rayonnement d'Oran :

La métropole d'Oran recèle plusieurs atouts par sa situation Portuaire, aéroportuaire et les relations qu'elle génère tant vers L'Europe que vers le Maghreb. Il est à une demi-heure de vol Du Port espagnol d'Alicante qui lui fait face est d'une heure Barcelone et de Marseille.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Elle représente une position stratégique, c'est un pôle d'attraction de Tunisie, Maroc, Europe et l'Afrique (le carrefour d'échange).

Oran demeure la métropole de toute la région de l'ouest avec des villes moyennes qui vont des plus proches aux plus lointaines. Tlemcen à 140km au sud-ouest, Sidi bel-Abbes à 80km au sud, Mascara à 100km au sud-est, Mostaganem à 90km à l'est, Relizane à 130km.

Carte n °04 : Rayonnement d'Oran



Source : Une carte de Wikipédia+ traitement d'étudiante 2019

2. Les potentialités de la métropole d'Oran :

Oran devient une grande métropole par sa grande infrastructure grâce à sa localisation stratégique et aussi à la diversité de son paysage et de ses richesses culturelles. Oran a plein d'atouts :

2.1. Infrastructure de base :

2.1.1. Réseau routier :

- Un réseau routier d'un linéaire de 1439km dont 227km de route nationales, 630km des chemins de wilaya et 291km de chemins communaux.
- L'autoroute est-ouest qui la réunit directement à l'ensemble de l'Algérie.
- Le tramway et le chemin de fer.

2.1.2. Infrastructures portuaires :

La wilaya compte trois ports possédant :

- Port d'Oran : 2iemePort commercial du pays.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- Port d'Arzew : 1^{ier} Port pétrolier du pays.
- Port de BETHIOUA : Port pétrolier du pays.

Figure n °17 : Zone industrielle de Béthioua Figure n °18 : Le port d'Arzew



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran



Source : Photo de Google earth

Figure n °19 : Le port d'Oran



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

2.1.3. Infrastructures aéroportuaires :

La wilaya compte un aéroport de classe international d'une capacité d'accueil de 3 millions de voyageurs par an.

Figure n °20 : Aéroport d'Oran



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

2.1.4. Réseau ferroviaire :

La wilaya compte un réseau ferroviaire d'une longueur de 95 kilomètres (Une voie unique de 66 kilomètres et une voie double de 29 kilomètres), trois gares ferroviaires (Oran, ES SENIA et Oued TLELAT) par lesquelles transitent 2 millions de voyageurs/an et 3 millions de tonnes de marchandises/an.

Figure n °21 : La gare ferroviaire d'Oran



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

2.1.5. Espace universitaire :

Oran est un pôle universitaire important, avec l'université d'Oran-Es-Sénia et l'Université des Sciences et de la Technologies. Le pôle compte 8 facultés et 1 institut.

Figure n °22 : Université d'Oran 02



Source : étudiante 2019

Figure n °23 : Université d'Oran USTO



Source : étudiante 2019

Figure n °24 : Université d'Oran 01



Source : étudiante 2019

2.1.6. Infrastructures sanitaires :

Qui dispose de 5 hôpitaux, 86 polycliniques et 6 salles de soins.

Figure n °25 : Hôpital de 01 Novembre



Source : étudiante 2019

Figure n °26 : Clinique Médicale



Source : étudiante 2019

2.1.7. Les potentialités touristiques, culturelles et sportives :

La wilaya d'Oran possède d'importantes potentialités touristiques, culturelles et même sportives ; palais santa-Cruz, théâtre national, théâtre verdure, musée, ancienne ville d'Oran, quartier Sidi El Houari jardin municipale, la cathédrale, le djebel Murdjadjo, Palais de sport, Stade d'Ahmed Ben Bella et le stations balnéaires avec les différents complexes touristiques , les hôtels...

Figure n °27 : Théâtre national



Figure n °28 : Hôtel Sheraton



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

Figure n °29 : Palais de sport



Source : étudiante 2019

Figure n °30 : Stade Ahmed Zabana



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

2.1.8. Les potentialités naturelles :

La position géographique de la zone est privilégiée à plus d'un titre. Cet espace offre des sites naturels ouverts par la présence de la mer et des différentes baies (Oran Arzew), sites favorables à l'implantation d'infrastructures portuaires et des agglomérations :

- Les terroirs environnants de ces agglomérations présentent des potentialités en sol appréciables.
- Les plaines littorales de Bousfer, les Andalouses.
- Les plaines sub-littorales de Boutlélis, Misserghin, Es Sénia, les Hassi, Meflak.

Ces plaines sont caractérisées par une agriculture de maraîchage de primeur, d'élevage laitier et d'aviculture. Elles profitent d'un climat clémente, un potentiel en eau souterraine certain, d'un potentiel édaphique conséquent.

- La bande côtière offre d'importantes potentialités dans le domaine maritime (transport et relations extérieures) le domaine de la pêche et de l'aquaculture ainsi que dans les domaines du tourisme balnéaire.

2.1.9. Secteur de l'industrie :

L'activité industrielle occupe une place de choix dans la wilaya d'Oran car elle constitue en son sein, une de ses plus grandes vocations.

Le complexe pétrochimique d'Arzew constitue un potentiel productif très important et ce même à l'échelle nationale compte tenu de la dimension des unités qui y sont implantés et surtout des effets d'entraînement induits sur le développement des autres secteurs d'activité.

Figure n °31 : Le complexe pétrochimique d'Arzew



Source : Invest in Algeria, La wilaya d'Oran

2.1.10. Marchés commerciaux à rayonnement régional :

Oran est un vaste marché de consommation, Elle contient plusieurs marchés et magasins avec une variété d'activités commerciales. Au centre de la ville, il y a deux rues représentés par le quartier « Al arbi ben mehidi » et « Mohamed khmisti » qui comprennent des divers commerces. D'autres magasins sont également situés dans les quartiers de la ville d'Oran, nous les mentionnons le quartier Abdo El Moumen qui est connu comme « Choupot », où ce quartier a une spécialité dans le commerce de vêtements. En plus, le quartier des martyrs « les Castors » connu pour vendre des pièces automobiles, Où il connaît un grand mouvement de l'intérieur du Wilaya et de l'extérieur. El hamri spécialiste dans la vente de toutes sortes de matériaux de construction de toutes sortes. Sans oublier le quartier « Dar El Hayat » qui connut avec Medina Djidida, Ce qui représente un groupement commercial connu au niveau national.

Figure n °32 : Médine Djedida



Source : étudiante 2019

Figure n °33 : Rue El Arbi Ben Mehidi



Source : étudiante 2019

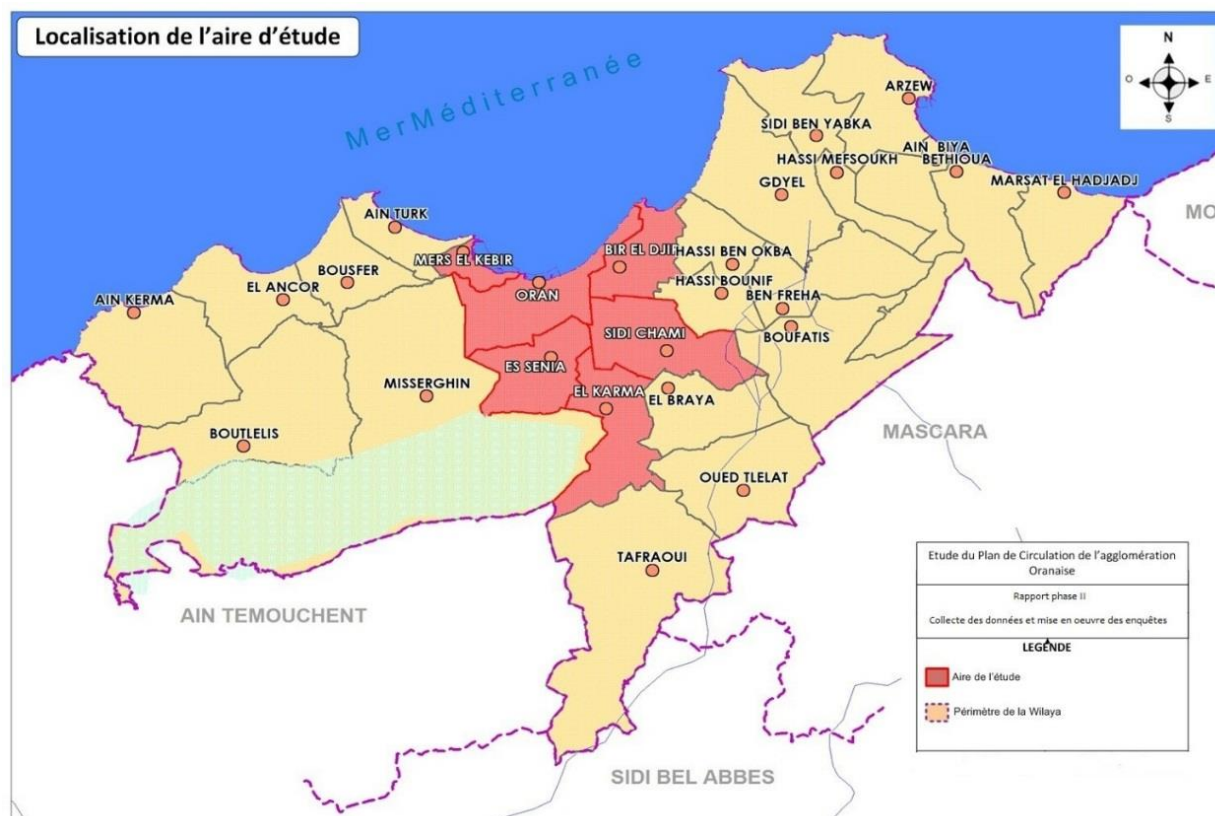
Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- El Kerma, au Sud Est.

L'ensemble de ces six communes constitue un site en forme d'éventail qui se caractérise sur le plan géographique par :

- L'hyper centre-ville, surplombant le Nord-Ouest côtier, qui se caractérise par un relief rocheux, composé de falaises élevées
- A l'Ouest, une barrière naturelle formée par les collines du Sahel, notamment le massif du Murdjajo, constituant un véritable obstacle à une urbanisation continue du tissu urbain vers l'Ouest
- Au Sud, par contre, une multitude de dépressions (chotts et sebkhas) constituent des contraintes pour une urbanisation harmonieuse vers le Sud
- A l'Est, le site est prédisposé à une urbanisation sans contraintes, grâce à son relief plat.

Carte n °06 : La localisation du groupement d'Oran



Source : Plan de circulation d'Oran, la première phase, 2014

4. Les étapes d'extension du groupement d'Oran :

La ville d'Oran a connu plusieurs étapes d'occupation à travers le temps :

L'originalité urbaine d'Oran, marquée par son histoire mouvementée, qui Débuta depuis l'antiquité.

Ces civilisations « espagnole, turque et française », ont évidemment, profondément bouleversé l'évolution de son paysage urbain, à tel point qu'elle se présente aujourd'hui, comme une ville fortement marquée par son passé. Oran a un noyau historique mêlant les architectures espagnole, turque et française avec ses immeubles haussmanniens .Sa situation était définie par des raisons défensive et économique, ce dernier représente un noyau initial à partir duquel la ville a entamé sa croissance .la ville bloquée par la montagne « Murdjadjo » continue de s'étendre vers l'Est avec la création d'un nouveau centre urbain.

En évitons de faire l'histoire précoloniale de la ville d'Oran, nous essayerons de présenter la ville avec le début de l'extension de voies structurées de la ville (période coloniale).

4.1.Période coloniale française : (1831-1962) :

a- Le remodelage de la vieille ville (1831-1870) :

-L'implantation des voies créés pour la liaison des trois parties de la ville (la marine , la Blanca et la nouvelle ville) En 1860, le développement de la Blanca à travers des actions de régularisation du tissu urbain avec des percées pour faire disparaître les impasses . Le quartier de la marine a vu son extension sur la mer.

Carte n °07 : La ville d'Oran durant la période remodelage



Source : BENABDELMOUMEN Salhi, Thèse pour obtenir Magister, L'histoire de la ville, Cas d'étude Oran, 2012, Université d'Oran, Département d'Architecture

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

b-L' extension sur le plateau d'Oran (la nouvelle ville) 1870-1935 :

- La ville d'Oran subit presque les mêmes instruments d'aménagement urbain à usage tel que les opérations de voirie, l'organisation du tissu urbain au tracé géométrique.
- L'emplacement de quelques édifices publics : cathédrales, lycée de jeunes filles, gendarmerie, palais de justice et le théâtre.
- En 1883 Oran s'est vu appliquer les dispositions du décret du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris.

Carte n °08 : L'extension de la ville d'Oran sur le plateau



Source : BENABDELMOUMEN Salhi, Thèse pour obtenir Magister, L'histoire de la ville, Cas d'étude Oran, 2012, Université d'Oran

c- Les villages périurbains : formation des faubourgs 1935 - 1959 :

- La colonisation avait introduit un modèle d'urbanisation de type occidental où les Faubourgs étaient d'origine des villages périurbains, développés extra- murs (Eckmühl, Saint Eugène, Gambetta et Lamour).
- En 1935, la démolition des remparts et la réalisation sur leur emplacement du premier boulevard périphérique.
- En 1959, de nombreuses réalisations d'équipement et d'habitat notamment extension de la ville vers la zone sud (Maraval) et vers la zone est avec la création de ZUP.

4.2. La période après l'indépendance :

a- Les extensions récentes de l'espace urbain (1965-1995) :

-Les deux décennies comprises entre 1965-1985 sont marquées par deux périodes de croissance spatiale nettement différentes.

-En effet, la première décennie 1965-1975 est celle du ralentissement de la construction d'une part, et de la gestation de grands projets urbains d'équipement et d'habitat. Pendant toute la décennie 1965-1975 aucune opération de logement ne fut inscrite dans les différents plans.

L'espace urbain a commencé à changer à partir de la deuxième moitié des années 70, notamment par le lancement des projets d'urbanisation planifiée (ZHUN et Zones industrielles) puis, de programmes d'habitat individuel (coopératives immobilières, lotissements) à partir des années 80. Il faut cependant rappeler que le plan d'urbanisme directeur (PUD) élaboré par ECOTEC et approuvé en 1977 avait tracé les grandes lignes du développement urbain et de l'extension spatiale de l'urbanisation des zones Est et Nord-Est. Cette option qui fut dès le début contestée par les services de l'agriculture, arguant le fait qu'elle a été faite au détriment de terrains agricoles considérés généralement de bonne qualité, n'a pas empêché, cependant, la réalisation des grands projets d'habitat et d'équipement, notamment les créations de la ZHUN et l'Université des Sciences et de la Technologie d'Oran (USTO).

Dès la deuxième moitié des années 80, la nécessité de réviser le PUD de 1977 s'était faite sérieusement sentir du fait, entre autres, du manque de maîtrise de l'urbanisation (illicite) de l'espace périphérique qui a induit la naissance de petites agglomérations, non inscrites dans le plan d'urbanisme et posant le problème de leur restructuration. D'autre part, l'espace urbain intérieur au 3^{ème} circuit périphérique arrive à partir de l'année 1990 à saturation, annonçant la conurbation entre Oran et les agglomérations limitrophes.

b- La période entre 1995-2012 :

-L'extension de la ville d'Oran se fait désormais par la zone Est « nouveau centre urbain El-Bahia ». Où des projets de grande envergure sont en cours ou seront lancés incessamment, à l'exemple du pôle universitaire, le stade olympique ou l'académie de police. A l'ouest, le quartier de Sidi El Houari « centre historique » bénéficie d'un plan de sauvegarde du bâti historique.

Carte n °09 : Développement d'Oran entre 1995-2012

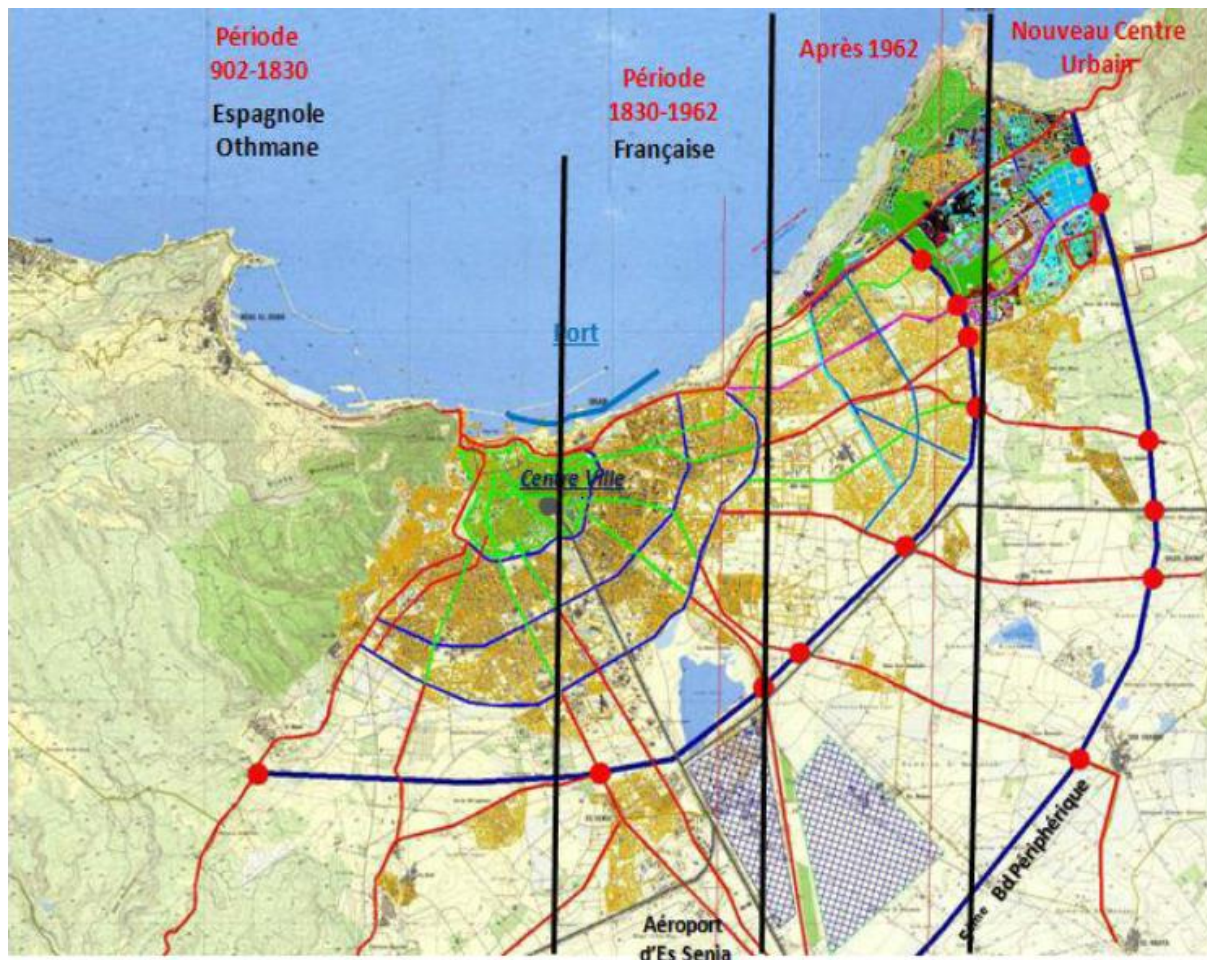


Source : BENABDELMOUMEN Salhi, Thèse pour obtenir Magister, L'histoire de la ville, Cas d'étude Oran, 2012, Université d'Oran

4.3. Après 2012 :

La dynamique d'urbanisation exprimée par la consommation effrénée du sol en périphérie de l'agglomération d'Oran, pose la problématique de maîtrise de cette croissance, de structuration progressive de ces nouveaux morceaux de ville mais surtout des rapports de la périphérie à l'agglomération - mère.

Carte n °10 : Schéma général de l'évolution de la ville d'Oran



Source : BENABDELMOUMEN Salhi, Thèse pour obtenir Magister, Tourisme balnéaire, complexe de loisir et sport nautique, Oran 2015

5. Analyse socioéconomique :

Dans les différentes études, les chercheurs s'appuient sur de nombreux indicateurs qui doivent être pris en compte pour être réalistes. Parmi ces indicateurs l'étude socioéconomique pour la zone à étudier. Elle est considéré comme un élément important dans la gestion de la communauté urbaine afin de renforcer la relation entre la population et les lieux choisis pour exercer leurs activités et connaître les moyens de transport appropriés pour les planifier en accord avec les besoins de la population et en veillant pleinement à leur sécurité.

5.1. Analyse démographique de groupement :

L'étude démographique a été reste toujours l'indicateur indispensable de la planification urbaine afin d'examiner et évaluer les différents sous-systèmes :

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

5.2.Processus démographique :

Le groupement d'Oran connu une croissance démographique continue. Et sur la base des données du Bureau National des statistiques, nous avons complété le tableau ci-dessous.

Il y a un développement démographique dans divers commune : Es-Senia, Sid Chahmi, Bir El Djir, El Kerma, Mers El Kbir, Oran sauf pour Oran et Karma qui sont connu diminution de la population en 2008.

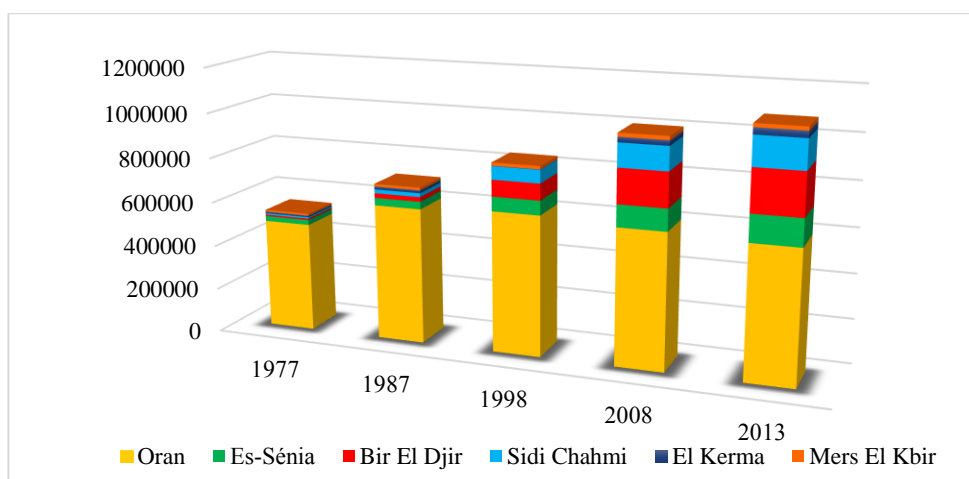
Le taux de croissance est diminué en niveau des six communes pendant la période de 1998 – 2008. Et si on compare les taux de croissance obtenus au taux national estimé à 2.15%, nous les trouvons haut. C'est le résultat de la saturation da la ville d'Oran, quand elle a été transformé d'une ville d'attractive à une ville encombrée. Alors elle a commencé à connaitre des mouvements de population inversés.

Tableau n °06 : Evolution de la population d'Oran (1977 – 2013)

Commune	Nombre des Habitants					Taux de croissance annuel %			
	1977	1987	1998	2008	Estimati- ons 2013	1977 - 1987	1987 - 1998	1998 - 2008	2008 - 2013
Oran	491497	610382	630942	610980	596500	2.2	0.34	-0.3	-0.5
Es-Sénia	22600	33785	64117	97424	120700	4.1	9.5	4.3	4.4
Bir El Djir	6700	20534	73029	153172	188300	11.7	11.9	7.8	4.2
Sidi Chahmi	6500	17247	58832	104570	129403	10.1	11.5	6	4.3
El Kerma	7393	13088	1363	23163	29500	4.05	3.12	9.5	5
Mers El Kebir	7674	11298	14167	16970	16235	3.9	2.03	1.9	-1
Total	542364	703634	842450	1006279	1080635				

Source : PDAU d'Oran 2008

Graphe n °01 : Evolution de la population d'Oran (1977 – 2013)



Source : Traitement d'étudiante 2019

5.3. Analyse de la densité de population :

La densité de population fait partie des facteurs expliquant la répartition de la population.

Tableau n °07 : La densité de population en groupement d'Oran

Commune	Superficie Km ²	Densité de population (Habitant/Km ²)			
		1977	1987	1998	2008
Oran	77.99	7777	8600	8800	9000
Es-Sénia	48.35	500	688	1200	1900
Bir El Djir	21.27	1200	534	1886	3900
Sidi Chahmi	65.17	95	19	855	1500
El Kerma	62.54	150	162	213	362
Mers El Kebir	18.43	177	770	1000	1200

Source : Bureau National des statistiques d'Oran

A travers le tableau, nous concluons que plus de 50% des habitants sont concentrés dans les deux communes Oran et Bir El Djir avec des densités de 8800habitant/km² et 1886 habitant/km² par rapport les autres communes, où la densité variait entre 213 et 1200habitant/km².

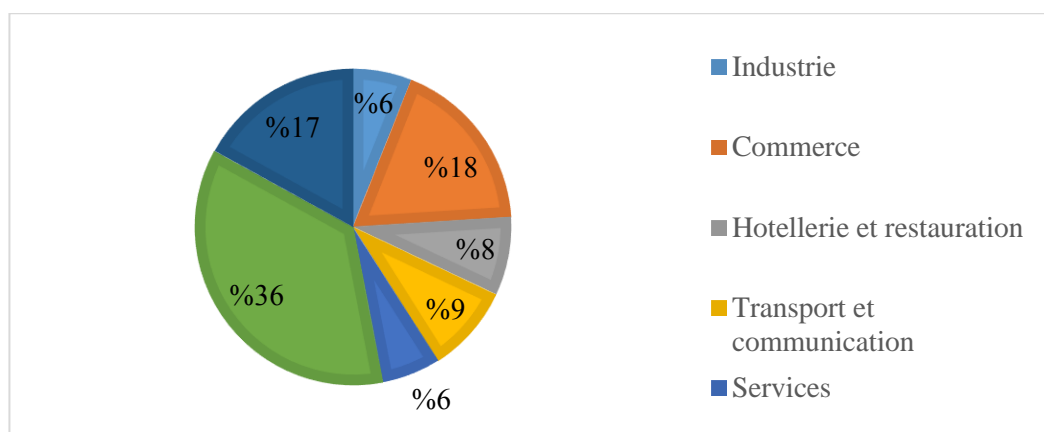
Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Tableau n °08 : Répartition de la population occupée par secteur d'activité : 1080635

Activité	Nombre	Taux %
Industrie	64838 Habitant	6%
Commerce	194514 Habitant	18%
Hôtellerie et restauration	86450 Habitant	8%
Transport et communication	97257 Habitant	9%
Services	64839 Habitant	6%
BTPH	389029 Habitant	36%
Autres	183709 Habitant	17%

Source : DPAT d'Oran .2013

Graphes n °02 : Répartition de la population occupée par secteur d'activité



Source : DPAT + Traitement d'étudiante

La population occupée de la commune d'Oran active dans les trois secteurs essentiels de l'économie à savoir Le BTPH qui représente 36%, le commerce avec un pourcentage 18% ainsi les services représente un pourcentage de 17%.

5.4.Le découpage d'Oran :

Ces dernières années la ville d'Oran, cette considération développe par son poids démographique, ses activités économiques et industrielles, ces pour ces raisons était diviser en 25 secteurs sur la base de l'homogénéité spatiaux-fonctionnelle des différents tissus urbains :

- Centraux : hyper centre, centre-ville
- D'habitat
- De grands équipements
- Industriels

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- Mixtes : regroupement habitat et importants équipements.

Tableau n °09 : Découpage du groupement d’Oran

Numéro du secteur	Identification
01	Port et centre-ville
02	Hai Imam El Houari
03	Sidi El Bachir
04	Seddikia
05	El Badr
06	El Mokrani
07	El Hamri
08	El Makkari
09	Canastel
10	El Hassi
11	Instituts et cités universitaires
12	Zones industrielles d’Oran, d’Es-Sénia, d’En Nedjma et d’El Kerma
13	Es-Sénia village
14	Université d’Es-Sénia et la cité universitaire
15	Aéroport – Hypodrome
16	Agglomérations secondaires d’Es-Sénia : Commandant Cherif Yahia et Ain Beida
17	USTO et Cités universitaire de Bir El Djir
18	Khmestitusi et Bir El Djir
19	Agglomérations secondaires de Bir El Djir : Sidi El Bachir, Douar Belgaid
20	Zone industrielle de Bir El Djir
21	Agglomération chef-lieu de Sidi Chahmi
22	Agglomérations secondaires de Sidi Chahmi : El Mouahidine, Sidi Marouf, Emir A.E.K et En Nedjma
23	Chef-lieu de la commune d’El Kerma
24	Les agglomérations secondaires d’El Kerma, El Hammoul et la cité El Amel
25	Chef-lieu de la commune de Mers El Kbir

Source : Plan de circulation d’Oran, phase 1

Carte n °11 : Découpage du groupement d'Oran



Source : Plan de circulation d'Oran, phase 1, 2014

6. Tracé urbain, Trames urbaines à Oran :

- La forme radio concentrique soulignée par les trois boulevards concentriques et les six pénétrantes est caractérisée par l'hégémonie de l'hyper centre sur l'ensemble des tissus urbains.
- Ces axes conçus pour accueillir une grande capacité de circulation, ne contribuent sur le plan fonctionnel, qu'à faciliter l'accès à l'hyper centre.
- Ce tracé de ruptures est cependant nuancé selon le sens concentrique des éléments du tracé et centre des périphériques.
- La pénétrante ferroviaire constitue la seule grande rupture le 2ème et 3ème boulevard périphérique, concentré et continu sur le 1er boulevard, discontinu au niveau du 2em et à caractère de limite au niveau du 3ème boulevard.

Carte n °12 : Tracé urbain d'Oran



Source : BENABDELMOUMEN Salhi, Thèse pour obtenir Magister, Tourisme balnéaire, complexe de loisir et sport nautique, Oran 2015

7. Les zones touristiques du groupement d'Oran :

Dans le contexte, l'impact de l'attractivité des espaces de loisirs sur la mobilité, et comme les espaces de loisirs sont classés comme des zones touristiques. Nous avons localisé les zones les plus attirées par les touristes au niveau du groupement d'Oran tels que les espaces de loisirs, culturels et commerciales dans le but d'encourager le tourisme par facilité les connectivités entre eux.

Carte n °13 : Localisation des zones touristiques importante dans le groupement d'Oran



Source : Google earth + traitement d'étudiante d'après selon La carte touristique de la wilaya d'Oran, Direction de tourisme et d'artisanat, 2019

8. Les infrastructures de transport :

8.1.La structure routière de la métropole :

Le réseau routier considère comme un élément prédominant de la ville

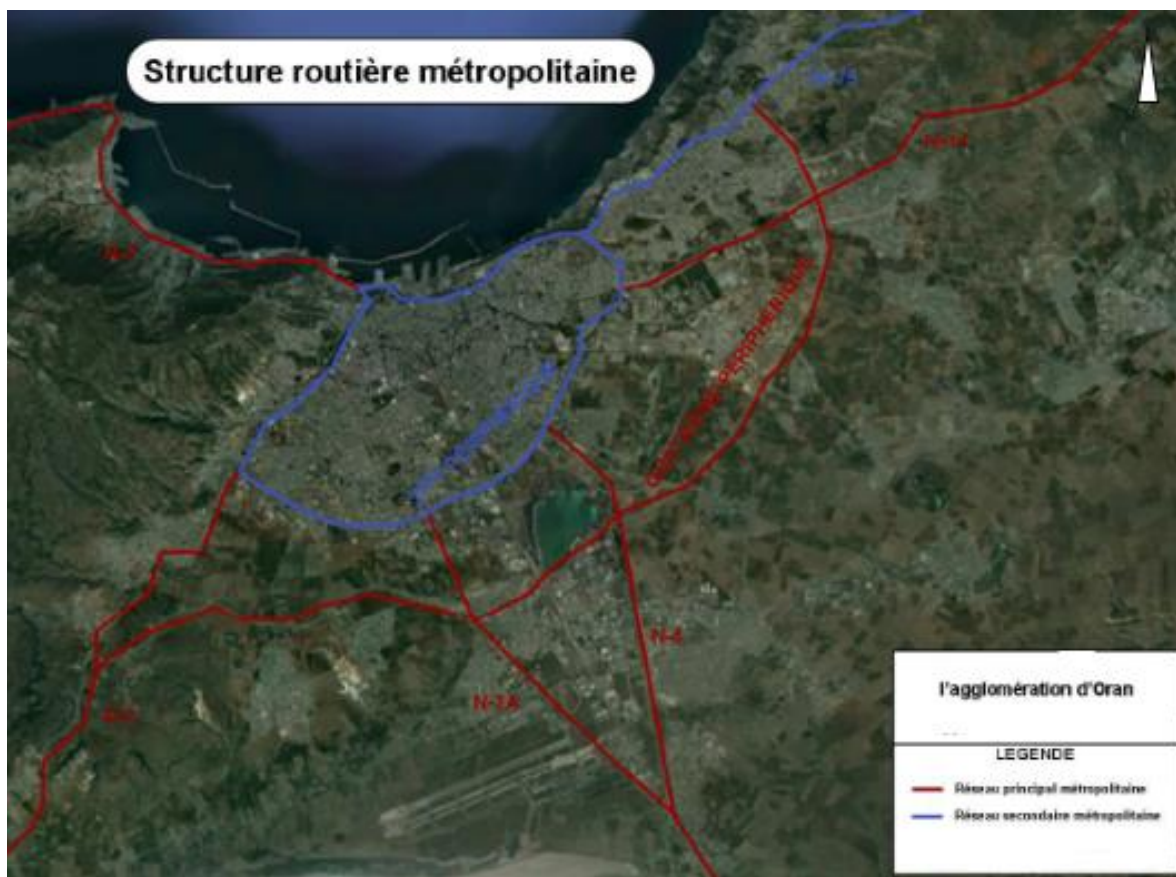
La métropole d'Oran est structuré autour du :

- Quatrième périphérique d'Oran
- Route Nationale N° 2
- Route Nationale N° 108
- Route Nationale N° 4
- Route Nationale N° 11

Cette route de rang métropolitain est complétée par :

- Le troisième périphérique d'Oran
- Chemin de Wilaya N° 75
- Route Sidi M'hamed / Boulevard Ennasr

Carte n °14 : Structure routière de la métropole d'Oran



Source : Google earth + traitement d'étudiante, 2018

8.2.La structure du réseau routier :

Le réseau routier de l'agglomération oranaise se compose par quatre types qui forment la structure générale du groupement.

- Les voies de contournement : Les quatre ceintures périphériques qui relient la Route Sidi M'hamed avec la Route Nationale N° 2
- Les voies d'échange ou les pénétrantes : 6 axes principaux de pénétration en ville :
 - Route Nationale N° 2 / Avenue Émir Khaled
 - Route Nationale N° 108 / Boulevard Houaha Mohamed
 - Route Nationale N° 4 / Boulevard Foual Ben Amar
 - Chemin wilaya N° 46 / Avenue Hammou Mokhtar
 - Route Nationale N° 11 / Avenue Bouguerri Khelifa
 - Route Cheikh Abdelkader Bouziane / Avenue Kralfa Bouamrane
- Les voies collectrices : représente les principaux axes de la ville et assurent l'écoulement d'une grande partie du trafic interne.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- Les voies de dessertes : Le réseau dessert de l'agglomération d'Oran comporte un réseau principal qui sert au dessert entre les différents quartiers, réseau secondaire qui sert au dessert à l'intérieur d'un même quartier et réseau tertiaire.

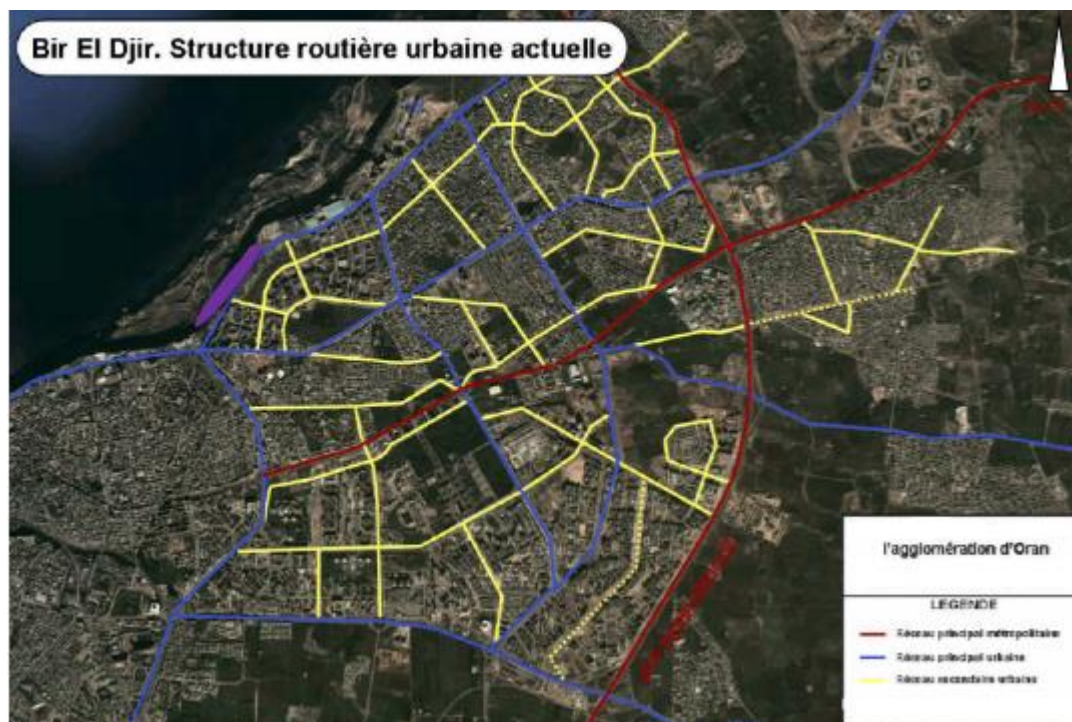
Carte n °15 : La structure routière de l'agglomération oranaise

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Pour l'évaluation du réseau routier qui relie notre zone d'étude « Jardin Citadin Méditerranéen » avec les différents axes routiers. Nous avons essayé de prendre la structure routière de la commune de Bir El Djir.

La zone de Bir El Djir, dans la continuité urbaine des développements d'Oran Nord-Est, présente un réseau routier bien hiérarchisé.

Carte n °16 : Structure routière de la commune de Bir El Djir



Source : Plan de circulation d'Oran, Google earth + traitement d'étudiante conclue par la structure routière du groupement 2014

Ce fait, dont le développement est relativement récent, explique que, dans l'ensemble, la zone présente une structure urbaine très hiérarchisée, avec de bonnes connexions avec le réseau routier métropolitain et avec le réseau principal d'Oran.

Le réseau routier se structure autour de :

- Troisième boulevard périphérique
- Quatrième boulevard périphérique
- Route nationale 11
- Chemin de la Wilaya 75
- Chemin de la Wilaya 46

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Le réseau principal est relié par un réseau secondaire assez dense, spécialement dans les nouveaux développements, avec un haut degré de continuité et avec une bonne connectivité avec le réseau principal.

8.3. Les relevés géométriques des principaux axes :

Le groupement d'Oran contient 44 axes principaux. Pour l'évaluation de circulation à notre zone d'étude « Jardin Citadin Méditerranéen », nous avons pris les relevés géométriques des axes principaux qui sont des servitudes pour le jardin :

Tableau n °10 : Les relevés géométriques des principaux axes du groupement d'Oran

N°	Localisation	TPC	Largeur de la chaussée (m)		Largeur de la largeur (m)		Stationnement	Etat de la chaussée
			Gauche	Droite	Gauche	Droite		
01	Chemin Wilaya N° 75	5	7.1	7.1	2.6	2.5	Interdit	Bon
02	Boulevard des 40 mètres	4.6	7	7	2.8	2.8	Interdit	Bon
03	Route Nationale N° 11	4.1	5.2	5.2	2.2	2.8	Interdit	Bon
04	Chemin wilaya N° 46	13.3	8.6	7.2	accotement	accotement	Interdit	Bon
05	4ème Boulevard Périphérique	1.6	7.5	7.5	2.2	2.2	Interdit	Bon
06	Boulevard 1er Novembre	Non	4	4	1.2	1.2	Interdit	Mauvais
07	Haï Emir Abdelkader	2.8	4.1	4.1	2.8	3.1	Interdit	Bon
08	3ème Boulevard Périphérique	5	7.4	7.6	1.4	1.4	Interdit	Bon
09	2ème Boulevard Périphérique	2	8	7.2	1.6	1.5	Interdit	Bon

Source : Plan de circulation

D'après le tableau, Ces axes sont caractérisés par une configuration géométrique qui varie entre 5.2 à 8.6 m avec un double sens avec un bon état et l'interdit de stationnement, ce qui assure une bonne liaison entre les différents quartiers.

- Des trottoirs varient entre 1.5 à 2.8 m, TPC varie entre 1.6 jusqu'à 13.3m, ce qui assure la sécurité des piétons.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- Des trottoirs varient entre 1.5 à 2.8 m,

Pour le boulevard de 1^{er} novembre, il y a des problèmes du cambrement à cause de :

- La largeur de la chaussée insuffisante avec un mauvais état.
- L'absence d'un terre-plein centrale.

8.4. Les carrefours :

Les carrefours ont une importance dans les fonctionnements de réseaux voiries qui transmettent la circulation mécanique grâce à leur gestion de différentes directions des véhicules.

Le groupement d'Oran compose de 136 intersections la plus pars ont équipé avec des différents signalisations qui simplifier la circulation.

Nous avons essayé de prendre les intersections qui sont nécessaire dans le fonctionnement du réseau de voiries et qui relie la commune de Bir El Djir avec les différents axes routiers afin d'évaluer les degrés de saturation de ces nœuds.

Tableau n °11 : Les carrefours à proximité de Jardin Citadin Méditerranéen

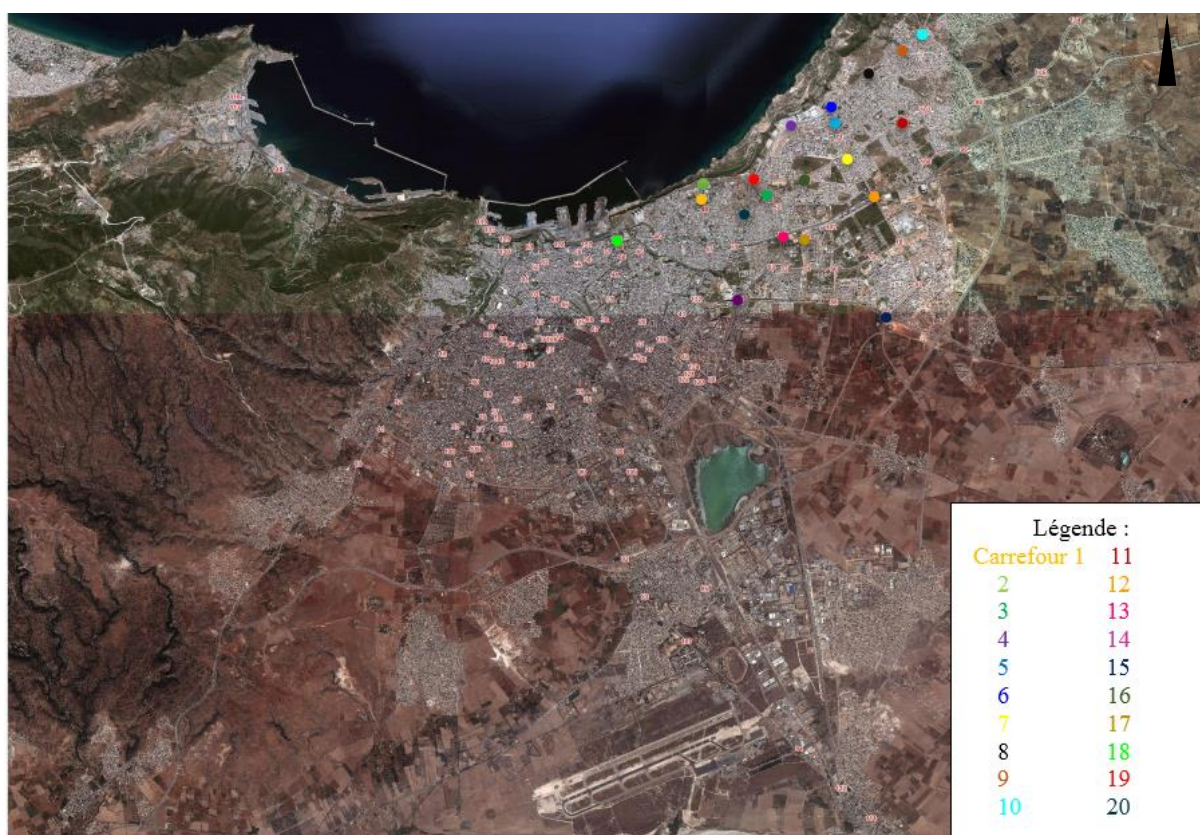
N°	Localisation	La forme	Sens de circulation
01	Boulevard Wahrani Boumediene (2 ^{ème} Bd périphérique) X CW N° 75 et rue Capitaine Hamri	+	Double sens
02	Route Sidi M'hamed et Bd 19 Mars X Boulevard Wahrani Boumediene (2 ^{ème} Bd périphérique)	Rond-point	Double sens
03	3 ^{ème} Bd Périphérique X rue el Morchid	Rond-point	Double sens
04	CW 75 X rue Dubai	Rond-point	Double sens
05	Rue 5 juillet X rue Fernaud	+	Double sens
06	CW 75 X rue 5 juillet	Tunnel Irrégulier	Double sens
08	Rue 5 juillet X Boulevard Millenium	T	Double sens
09	CW 46 X Boulevard 1 ^{er} Novembre 1954	Rond-point	Double sens
10	Hôpital Pédiatrié (CW 75)	T	Double sens
11	CW 75 (CarrefourCanastel)	Rond-point	Double sens
13	Carrefour Bd Méllinum1	Rond-point	Double sens
14	Carrefour Pépinière (rue de 5 juillet X RN 11 et Cw 74)	+	Double sens
15	Carrefour El Morchid X RN 11	Rond-point	Double sens

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

16	Carrefour Boulevard Millenium X Boulevard Millenium 2	Irrégulier	Double sens
17	Université l'USTO	Rond-point	Double sens
18	Pont Ahmed Zabana X Bd de l'ALN	Rond-point	Double sens
19	Carrefour Essedikia (Bd 19 Mars X Bd Millénum X CW 75	Rond-point	Double sens
20	Carrefour CW-46 / CW-74	Tunnel +	Double sens

Source : Plan de circulation

Carte n °17 : La localisation des carrefours à proximité du jardin Citadin Méditerranéen



Source : Plan de circulation d'Oran 2014 + traitement d'étudiante 2019

9. Analyse du trafic :

Selon les études de circulation d'Oran, l'analyse des trafics en heure de pointe indique que :

- Les plus grands trafics sont enregistrés sur les boulevards périphériques 1, 2 et 3, avec des intensités supérieures à 4 000 véhicules par heure dans la majeure partie de leurs tronçons.
 - Sur les périphériques 1 et 2, le trafic est très important tout au long des axes.
 - Sur le périphérique 3, le trafic est plus concentré sur le tronçon central, entre les liaisons avec la RN02 et la RN04.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- À l'extrémité nord, la plus grande densité des axes transversaux qui ont une bonne capacité soulage en partie le périphérique 3.

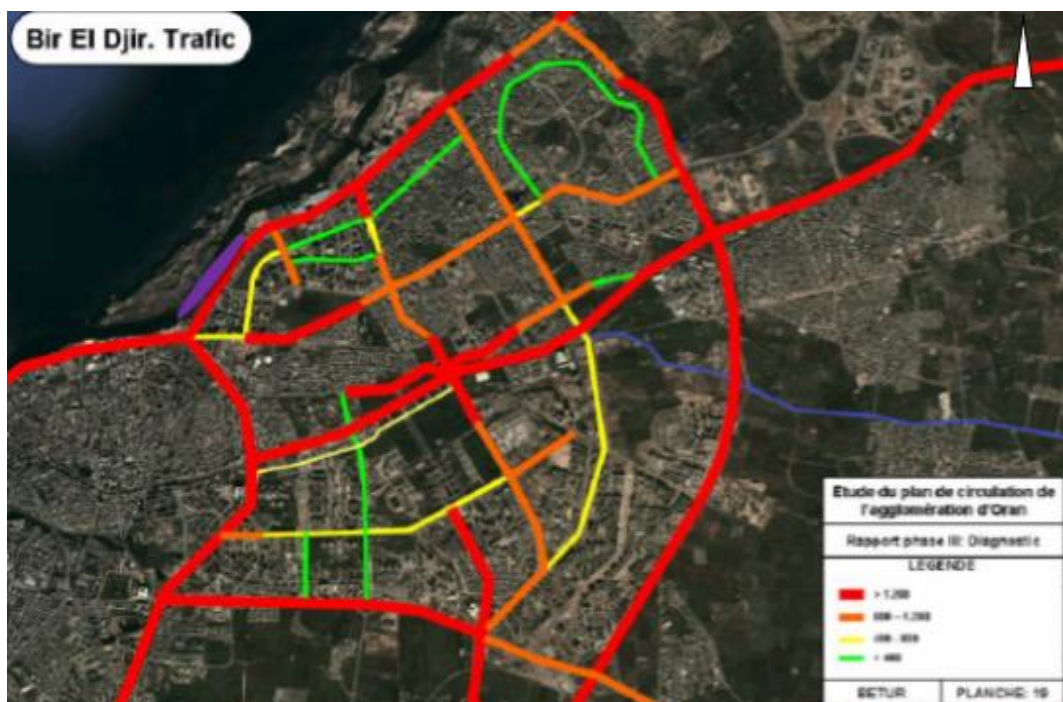
En règle générale, les axes de pénétration dans la ville d'Oran présentent des volumes de trafic moindres que sur les périphériques. Cela est dû à la densité plus forte d'axes radiaux secondaires, bien qu'ils présentent des capacités plus faibles que les axes principaux.

- Les axes radiaux qui canalisent les plus grands volumes de trafic sont :
 - Route Nationale N° 2
 - Route Nationale N° 4
 - Route Nationale N° 11
 - Chemin Wilaya N° 46
 - Chemin Wilaya N° 74
 - Chemin wilaya N° 75

Comme nous l'avons déjà dit que la commune de Bir El Djir présente un réseau routier bien hiérarchisé. Cela entraîne une concentration du trafic principalement sur la voie de premier niveau.

Selon l'étude du Plan de circulation, le trafic routier a été évalué comme suit :

Carte n °18 : Analyse du trafic de la commune de Bir El Djir



Source : Plan de circulation d'Oran, 2014

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Cette voie de premier niveau a, en terme général, une capacité adéquate qui ne présente pas de problèmes de saturation.

Les problèmes de congestion se présentent surtout à certains carrefours qui sont :

- Carrefour Rue du 5 Juillet / CW-74 / Route nationale 11, avec plus de 12 000 UVP en heure de pointe.
- Carrefour CW-46 / CW-75 avec presque 8 000 UVP en heure de pointe.
- Carrefour CW-75 / Rue du 5 Juillet, avec plus de 7 000 UVP en heure de pointe.

10. Le réseau de transport dans le groupement d'Oran :

La ville d'Oran desservie par divers modes de transport terrestre, maritime et aérien. Elle équipée d'une gare routier, gare ferroviaire, d'une gare maritime et d'un aéroport.

Nous essayons de présente les modes de déplacements au milieu urbain afin d'évaluer la mobilité urbaine.

10.1. Transport en commun urbain :

10.1.1. Transport urbain par Bus :

Le réseau de transport collectif urbain (T.C.U) est constitué de 33 lignes privées et 6 lignes (E.T.O) qui s'articulent autour de 17 stations (points de départ).

On le présente les lignes en forme de tableau :

Tableau n °12 : Les lignes des Bus Privé et ETO disponible dans le groupmrent d'Oran

N°	Ligne privé	Ligne ETO	Départ	Arrivée	Longueur (Km)	Durée de Trajet (mn)	Nombre des Bus
1	2		El Hamri	Hassi Bounif	15		3
2	4G		Yaghmourassen	USTO	11		100
3	5		Bd Colonel Lotfi	Planteurs	3.8		24
4	6A		Palais des sports	Es Sénia	6.50		9
5	6B		Es Sénia	El Karma	6.20		3
6	11		Place Bendaoud	Hai Essabah	9.20		88
7		11	Station El Bahia	Hai Essabah	14	01h06	8
8	12		Es Sénia	Ain Beida	7		16
9	14		Place Bendaoud	Mers El kebir	8.30		14
10	17		Place Bendaoud	Coca	5.80		21
11	18		Sidi El Houari	Yaghmourassen	4.50		41
12	22		Bd Mira	Hai Emir AEK (ST Remy)	10.80		12

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

13	25		Sidi El houari	Planteurs	3.80		11
14	28		Palais des sports	Ain Beida-5 juillet	8.90		41
15	29		Bd Mira	EL Barki	4.5		36
16	31		Place Bendaoud	Douar Belgaid	12.50		15
17	34		Place Bendaoud	Es Sénia – 200 Lgts	8.85		66
18	37		Place Bendaoud	El Hassi - Hai Ben Arba	9		82
19		37	Place 1er Novembre	Hai Ben Arba	10	51	6
20	39		Palais des sports	Hai Nedjma	9.95		65
21	39F		El Barki	Hai Nedjma	6		20
22	41A		El Morchid	Sidi El Bachir - via Château	8		64
23	41B		El Morchid	Sidi El Bachir	7.5		5
24	42		H.L.M	Hassi Bounif	11.45		12
25	49		Palais des sports (Medina Djedida)	Petit Lac (El Barki)	4		11
26	51		Palais des sports	Hai Essabah	10		89
27		51	Palais des sports	AADL - U.S.T.O	11	01h00	4
28	59		Palais des sports	Sidi Chahmi	12.60		89
29	61		Campus Belgaid	Hai Essabah	12.5		9
30	101		Place Bendaoud	Hai Méllinum	9.70		10
31	102		Palais des sports	Hai Nour	10		34
32	103		Les Castors	Campus Belgaid	11		18
33	B		Essedikia	Les amandiers	9.12		90
34		B	Les amandiers	AADL	12.5	57	6
35	U		Place Bendaoud	Es Sénia (Université)	8.10		3
36		U	Place 1er Novembre	Es Sénia (Université)	9	51	6
37	ML		El Barki	Cité Amel	11		20
38	P1		Lycée Lotfi	Campus Belgaid	11		45
39		P1	Lycée Lotfi	Campus Belgaid	16	51	6

Source : Plan de transport d'Oran

Figure n °34 : La ligne 11 (Privé)



Source : étudiante 2019

Figure n °35 : La ligne 28 (Privé)



Source : étudiante 2019

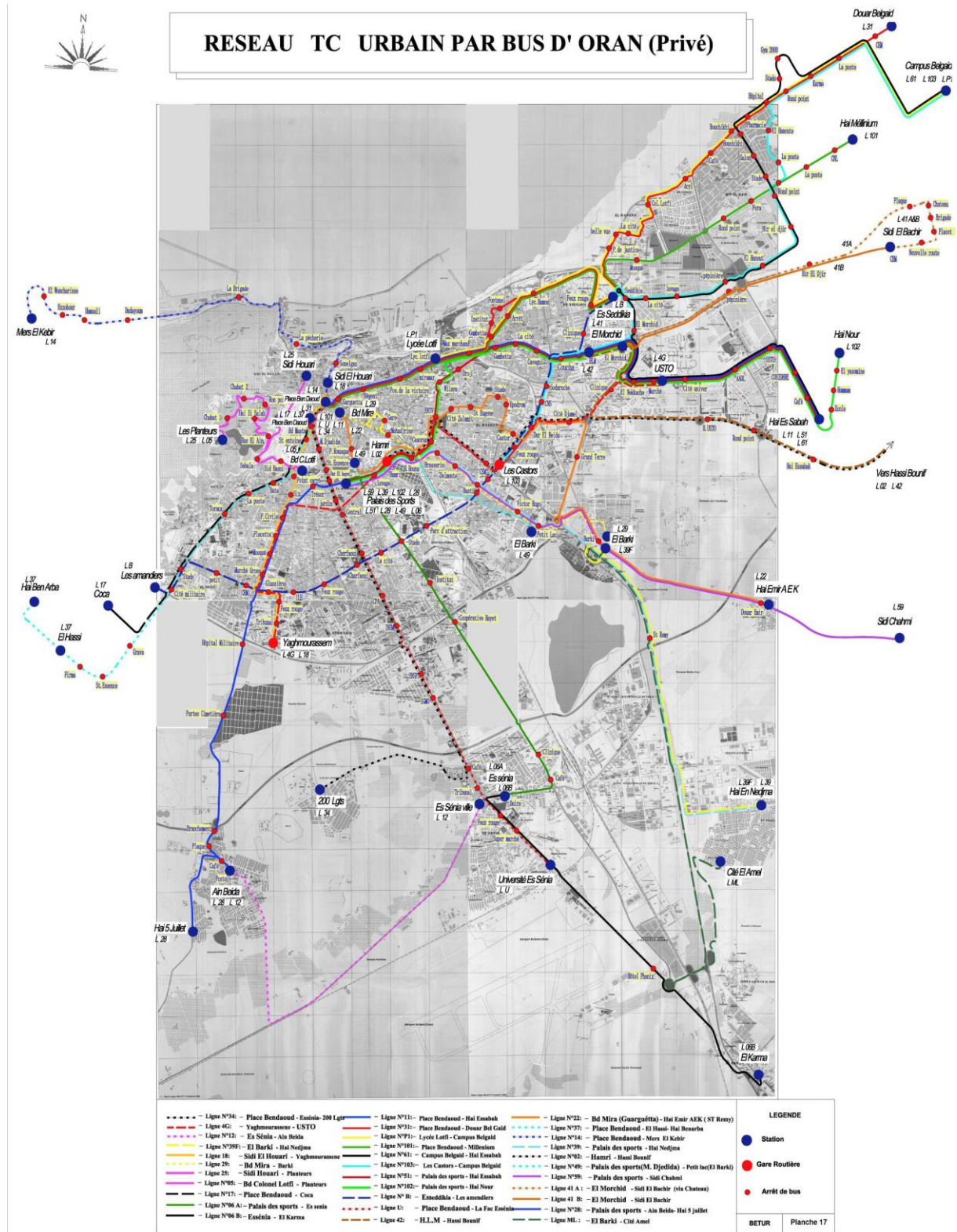
Figure n °36 : La ligne 37 (ETO)



Source : étudiante 2019

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Carte n°19 : Le tracé des lignes de Bus Privés



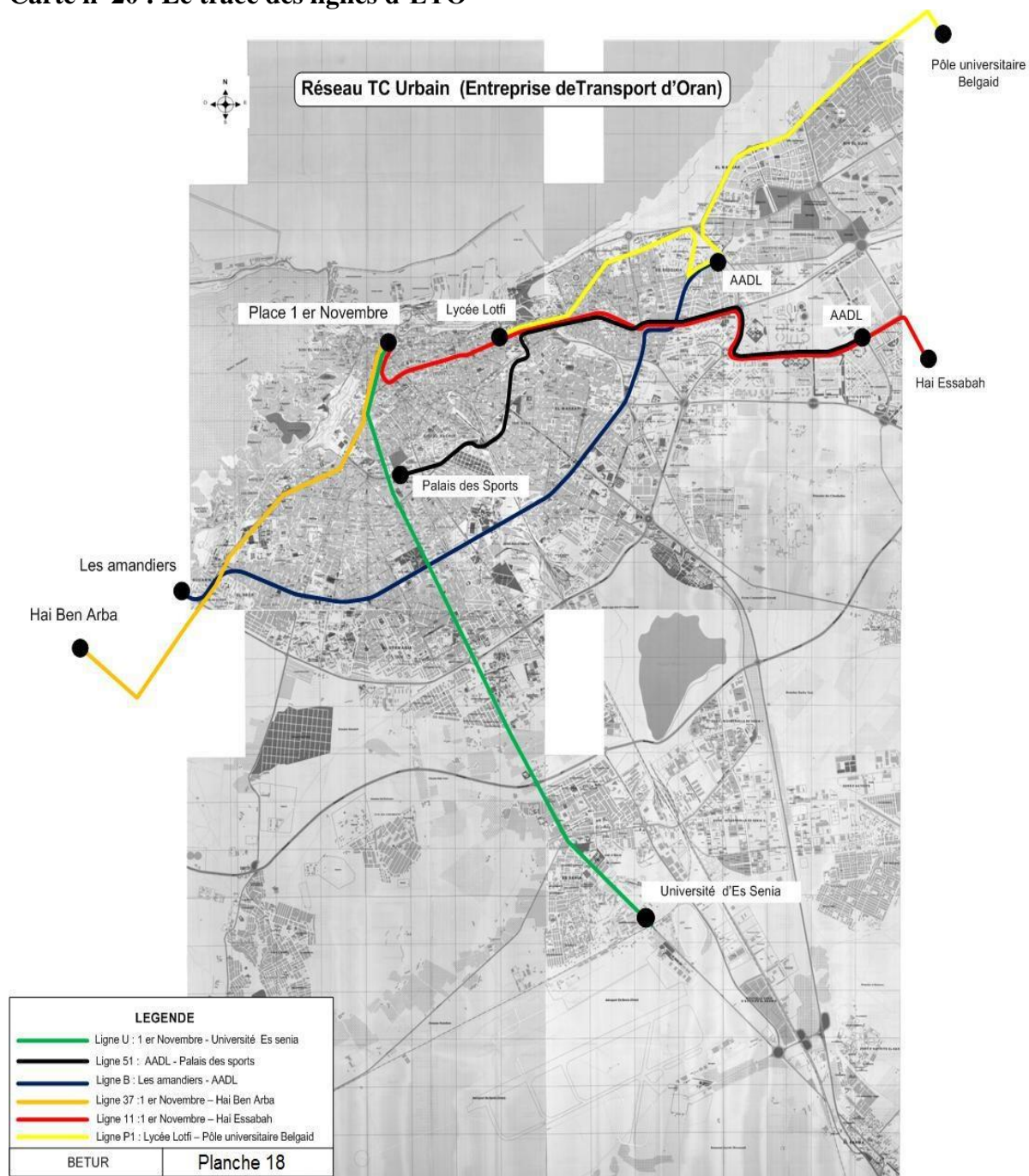
Source : Etude de faisabilité du tramway d'Oran, 2008

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

D'après le tableau et la carte nous remarquons que le transport en commun publique dans le groupement d'Oran se représente une bonne couverture où il est :

- Tous les secteurs sont reliés entre eux avec des lignes
- On dénombre sept lignes prenant le départ de la station du Palais des sports et huit lignes prenant le départ de Place Bendaoud. Ceci est l'indicateur de la fonction d'espace sur les transports.

Carte n °20 : Le tracé des lignes d'ETO



Source : Etude de faisabilité du tramway d'Oran, 2008

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

D'après le tableau et la carte nous constatons les lignes de transport en commun publique couvrent juste les axes principaux du groupement.

10.1.2. Le tracé du tramway dans la structure routière :

Le tramway d'Oran est le projet le plus ambitieux réalisé dans cette ville, occupant le second rang parmi les plus importantes villes d'Algérie, actuelle capitale de la région ouest, regroupant une population de près de 1 100 000 habitants.

La ligne de tramway s'étend entre l'université d'Es-Sénia et la future gare des bus de Sidi Maarouf sur 18,7 km de long avec une largeur de 07m. Le tracé sélectionné est en forme de L inversé, avec une branche en direction sud-nord et une autre en direction est-ouest. L'intersection des deux branches est située en plein cœur du centre-ville, place du Premier Novembre (Ex place d'Armes), il contient 32 stationnements. La durée de trajet 47min (22min au Sud et 25min en Est).

Le tramway est conçu pour relier les banlieues Sud et Est d'Oran (constituées par les deux grands campus universitaires) et pour desservir le centre-ville et la M'dina Djedida (Ville nouvelle) en passant par la place du 1er Novembre (place d'Armes).

Selon le plan de circulation, le tramway a une capacité de transport d'environ 270 000 voyageurs/jour avec la mise à disposition de 30 trains d'une capacité de 300 voyageurs chacun.

Carte n °21 : Le tracé du tramway dans le groupement d'Oran



Source : Google earth + traitement d'étudiante, d'après l'étude de faisabilité de tramway 2019

L'implantation du tramway a fait quelques changements dans la structure routière d'Oran :

- Conduit à une pénurie de capacité de plusieurs voiries dans les quartiers anciens (Centre-ville)
- Changer de propriété à certain égard (Boulevard de Gariguette devenu une zone piétonnière)

En résumé, l'implantation du tramway suppose la diminution des voies secondaires de l'itinéraire compris entre : Boulevard Maâta Mohamed Habib, boulevards Émir Abdelkader, Colonel Chabou Abdelmoumen et Mustapha Hamou Mokhtar.

La ligne de tramway aide beaucoup les usagers et diminue l'utilisation de certaines lignes de Bus (51, 34 31 U). Dans ce contexte, les projets de réalisation des extensions du tramway et le projet du Métro respectueux de l'environnement sont menés d'une façon active.

10.2. Déplacement par voiture particulière :

La voiture particulière, pour beaucoup représente le symbole de la liberté, Elle assure à son utilisateur un certain pouvoir dans la maîtrise de l'espace-temps. Elle permet de s'affranchir des contraintes spatiales pour aller plus loin, plus vite avec un budget-temps restant raisonnable.

Selon l'enquête du Schéma directeur de transport urbain et l'étude de faisabilité du tramway en 2004, l'agglomération d'Oran représente plus que la moitié de déplacements 58% effectué en voiture particulier grâce à la durée du temps et inférieure à d'autre mode.

10.3. Déplacement par Taxi :

Les taxis sont parmi les transports « semi-collectifs » le mode le plus proche de l'automobile individuelle puisqu'ils servent souvent à une transporter une seule personne.

Les taxis dans l'agglomération d'Oran qui se diffusent sur les différents secteurs. Selon la direction de transport en 31-12-2010, la densité de passagers est répartie comme suit :

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

Tableau n °13 : Les densités des passagers par commune du groupement d'Oran

Commune	Densité des passagers (passagers / Taxi)
Oran	114
Bir El Djir	1992
Es-Sénia	376
Sid Chahmi	3358
Mers El Kebir	131
El Kerma	436

Source : étudiante, d'après la direction de transport d'Oran

Nous remarquons que les deux communes Bir El Djir Et Sid Chahmi ont connu des hautes densités lorsque :

- La commune de Sid chahmi a un manque de transport en commun
- La commune de Bir El Djir est la seule extension Est d'Oran où la densité de population augmente avec le temps (Nouvelle ville), Cela a rendu la demande de transport croissante.

Conclusion :

Après, une étude analytique dont on a utilisée des données de plan de circulation on synthèse que la métropole d'Oran est vécu par plusieurs civilisations qui se sont superposés presque au même endroit qui correspond à :

- La ville d'Oran est située au nord-ouest de l'Algérie au fond du golfe du même nom. La situation exceptionnelle du site et de son relief constitué de falaises et de plateaux étagés a contribué fortement à un urbanisme original dans son implantation.
- Oran dispose de nombreuse infrastructure économique, équipements sociaux, touristiques, naturels..., qui font d'elle un pôle d'attraction au niveau national et international. C'est ce qui l'a fait jouer le rôle de métropole et de capitale de l'Ouest algérien.
- L'agglomération oranaise dispose d'un réseau routier (route nationale 02, 04, 11, 108) qui assurent l'accessibilité et les échanges économique avec les autres communs wilayas.
- L'urbanisation du groupement d'Oran en direction de l'est ouvert à la mer, favorise une croissance urbaine radioconcentrique. Ce mode d'implantation est repris après l'indépendance par l'Etat algérien et constitue aujourd'hui encore l'élément fondamental de la croissance urbaine.
- L'agglomération oranaise se compose par quatre types de route qui forment la structure de la ville :
 - Les contournements : Les quatre ceintures périphériques qui forment le tracé urbain de la ville
 - Les voies d'échange ou les pénétrantes reliant la ville aux communes qui ont en bon état et bon caractéristiques.
 - Les collectrices qui assurent l'écoulement d'une grande partie du trafic interne.
 - Les dessertes : Le réseau qui sert au dessert entre les différents quartiers réseau secondaire.
- L'agglomération oranaise desservie par plusieurs modes de déplacements terrestres tels : transport en commun (Tramway, Bus), Taxi, Véhicule particulier, Marche à pied.
- Les lignes des Bus se représentent une bonne couverture du réseau de transport dans le groupement d'Oran.

Chapitre 02 : Oran métropole en perpétuelle mutation.

- La ligne du tramway couvre une partie importante dans l'agglomération (le centre-ville, les quartiers administratifs et commerciaux, ce qui aide à réduire la congestion avec se caractérise par déplacement rapide d'un grand nombre d'usagers sans obstacle.
- Le véhicule particulier et le taxi occupent une place prépondérante, Ces derniers ont été créés des problèmes des congestions.
- Les grands flux enregistrés dans les trois boulevards périphériques (voies de contournements).
- Quand nous avons parlé sur le trafic à proximité du jardin Citadin Méditerranéen, nous parle de réseau routier et du trafic de la commune de Bir El Djir. Cette dernière est située dans la continuité urbaine des développements d'Oran Nord-Est, Elle présente un réseau routier bien hiérarchisé qui connue une concentration du trafic surtout sur CW75.

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

- *Introduction*
- **Première partie : Etude Analytique du Jardin Citadin Méditerranéen**
 - Présentation de la zone d'étude
 - *Situation du jardin*
 - Fiche technique du Jardin Citadin Méditerranéen
 - Présentation de jardin Citadin Méditerranéen comme un lieu de *loisirs*
 - L'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen par la mesure de la mobilité
 - La place du jardin Citadin Méditerranéen dans le système *circulatoire de la ville d'Oran*
- **Deuxième partie : L'élaboration de l'enquête**
- Discussions des résultats de l'enquête
 - Les paramètres d'accessibilité au jardin de loisirs
 - Quelle attractivité pour le jardin Citadin Méditerranéen
 - Le rapport entre la mobilité et l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen
- *Conclusion*
- *Conclusion de chapitre*

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 (les équipements et les espaces aménagés) qui qualifient la zone en un espace de loisirs.

Sur un autre volet, le travail que nous avons effectué consiste à analyser l'attractivité de jardin par la quantification de la mobilité. Dans un premier temps, sur l'examen de l'accessibilité au jardin et les différents moyens de transport utilisés au niveau des infrastructures à proximité au jardin ; et dans une deuxième étape, nous avons analysé la place de jardin dans le système circulatoire du groupement d'Oran afin de connaître son influence sur le réseau routier.

Nous terminons le chapitre avec les résultats du travail de terrain. Il s'agit de présenter le déroulement de l'enquête ainsi que la discussion des résultats obtenus. En fin, Nous sortons avec une conclusion qui confirme l'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen et son impact sur la mobilité.

Première partie : Etude Analytique du Jardin Citadin Méditerranéen

1. Présentation de la zone d'étude :

Le jardin Citadin Méditerranéen d'Oran est un spacieux parc à espace verdâtre d'une superficie de 13 hectares, Le jardin botanique offre une belle vue sur la mer Méditerranéenne.

Le parc est doté d'une aire de jeu, détente et loisirs pour les enfants, surtout en été où les familles passent des heures en face du grand bleu afin de se détendre , des jeux, manège et projection de films et même des soirées musicales.

Le concepteur du jardin a pensé aux randonneurs et sportifs sur des allées piétonnes et aussi un grand lac artificiel qui fait le bonheur des visiteurs.

L'attractivité de ce parc qui donne une extension restante du projet sur la même frange maritime, située après le centre des conventions, dans le même concept et avec les mêmes moyens de distractions. Ainsi que cette attractivité réalise un certain équilibre territorial

2. Situation du jardin Citadin Méditerranéen :

Le site se situe à 8 km du centre-ville dans l'extension Est.

Implanté sur la frange maritime oranaise près du tribunal d'Essedikia et la résidence de la wilaya, à deux pas du somptueux hôtel Méridien et le centre des conventions Hmed Ben Hmed.

Carte n °22 : Situation du Jardin Citadin Méditerranéen



Source : Google earth +traitement d'étudiante 2019

3. Fiche technique du Jardin Citadin Méditerranéen :

Le Jardin Citadin Méditerranéen. Ce projet, lancé par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, est destiné à occuper une grande partie de la frange marine d'Oran, située dans la continuité du front de mer existant. Ce projet confié en 2007 au bureau d'études coréen SPACE Group, est pensé comme un large parc urbain qui s'inscrit à la fois dans le cadre d'amélioration de l'environnement urbain et dans la perspective de développement du front de mer.

Fiche technique du projet d'aménagement du Jardin Citadin Méditerranéen :

Lieu : Oran - Le front de mer – le côté du Bir El Djir

Longueur : 808 mètre

Coût : 15 milliards de dinars

Année : Début 17 Septembre 2015

En 2007, un bureau d'étude spécialisé (SPACE group) vient d'être par les services de l'environnement de la wilaya d'Oran pour l'étude d'aménagement d'un jardin Citadin Méditerranéen. Le bureau d'étude dispose de 9 mois pour réaliser l'étude de ce projet, mais il est resté en retard pour des raisons inconnues, jusqu'à 2011 le ministère d'Aménagement du territoire et de l'environnement a relancé ses services pour engager les procédures administratives nécessaires à la publication d'un avis d'appel d'offres international pour l'étude de ce jardin. Un projet qui permettra à la capitale de l'Ouest du pays de développer sa politique liée à la préservation de l'Environnement.

Source : <http://www.reflexiondz.net/Projet-du-jardin-mediterraneen-Engagement-d-un-bureau-d-étude-specialise-a22858.html>

4. Présentation de jardin Citadin Méditerranéen comme un lieu de loisirs :

Le jardin propose des espaces de loisirs diversifiés : des espaces publics comme les aires de jeux et des autres espaces privé comme (cinémas). Il s'agit des loisirs de sport (sport cyclismes), des loisirs culturels (amphithéâtre en plein air, des expositions occasionnels...) et d'autres loisirs de jeux et détente (jeux pour enfants, cinéma 9D...).

4.1. Les composantes de jardin :

L'examen des composantes du jardin Citadin Méditerranéen indique un jardin 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 jardin.

Tableau n °14 : Classification des composantes du jardin Citadin Méditerranéen

	Equipements	Espace aménagé
Payants	Un restaurant	Parking
	Cafétéria	
	Trois kiosques	
	Des jeux pour enfants	
	Cinéma pour les différentes catégories d'âges	
	Salle des fêtes	
	Des chapiteaux à des activités commerciales pour location	
Un amphi théâtre en plein aire		
Non payants	Des pistes cyclables	Des espaces verts
	Espace pour pique-nique	Bassin d'eau avec un passage
	WC	Un balcon qui présente une belle vue

Source : étudiante d'après les visites au site, 2018-2019

Figure n °37 : Entrée principale du Jardin



Source : étudiante, 2019

Figure n °38 : Aires de Jeux



Source : étudiante, 2019

Figure n °39 : Bassin d'eau



Source : étudiante, 2019

Figure n °40 : Espace vert



Source : étudiante, 2019

Figure n °41 : Cinéma 9D



Source : étudiante, 2019

5. L'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen par la mesure de la mobilité :

5.1. Accessibilité de jardin Citadin Méditerranéen :

L'accessibilité est une notion qui conditionne la mobilité de loisirs et influe sur l'attractivité de notre zone d'étude. Pour cela, notre travail consiste à analyser les différentes infrastructures qui permettent l'accessibilité et influent la mobilité de la zone. Ceci concerne les infrastructures disponibles dans son périmètre.

- La multi modalité à proximité de jardin :

En matière de mobilité, le périmètre de jardin 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 (VP, Bus, Taxi). Ces moyens de transport pourraient constituer un système de déplacement articulé sur le principe de la multi modalité.

En somme, cette multi modalité comprend les infrastructures qui couvrent le trajet reliant le jardin à divers points de départ d'Oran et aussi autres régions et wilayas.

Carte n °23 : Les infrastructures accès au jardin Citadin Méditerranéen



Source : Google earth+ traitement d'étudiante, 2019

Les infrastructures indiquées, dans la figure ci-dessus : CW75, Rue 5 juillet, Rue Dubaï, Avenue Acimi Smail, Boulevard de 19 Mars, 3ème Boulevard périphérique sont les nécessaires qui comptent les flux attirés par le jardin.

Ils correspondent principalement à la catégorie des véhicules particuliers ou le transport semi collectif (Taxi), Ceci explique que ces infrastructures routières couvrent les déplacements

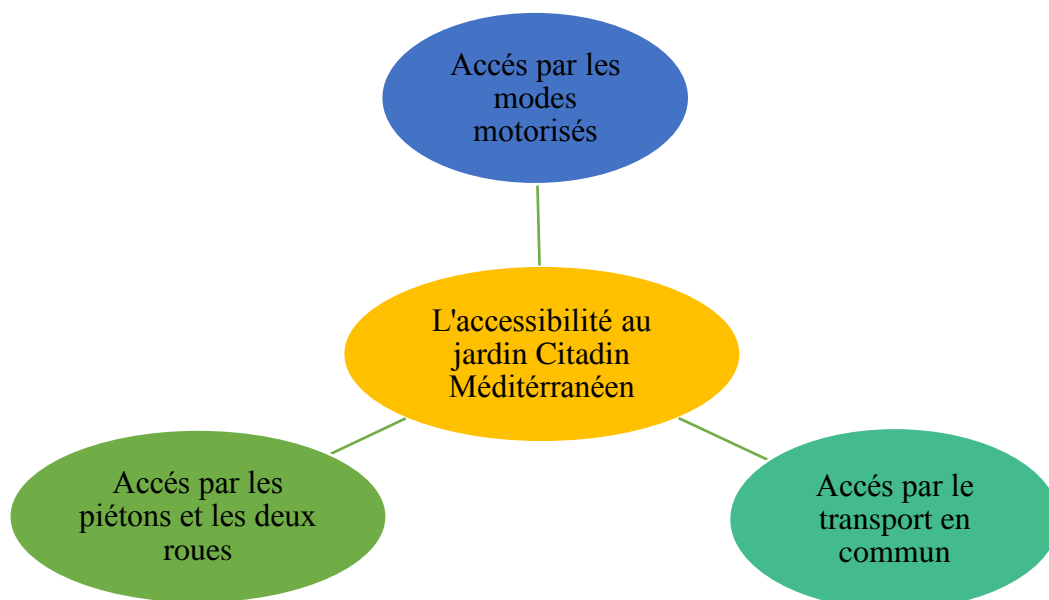
urbains et interurbains qui montrent que ces deux modes de transport occupent une place prépondérante.

Le transport en commun est également présent par un seul mode de transport (Bus).

5.2. Les moyens d’accessibilité à la zone :

L’accès au jardin Citadin Méditerranéen se fait en points distincts, bien définis et localisés. Il se réalise par différents moyens de transport. A l’aide des figures suivantes, nous avons bien voulu mettre en évidence les divers moyens d’accessibilité disponibles au service des différents usagers du jardin.

Organigramme n °09 : Les moyens d’accessibilité au jardin Citadin Méditerranéen



Source : étudiante, 2019

La carte ci-après nous a permis de localiser et décrire la voirie, les ouvrages et les parkings assurant l’accessibilité à la zone d’étude.

Carte n °24 : L'accessibilité au jardin Citadin Méditerranéen



Source : Google earth+ traitement d'étudiante, 2019

5.2.1. L'accessibilité par les modes motorisés :

Le jardin Citadin Méditerranéen assure une accessibilité aux modes motorisés (Voiture et deux roues) par une infrastructure assez dense CW75. Cette dernière connaît des flux importants lorsqu'elle est un élément principal qui relie la ville avec la partie Est.

Figure n °42 : Le chemin de wilaya 75 à proximité du Jardin



Source : étudiante, 2019

Aussi, Le jardin a un manque des infrastructures d'accueil qui sont accessibles par les différents modes de déplacement motorisés, C'est ce que font les véhicules ont stationné le long de la voirie qui a déjà conçue pour faciliter l'accessibilité au jardin.

Figures n °43, 44 : Stationnement des véhicules le long de la voirie



Source : étudiante, 2019

Il s'agit d'une entrée principale situé au milieu de façade principale du jardin. En fait, cette entrée correspond à l'accès principal du jardin. Il y a aussi deux entrées dans les deux coins du jardin, un est destiné aux usagers du parking et l'autre comme deuxième entrée au jardin proche des piétons venant du quartier Essidikia.

5.2.2. L'accessibilité par les transports en commun :

Le transport en commun est présent avec les lignes des Bus, les lignes de bus : privé (61, P1) avec deux nouveaux lignes (C, H), et une ligne d'ETO (61). Pour les arrêts des bus, il y a deux arrêts sont à proximité de jardin.

Il faut garder à l'esprit que ce site est situé dans une nouvelle extension qui est en cours de développement où cela :

- Il y a deux lignes de tramway d'extension en cours de réalisation, l'un d'eux passe sur l'infrastructure à proximité du jardin, ce qui explique que la demande de transport est augmentée en parallèle avec l'utilisation d'espace.
- La première ligne de métro en cours de réalisation au niveau de l'avenue Acimi Ismail l'une des infrastructures qui relie la zone d'étude avec le centre-ville d'Oran.

Ces deux futurs projets prouvent l'impact du jardin sur les extensions des réseaux de transport et l'évolution de la demande du transport par le temps.

Carte n °25 : Le tracé des futures lignes de Tramway et Métro



Source : Google earth+ traitement d'étudiante 2019

5.3. L'accessibilité par la Marche à pied :

Concernant l'accessibilité à la zone par la marche à pied, Le projet du jardin été accompagné avec une installation d'une passerelle, elle relie le parking du jardin avec les logements d'El Akid Lotfi. Mais l'emplacement de cette dernière au bord du jardin n'est pas conforme pour toutes différentes catégories des piétons.

6. La place du jardin Citadin Méditerranéen dans le système circulaire de la ville d'Oran :

6.1. Les avantages du site de jardin par rapport la structure urbaine de l'agglomération oranaise :

Comme nous avons déjà dit dans le chapitre précédent que la zone d'étude administrativement affiliée à la commune de Bir El Djir la nouvelle extension de la ville qui est caractérisé par une structure urbaine très hiérarchisée, avec de bonnes connexions avec le réseau routier métropolitain et avec le réseau principal d'Oran. Donc ces caractéristiques ont rendu le jardin plus attractif :

- Ce projet de jardin a décongestionné l'ancien centre-ville avec l'offrir de nouvelles fonctions et de nouveau service.
- Le jardin a complété le grand projet de CCO (centre des conventions d'Oran) de SONATRACH ainsi que l'hôtel MERIDIEN.
- Il a structuré l'espace d'Oran Est (El Akid Lotfi) L'axe Oran -CANASTEL.
- Il a devenu un nouveau repère pour la ville et une curiosité pour les étrangers qui visiteront Oran.

6.2. L'impact du site de jardin sur le réseau routier :

Le jardin citadin méditerranéen comme un espace de loisir connaît un grand mouvement mécanique de différentes directions, ce dernier a une place importante sur le réseau circulatoire de l'agglomération oranaise.

Le jardin est situé à l'intersection de deux axes principaux :

- CW 75 un axe routier très important connue comme une voie de pénétration qui relie L'ancien centre-ville Sid El Houari avec la nouvelle extension Bir El Djir s'étend jusqu'à le Pôle universitaire de Belgaid. Cet axe routier lié au quatrième boulevard périphérique qui le relie avec la Route Nationale N° 2 et l'aéroport d'Es-Sénia.

Figure n °45 : Le Chemin de wilaya 75



Source : Internet

- L'axe routier du front de mer qui se termine par notre zone d'étude sur le Boulevard de 19 Mars, cet axe connue une circulation importante lorsqu'il est :
 - Cet axe routier est lié aux trois boulevards périphériques qui sont conçus pour accueillir une grande capacité de circulation et faciliter l'accès à l'hyper centre.

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

- Le seul axe qui mène à Le port d'Oran les zones touristiques (SANTA CRUZ, Djebel Murdjajo, Les plages d'El Ayoune).
- Cet axe est situé sur une frange maritime qui constitue la façade de la ville d'Oran (vue de la mer).

Figure n °46 : L'axe du front de mer



Source : Internet

On peut remarquer que le front de mer est un axe homogène par un boulevard de l'environnement arrivant à notre site, ce boulevard est ponctué par des points de Reppert importants dans la ville : SONELGAZ, la place du lycée Lotfi, le pont ZABANA, Tours de Mobil-art, la clinique CHELIA, l'hôtel Sheraton.

Figure n °47 : Résidence



Source : étudiante, 2019

Figure n °48 : Clinique CHELIA



Source : étudiante, 2019

Figure n °49 : le pont ZABANA



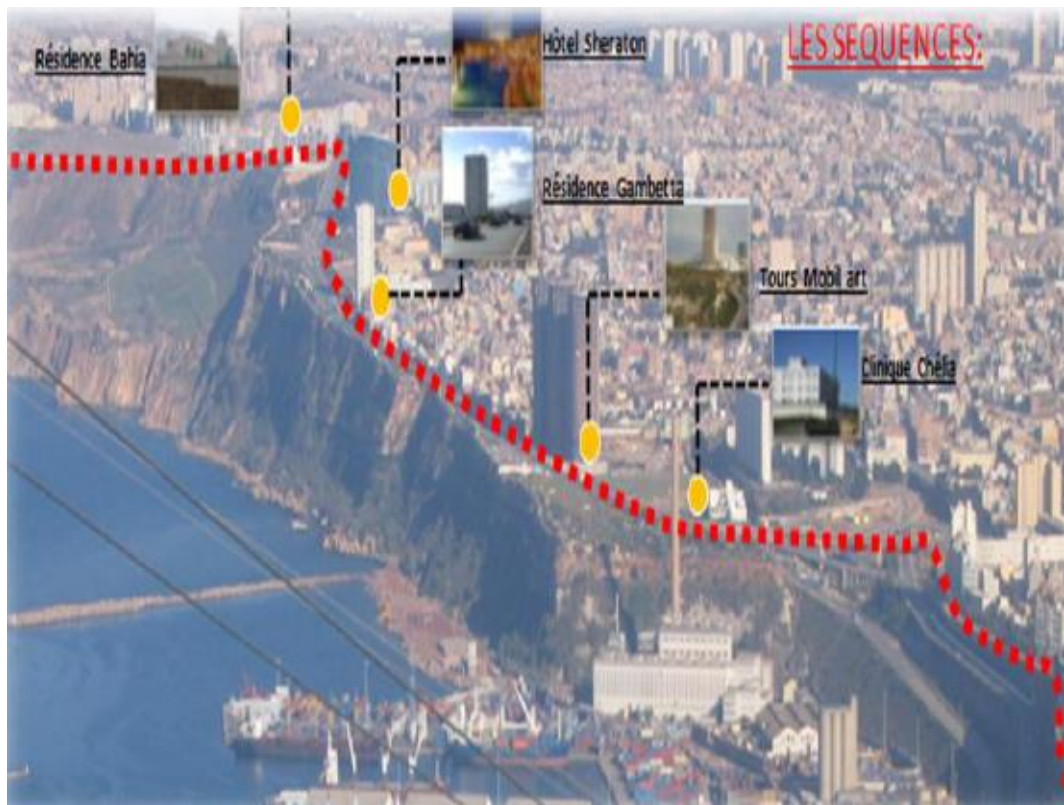
Source : étudiante, 2019

Figure n °50 : Tours de Mobil-art



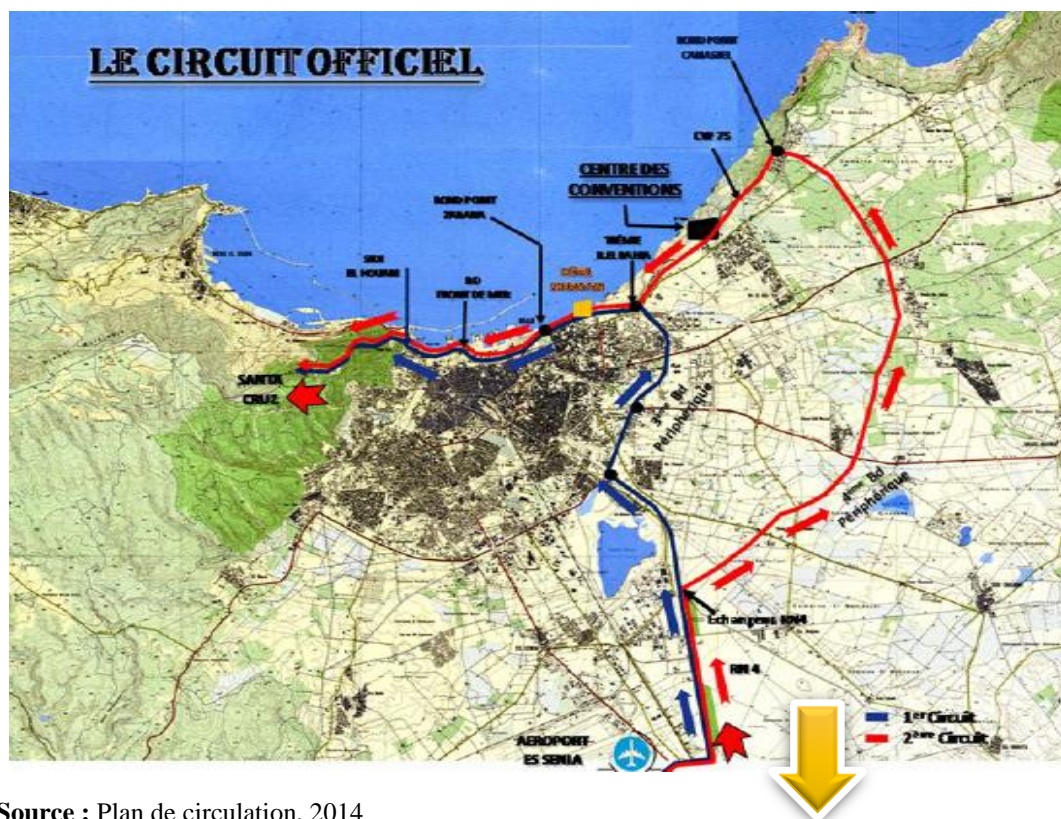
Source : étudiante, 2019

Figure n °51 : La localisation des points de repères de la frange maritime



Source : Image de Wikipédia + traitement d'étudiante 2019

Carte n °26 : Le circuit officiel du groupement d'Oran



Source : Plan de circulation, 2014

Carte n °27 : La place du jardin dans le circuit officiel



Source : Google earth+ traitement d'étudiante, 2019

Selon le plan de circulation, On a deux circuits officiels qui ont une relation très proche pour les points de repères de la frange maritime et principalement notre zone d'étude :

1^{er} circuit :

- Donne directement sur la zone péricentrale (Côté Seddikia).
- Trafic très dense
- Problème de conflit (point noir).

2^{ème} circuit :

- Axe double voie, qui desserve la zone Est d'Oran, en désenclavant plusieurs entités urbaines.
- Allergie le circuit N01.

Donc, On peut dire que le jardin Citadin Méditerranéen a une place importante dans la structure routière métropolitaine par ces bonnes connectivités avec le réseau principale de transport.

6.3. Les intersections à proximité de la zone d'étude :

Les intersections sont des points, les lieux stratégiques pour une ville. Dans notre cas d'étude, On a trois grands ronds-points qui sont très proche du jardin. Ceci donne plusieurs avantages :

- Ils sont pénétrables par l'observateur et sont des points focaux qui attirent du monde.
- Chaque intersection est un point de convergence de plusieurs voies, ce qui donne un contact direct du jardin :
 - Avec le Boulevard 19 Mars et 3^{ème} Boulevard Périphérique par le rond-point Al Bahia.
 - Avec le 4^{ème} Boulevard Périphérique par le rond-point Akid Lotfi, aussi pour le contact avec Jardin Citadin Méditerranéen 2.
 - Avec l'axe de centre-ville par le rond-point Sheraton

Carte n °28 : Les ronds-points importants à proximité du jardin



Source : Google earth+ traitement d'étudiante, 2018

Deuxième partie : 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. La première partie 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.

Notre enquête par un questionnaire s'effectue en complément d'un entretien avec les usagers du jardin Citadin Méditerranéen. Les questions posées sont généralement de type fermé ; quelques questions qui cherchent l'avis des usagers, sont laissées ouvertes. Dans son contenu, le questionnaire met en relief les aspects socio-économiques, les échelles spatiales et les échelles temporelles de la mobilité.

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.

1. Discussions 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 jardin Citadin Méditerranéen. 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 jardin. En fin, 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.

1.1. Les paramètres d'accessibilité au jardin de loisirs :

Concernant les paramètres d'accessibilité au jardin Citadin Méditerranéen, nous allons traiter sur deux aspects. Le premier est socio-économique relatif aux caractéristiques des usagers. Quant au deuxième, il est aux données et aux particularités de la mobilité quotidienne et conditions de déplacement.

1.1.1. 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 jardin de loisirs. Il s'agit principalement des données du sexe, d'âge et finalement de la classe socio-professionnelle

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

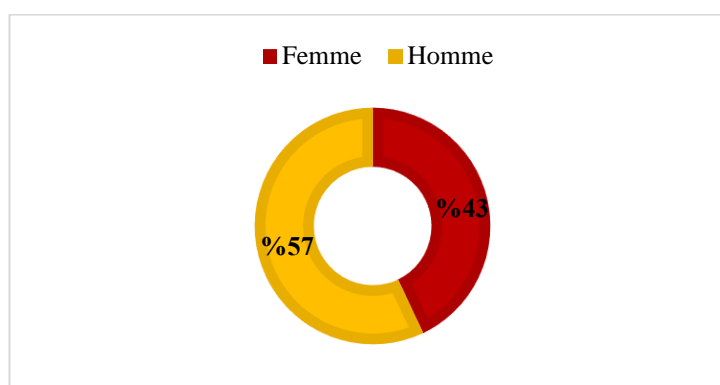
des usagers. L'interprétation de ces résultats nous a mené, par la suite, à traiter l'accessibilité au jardin Citadin Méditerranéen selon trois facteurs : le temps libre, temps de parcours et le revenu et l'état de santé.

Tableau n °15 : Nombre des visiteurs par sexe

Le sexe	Nombre des visiteurs	Pourcentage
Femme	174	43%
Homme	231	57%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °03 : le sexe des visiteurs



Source : Traitement d'étudiante 2019

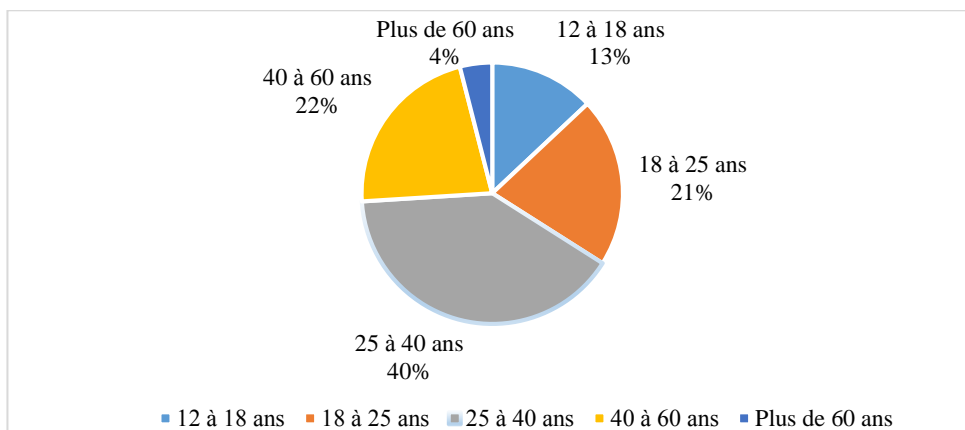
La répartition de la population interrogée par sexe, nous remarquons que notre échantillon est représentatif qui se compose de 57% des hommes et de 43% femmes ce qui reflète ma répartition enregistrer par rapport à celle du RGPH 2008.

Tableau n °16 : Nombre des tranches d'âge des visiteurs

Les tranches d'âge	Nombre des visiteurs	Pourcentage
12 à 18 ans	52	13%
18 à 25 ans	85	21%
25 à 40 ans	160	40%
40 à 60 ans	90	22%
Plus de 60 ans	18	4%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °04 : Les tranches d'âge des visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen



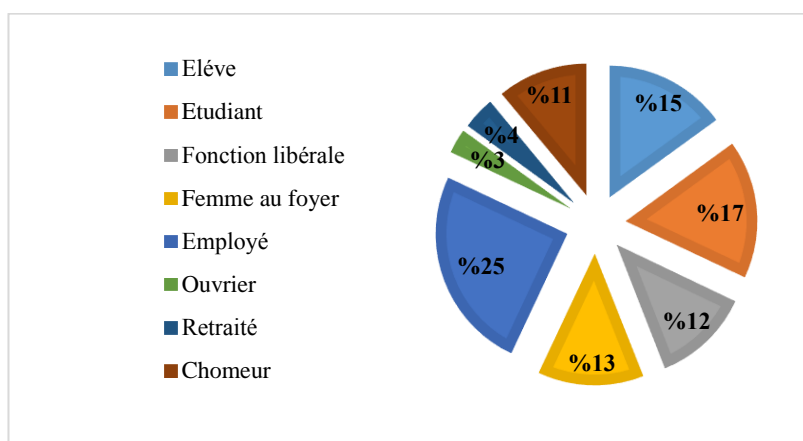
Source : Traitement étudiante 2019

Tableau n °17 : Nombre des visiteurs de chaque profession

La profession	Nombre des visiteurs selon la profession	Pourcentage
Elève	60	15%
Etudiant	69	17%
Fonction libérale	49	12%
Femme au foyer	56	13%
Employé	100	25%
Ouvrier	16	3%
Retraité	18	4%
Chômeur	44	11%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °05 : La profession des visiteurs



Source : Traitement étudiante 2019

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. 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 femmes égaux, cependant les résultats indiquent que les hommes accèdent le jardin plus que les femmes (57% d'hommes face 43% de femmes).

Les observations de l'entretien avec les usagers expliquent cette situation par différents facteurs. A titre d'exemple, les sorties d'amies ou le père avec ses garçons augmente le taux d'hommes qui accèdent aux ce Jord des jardins pendant les deux saisons (l'hiver et le printemps). De surcroit, la localisation(le fond de mer) du jardin et la sécurité dans la zone renforcent l'attractivité du jardin chez les différents usagers.

La mobilité de loisirs et l'a fréquentation à notre zone d'étude sont encore expliquées en termes du temps libre, études ou travail. En effet, comme le tableau ci-avant concernant les classes socio-professionnelles, le groupe d'employés fréquente le parc le plus avec 25%, la classe des étudiants vient par la suite avec 17%, la classe des élèves 15% et la classe des femmes au foyer 13% ; par contre, la fréquentation de loisirs diminue chez la classe des chômeurs avec 11%, les retraités 4% et les ouvriers 3%. Ceci peut être expliqué par la volonté de sortir de détendre en dehors des heures de travail au lieu de rester chez soi. Par contre, les faibles pourcentages chez les chômeurs, les retraités et les ouvriers ne peuvent être expliqués qu'en termes du temps de visite et d'autres aspects sociaux qui demandent plus de détails.

1.1.2. L'accessibilité en termes de mobilité :

Dans ce contexte, nous allons présenter les moyens de transport utilisé pour accéder au jardin de loisirs et la Muli modalité. Nous analysons également l'accessibilité au jardin selon les visiteurs inclus dans notre enquête et l'effet saisonnière, ainsi que la durée de trajet.

Le véhicule particulier face aux autres modes de déplacements :

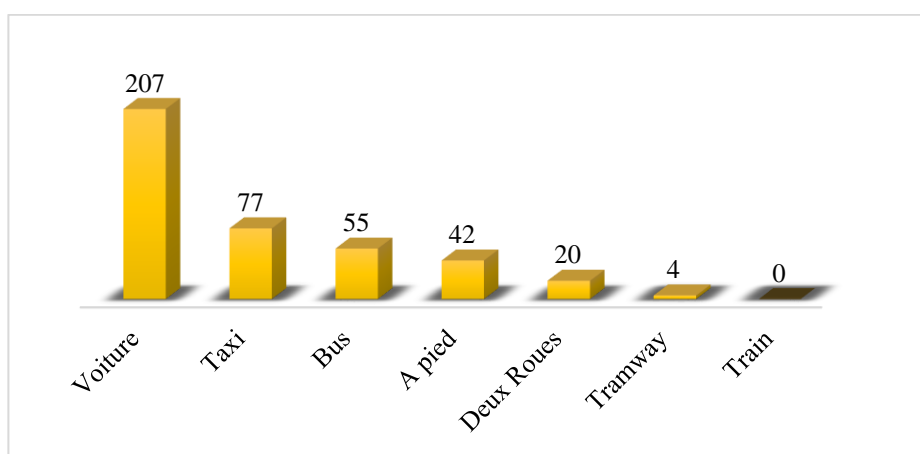
L'usage des modes de transport en commun, autres que ceux destinés particulièrement au jardin Citadin Méditerranéen, nécessite dans la plupart du temps, le changement de plusieurs modes de transport pour accomplir le motif de loisirs du jardin. Dans ce contexte, plus que 207 personnes des visiteurs enquêtés avec un taux de 51% utilisent leurs voitures particulières et 77 personnes avec un taux de 19% utilisent les Taxis pour accéder au site qui le résulte par un manque des aires de stationnement.

Tableau n °18 : Nombre des visiteurs de chaque mode de transport utilisé

Le mode de transport	Nombre des visiteurs	Pourcentage%
Véhicule particulier	207	51%
Taxi	77	19%
Bus	55	14%
Deux roues	20	5%
Marche à pied	42	10%
Tramway	4	1%
Train	0	0%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °06 : Le moyen de transport principal utilisé



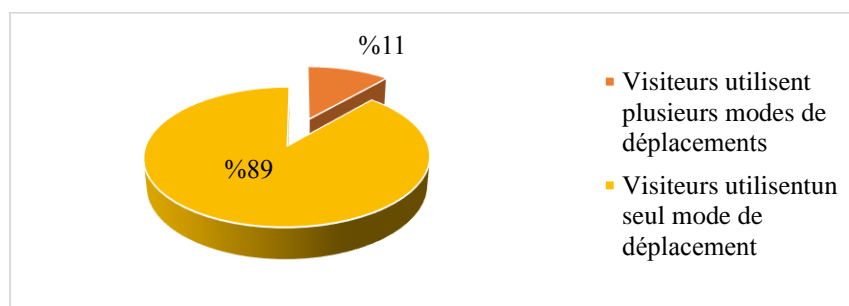
Source : Traitement étudiante 2019

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

A partir les résultats d'enquête, On a :

1. 46 personnes des visiteurs enquêtés utilisent plusieurs modes de déplacement ce qui explique la faiblesse de la multi modalité au niveau de notre zone d'étude
2. 359 utilisent un seul mode de déplacement, un taux qui montre la dominance la voiture particulière vue l'offre de stationnement qu'offre le parc de loisirs :

Graphe n °07 : L'utilisation de plusieurs moyens de transport



Source : Traitement étudiante 2019

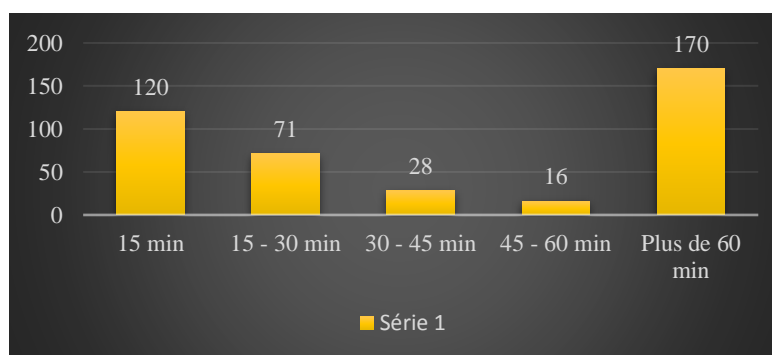
La durée de trajet :

Tableau n °19 : La durée utilise par les personnes interrogées

La durée	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
15 min	120	30 %
15 - 30min	71	18 %
30 – 45min	28	6 %
45 – 60 min	16	4 %
Plus de 60min	170	42 %

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °08 : La durée utilise par les personnes interrogées



Source : Traitement étudiante 2019

D'après l'enquête sur terrain, nous constatons qu'il y a 42% passent plus d'une heure dans le transport et cela remonte au point de départ en dehors de la ville d'Oran. Suivi par un taux de 30% passent moins de 15min dans le transport, ceci est lié aux quartiers à proximité avec le jardin (Canastel, Bir El Djir, Akid Lotfi, Sedikia). On trouve aussi 18% qui se déplacent entre 15 à 30min. Ces résultats concernant la distance de parcourue. Quant aux taux de 16 à 28% avec la durée du 30 à 60min, rarement reviens à des congestions et problèmes d'accessibilité et le temps perdu lors du changement de mode de transport.

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

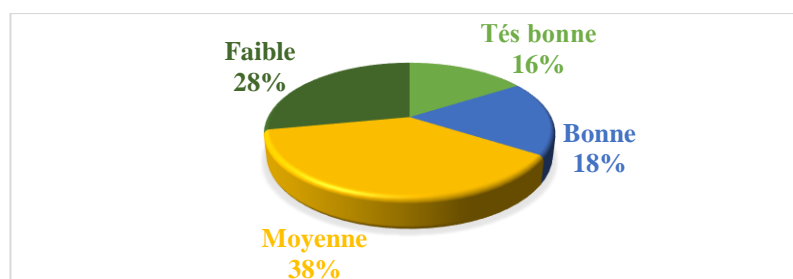
L'accessibilité :

Tableau n °20 : L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen en Hiver

L'accessibilité	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
Très bonne	26	16 %
Bonne	30	18 %
Moyenne	62	38 %
Faible	45	28 %
Total	163	100 %

Source : Enquete sur terrain Décembre 2019

Graphe n °09 : L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen en Hiver



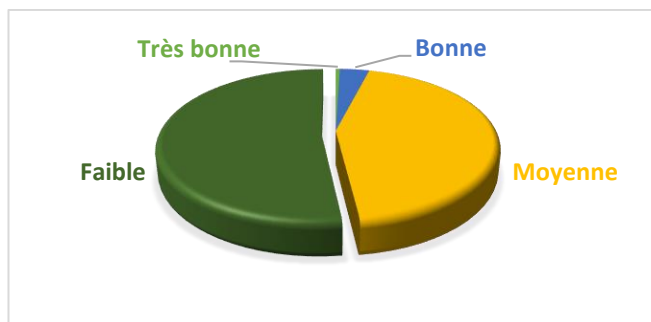
Source : Traitement étudiante 2019

Tableau n °21 : L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen en printemps en printemps

L'accessibilité	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
Très bonne	1	0.5 %
Bonne	10	3.5 %
Moyenne	106	44 %
Faible	125	52 %
Total	242	100 %

Source : Enquete sur terrain Mars, Avril 2019

Graphe n °10 : L'accessibilité dans la ville d'Oran selon les visiteurs du jardin Citadin Méditerranéen



Source : Traitement étudiante 2019

L'accessibilité qui est un critère principal et évaluateur d'efficacité d'un réseau de transport et qui reflète les conditions d'accès aux fonctions urbaines. L'enquête effectuée sur terrain a fait sortir avec deux différents résultats selon la saison. En hiver, les résultats a fait sortir que 16 à 18% des usagers trouvent que l'accessibilité est facile. En revanche, On trouve au printemps que 44% des usagers trouvent que accessibilité est souvent acceptable et rarement bonne suivi d'un taux de 52% qui trouve a des difficultés d'accessibilité. Ceci est dû à la situation climatique ce qui encourage à sortir aux espaces de loisirs. Ce dernier explique le problème d'accessibilité souvent lié au déplacement avec le véhicule particulier résulte avec la difficulté de déplacement en milieu urbain.

1.2. Quelle attractivité pour le jardin Citadin Méditerranéen :

Dans cette recherche, nous avons mesuré l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen **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 un aspect géographique. L'analyse des données qui concernent la programmation et la fréquence de visite permettent, par la suit, de connaître l'effet du temps sur l'attractivité de la zone d'étude.

1.2.1. 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 jardin Citadin Méditerranéen.

L'attractivité du jardin de loisirs sur l'aspect social :

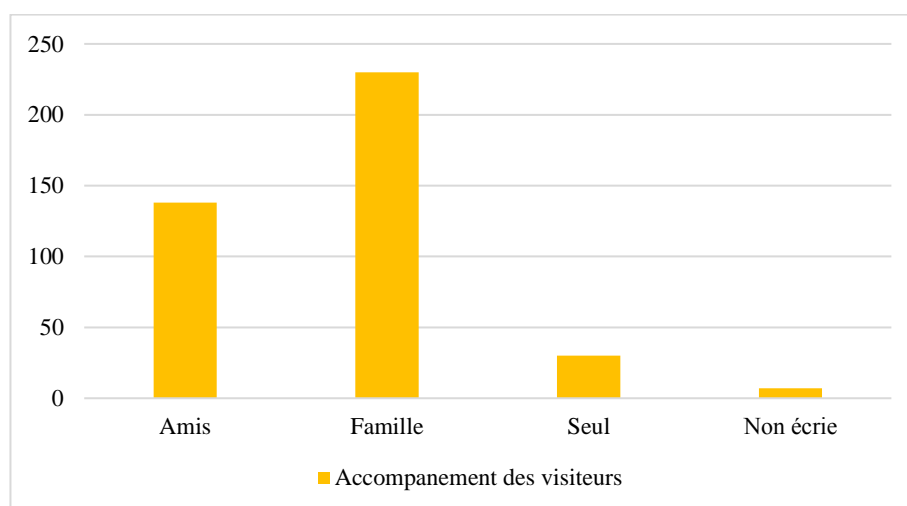
En partant des résultats obtenus du travail de terrain, en particulier notre enquête qui montre que l'attractivité de la zone est fortement convoitée par la tranche des hommes dont les catégories d'âge varient entre 18 à 60 ans.

Tableau n °22 : L'accompagnement des visiteurs

	Nombre d'accompagnement des visiteurs	Pourcentage%
Famille	230	57%
Amis	138	34%
Seul	30	7%
Non écrie	7	2%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °11 : L'accompagnement des visiteurs



Source : Traitement étudiante 2019

Les chiffres illustrent que les familles représentent le taux le plus élevé avec un pourcentage de 57% que la catégorie d'amis avec un pourcentage de 34%

En somme, la première catégorie correspond principalement aux pères avec leurs enfants, membres de la même famille (frères, sœurs, grand-père) ou encore aux cousins qui visites le jardin dans une sortie des hommes. Ceci dénote que le parc est ainsi très fréquenté par les familles ou le site offre des loisirs actifs e des aires de repos 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 le jardin. Ceci pourrait s'expliquer par les

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

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 représentent la catégorie des amis.

L'aire d'influence de jardin Citadin Méditerranéen : (Rayon d'influence)

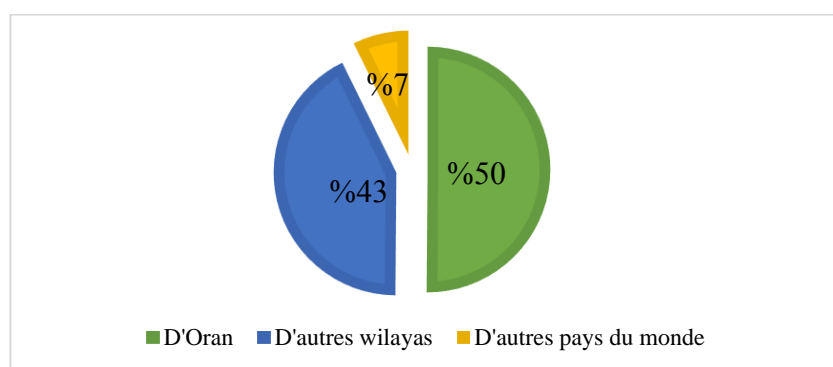
Pour mesurer l'aire d'influence de notre zone d'étude, nous avons procédé à identifier l'origine des visiteurs du jardin. La figure ci-après indique que la zone le jardin attire des visiteurs de la wilaya d'Oran et des autres wilayas du pays, ainsi que autres pays du monde. D'après les résultats de notre enquête montrant que les habitants d'Oran sont fortement attirés par le jardin car cette dernière leur offre un espace de détente et augmente la mobilité locale ; à l'inverse des visiteurs des autres wilayas et autres pays du monde qui représentent la moitié de l'échantillon où ils fréquentent la zone pour des motifs de tourisme, de loisirs et surtout l'attractivité de la wilaya d'Oran dans plusieurs domaines.

Tableau n °23 : L'origine des visiteurs

L'origine des visiteurs	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
D'Oran	200	50%
D'autres wilayas	170	43%
D'autres pays du monde	29	7%
Total	399	100%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graph n °12 : L'origine des visiteurs de jardin Citadin Méditerranéen



Source : Traitement étudiante 2019

En effet, les résultats présentés dans le tableau ci-après montrent une attractivité remarquable de la zone d'étude chez les visiteurs en provenance des wilayas proches comme Mostaganem, Mascara, Sidi Bel Abas et Tiaret. Ils viennent en second lieu la wilaya d'Alger capitale du pays. En suit, les wilayas de Relizaine, Tlemcen qui s'éloignent de presque une certaine de kilomètres d'Oran. Cependant, cette attractivité diminue en s'approchant du double de cette

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

distance tel que le cas de Blida, Tipaza et des cas de travail comme Skikda, Sétif, Annaba. En arrivant aux régions très lointaines d'Oran, L'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen devient occasionnelle ; nous remarquons une seule jusqu'à quatre personnes qui viennent des plusieurs wilayas : Tindouf, Bechar, Adrar, Bayedh, Bejaia, Guelma, Chlef, Bouira, Tizi Ouzou, Boumerdess, Biskra, Msila, Batna.

Tableau n °24 : Nombre des visiteurs hors wilaya en fonction de leurs origines

La wilaya	Nombre des visiteurs des wilayas d'Algérie
Mascara	29
Tiaret	21
Mostaganem	15
Sidi Bel Abes	14
Alger	13
Relizaine	11
Tlemcen	9
Tipaza	7
Sétif	7
Skikda	6
Blida	7
Annaba	6
Tindouf	4
Adrar	3
Bechar	3
Bejaia	3
Bayedh	2
Chlef	2
Guelma	2
Bouira	1
Tizi ousou	1
Biskra	1
Boumerdess	1
Batna	1
M'sila	1

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

On constate généralement que l'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen, pendant une journée ouvrable, concerne principalement les habitants de la wilaya surtout les quartiers proches du jardin : Canastel, Belagaid, Akid Lotfi, USTO ou encore les étudiants.

Tableau n °25 : Nombre des visiteurs dans la wilaya en fonction de leurs origines

Le quartier/ la commune	Nombre des visiteurs de la wilaya
Canastel	43
Belgaid	24
Gambetta	6
USTO	19
Malinieum	5
Bir El Djir	9
Sid El Bachir	6
Maraval	7
Sedikia	13
Arzieu	8
Plataux	3
Sain tout jeune	5
Rue Khmisti	4
Delmente	2
Senia	9
Akid Lotfi	25
Karma	2
Rue Yghmorassen	1
Tirigou	3
Castor	1
Ai Enour	1
Sid el Houari	2
Hai Esabah	1
Dar El Baida	1
El Hassi	1
Mesreguine	1

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

On constate aussi que l'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen, pendant les vacances, concerne des visiteurs de plusieurs pays du monde. Dans l'enquête de terrain, nous avons connaitre quelques pays.

Nous avons présenté par le tableau suivant :

Tableau n °26 : Nombre des visiteurs du monde en fonction de leurs origines

La paye	Nombre des visiteurs selon ses origines
France	13
Turquie	3
Libye	7
La chine	3
Syrie	1
Jordanie	1

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Les résultats montrent que l'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen dépasse l'échelle local et national voir même l'international Cette attractivité est liée à plusieurs facteurs économiques, touristiques et financiers que la métropole d'Oran.

1.2.2. L'effet du temps libre sur l'attractivité de la zone d'étude :

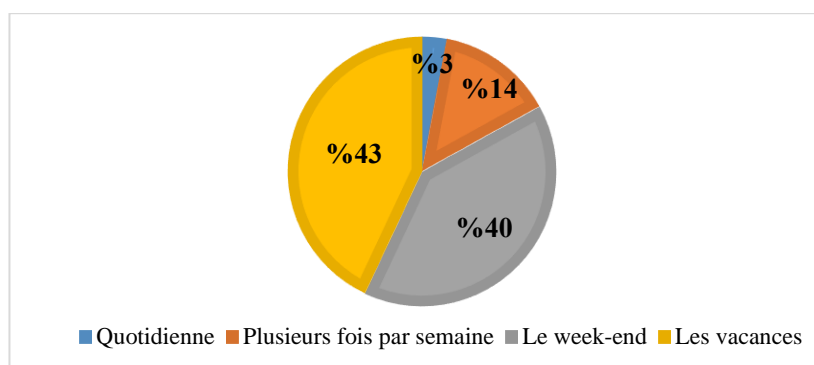
Dans ce travail de mémoire, nous avons bien voulu étudier la fréquence des visites dans la zone. De prime abord, nous avons présenté les résultats du travail de terrain par la figure ci-après et ce afin de mieux donner une image globale de la fréquence de visites des lieux concernant le jardin.

Tableau n °27 : La fréquence des visites

Fréquence de visite	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
Quotidienne	12	3%
Plusieurs fois par semaine	57	14%
Le week-end	162	40%
Pendant les vacances	174	43%

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °13 : La fréquence des visites du Jardin Citadin Méditerranéen



Source : Traitement étudiante 2019

Les résultats illustrés, dans la figure précédente, indiquent la présence d'un rapport direct entre les vacances et l'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen. En effet, une attraction effective importante se présente pendant les vacances (43%) et le week-end (40%), ce qui prouve l'impact direct du temps libre sur la fréquence des visites. Ces dernières pendant les journées ouvrables sont soit occasionnelles ou habituelles et dépendent des motifs des visites (tourisme, pratique de sport, détente).

On peut dire tous les visiteurs enquêtés préfèrent l'après-midi comme une horaire de visite le jardin surtout pendant le printemps et l'été.

1.3.Le rapport entre la mobilité et l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen :

1.3.1. L'attractivité du jardin de loisirs face à la mobilité :

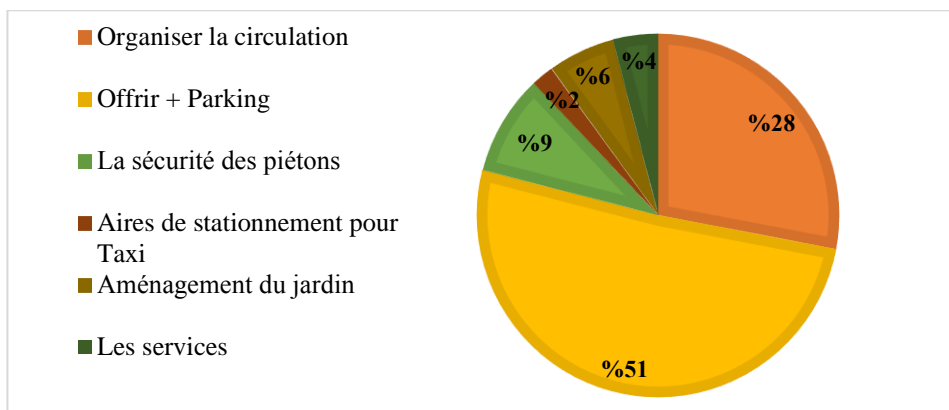
Les problèmes liés à la mobilité et leurs effets sur l'attractivité du jardin : Les suggestions :

Tableau n °28: Les suggestion qui sont proposées par les personnes interrogées

Proposition	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
Organiser la circulation	112	28 %
Offrir + Parking	207	51%
La sécurité routière des piétons	38	9%
Aires de stationnement pour Taxi	8	2%
Aménagement du jardin	25	6%
Les services	15	4%
Total	405	100 %

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graphe n °14 : Les suggestions proposées par les personnes interrogées



Source : Traitement étudiante 2019

D'après l'analyse des suggestions des visiteurs, nous constatons que l'offrir + parkings avec un taux de 51% devient une nécessité pour les usagers afin d'encourager l'attractivité du jardin.

Ainsi que la nécessité d'organiser la circulation avec un taux de 28% afin d'améliorer la mobilité urbaine et la qualité des déplacements de transport.

D'après les remarques sur terrain, Parmi les problèmes recensés dans la zone et ses environs est celui des embouteillages qui sont principalement générés par l'usage accru des véhicules particuliers, il faut signaler que ce problème est généralement marqué pendant des horaires bien précis et encoure des saisons. En effet, ils sont plus élevés pendant les week-ends, les vacances. Ceci traduit lisiblement une forte attractivité du parc pendant ces périodes. Les embouteillages sont provoqués également par les visiteurs à leur stationnement parallèle sur la voie qui longe la façade principale en raison d'utilisation excessive des véhicules particuliers du stationnement en parallèle ce qui a conduit à un manque des aires de stationnement (51% des visiteurs qui prouvent ce problème). Cette dernière a entravé le mouvement des visiteurs à leur entrée et sortie. Autrement dit, l'attractivité de jardin influe non seulement la mobilité dite de loisirs relative au jardin mais aussi la mobilité de l'environnement immédiat.

De surcroît, en parlant du sujet de confort, 9% des visiteurs questionnés pendant l'enquête signalent l'absence de sécurité routière par le risque des accidents de transit dans la voie principale du jardin (CW75) avec une passerelle mal positionnée et absence totale des ralentisseurs pour les marches à pied et surtout les enfants. Suivi d'un taux de 10% qui trouve qu'il y a un manque des mobiliers urbains, aires de jeux et parfois un manque de service (sanitaires, épicerie...) au niveau du jardin.

1.3.2. Les caractéristiques de la mobilité de loisirs générée par le jardin Citadin Méditerranéen :

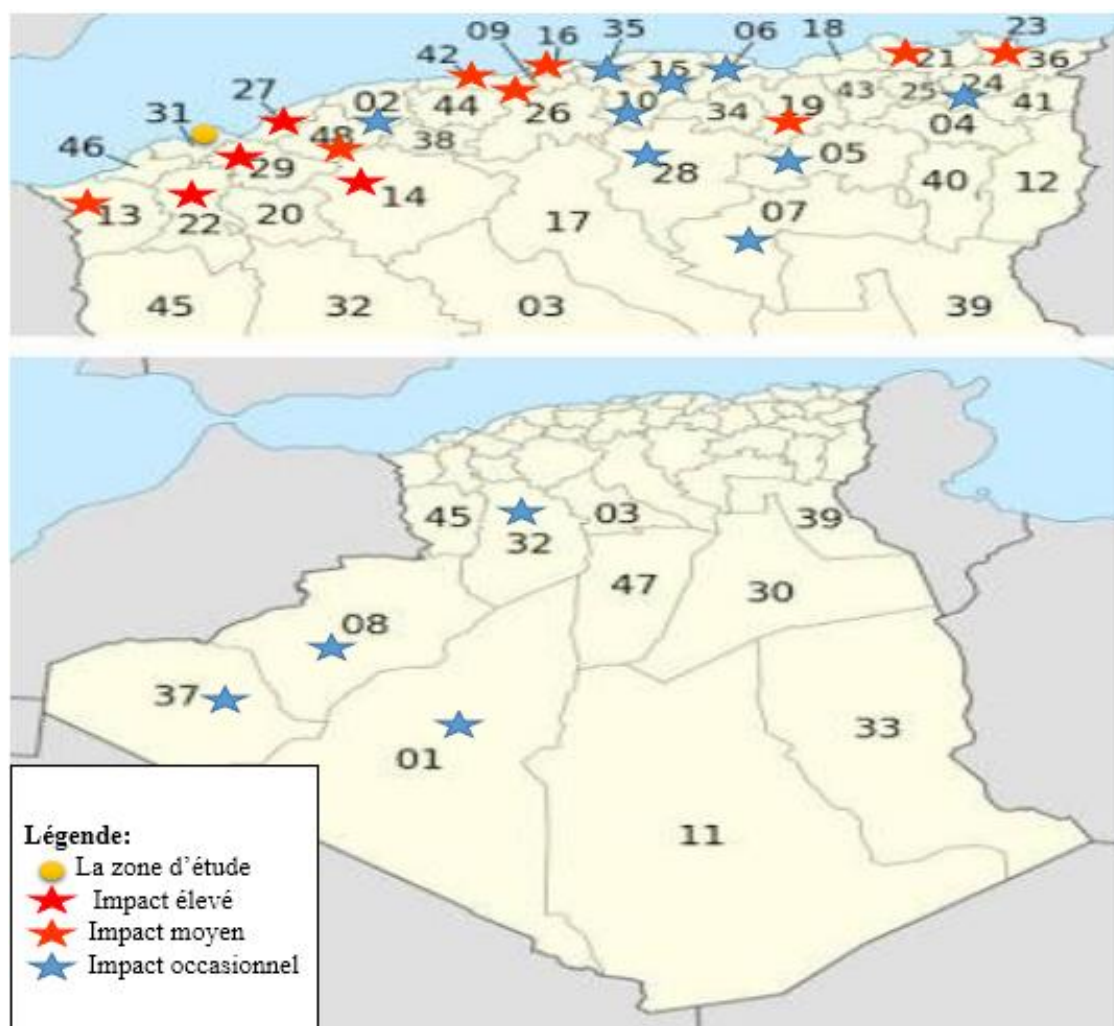
Ce travail consiste à traiter les échelles temporelles de la mobilité du jardin Citadin Méditerranéen d'Oran en fonction des données de l'attractivité de la zone.

Les mobilités temporelles sur des grandes aires d'influences :

Ceci demande de l'interprétation des résultats qui portent sur l'origine des visiteurs de la zone d'étude. En effet, comme c'est traité dans les titres précédents..., 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 du jardin particulièrement ou de la wilaya 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 certaines distances plus longues.

Carte n °29 : L'aire d'influence de jardin Citadin Méditerranéen



Source : Carte traité par l'étudiante 2019

Pour les wilayas dites lointaines d'Oran, il s'agit plutôt d'une mobilité des vacances qui s'incarne dans le cadre du tourisme. Dans certains cas, cette mobilité occasionnelle pour une visite de famille ou une question d'affaire. A cet égard, le registre de l'attractivité du jardin étant qu'un espace de loisirs et détente contrôle cette mobilité générée par l'attractivité de l'espace.

La mobilité du jardin Citadin Méditerranéen en fonction de son attractivité, une mobilité occasionnelle

En se basant sur les résultats de la fréquence de visite, la mobilité de loisirs du jardin Citadin Méditerranéen 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 ou le jardin de loisirs Méditerranéen est la destination de familles oranaises et occasionnellement des autres venues des autres wilayas.

1.3.3. Le tourisme dans le jardin Citadin Méditerranéen :

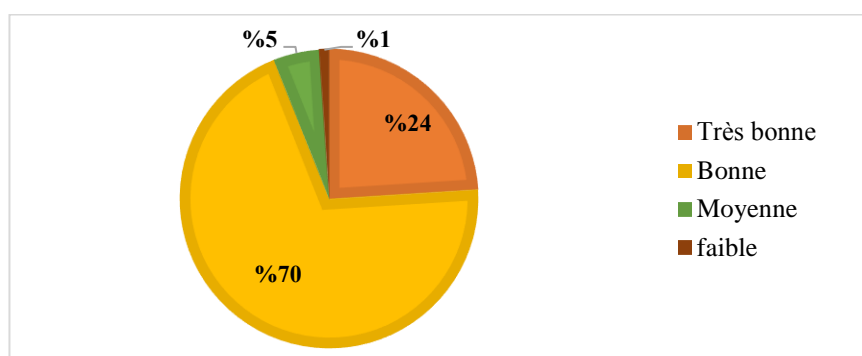
Dans l'objet de connaître les suggestions des visiteurs du jardin concernant l'offre de loisirs ainsi que sa localisation au fond de mer, nous avons effectué des entretiens qui complètent la question portant la qualification de la zone en zone touristique.

Tableau n °29 : la qualité de service du jardin Citadin Méditerranéen

La qualité de service	Nombre des visiteurs	Pourcentage %
Très bonne	97	24 %
Bonne	284	70 %
Moyenne	20	5 %
Faible	4	1 %
Total	405	100 %

Source : Enquete sur terrain Décembre 2018 à Avril 2019

Graph n °15 : La qualité de service du jardin Citadin Méditerranéen



Source : Traitement étudiante 2019

Les résultats indiquent en premier lieu que la plupart des visiteurs correspondant à 24% trouvent que la qualité de service est très bonne, il y a des potentialités qui permettent de qualifier réellement le jardin en zone touristique et encore pour sa sécurité. Il y a aussi 70% des visiteurs que trouvent le jardin excellente avec ses avantages de sa position au fond de mer, avec son paysage, Il s'agit de différents avantages sous réserve du quelques problèmes à résoudre tel que la propreté du jardin et l'entretien des espaces verts.

Quant aux 1% à 5% des interrogés, ils trouvent que le jardin ne peut être pas qualifiée en une zone touristique à cause d'absence de diversité en matière de loisirs ainsi que le manque de services. Dans ce cas, ils signalent le manque de kiosques, des tables et des espaces de repos ; ils indiquent ainsi que cette insuffisance rend visite plus courte, surtout pour les personnes âgées ; Ceci diminue l'attractivité de la zone chez la catégorie des personnes âgées particulièrement.

Conclusion :

L'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen constitue une zone de loisirs composée de différents types des équipements et espaces aménagés. Elle est conditionnée par son accessibilité qui influe sur la mobilité des personnes. A cet égard, les flux attirés par le jardin ont permis de mesurer l'attractivité de la zone d'étude et de faire une idée son registre.

Après plusieurs visites et l'analyse de l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen d'Oran, Nous avons sorti avec des résultats qui prouvent que la localisation de jardin dans une nouvelle extension sur une belle vue panoramique de la frange maritime encourage l'attractivité du jardin.

Pour son impact sur la mobilité, Notre travail résulte que le jardin a une place importante dans la structure métropolitaine, Ce qui facilite l'accessibilité au jardin. Aussi pour le réseau de transport en commun qui a une bonne couverture dans le réseau routier, il couvre même le réseau à proximité de jardin avec plusieurs lignes et des arrêts de Bus bien aménagés.

Après avoir analyser et discuter nos résultats d'enquête effectuée au niveau du Jardin Citadin Méditerranéen dont le but d'évaluer l'impact de l'attractivité de ce jardin sur la mobilité et mieux comprendre les difficultés existantes en matière d'accessibilité. Le constat général indique que le jardin est fréquente des nombreux visiteurs d'Oran, 25 autres wilayas d'Algérie et encore passe jusqu'à l'international pendant les périodes des vacances avec des taux plus élevées 43%, suivi par les week-ends avec un taux de 40% ce qui explique que la mobilité de loisirs est conditionnée par le temps libre consacré aux loisirs. La pluparts des visiteurs avec un taux de 51% d'utiliser leurs véhicule particulier ce qui résulte par un manque des aires de stationnement et les problèmes de congestion. Ajouté à cela les problèmes de circulation qui influe sur le temps de trajet, la sécurité routière, manque d'aménagement au niveau du jardin).

Dans un autre côté, L'enquête résulte avec un taux très élevé de 94% pour le jardin qualifié d'être une zone touristique avec sa situation dans une ville métropolitaine, sa localisation et son paysage.

Donc, On peut dire que le jardin Citadin Méditerranéen est attractif par sa situation dans une ville métropolitaine et sa bonne localisation. Cette dernière a un impact sur la mobilité, ce que nous devons garder à l'esprit pour le développement du tourisme de la métropole et encourager les visiteurs à découvrir de tels lieux.

Chapitre 03 : Jardin Citadin Méditerranéen : Une fonction de loisirs par excellence

Dans le prochain chapitre on va essayer de mettre en place une vision perspective avec l'intégration des projets futurs en cours d'élaboration tels que le circuit touristique et passerelle des piétons afin de donner un meilleur réseau de transport qui va prendre en charge la mobilité urbaine avec des aménagements du jardin dans l'objectif de faire en sorte que le jardin reprenne à toutes les besoins des visiteurs afin de conserver son rôle comme une zone touristique.

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin Méditerranéen dans le développement de la stratégie d'Oran

- Introduction
- Les propositions et les suggestions
 - Au niveau de la métropole d'Oran :
 - Intégration d'un Circuit touristique
 - Au niveau du jardin Citadin Méditerranéen :
 - **La première partie** : Intervenir au niveau de la voirie traversant le jardin (CW75)
 - **Deuxième partie** : Amélioration du jardin pour être plus attractive
- Conclusion

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

Introduction :

Après la visite sur terrain et l'enquête qui a été réalisé au niveau de jardin Citadin Méditerranéen, 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 déplacements 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. Ces derniers aident l'organisation du réseau routier en simplifiant le système circulatoire afin d'avoir un transport dynamique et durable.

La complémentarité entre les deux secteurs transport – tourisme :

Tourisme – Transport :

- Un bon fonctionnement spatial
- Une rentabilité économique
- Un service public par excellence



Transport - Tourisme

- Une très bonne accessibilité
- L'accroissement de fréquence des visites
- Une image de marque pour le jardin

Dans cette partie, nous essayerons de proposer quelques solutions pour avoir la place du jardin Citadin Méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

Les propositions et les suggestions :

Les concepts et les définitions du loisir et du tourisme sont flous. Pour cette intervention, et d'une manière simple, sont considérées comme activités de loisir et de tourisme toutes les activités non liées au travail, aux études, à la santé et aux activités ménagères quotidiennes. De ce fait, les activités comme, le sport, la culture, la détente, la restauration, les relations sociales..., sont prises en compte.

De même, le tourisme ne se limite pas aux vacances. Ce sont " tous les déplacements comprenant au moins une nuit hors du domicile pour des autres motifs que travail habituel, santé et école ", les déplacements pour les relations sociales, pour aller voir la famille, rencontrer des amis sont inclus dans le tourisme.

Dans l'objectif d'encouragement plus l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen et l'amélioration de tourisme dans la métropole d'Oran en facilitant l'accessibilité à les équipements de tourisme et loisirs, nous avons essayé de proposer des solutions à deux niveau :

1. Au niveau de la métropole d'Oran :

1.1.Intégration d'un Circuit touristique :

Dans l'objectif d'enlever le voile sur un domaine qui a été toujours négligé qui centré autour de la question : **Comment replacer le tourisme au cœur des mobilités ?**

En réponse à cette question, nous avons suggéré aménagement d'un circuit touristique.

a. C'est quoi un circuit Touristique et comment le réalise ?

- Itinéraire défini et balisé avec une durée déterminée (avec un emploi du temps selon les saisons)
- Ce circuit est guidé par des appareils numérique installés au niveau de l'itinéraire (les nouvelles technologies)
- Le projet de circuits touristiques ne doit pas être une action isolée. Il doit s'inscrire dans le cadre d'une vision globale de la ville (Dans la structure routière de la ville).

En termes de l'aménagement de ce circuit touristique :

- Point de départ et d'arrivée doivent être le même avec des parkings signalisées réservées aux conducteurs pour éviter la circulation des véhicules particuliers dans le circuit touristique (dans l'objectif du transport durable)
- Articuler le circuit par le transport public

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

- Zones du stationnement disponibles au niveau de chaque équipement touristique

Matérialisation des itinéraires par un système de signalisation touristique : panneaux d'orientation, d'interprétation et d'information qui sont des indications précieuses pour un piéton et principalement pour un touriste qui cherche à se repérer dans l'espace.

Figures n °52, 53 : Panneaux d'orientations dans un circuit touristique



Source : Guide des bonnes pratiques pour la planification, la conception, la réalisation et la promotion de circuits accessibles au sein d'environnements urbain

- Encourager les déplacements par vélo dans le circuit touristique

Figure n °54 : Utilisation de vélos



Source : Le rôle des transports urbains dans la politique d'aménagement urbain, Module 1 : transport durable : un livre ressource à l'intention des décideurs des villes en développement

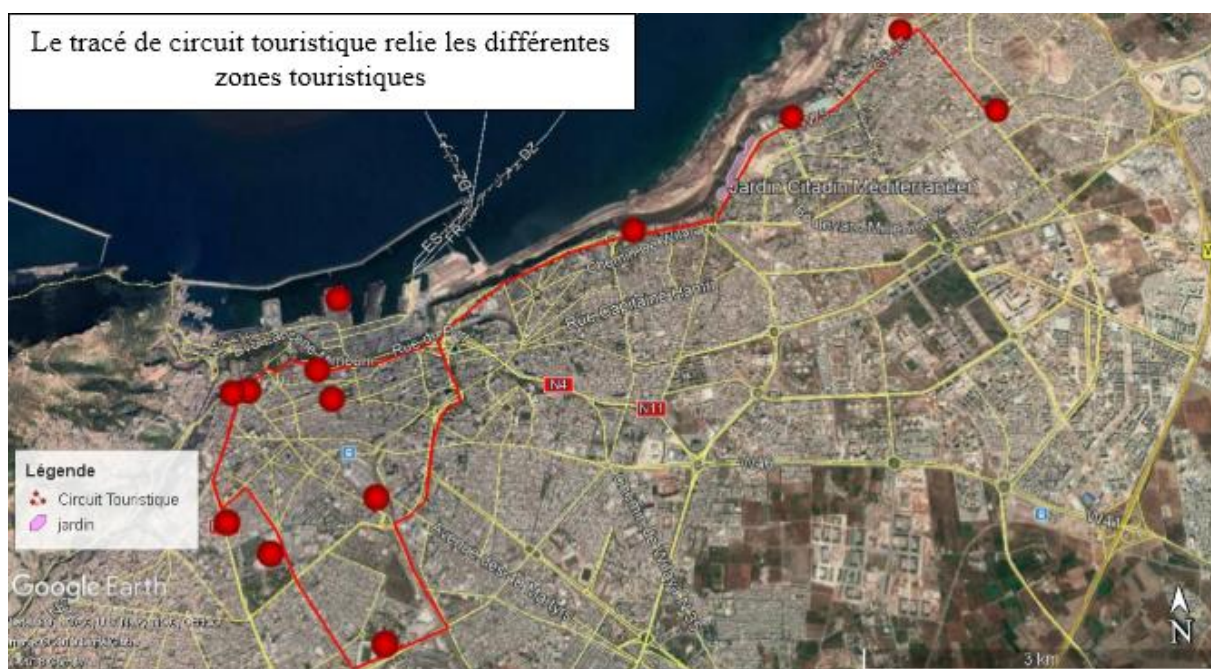
- Services pour les touristes :
 - Documents : Plans, guides, journaux, cartes postales, ...
 - Téléphone, Internet, ...
 - Toilettes

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

b. Les objectifs de réalisation d'un circuit touristique :

- Encourager le tourisme afin de faciliter les déplacements des visiteurs entre les différents équipements de tourisme et loisirs.
- Orientation et information des visiteurs
- Canalisation des flux touristiques
- Contrôle des parcours les plus importants

Carte n °30 : Le tracé de Circuit touristique proposé



Source : Google earth + Traitement d'étudiante 2019

Notre circuit touristique comprend les axes principales qui ont des flux importants et les problèmes congestion tels que : CW75, Boulevard 19 Mars, L'axe de front de Mer jusqu'à le port, L'axe de centre-ville, RN 02, RN 108, Avenue Martyrs de la révolution, Avenue Cheikh Abdelkader, Ce qui retourne à Boulevard 19 Mars par le rond-point du Zabana.

Donc le circuit a même point de départ et accès : La porte de Canastel, nous avons choisi ce point lorsque :

- Il est situé dans la seule extension de la métropole d'Oran qui est connue pour des développements significatifs au fil du temps.
- A proximité d'un terrain nu où on peut l'utiliser comme parking pour les touristes
- A proximité des futures extensions du tramway.

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

Ceci est suivi de plusieurs points :

- Pour obtenir des effets durables, il faut que des efforts soient faits auprès des « générateurs » du trafic de tourisme, les utilisateurs des moyens de transport, afin que ceux-ci acceptent de modifier leur comportement avec :
 - Comprendre la nouvelle planification de transport urbain (respecter l'emploi du temps de circuit touristique)
 - Comprendre la nouvelle gestion du transport durable (culture de l'utilisation des transports en commun dans les déplacements touristiques).
- Les transports publics doivent être développés et améliorés, notamment par des liaisons directes et rapides entre les différents équipements de tourisme, et l'utilisation des BHNS.
- L'accessibilité de personnes handicapées dans le transport en commun

2. Au niveau du jardin Citadin Méditerranéen :

Nous l'avons divisé en deux parties :

2.1. La première partie : Intervenir au niveau de la voirie traversant le jardin (CW75)

Dans le contexte de la sécurité routière des piétons, nous avons proposé comme solution un aménagement d'un tunnel des piétons prenant en compte la fonction du jardin comme un espace de loisirs qui reçoit des visiteurs, ces derniers peuvent être parmi eux qui est âgé, handicapé ou bien cycliste. Quand la passerelle est difficile pour eux.

- a.** Il faut comprendre avant tout que :

L'accessibilité ne doit plus être une affaire de spécialistes : c'est une préoccupation quotidienne pour chaque usager, car la voirie est aussi l'espace le plus partagé.

Y circulent :

- les piétons, les personnes en fauteuil
- les personnes se déplaçant à l'aide d'une ou deux cannes
- les enfants, les parents avec poussette
- les cyclistes, les deux roues motorisés, les véhicules particuliers, les transports collectifs ...

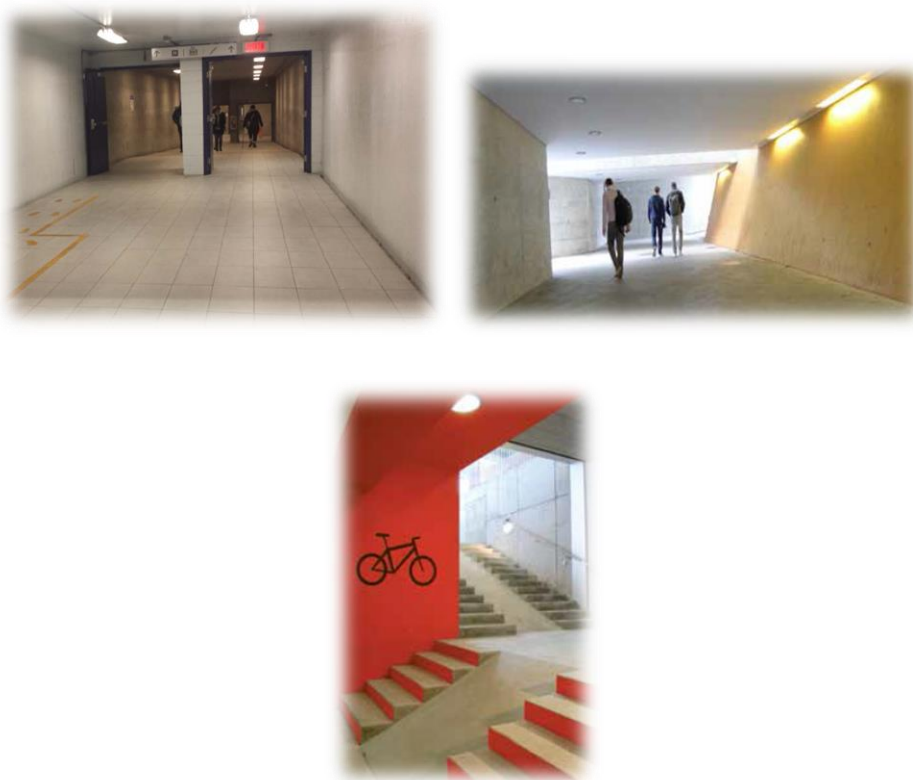
Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

Il est donc indispensable de concevoir des espaces publics qui tiennent compte de cette mixité d'usage :

- qui sécurisent sans exclure
- qui organisent les circulations de chaque usager sans les isoler
- qui permettent une intégration réussie de tous.

Aujourd'hui, le tunnel présente une grande sécurité et une protection contre le trafic dans les grands axes routiers, il a surtout l'avantage de l'accès facile pour les piétons sans les faux et le temps perdu d'attente, l'accès difficile des passerelles.

Figures n °55, 56, 57 : Exemples des tunnels pour les piétons



Source : Le rail dans nos villes, des alternatives aux passages à niveau, 22 novembre 2017

b. Principes nécessaires du confort :

- Installations électriques pour l'éclairage, la signalisation, la ventilation
- Infrastructure de protection des personnes, d'extraction de fumées et de lutte contre le feu.
- La sécurité avec des systèmes de communication : surveillance vidéo, téléphone.

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

- Pour son emplacement C'est près de l'entrée du jardin, plus proche dans le coté du quartier d'El-Sedikia pour éviter la proximité de passerelle.

2.2. Deuxième partie : Amélioration du jardin pour être plus attractive

2.2.1. Coté d'aménagement :

Pour attirer les visiteurs principalement les touristes et le désir de revenir, il faut prendre en compte l'élément manquant dans le jardin :

a. L'entrée du jardin :

L'entrée pas tout à fait claire par les visiteurs à sa simplicité par rapport les flux attirons, c'est le raison pour laquelle nous suggérons que l'entrée du jardin soit claire et large avec une architecture d'identification et de symbolique de la ville coloniale « **A titre d'exemple le monument des deux lions** ». Ces caractéristiques physiques et esthétiques seraient rendu le jardin parmi les zones touristiques et les points de repères de la métropole.

Figure n °58 : Monument de la ville d'Oran

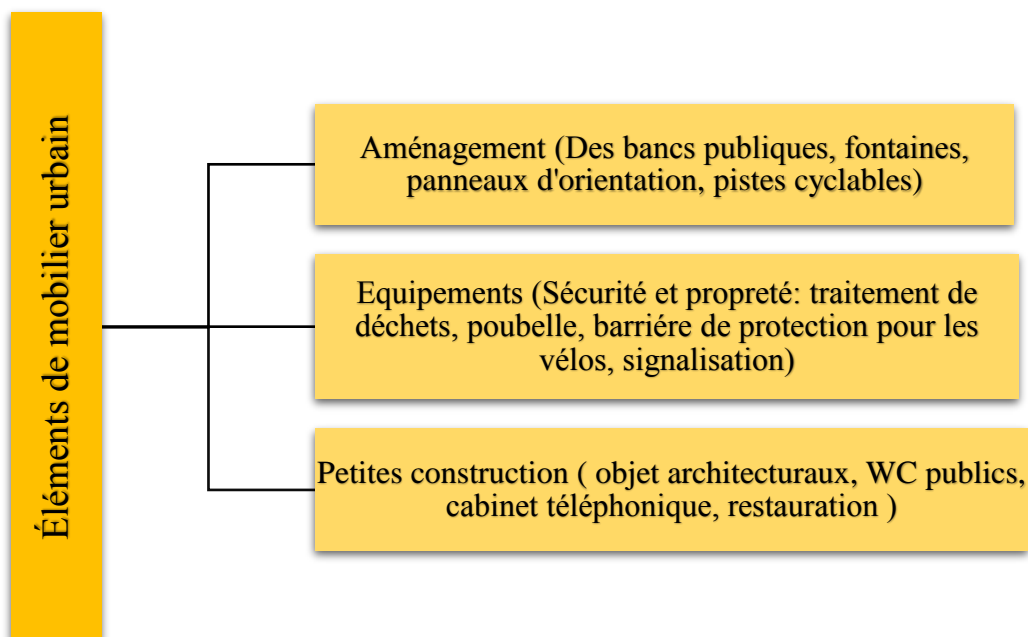


Source : étudiante 2019

Chapitre 04 : Quelle vision perspective pour le jardin Citadin méditerranéen dans la stratégie de développement d'Oran.

b. Le mobilier urbain :

Organigramme n °10 : Les éléments de mobilier urbain proposés



Source : Stadtraume 2010 ; Stratégie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum (2006)

Pour les panneaux d'orientations surtout dans les entrées et les sorties du jardin, aussi pour le parking.

c. Plantations : La végétation offre un contraste naturel aux surfaces dures de quelques parts du jardin, Elle égaie l'espace de loisirs tout en agissant positivement sur le microclimat. On distingue trois types de plantations :

→ Les arbres

→ Les surfaces vertes.

2.2.2. Coté de gestion :

d. Assurer la maintenance

e. Fournir des travailleurs pour la propreté du jardin

f. Encourager le tourisme à intensifier les œuvres culturelles du patrimoine oranais au niveau du théâtre en plein air de jardin, en particulier pour les touristes.

Conclusion :

Les segments les plus importants du trafic de tourisme sont les visites à des proches, les sorties aux hôtels pour les étrangers, les sorties au restaurant, les achats, les espaces ouverts pour détente, les quartiers historiques. Ces types d'activités sont très souhaitables du point de vue de la politique sociale, économique et sanitaire.

La mobilité liée aux loisirs est un segment important du trafic général et doit être prise au sérieux, car elle augmente constamment en fonction de l'évolution de la situation sociale et économique.

Les déplacements liés aux loisirs, qui se déroulent dans le temps et l'espace du quotidien, comme ceux liés au tourisme, qui se déroulent dans le temps et l'espace du hors quotidien, doivent gagner à être considérés comme l'un des éléments d'un système général de mobilités tel que les mobilités résidentielles et occasionnelles. Les interventions doivent donc se limiter à influencer et le choix du moyen de transport et personnaliser le trafic touristique.

Pour une mobilité durable, Nous avons pensé à des nouvelles façons de se déplacer dans le secteur de tourisme et loisirs par les projets de transport durable qui répondent à nos besoins, plus fluide, plus sécurisé, écologique, qui nous permette de gérer notre temps efficacement et encourage le transport public de tourisme du soir, des weekends et des vacances, lorsque la plus part du trafic motorisé individuel dans les déplacements pour les loisirs est très élevée dans le secteur de tourisme. Ainsi que le projet d'une sécurité routière pour augmenter l'attractivité du jardin Citadin Méditerranéen comme une zone touristique.

Conclusion Générale

Conclusion générale :

Ce travail de recherche a permis d'examiner la mobilité des usagers sur l'attractivité de jardin Citadin Méditerranéen d'Oran. En effet, nos investigations (observations et enquête auprès des visiteurs) complétés par l'examen des documents du plan de circulation pour connaître la place de jardin dans le réseau de transport et circulation routière, nous ont donné une image claire de la dimension de la mobilité dans l'attractivité du jardin.

Donc, Nous pouvons dire que nous avons essayé d'atteindre les objectifs souhaités d'étudier notre thème de recherche et répondre aux questions posées. Les principaux résultats du présent travail ont montré des liens directs entre l'accessibilité et l'attractivité de jardin. 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 jardin méditerranéen dans le développement du tourisme urbain et de loisirs dans la métropole d'Oran.

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 nationale et internationale. Avec un taux plus élevé du véhicule particulier, aussi que la majorité de la mobilité (pourcentage de 50%) est locale.

Comme nous avons déjà dit que la situation du jardin Citadin Méditerranéen dans une nouvelle extension qui se caractérise par un grand développement urbain (économique, éducatif, de loisirs et tourisme ...), ce qui lui a fait connaître une grande influence sur la mobilité. Aussi pour les futurs projets des transports tel que le tramway et la première ligne du Métro vers la partie Nord Est où se situe notre zone d'étude ce qui argumente l'impact de cette dernière sur la mobilité et la nouvelle conception du réseau de transport.

Du point de vue écologique, les forts taux d'accroissement du trafic de loisirs engendrent de graves problèmes. Les répercussions négatives du trafic motorisé individuel lié aux loisirs sont – tout comme celles du trafic en général – les nuisances causées par le bruit, la détérioration de la qualité de l'air, l'occupation de surfaces et les problèmes de congestion notamment pendant les weekends et les vacances, celui-ci se déroule surtout le soir et la nuit avec une perte de temps et une pollution considérables.

Conclusion générale

Dans le contexte « Développement tourisme / Transport », le circuit touristique est devenue par les planifications de développement durable tels qu'il encourage le transport en commun, organise la circulation surtout dans les saisons d'attraction et surtout l'utilisation de les nouvelles technologies (GPS, Panneau électrique...). Aussi pour le tunnel des piétons qui facilite la circulation piétonnière, fournir les conditions de la sécurité routière et donne une importance de toutes différentes catégories pour leurs droits de détente et loisirs. Avec ces installations, nous aurons donné une augmentation de l'attractivité et développement des transports publics.

En fin, On peut dire que la mobilité et les transports urbains, composantes essentielles d'une gestion urbaine durable, constituent un défi incontournable pour les villes. Pour assurer un développement durable, inclusif et économiquement efficace, l'enjeu est de limiter la congestion qui paralyse la ville et s'accompagne d'une pollution croissante de l'air, d'émissions de CO₂ et d'une forte mortalité routière. Il devient urgent d'améliorer les systèmes de transport actuels et de proposer des solutions alternatives aux véhicules individuels, solutions plus capacitaires et économes en espace et en carbone, et en même temps abordables et adaptées aux besoins des usagers.

Bibliographie

Bibliographie :

Livres et Documentation :

- Benoit Meyronin, Le marketing Territorial : enjeux et pratiques, Paris, Vuibert, P.35, 2009
- BONNAFOUS. Alain, « Economie et statistiques- Article- Le système des transports urbains », Volume 294-295, Mai 1996, pp.99-108
- CAUBEL D, « Politique de transport et accès à la ville pour tous ?- une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise », Université Lyon Lumière-Lyon, Laboratoire d'Economie des Transport, 31 mars 2006
- Cepod, Evolution du concept et de la mesure de la compétitivité, (2008). Document de travail.
- Documentation travail, Les conseils de développement, Contribution provisoire à la construction de l'espace métropolitain, Déplacements et mobilités, Mars 2011
- Dumont Gérard François, L'attractivité métropoles moyennes en France, (2006), In article issu de l'étude réalisée pour la DIACT (Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires) sur population avenir
- Frederic Marin. Blog d'Alfeo, Mai 2010
- Georges Cazes. Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs. Bréal, 1992
- Tourisme Québec, Politique de signalisation touristique, Routes et circuits touristiques, 2006, page 02
- Grand dictionnaire Larousse, Paris, 1983, p387
- Guide des bonnes pratiques pour la planification, la conception, la réalisation et la promotion des circuits accessibles au sein d'environnements urbains historiques, « Aménagement de circuits accessibles au sein des villes historique, page 11
- « Itinéraires de mobilité de loisirs », Directive Technique, Département de L'Economie, de L'Energie et du Territoire, Service du Développement Territorial (SDT), Mars 2015, page 1-5
- Infrastructures de transport, mobilité et croissance, Rapport Michel Didier et Rémy Prud'homme, Réalisé en PAO au Conseil d'Analyse Économique par Christine Carl, La Documentation française. Paris, 2007, page 05
- In Encyclopédie Universalise, 1989
- KAUFMANN, 2000

Bibliographie

- LA FABRIQUE DE LA CITE, « L'attractivité des villes », janvier à avril 2010
- Livre Invest Algeria, Wilaya d'Oran
- Le nouveau Petit Robert, 1993
- Le blog des nouvelles mobilités et de covoiturage (page consultée en Octobre 2017)
- MERLIN. P, « Géographie, économie et planification des transports », Paris, Editeur, PUF, Collection, FONDAMENTAL, 1991
- Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe », Camille KELBEL, Alexandre MAHIEU, Céline BRANDELEER et Laura BUFFET, Bruxelles, Think tank européen « Pour la Solidarité »,2009
- MINISTRE DE L'INTERIEURE, Aménagement communal et développement durable, « Pour une mobilité alternative Analyse et Réflexion », Le gouvernement du grand-duché de Luxembourg
- Merlin, P et Choay, F. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, édition : PUF, Paris, 2000
- « Ville durable, mode d'emploi », Magali VERGNET-COVO, Territorial Editions, coll. Dossier d'experts, septembre 2007
- MERLIN.P.1991
- Sablet M, Des espaces publics urbains agréables à vivre, places rues, squares, et jardins. Edition le Moniteur, Paris, 1991, p13.
- La Loi N° 84/09 du 04 Février 1984

Sites Internet :

- A la compétitivité territoriale, Etude générale. Disponible sur : www.territoires.gov.ma
- Les espaces du tourisme et des loisirs CAPES/AGRÉGATIO, page 19, 2017, Disponible au site : Www.dunod.com
- Ministre du transport Québec, (en ligne), (page consultée en septembre 2017), Disponibilité et accès : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/ministre/ministre/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination/terminologie.

Bibliographie

- (Page consultée en octobre 2017), Disponibilité et accès : <http://innovationetourisme.jimdo.com/l-e-tourisme-nouvelle-forme-du-tourisme/qu-est-ce-que-l-e-tourisme/>
- Résumé d'un tableau selon une thèse, L'adresse <http://theses.insalyon.fr/publication/2011ISAL0139/these.pdf>, page 23, 24 en 19 octobre 2012
- Site officiel : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/capacite-d-accueil-capacite-de-charge-touristique>
- Site officiel : <http://colnem.eklablog.com>
- Site officiel : <http://www.mobiped.com/définition-mobilite-durable.html>
- Site officiel : <http://www.reflexiondz.net/Projet-du-jardin-mediterraneen-Engagement-d-un-bureau-d-etude-specialise-a22858.html>
- Transport & distribution par sia arteners, page consultée en novembre 2017, Disponibilité et accès : <http://transport.sia-partners.com/le-package-dynamique-la-nouvelle-tendance-de-le-tourismz>

Mémoires :

- Bouamrane Karim. Un système interactif d'aide à la décision pour la régulation d'un réseau de transport urbain bimodal : approche multipages et raisonnement à base de cas, PhD thesis, Département d'informatique, Université d'Oran, L'Algérie, 2006
- BENABDELMOUMEN Salhi, Thèse pour obtenir Magister, Tourisme balnéaire, complexe de loisir et sport nautique, 2018, page 06, et étude d'exemple en Suisse
- Chihai Bouzbouz Fadoua. Approche floue pour la régulation multimodale dans les réseaux de transport urbain en mode perturbé. PFD thèse, Université de Lille, France, Décembre 2002
- Kamila Tabaka. Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble. Géographie. Université Joseph-Fourier- Grenoble I, 2009

Services :

- APC de Sidi El Houari, Oran
- DPAT d'Oran
- Direction de transport d'Oran

Annexe

Université de Mohamed Boudiaf M'sila

Gestion des techniques urbaine

Filière : Génie urbaine

Spécialité : Ville et trafic urbain

Master de recherche : 2018/2019

Nom d'enquêteur : SOUALEM Chahrazed

La date : / / **Heure :**

Dans le cadre de préparation du mémoire fin d'étude master. Un questionnaire concernant l'évaluation de transport pour la desserte de jardin.

Nous vous prions de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre questionnaire.

Nous vous remercions d'avance pour votre aimable participation.

Fiche d'enquête

Sexe : Homme Femme

Age : 12 à 18 ans 18 à 25 ans 25 à 40 ans
 40 à 60 ans Plus que 60 ans

Profession : Employé Ouvrier Etudiant
 Fonction Libérale Retraité Elève
 Femme au foyer Chômeur

Annexe

Lieu de résidence : Oran Ville ➔ Le quartier :

Oran Wilaya ➔ La commune :

National ➔ La wilaya :

International ➔

Nombre des visites : /Semaine /Mois /Année

La fréquence de visite : Quotidienne Plusieurs fois par semaine

Le week-end Pendant les vacances

Horaire : Le matin Après-midi

Le soir

Moyen de transport : Marche à pieds Véhicule particulier

Train 2Roues (vélo ou Moto)

Taxi Tramway

Bus

La durée de votre trajet : 15min 15min – 30 min

30min – 45 min 45min – 60min

Comment vous trouvez l'accessibilité :

- Très bon
- Bon
- Moyen
- Faible

Qualité La de service :

- Très bonne
- Bonne
- Moyenne
- Faible

Suggestion :

- 1- Offrir + des parkings
- 2- Aménagement des espaces viaire
- 3- Délocaliser le jardin
- 4- Organiser la circulation
- 5- Articuler le jardin avec RTC
- 6-

Merci encore de votre collaboration

Tableau : Période de L'enquête du site « Jardin Citadin Méditerranéen » suivi des saisons de la préparation du projet fin d'étude :

Période des vacances d'Hiver - Printemps

Date de L'enquête	Nombre des visiteurs de Jardin Citadin Méditerranéen	Durée d'enquête
28 / 12 / 2018	54	14h02 - 18h30
29 / 12 / 2018	109	13h02 - 20h05
29 / 03 / 2019	87	13h30 - 20h02
30 / 03 / 2019	100	12h00 - 20h30
05 / 04 / 2019	55	13h01 - 18h30