

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur

Et de la Recherche Scientifique



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

Faculté de Technologie

Département d'Architecture et d'Urbanisme

En vue de l'obtention du diplôme de Master en architecture

Option : « Architecture, ville et territoire »

THEME

***L'intermodalité en Algérie mythe
ou réalité ?***

Cas de la ville d'Alger

Préparé par :

CHEBOUTI Mohamed

FERHAT Amine

GUERROUMI Mohamed Amine

Encadré par :

Mr MOHDEB Rachid

Devant le jury :

Président du jury : Mr ATTAR Abdelghani

Examineur : Mr AMIR Amar

Soutenu le : 21 Février 2017

*L'intermodalité en Algérie mythe
ou réalité ?*

Cas de la ville d'Alger

CHEBOUTI Mohamed, FERHAT Amine et GUERROUMI Mohamed Amine

DEDICACE

Je dédie ce modeste travail à toute ma famille, petits et grands. À tous mes amis. À tous mes proches. À tous ceux qui m'ont aidé et soutenu durant mes années d'étude.

CH. Mohamed.

Je dédie ce travail à mes parents, à mes ami(e)s qui m'ont partagé le chemin du savoir et au-delà les passions, les bons et les mauvais moments. À tous mes enseignant(e)s qui m'on aidé outre par le savoir qui m'on prodigué, par leurs encouragements et leur assistance.

F. Amine.

Je dédie ce modeste travail aux êtres les plus chers au monde, aux prunelles de mes yeux, à ceux que je prie qu'ils soient toujours en bonne santé : A Ma Chère Mère, A Mon Cher Père, A Mon Cher et unique Frère. A Mes Chères Sœurs. A Mes Chers Amis Que L'architecture Les a Rendus Plus Que frères. A toute ma famille, petite et grande et a tous mes amis. A tous mes proches, à tous ceux qui m'ont aidé et soutenu durant mes années d'étude.

G. Mohamed Amine.

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, nous tenons à remercier «DIEU» le tout puissant de nous avoir donné la foi, le courage et la patience pour continuer notre parcours.

Nous tenons à exprimer nos amples remerciements à notre cher encadreur Mr. MOHDEB Rachid, pour son aide, son suivi, son orientation et ses conseils durant cette année, et sans lesquels ce travail n'aurait pu prendre forme et aboutir.

Nos profonds remerciements pour les membres de jury Mr. ATTAR et Mr. AMIR pour avoir accepté d'évaluer ce modeste travail.

Nous remercions, tout particulièrement, nos chères familles, nos pères et nos mères, pour leurs compréhensions et leur soutien.

A tous nos amis qui nous ont aidé de près ou de loin à élaborer ce travail.

Ainsi que tous nos enseignants qui nous ont enseigné durant nos années d'études.

---Mohamed-----Amine-----Mohamed Amine---

RESUME

Ce travail intitulé « L'intermodalité : Mythe ou Réalité en Algérie (Cas de la ville d'Alger) » est une tentative qui s'inscrit dans un vaste champ de recherche qui traite la question de l'intermodalité dans les villes. En fait, l'intérêt de ce travail est d'apercevoir l'intermodalité en Algérie, et spécifiquement, dans notre cas d'étude qui est la ville d'Alger. Aussi, d'essayer d'atteindre et d'apporter des connaissances sur ce phénomène urbain étudié.

En Algérie, et dans les grandes villes, différents stratégies et projets sont considérés comme étant des indices solides qui démontrent la volonté des autorités à faire un saut vers la métropolisation tout en se basant sur la réussite de l'intermodalité, qui est classée comme son élément central. Mais, de nombreux obstacles tels que : le manque de coordination entre les divers organismes concernés et la négligence de la vraie place de la gare dans ce système, ont conduit à se douter de l'existence réelle de cette intermodalité dans nos villes.

Mots clés : intermodalité, Alger, la gare, ville.

ABSTRACT

This work entitled «Intermodality: Myth or Reality in Algeria (Case of the City of Algiers) » is an attempt included among a vast field of research that deals with the question of intermodality in cities. In fact, the interest of this work is to perceive the intermodality in Algeria, and specifically, in our case of study which is the city of Algiers. Also, try to reach and acquire knowledge about this urban phenomenon.

In Algeria and in large cities, different strategies and projects are considered to be solid indicators that demonstrate the authorities's willingness to make a leap towards metropolisation while relying on the success of intermodality, which is classified as a Central element. However, many obstacles, such as the lack of coordination between the various bodies concerned, and the neglect of the serious place of the station in this system, have led us to suspect the real existence of intermodality in our cities.

Key words: Intermodality, City of Algiers, the station, city.

TABLE DES MATIERES

Introduction generale.....	1
I. Problématique générale :	2
II. Problématique spécifique :	3
III. Hypothèse :	3
IV. Objectifs de la recherche :	4
V. Méthodologie de recherche.....	5

CHAPITRE I Définition des concepts et outils de cadrage

Introduction	7
I.1 Définitions des concepts	7
a) Déplacement.....	7
b) Le système de transport	7
c) Mode de transport	7
d) Transport terrestre	8
e) Transports publics	8
f) Transports collectifs urbain	8
g) Transport combiné intermodal	8
h) Le pole	8
i) Pôle d'échanges	8
j) Le pôle d'échanges multimodal.....	9
k) La mobilité.....	9
I.2. La gare.....	10
I.2.1 Définition de la gare	10
I.2.2 Evolution des gares.....	10
2.2.1 Constructions primitives 1830 à 1840.....	10
- Insertion et contexte	11
- Architecture et fonctionnement.....	11
- Les types de gares.....	11
2.2.2 L'essor des gares	11
a) La recherche d'une enveloppe majestueuse : 1840-1920.....	11
- Insertion et contexte	11
- Architecture	12
- Gestion et fonctionnement.....	12
b) La gare des fonctionnalistes à partir de 1920	12
2.2.3 La gare et sa réputation dans le monde	13
a) A l'âge d'or des gares.....	13

b) Les gares « traditionnelles » à notre ère	13
c) Les gares d'aujourd'hui	14
I.2.3 Types des gares.....	14
a. La gare ferroviaire	14
b. Gare routière	14
c. Gare maritime	15
d. L'aérogare.....	15
e. Transport par câble	15
f. Les stations du métro	16
g. Les stations du tramway	16
h. Les gares TGV.....	16
i. Les pôles d'échanges multimodaux	17
I.3 L'intermodalité.....	18
3.1 Définition de l'intermodalité	18
3.2 Les composantes de l'intermodalité	18
a) L'offre coordonnée.....	19
b) La tarification intégrée	19
c) L'information multimodale	19
d) Les lieux d'échanges.....	20
3.3 Les avantages et les inconvénients de l'intermodalité.....	20
a. Les avantages.....	21
b. Les inconvénients	23
Conclusion.....	23

CHAPITRE II La gare et l'intermodalité *la Saint Charles* *De Marseille comme exemple*

Introduction	25
II.1. Marseille un metropole de l'intermodalite	25
II.1.1 Présentation de la ville de Marseille	25
II.1.2 Aperçu générale sur le transport de Marseille.....	26
1.2.1 Transport routière	26
1.2.2 Régie des transports de Marseille.....	27
a) Les bus.....	27
b) Le métro	27
c) Le tramway.....	28
d) Metro et tramway : complémentaires, pas concurrentiels.....	28
e) Réseau ferroviaire.....	29
II.2. La gare saint charles de marseille	30

II.2.1 Historique et l'évolution de la gare	30
A. L'histoire du Quartier Saint Charles.....	30
B. La gare saint Charles	33
II.2.2 L'intermodalité de la gare saint Charles	34
2.2.1 Un véritable carrefour de transports	35
a. La gare SNCF (TGV, et TER, Trains).....	36
b. La nouvelle gare routière est totalement intégrée au Pôle Transport Marseille Saint Charles.....	36
c. Le métro (Deux lignes)	37
d. Une fluidification des accès.....	38
II.2.3 La gare, un lieu de vie	39
II.3 Quartier de la gare saint charles.....	41
II.3.1 l'impact et la participation de la gare dans la structuration de quartier saint Charles	41
a. Secteur d'influence de la gare Marseille Saint Charles	41
- La ZAC Saint Charles	42
b. Le rôle de La gare dans le renouvellement urbain du quartier.....	43
c. Le projet Saint Charles et le développement économique	45
Conclusion.....	45

CHAPITRE III l'intermodalité en Algérie

Cas d'étude d'Alger

Introduction	48
Justification de choix de cas d'étude	48
III.1 Etat des lieux de la mobilite en algerie.....	48
III.1.1 Stratégies de politique de développement de transport en Algérie.....	48
III.1.2 La question de la mobilité et déplacements en Algérie	50
1.2.1 Le maillage infrastructurel	50
a. Le réseau routier	50
b. Le réseau ferroviaire	50
1.2.2 La configuration du réseau de transport public en Algérie	51
a. Le transport routier	51
b. Le transport ferroviaire	51
III.1.3 Les nouveaux modes de transports publics en Algérie.....	52
1.3.1 Le métro	52
1.3.2 Le tramway.....	52
1.3.3 Le transport par câble.....	53
III.2. Diagnostic du cas d'alger	54
III.2.1 Présentation de la wilaya d'Alger	54
III.2.2 Mobilité et déplacements à Alger	55

2.2.1 Les principales gares de l'agglomération Algéroise	55
- La gare centrale d'Alger	56
2.2.2 Le métro d'Alger	56
- Présentation générale du métro d'Alger	56
- Les stations	57
a. Le métro d'Alger en service	57
b. Le métro d'Alger en projet	58
c. Le métro d'Alger en études	59
2.2.3 Le Tramway	62
2.2.4 Le téléphérique	63
2.2.5 Le chemin de fer, train de banlieue	64
2.2.6 Transport urbain à Alger	65
2.2.7 Le réseau routier	65
III.2.3 Les pôles d'échange de l'agglomération Algéroise	66
A. Les pôles d'échanges	66
B. Les pôles d'échanges en constructions	66
- Les parkings relais	67
III.3 Quelles leçons pour le cas d'alger ?	67
III.3.1 Les obstacles de l'intermodalité dans l'agglomération algéroise	67
III.3.2 des stratégies et perspectives pour atteindre l'intermodalité	68
Conclusion	70
Conclusion generale	72
References bibliographiques	75
Les annexes	

Liste des figures :

Figure 01 :	Gare de Lyon-Saint-Exupéry.....	14
Figure 02 :	Gare routière de Bejaia.....	14
Figure 03 :	La nouvelle Gare Maritime Internationale du Port de.....	15
Figure 04 :	Aérogare / Brest.....	15
Figure 05 :	Station téléphérique Constantine.....	15
Figure 06 :	Station métro U-Bahn Marseille	16
Figure 07 :	Station Shelters for Manchester	16
Figure 08 :	gare TGV Montpellier	16
Figure 09 :	pôle d'échange Ville de Clisson	17
Figure 10 :	schéma les types de gares	17
Figure 11 :	schéma les composantes de l'intermodalité.....	18
Figure 12 :	schéma la relation entre les concepts et la ville.....	24
Figure 13 :	situation, localisation géographique de la ville Marseille.....	26
Figure 14 :	carte réseaux de transport - la ville Marseille.....	30
Figure 15 :	Entrée de la gare Marseille Saint Charles	30
Figure 16 :	plan de 1870 de cimetière	31
Figure 17 :	Plan de 1906.....	31
Figure 18 :	La butte Racati 1944.....	31
Figure 19 :	La butte Racati 1944.....	31
Figure 20 :	Restructuration du quartier Saint-Lazare	32
Figure 21 :	les travaux de l'autoroute	32
Figure 22 :	L'autoroute Nord 1975.....	32
Figure 23 :	Carte des grandes ambitions urbaines	33
Figure 24 :	Gare-st-Charles-Marseille	33
Figure 25 :	La gare TGV et TER, Trains	36
Figure 26 :	La gare TGV et TER, trains	36
Figure 27 :	Vue des voies ferroviaires	36
Figure 28 :	Emplacement cars à la gare.....	37
Figure 29 :	Emplacement cars à la gare routière	37
Figure 30 :	carte Les deux lignes métro passé parSt Charles.....	38
Figure 31 :	Station métro St-Charles M1	38

Figure 32 :	Station métro St- Charles M2.....	38
Figure 33 :	Espace dépose minute gare Saint Charles.....	38
Figure 34 :	Station taxis gare Saint Charles	38
Figure 35 :	Schéma des liaisons en gare St-Charles.....	40
Figure 36 :	carte Secteur d'influence de la gare Marseille Saint Charles	41
Figure 37 :	La programmation du ZAC Saint-Charles / Porte d'Aix	42
Figure 38 :	Vue aérienne du quartier Saint Charles.....	43
Figure 39 :	Schéma La multifonctionnalité de la gare contemporaine	47
Figure 40 :	Carte les grands axes de développement du réseau ferroviaire en Algérie...	52
Figure 41 :	carte projet métro et tramway en Algérie	53
Figure 42 :	Carte de la Wilaya d'Alger, Dairas et communes	54
Figure 43 :	les principales gares de l'agglomération Algéroise	55
Figure 44 :	la gare centrale d'Alger	56
Figure 45 :	Carte la ligne du métro en service	57
Figure 46 :	Carte synthétique du métro d'Alger en service par ces deux phases.....	58
Figure 47 :	Carte de l'extension A du métro d'Alger (Place Emir Abdelkader – Place des martyres.....	58
Figure 48 :	Carte de l'extension B du métro d'Alger (El Harrach Centre – Bab Ezzouar – Aéroport).....	59
Figure 49 :	Les trois stations de l'extension C (Hai El Badr – Ain Naadja	59
Figure 50 :	Carte des stations de l'extension Ain Naadja – Bara.....	60
Figure 51 :	Profil sur les 8 stations, pente maximale 5%.....	60
Figure 52 :	Carte de proposition du tracé et des stations d'extensions lot 3.....	61
Figure 53 :	Carte récapitulative de l'état des lieux du métro d'Alger.....	61
Figure 54 :	Ligne du Tramway, Est en service et Ouest en cours d'étude.....	62
Figure 55 :	Carte présentation des projets de télécabines rénovées au ministère des transports 2008.....	63
Figure 56 :	Schéma du réseau ferré de la banlieue algéroise.....	64
Figure 57 :	Train rapide Inter-régional.....	65
Figure 58 :	Train de banlieue d'Alger.....	65
Figure 59 :	carte classification du réseau de voirie dans l'agglomération Algéroise.....	66
Figure 60 :	Carte de transports publics d'Alger et les correspondances des réseaux	67

Liste des tableaux :

Tableau 1 :	Evolution de la mobilité et du volume de déplacements à Alger.....	55
Tableau 2 :	Mobilité journalière tous modes confondus - base enquête ménage 2004 actualisé.....	55
Tableau 3 :	Caractéristiques des téléphériques rénovés.....	63

ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES

AOT	A utorité O rganisatrice des T ransports
AREP	A ssociation R égionale d' E ducation P ermanente
B E T U R	B ureau d' E tude de T ransport U rbain
BIP	B iens des I nformations et des P ersonnes.
CGM	C ompagnie G énérale M aritime
CMA	C ompagnie M aritime d' A ffrètement
CW	C hemins de W ilaya
DPTTC	D irection des T ramways et des T ransports par C âble
DTP	D irection des T ravaux P ublics
EMA	E ntreprise M éto d' A lger
ETUSA	E tablissement public de T ransport U rbain et S uburbain d' A lger
LGV	L ignes G rande V itesse
MPM	M arseille P rovence M aritime
N D A	N otre D ame D ' A frique
OIN	O pération d' I ntérêt N ational
PACA	P rovence- A lpes- C ôte- D ' a zur
PAW	P lan d' A ménagement de la W ilaya
PDAU	P lan D irecteur d' A ménagement U rbain d' A lger
PDU	P lan de D éplacements U rbains
RATP	R égie A utonomie des T ransports P arisiens
RGPH	R ecensement G énéral de la P opulation et de l' H abita
RN	R outes N ationales
RTM	R égie des T ransports de M arseille
SDAT	S chéma D irecteur d' A ménagement T ouristique
SDF	S ans D omicile F ixe
SDGR	S chéma D irecteur des G ares R outières
SNAT	S chéma N ational d' A ménagement du T erritoire
SNCF	S ociété N ationale des C hemins de F er
SNTF	S ociété N ationale des T ransports F erroviaires
SRAT	S chéma R égional d' A ménagement du T erritoire
TCU	T ransport C ollectif U rbain

TER	T rain E xpress R égional
TGV	T rain G rande V itesse
TIC	T echnologies de l' I nformation et de la C ommunication
TRANSUB	E ntreprise de T ransport S uburbains des Voyageurs
ZAC	Z one d' A ménagement C oncerté

CHAPITRE INTRODUCTIF

INTRODUCTION GENERALE

Dans le monde scientifique aussi bien que dans la pratique de l'urbanisme, les transports urbains font l'expérience de profonds bouleversements. La prise de conscience d'une augmentation aussi bien quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont on les analyse et dont on les gère. L'évolution des espaces métropolitains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie et des pratiques de mobilité : on se déplace de plus en plus, pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transport plus nombreux. Pour rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien très fort entre les transformations urbaines et les déplacements, les scientifiques et les techniciens utilisent un nouveau terme : la mobilité urbaine.

Ces déplacements représentent une des plus importantes activités humaines. Le transport est indispensable, il touche à plusieurs domaines (l'économie, le social, la politique, l'environnement et la géographie...), il favorise la mobilité individuelle qui est nécessaire à toute activité et constitue l'un de ses facteurs principaux. Avec l'avènement de la mondialisation et la compétition entre les métropoles du monde, l'enjeu économique a façonné les modes de transport. D'où, la nécessité de réfléchir à des nouveaux moyens de transport pour se déplacer et, à une infrastructure plus adaptée, mais aussi à dynamiser les territoires pour attirer des activités économiques de grandes envergures.

Aujourd'hui, les transports dans la ville s'organisent autour des lieux d'échanges où se jouent l'intermodalité et la multi-modalité : ce sont les pôles d'échanges. Ces lieux sont des lieux par excellence de la mobilité, où, ils doivent bien donner les conditions techniques du passage d'un mode à un autre. Aussi, de fournir l'environnement nécessaire à une bonne signalétique pour les usagers. L'enjeu du pôle d'échanges est tout à la fois un défi technique, un défi institutionnel et un défi de management urbain. Ces pôles d'échanges, sont également des lieux de la ville dont ils peuvent être considérés, en ce sens espaces publics et de vie.

C'est dans ce sens que les gares doivent proposer aux usagers les conditions d'intermodalité confortables : parking, information, temps minimum pour le changement de modes de transport. Dans les grandes métropoles européennes, les gares accueillent des centres commerciaux aménagés en différents espaces de loisirs dont, le commerce agrément le voyage et associe l'efficacité et le plaisir pour les clients. Les gares sont aujourd'hui en passe de devenir un emblème de l'attractivité urbaine, pour reprendre l'expression de Bernardo Secchi (2006) « ... [ce sont devenu] *les principaux repères d'une ville qui perd ses repères* ».

Avant, la gare était un simple lieu des transits, et à travers l'évolution des périmètres des gares d'aujourd'hui dans leurs fonctionnements et leurs tissus, nous avons essayé de montrer la relation intime entre la gare et l'espace public de la ville. Par le biais de l'exemple de la ville de Marseille (France), nous essayerons de mettre en lumière les réflexions contemporaines sur l'articulation des dynamiques urbaines que dégagent la ville et la gare.

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou ils sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution au développement du pays.

Alger s'est fixée comme objectif d'élever son rang aux top 5 grandes métropoles méditerranéennes. Aussi, et de devenir l'un des principaux pôles en Afrique du Nord grâce à un grand projet urbain. Pour se faire, des ambitions dans le cadre politique visent à la configurer, parmi les :

- Précisément dans l'axe de la mobilité, ils envisagent une ville de mobilités et des proximités par des projets structurants.
- 2020-2024 : l'éco-métropole de la Méditerranée, l'étape de la requalification de la périphérie.

Le plan de mobilité du Plan Directeur d'Aménagement Urbain d'Alger (PDAU) 2015 questionne le volume important des déplacements projetés. En évidence, en 2014 les déplacements journaliers sont 24 % plus élevés qu'en 2004, soit 5 % de plus qu'en 2008 (263 000 déplacements en plus). En 2019, le volume de déplacements additionnels sera de 556 000 déplacements. En 2024, de 803 000 déplacement, et en 2029, de 1,04 millions de déplacement.¹ Cela étant dit, est la preuve de l'urgence d'une modification des habitudes de mobilité des Algérois et l'importance de mettre sur place un réseau de transport en commun hiérarchisé et performant, capable de maîtriser toute cette mobilité croissante et de requalifier les pôles d'échanges.

Nous avons effectué une étude sur l'intermodalité à Alger. Dans cet objectif, on a visité l'Entreprise Métro d'Alger (EMA) et le Bureau d'Etude de Transport Urbain (BETUR) pour faire des entretiens et recueillir des informations. Nous nous intéresserons tout particulièrement à la gare comme projet de mobilité urbaine dans laquelle, nous avons investigué quelques pistes de recherches relatives à l'intermodalité en prenant un exemple étranger : « la Gare Saint Charles de Marseille ». Nous avons essayé d'étudier et analyser la gare et sa relation avec la ville afin de mettre en évidence le rôle de la gare dans la structuration urbaine et tirer les enjeux de l'intermodalité. Ce travail constitue le sujet de notre projet de fin d'étude en se basant en premier par le présent mémoire.

I. Problématique générale

En Algérie, à travers les stratégies mises en place, à savoir, le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), Régionales, le Schéma Directeur d'Aménagement Touristique (SDAT) et les plans de circulation des villes, elles visent le secteur du transport qui a insufflé une véritable mutation. Le plan quinquennal 2010-2014 a mis en place une politique

¹ Bureau d'Etude de Transport Urbain.

pour améliorer les moyens et les infrastructures du transport. La ville d'Alger a eu une part importante de la programmation des moyens de transport, concrétisé dans le cadre du PDAU, mettant la ville à l'aube de la modernité en adoptant une stratégie de mobilité de déplacement, substituant le paradigme actuel de l'utilisation lourde du transport individuel et de la répartition modale du transport collectif par un nouveau modèle de mobilité et de transports.

Ce modèle de déplacement est étayé par un ensemble de projets structurants qui développe un nouveau réseau de transports collectifs en site propre (chemin de fer, métro, tramway et bus) et qui offre de nouveaux pôles d'intermodalité et d'articulation des transports. Le meilleur exemple étant la nouvelle gare centrale d'Alger^{II}, l'une des pièces fondamentales de cette stratégie. Afin de promouvoir l'intermodalité pour que les pôles d'échanges soient perçus comme des nœuds fondamentaux pour la structuration des réseaux de transport.

Dans ce contexte, notre problématique s'inscrit dans des interrogations sur l'intermodalité en Algérie, en cas d'étude la ville d'Alger. Alors, il s'agit de répondre à la question suivante :

- **Est-ce-que l'intermodalité est une réalité en Algérie ?** autrement dit : est-ce-que les stratégies, les acteurs et les infrastructures de transport, sont capables de concrétiser l'intermodalité dans notre pays ?

II. Problématique spécifique

Notre recherche s'intéresse beaucoup plus à l'élément central de concept de l'intermodalité « la gare » comme traduction spatiale de ce concept.

Ailleurs, les gares ont assuré pendant des années des fonctions de plus en plus diversifiées et de plus en plus complexes passant d'un lieu simple de transit et de passage pour finalement entrer en compétition avec d'autres éléments de la structure urbaine^{III}. Les gares, en plus à leur multi-modalité et intermodalité, elles génèrent autour du voyage un ensemble d'activités et attirent même des flux des non-voyageurs en offrant une forte multifonctionnalité : commerce, loisirs, culture et rencontre. Elles sont devenues donc des véritables lieux de vie ce qui renforce l'image du quartier où elles sont insérées. Ce dernier est devenu la vitrine de la ville en tant que premier contact du voyageur qui est étranger, surtout avec la ville.

En Algérie, le constat est que les gares existantes sont des simples lieux de passage avec des salles d'attente, ils posent plusieurs problèmes soit au niveau de fonctionnement ou par son rapport avec la ville. Nous assistons dernièrement à un regain d'intérêt par les pouvoirs publics au secteur du transport et au retour vers le rail en lançant des projets de transport en commun tel que le tramway et le métro dans les grandes villes : Alger, Oran, Sétif, Bejaia prochainement... etc.

^{II} C'est un projet planifié dans le PDAU d'Alger 2015.

^{III} Comme les centres commerciaux, loisirs et culturels.

Dans ce stade on se pose les questions suivantes :

- **Comment la gare participe à l'intermodalité ? Et à la structuration urbaine ?**

III. Hypothèse

Afin d'apporter des éléments de réponse aux problématiques posées, nous observons que :

Dans les métropoles européennes, la gare accompagne le développement des villes non pas comme simple spectatrice mais comme actrice.

La gare de par sa complémentarité entre les transports comme un lieu d'échange et comme un lieu de vie, participe à la structuration urbaine et à l'intermodalité. De ce fait l'inexistence de ces paramètres nous renseigne sur la réalité de l'intermodalité, ici pour le cas d'Alger.

IV. Objectifs de la recherche

Suite à l'hypothèse posée, nous nous essayerons d'atteindre, par le biais de cette recherche, avec les objectifs suivant :

Notre objectif final est :

- Confirmer ou infirmer l'existence de l'intermodalité en Algérie, en cas d'étude de la ville d'Alger, et l'élaboration d'un ensemble de recommandations applicables pour adapter l'intermodalité.

Des objectifs opérationnels :

- Dresser une base théorique sur les deux concepts de thème, l'intermodalité et la gare.
- Montrer la part de la gare dans l'intermodalité.
- Déterminer les stratégies qui mènent vers l'intermodalité.
- Distinguer les obstacles de l'intermodalité dans la ville d'Alger.

V. Méthodologie de recherche

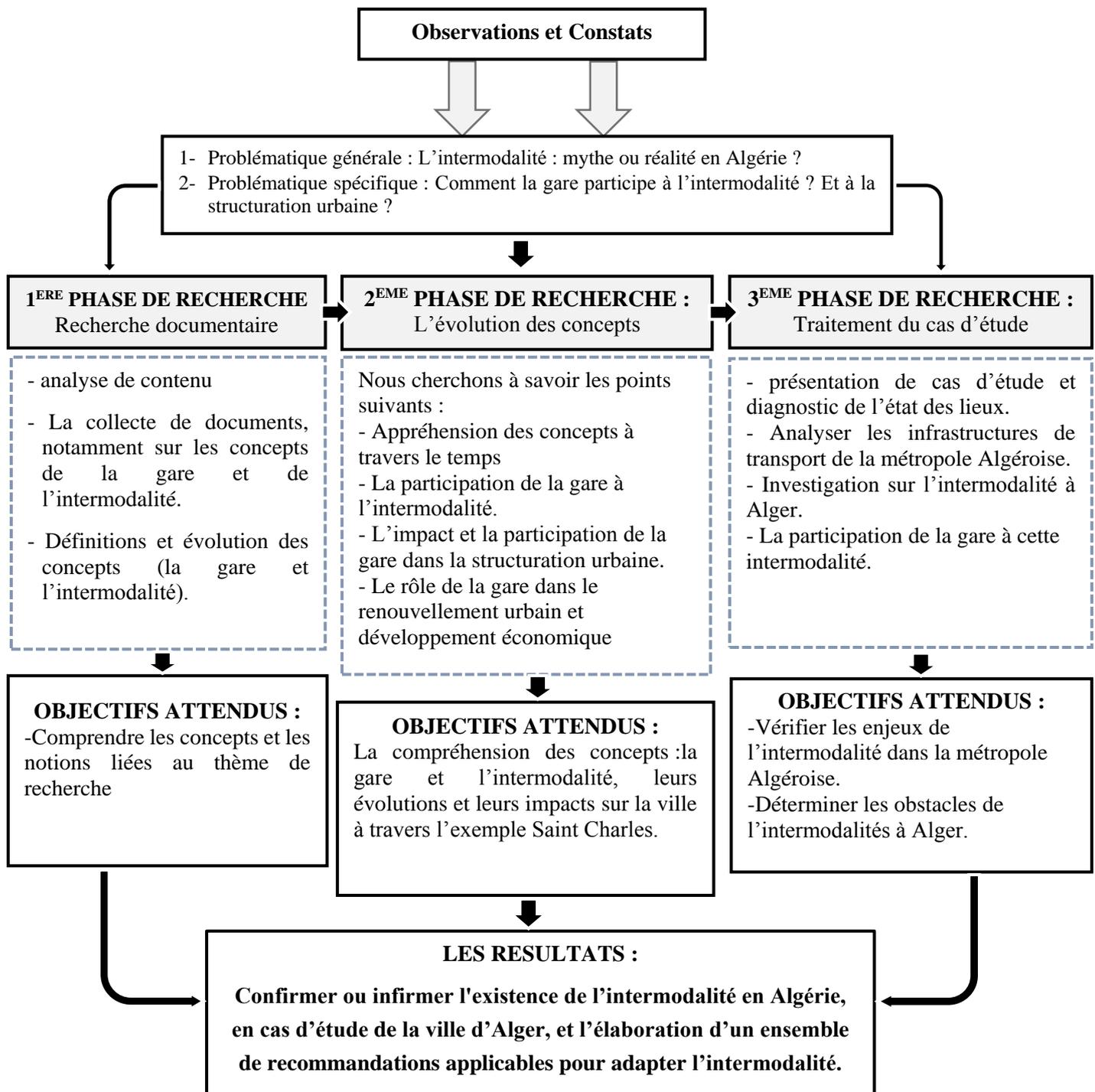


Schéma récapitulatif et représentatif de la méthodologie de recherche exploitée.

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, de confirmer ou d'infirmer l'hypothèse prédéfinie, et de concrétiser nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante :

D’abord nous allons entamer cette étude par un cadre conceptuel capable de servir d’une part, de fondements théoriques à l’ensemble de nos réflexions, et d’autre part de faciliter la compréhension des concepts principaux du thème abordé, tel que : l’intermodalité et la gare.

Ce passage théorique sera suivi par une étude analytique. Cette dernière se manifeste à travers l’étude de la gare de saint Charles Marseille et son quartier en matière de mutation des lieux de transport, et son impact sur la ville.

Ensuite, la dernière phase de travail a été axée sur le corpus d’étude « la ville d’Alger ». On passe par une brève vue du transport en Algérie, nous étudierons dans cette phase l’intermodalité dans la ville d’Alger avec le rôle de la gare dans ce concept, à travers les visites sur terrain, les informations collectées et des entretiens à l’Entreprise Métro d’Alger (EMA). Enfin, notre résultat sera des recommandations applicables et des réponses aux questions de recherche établies. Cette méthodologie s’incline en la structure suivante :

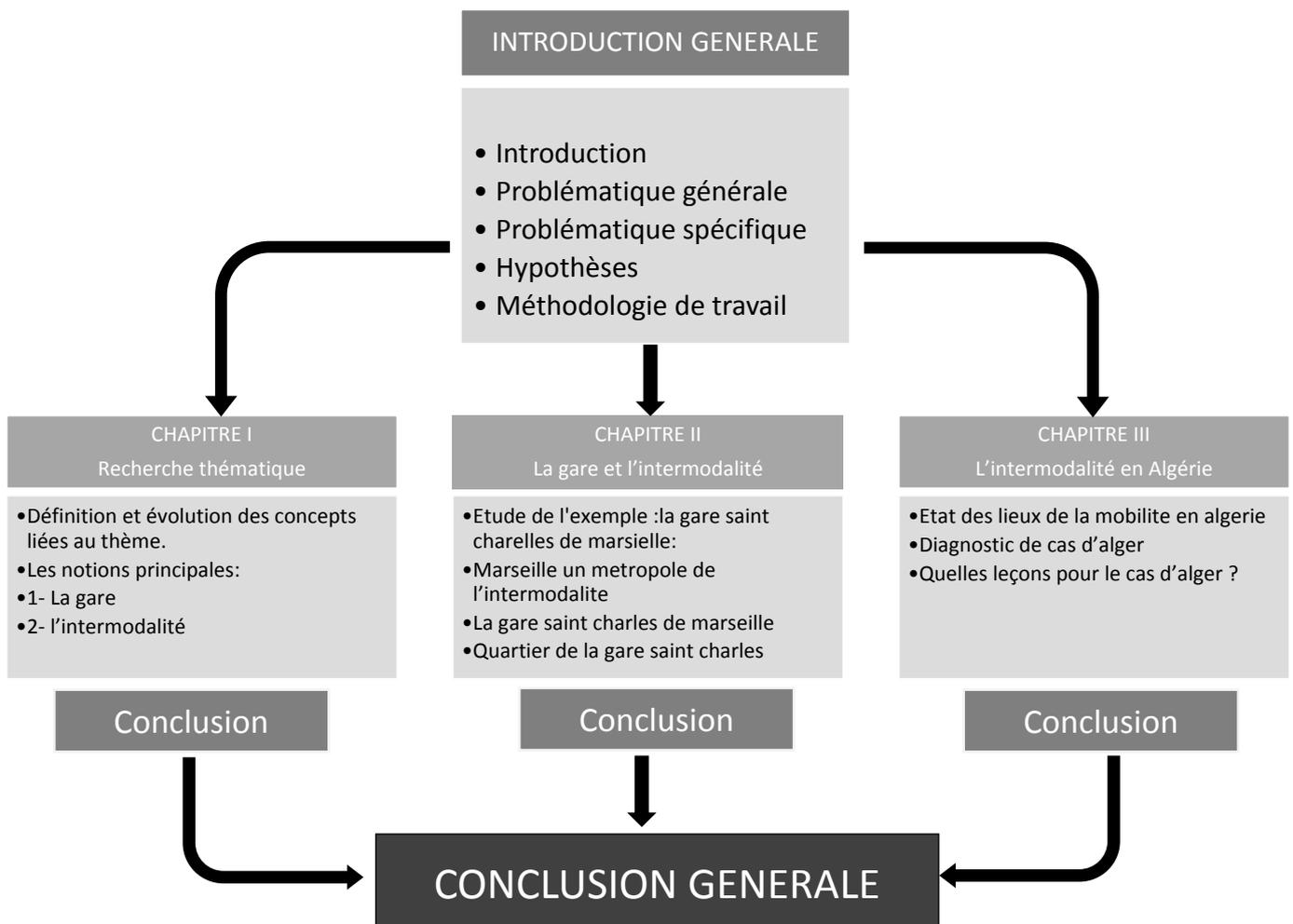


Schéma structure du mémoire.

CHAPITRE I
DEFINITION DES
CONCEPTS ET OUTILS
DE CADRAGE

INTRODUCTION

Dans ce chapitre nous allons traiter l'aspect théorique du problème de recherche que nous allons poser avant pour apporter un éclairage sémantique aux concepts relatifs à notre thème.

Au cours de ce chapitre théorique on procède à la définition et le développement des termes génériques de thème pour mieux le cerner. Et nous allons analyser les deux concepts principaux la gare et l'intermodalité, pour comprendre les origines et les conditions d'émergence et l'évolution à travers l'histoire de ces deux derniers.

I.1 DEFINITIONS DES CONCEPTS

Pour apporter un éclairage sémantique à notre thème de recherche nous avons effectué plusieurs lectures et recherches et nous nous sommes limités aux définitions les plus nécessaires pour la compréhension.

a) Déplacement

Mouvement d'une personne d'une origine à une destination. On appelle trajet le parcours effectué un moyen de transport donné. Un déplacement peut donc nécessiter un seul ou plusieurs trajets. On distingue généralement les déplacements recourant à un ou plusieurs moyens de transport mécanisé (automobile, véhicule à deux roues, transport en commun) et les déplacements effectués intégralement à pied. Le recensement de ces derniers lors des enquêtes sur la mobilité est délicat en raison de l'imprécision sur la nature des déplacements à prendre en compte et de leur oubli plus fréquent par les personnes interrogées. (MERLIN, CHOAY.2010)

b) Le système de transport

Le transport est une fonction qui consiste dans l'acheminement des personnes et des marchandises d'un point d'origine à un point de destination en utilisant un ou plusieurs modes de transport, isolément ou de façon intégré en assurant la qualité de service requis tout au long du voyage. La croissance des villes s'explique par trois corrélations qui rythment celle-ci : le transport et le stockage des biens(B), des informations(I) et des personnes(P). Ce système de mobilité appelé système BIP est au cœur de la dynamique urbaine.

Pour Michel Chestais « *le système de transport est constitué d'un ensemble de moyens dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transport ou plus généralement de communication entre des lieux géographiques distincts* ».

c) Mode de transport

Est le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement. La marche à pied, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif (Faivre d'Arcier.1994).

d) Transport terrestre

Toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre, par route ou par voie ferrée, au moyen d'un véhicule approprié, des personnes ou des marchandises.¹

e) Transports publics

Les transports effectués à titre onéreux pour le compte de tiers par des 4 personnes physiques ou morales autorisées à cet effet².

f) Transports collectifs urbain

S'effectuent dans un périmètre de transport urbain à l'aide de véhicules routiers adaptés ou de moyens circulant en site propre ; ils visent notamment à réduire le recours aux transports par véhicule particulier.³

g) Transport combiné intermodal

La prestation de transport exécutée en vertu d'un titre unique par, au moins, deux modes de transport différents et couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique.

h) Le pôle

Il évoque un concept de structuration spatiale associé à l'idée d'un point central d'attraction et de rayonnement. (MERLIN, CHOAY.2010)

i) Pôle d'échanges

Un « pôle d'échanges » est un lieu où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité. Les pôles d'échanges constituent un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes. Leur création et leur mise en œuvre obéissent à une démarche de planification prévue par les Plans de déplacement urbain. (MERLIN, CHOAY.2010)

¹Loi n°01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 07 Aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Article 2

²Loi n°01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 07 Aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Article 2.

³Loi n°01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 07 Aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Article 2.

j) Le pôle d'échanges multimodal

Selon El-HADEUF Mounya⁴ -2010. est un lieu d'articulation des différents modes de transport : la marche, les deux roues, les transports en commun, le métro, le train, les taxis, ... Le pôle d'échanges multimodal est pensé comme une plate-forme vers laquelle tous les moyens de transports convergent.

k) La mobilité

Selon le petit Larousse : la mobilité est définie comme la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer.

Selon Marie Madeleine Damien (2005) « la mobilité c'est le déplacement de personne : on parle de mobilité résidentielle, de travail (navette) et de vacances. »

La mobilité est la propension d'une population à se déplacer. En ce qui concerne la mobilité à l'intérieur d'une agglomération, on mesure le plus souvent la mobilité par le nombre moyen de déplacements (en général en excluant les déplacements effectués à pied en totalité) un jour de semaine par ménage ou par personne (ou par personne de 6 ans et plus).

La mobilité est liée à la taille de la ville (le maximum s'observe dans les villes moyennes). Elle s'est longtemps accrue presque linéairement avec le niveau de vie (mesuré par le revenu R) et le niveau de motorisation m (lui-même lié au revenu), jusqu'à ce qu'on atteigne un niveau de saturation, voire une légère diminution (récente) dans certains cas. D'autres facteurs interviennent : âge, sexe, position dans le ménage, exercice d'une activité professionnelle, desserte par transports en commun, organisation de la ville, etc.⁵

Aisance de déplacement des personnes par tout moyen de transport, actif ou motorisé, dans une aire urbaine.⁶

Selon les scientifiques et les techniciens⁷ la mobilité urbaine, on se déplace de plus en plus, pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transport plus nombreux. Pour rendre compte à la fois de la complexité des pratiques de mobilité et du lien très fort entre les transformations urbaines et les déplacements.

⁴ El-HADEUF Mounya, doctorante en urbanisme et aménagement à l'école d'Urbanisme de Paris

⁵ MERLIN, Pierre, CHOAY.2010 Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement

⁶ www.thesaurus.gouv

⁷ La mobilité urbaine, un nouveau cadre conceptuel, page1, ville-en mouvement.pagespersorange.fr.)

I.2. LA GARE

I.2.1 Définition de la gare

La gare à travers l'histoire s'est passée par plusieurs nominations bassin, débarcadère/embarcadère qui se définissent comme suit : « quai servant au débarquement de passagers ou de marchandises »⁸.

La gare ferroviaire se définit comme étant un « Ensemble des installations de chemin de fer permettant d'assurer les opérations relatives à la circulation des trains, au service des voyageurs et/ou des marchandises. Une gare est un lieu aménagé où s'arrêtent les trains ou, d'une façon plus générale, l'ensemble des installations et des bâtiments nécessaires à l'embarquement et au débarquement des voyageurs et des marchandises qui s'y trouvent »⁹.

Pour la gare comme notion elle se définit comme : « L'objet même de « gare », par exemple, est compris différemment selon que l'on se situe du côté de l'exploitation ferroviaire ou du citadin. Pour le cheminot, le « bâtiment voyageurs » avec sa façade urbaine ne constitue qu'un élément parmi de nombreux autres qui constituent la « gare », avec ses dépôts, ateliers, halles de marchandises et messageries dispersés sur des sites qui peuvent parfois s'étendre sur deux ou trois kilomètres.¹⁰

Alors que pour le citadin ou l'utilisateur en général, la gare ferroviaire se résume au bâtiment voyageur avec sa halle et ses quais. « Elle est un lieu de vie social où convergent à la fois l'utilisateur et le voyageur, le client et le consommateur mais également le passant et le piéton (...) La gare est à elle seule un condensé de vie urbaine, le reflet d'une ville, d'un territoire ».

Donc, on peut dire que la gare est le cœur de la ville, elle s'agit d'un espace de vie, de communication et de mobilité.

I.2.2 Evolution des gares

2.2.1 Constructions primitives 1830 à 1840

Les gares dans ces origines étaient juste un simple lieu de départ de chemin de fer abrite par des bâtiments quelconques de différentes type et fonction avec de taille réduite elles ont peu à peu pris de l'ampleur au cours du XIXème siècle. (Gautier, 1968).

⁸ La définition classique d'un dictionnaire.

⁹ Dictionnaire Larousse

¹⁰ Cours publics d'histoire de l'architecture, Architecture & urbanisme des gares de chemins de fer : approches historiques, enjeux patrimoniaux XIXe XXe siècles, jeudi 09 avril 2009.

- **Insertion et contexte**

Les premières gares sont souvent construites loin des quartiers peuplés à l'extérieure de la ville où l'activité est appropriée à celle des activités fluviales liées à l'industrie et au commerce, et cela explique le premier vocabulaire utilisé pour ces constructions : débarcadères/embarcadère. Les premières gares sont destinées au transport de marchandises et ce n'est qu'après quelques années que le train est devenu moyen de transport collectif pour voyageurs. (Guettal. 2016).

- **Architecture et fonctionnement**

Les premières gares étaient des locaux en bois, qui donne l'impression que c'est des constructions d'habitation ou bien des hangars. C'est des nouveaux lieux publics avec une architecture provisoire. Les gares à cette époque comportent deux espaces principaux : la salle pour les voyageurs et la galerie des trains, c'est les éléments clés du futur développement de cet édifice dit « public ». (Guettal. 2016).

- **Les types de gares**

Pour les types des gares des années 1830-1840, il y avait deux types de gares dénommées selon leur implantation sur terrain par rapport aux quais et aux lignes ferroviaires :

- Gare tête de ligne : quand elle est placée au bout des quais.
- Gare de passage ou gare intermédiaire : quand elle est édifiée le long de la ligne ferroviaire. (Guettal. 2016).

2.2.2 L'essor des gares

a) La recherche d'une enveloppe majestueuse : 1840-1920

« Les façades sont grandioses, impressionnantes, d'une architecture ordonnancée en pierre comme il se doit à la fin du XIXe siècle. Elles représentent le devant social de la société bourgeoise, tandis que l'arrière est tout différent : une faille dans la ville due aux voies, les ponts en treillis métalliques qui les enjambent, au loin les halles vitrées, le fer, les reflets, la production ouvrière de l'industrie glorieuse » (Duthilleul.Tricaud.1998)

- **Insertion et contexte**

À partir de 1840, la gare est intégrée à l'intra-muros, elle devient une partie intégrante du tissu urbain et se constitue comme un nouveau point de développement dans la ville ; comme alternative au centre historique. Avec le temps le dessin urbain change dans le nouveau quartier en construction « quartier de la gare ».

Le bâtiment pour voyageur est placé au fond d'une vaste place publique et joue le rôle de point de convergence de nombreuses allées. Des bâtiments limités par des jardins ou par une

succession d'imposants immeubles, c'est le premier pas de la gare pour la création de sa place dans l'histoire « premier model des gares ». (Guettal. 2016)

- **Architecture**

La gare à cette époque, commence à afficher un caractère architectural spécifique, elle devient un édifice majestueux caractérisé par des rosaces de verre et de fer, par des porches monumentaux, par des escaliers dignes de grands palais, par des statues et aussi par des pavillons d'un style architectural propre à chaque région. (Guettal. 2016)

- **Gestion et fonctionnement**

L'accès aux gares et aux trains est strictement réglementé, le billet est indispensable, véritable passeport. Les fonctions de la gare sont améliorées à cette époque, où on a les espaces d'attente selon les classes, les cafètes, les kiosques à journaux, espaces de vente d'articles hétéroclites : cadeaux de souvenir, articles de fumeur, ... il y en a aussi la location des couvertures et d'oreillers, des espaces dédiés à la publicité, le bureau de poste... etc.

Dès 1850, le train roule à 40 km/h et sa vitesse ne cesse de se progresser et cette dernière se reflète sur la mobilité. Le nombre de voyageurs transporté par ans augmente aussi de plus en plus, et les gares exigent une extension ultérieure.

Quatre types de gares sont mis au point :

- La gare de tête.
- La gare pont.
- La gare ilot.
- La gare de passage.

Elles sont dénommées ainsi suite à leurs fonctions, leurs architectures et leurs insertions sur terrain. (Guettal. 2016)

b) La gare des fonctionnalistes à partir de 1920

Pour le Corbusier, « *la gare doit appartenir à un type d'architecture basé sur des formes géométriques et des lois propres correspondant aux exigences et aux finalités de la grande ville moderne* ». La gare est essentiellement un édifice souterrain dédié pour voyageurs en premier lieu puis pour marchandises. Donc elle forme un important nœud d'échanges au cœur des cités modernes.

Le développement croissant de circulation détermine une nulle conception de la gare vue comme l'élément unificateur de formes de circulation les plus différentes.

Le bâtiment de la gare apparait comme la synthèse spatiale du croisement de plusieurs parcours, édifice à dominante techniciste dans lequel l'espace est donné par la combinaison de principes géométriques et de normes fonctionnelles avec une stratification de fonction. L'ossature se caractérise par la transparence et la légèreté grâce à l'utilisation du fer et du verre.

Après la seconde guerre mondiale, l'hypothèse avancée par les architectes et les acteurs du mouvement moderne celle de la gare comme point d'échange et un espace défini par la superposition de plusieurs parcours est souvent reprise en termes réducteurs, avec des diagrammes détaillés qui mettent l'accent sur la fluidité des espaces et parcours, model purement fonctionnel. Donc une perte des valeurs du dessin urbain et de l'architecture de l'édifice. (Guettal. 2016)

2.2.3 La gare et sa réputation dans le monde

a) A l'âge d'or des gares

Les gares au passé ont eu une très grande valeur puisqu'elles étaient les premiers lieux de transport, elles étaient des espaces d'émotions et de rencontre « espace d'un rendez-vous marqué ».

A partir de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle la gare en tant que bâtiment autonome, isolé à l'intérieur d'une réalité urbaine, fait son entrée dans la narration littéraire en tant que décor ou sujet. Perçue comme un lieu d'attente qui précède ou suit de longs parcours, elle est décrite comme véritable porte de la ville géographique et sociale. Pour les bourgeois elle est perçue comme un nouveau monde. (Guettal. 2016)

b) Les gares « traditionnelles » à notre ère

Depuis quelques années, la gare du chemin de fer cumule de nombreux problèmes et inconvénients pour les voyageurs ferroviaires soit en termes de gestion et conditions de transport: les retards, les grèves et la surabondance de fréquentation aux heures de pointe, soit en lieu de la gare même ;en tant que lieu public ouvert ; elle accueille un flux massif donc ses espaces sont devenus des lieux de vente à la sauvette, d'échanges entre dealers et acheteurs de produits illicites, de vols de pickpockets, de mendicité, de refuge pour les sans domicile fixe (Sans Domicile Fixe) SDF, tous ces problèmes renforcent l'impression et le sentiment du mal-être l'utilisateur.

« Un endroit interchangeable, standardisé et sans réelle identité dont la principale caractéristique est l'anonymat et la solitude des êtres humains qui le traversent » (Marc Augé)

Ce fait de la gare mal aimée est dû à l'environnement immédiat de la gare qui s'est transformé en un espace de passage anonyme, et devenu un espace dédié aux hôtels de passe et au sex-shop ruinant l'image de la gare, cette conjoncture à contribuer à favoriser la présence des squats qui participent au déclin du quartier et la mauvaise perception du ferroviaire.

En concluant, la mauvaise réputation des gares avant est due à la dégradation de l'utilisation du train après l'apparition de la voiture individuelle ainsi qu'aux conséquences de la seconde guerre mondiale, et cette réputation des gares est le facteur essentiel de l'apparition des nouveaux lieux dits « pôles d'échanges multimodaux ». (Guettal. 2016)

c) Les gares d'aujourd'hui

Sont devenues plus attractives, des facteurs économiques et politiques peuvent expliquer ce regain d'intérêt, sans oublier le facteur environnemental qui vise à diminuer l'usage de l'automobile (source de nuisance et de pollution). La fonction ferroviaire de gares est variée : grande ligne Train Grande Vitesse (TGV), Train Express Régional (TER) avec une localisation urbaine, périurbaine ou rural. Ces critères permettent de sélectionner cinq catégories de gares : TGV, grandes gares historiques au cœur des métropoles(Paris), les grandes et moyennes gares de province, les gares ferroviaires de proximité desservant les villes moyennes et les petites gares locales de proximité en « grappes » de gares. (Amara. Oriachi 2016)

I.2.3 Types des gares

a. La gare ferroviaire

C'est « un ensemble des installations de chemin de fer où se font les transbordements des marchandises, l'embarquement et le débarquement des voyageurs »¹¹.



Figure 1 : Gare de Lyon-Saint-Exupéry.
Source : <http://www.thinglink.com>.

b. gare routière

Selon schéma directeur des gares routières le (SDGR) La gare routière est définie, au sens du, comme des infrastructures accueillant des lignes de transport collectif routier dont certaines peuvent être en terminus, implantées hors voirie et constituant des zones d'échanges.



Figure 2 : Gare routière de Bejaia.
Source : <http://prescriptor.infoarchitecte2091gare-routiere-a-bejaia>

¹¹ Dictionnaire Larousse 2006.

c. gare maritime

Endroit destiné à accueillir les bateaux, sur les rivières et les canaux lieu de dépôt de marchandises, station d'embarquement et débarquement des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer.



Figure 3 : La nouvelle Gare Maritime Internationale du Port de Funchal.
Source : <http://www.visitmadeira.pt/fr>

d. L'aérogare

C'est un ensemble de bâtiments situés sur un aéroport et utilisés pour recevoir le public et les passagers et leurs bagages.¹²



Figure 4 : Aérogare / Brest.
Source : <http://www.archipole.fr>

e. transport par câble

L'expression « transport par câble » désignera tout système de transport dans lequel des véhicules sont mus par l'intermédiaire d'un câble d'acier.

Le transport par câble comprend différentes catégories de systèmes : les funiculaires, les téléphériques, les télécabines. Les télésièges et les téléskis, n'étant pas appropriés à un usage de transport collectif Urbain (TCU).¹³



Figure 5 : Station téléphérique Constantine.
Source <http://www.constantine-hieraujourd'hui.fr>

¹² www.linternaute.com consulté le 10/01/2017

¹³ Transport par câble aérien En milieu urbain. Juin 2012

f. Les stations du métro

Une station de métro est un point d'arrêt défini sur un réseau métropolitain permettant la descente et l'accès des voyageurs à une rame de métro. Elle peut être souterraine ou aérienne, parfois située au niveau de la chaussée. C'est l'équivalent d'une gare ferroviaire.¹⁴

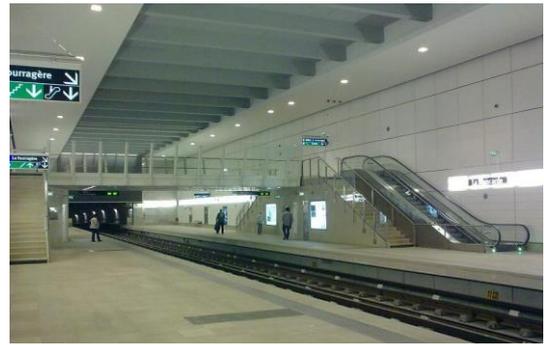


Figure 6 : Station métro U-Bahn Marseille
Source : <http://projets-architecte-urbanisme>.

g. Les stations du tramway

Une station de tramway est un point d'arrêt sur un réseau de tramway. Elle est l'équivalent du terme de gare pour les chemins de fer.



Figure 7: Station Shelters for Manchester
Source: <http://trueform.com>

h. Les gares TGV

Une gare TGV est un lieu d'arrêt des trains à grande vitesses. Une gare comprend diverses installations qui ont double fonction, permettre la montée et la descente des voyageurs, ainsi que pour certaines d'entre elles assurer des fonctions de sécurité dans la circulation des trains.



Figure 8 : gare TGV Montpellier
Source : <http://www.greisch.comprojetgare>.

¹⁴ Dictionnaire sens agent le parisien

i. Les pôles d'échanges multimodaux

Sont des lieux où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité. Les pôles d'échanges constituent un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes. Leur création et leur mise en œuvre obéissent à une démarche de planification prévue par les Plans de déplacement urbain. (MERLIN, CHOAY.2010)



Figure 09 : pôle d'échange Ville de Clisson.
Source : <http://www.voixmixtes.fr>

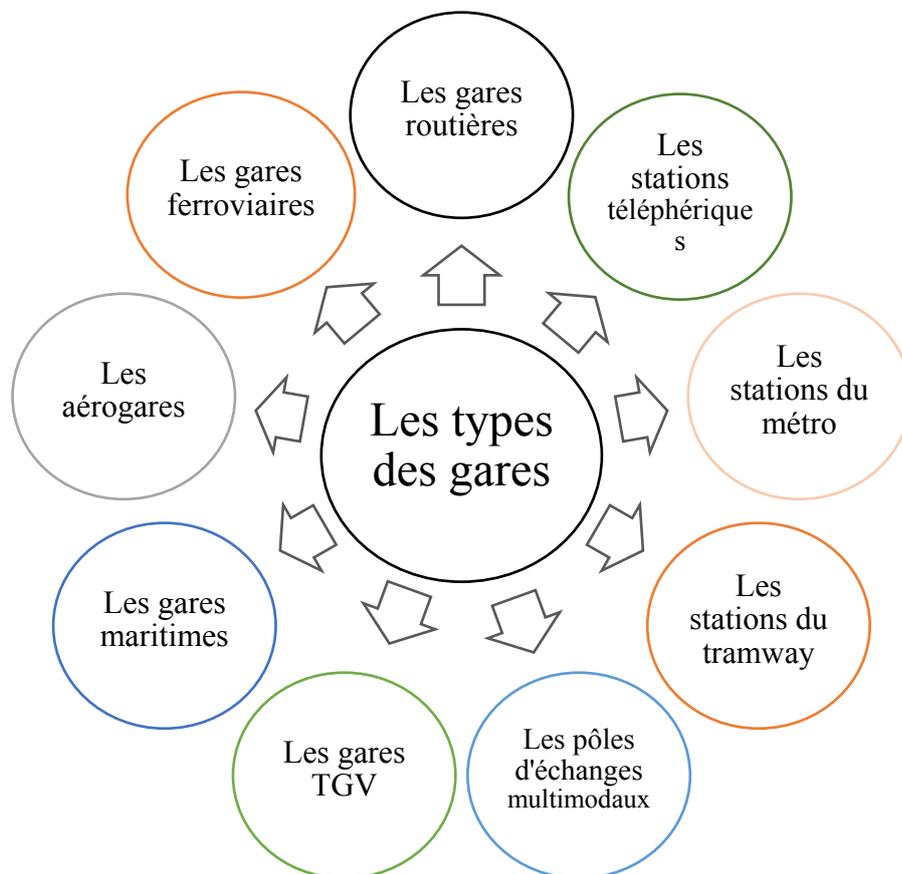


Figure 10 : schéma les types de gares
Source : auteurs,2017

I.3 L'INTERMODALITE

3.1 Définition de l'intermodalité

Selon (Joignaux 2002), l'intermodalité peut être définie comme « *La capacité à faire coopérer des modes distincts de transport, de façon à optimiser la réalisation d'une chaîne complète de déplacement, quelle qu'elle soit* ».

L'intermodalité indique, donc, l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, et se distingue de la multi modalité (également appelée Intermodalité alternative) qui désigne la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur une même liaison.

Le concept d'intermodalité est large : il peut s'agir d'intermodalité entre plusieurs modes de transports collectifs utilisée de façon successive au cours d'un même déplacement (bus urbain, puis train par exemple), comme il peut aussi se faire entre des modes de transports individuels (modes doux compris) et des modes de transports collectifs (accès en voiture à un parc relais, puis utilisation des transports collectifs par exemple). (Nadji.2013)

3.2 Les composantes de l'intermodalité

La réalisation et la réussite d'un projet de transport intermodal nécessite la coordination d'un certain nombre de composantes toutes aussi indispensables les unes que les autres. Nous distinguons quatre composantes à savoir : l'offre coordonnée, la tarification intégrée, l'information multimodale et les lieux d'échanges. (Berchache. Baouni 2011.2006).

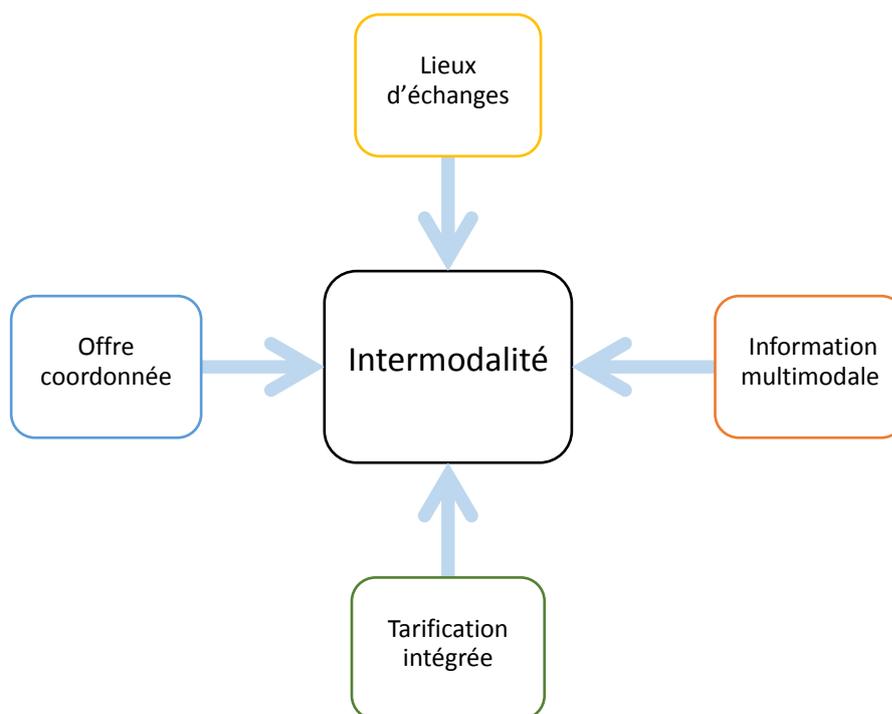


Figure 11 : schéma les composantes de l'intermodalité
Source : Exploitation des données de BERCHACHE R. et BAOUNI 2006.

a. L'offre coordonnée

L'offre de transport dans un système intermodal doit être composée d'un réseau de transport public comprenant plusieurs modes à savoir le train, le métro léger, le tramway, le bus, etc.

Cette première composante de l'intermodalité suppose la prise en compte des offres de transport existantes et l'intégration et l'articulation de celles-ci. L'intermodalité implique, donc, une conception des réseaux, une complémentarité des offres, une harmonisation des horaires entre tous les modes inclus dans le transport intermodal et une facilitation des correspondances (Berchache. Baouni 2011.2006). Afin que l'utilisateur n'ait pas des temps de correspondance dissuasifs, dans le but d'augmenter l'attractivité des transports publics. Ceci implique, non seulement la complémentarité des services offerts sur les réseaux, mais également des infrastructures de transport.

b. La tarification intégrée

L'utilisation de plusieurs modes ou réseaux de transport, de façon successive, oblige l'utilisateur à posséder un titre différent pour chaque étape de son déplacement. Une contrainte pratique se pose donc pour l'utilisateur qui aspire à une simplification.

La billettique peut constituer une solution à cette contrainte avec la vente de titres permettant de circuler librement sur plusieurs réseaux et d'y prendre des correspondances. La tarification intégrée stipule donc un seul titre de transport valable sur plusieurs réseaux de transport. C'est donc à la fois un levier politique (développement de la mobilité locale, gestion optimale des services offerts par la collectivité) et un levier commercial déclenchant ou non l'utilisation des transports publics. (Nadji .2013).

La billettique unique constitue donc un instrument privilégié pour assurer la conjonction des différents systèmes de transport, même si elle ne fait pas à elle seule l'intermodalité. Mais les systèmes de billettique sont très lourds à mettre en place, d'autant que les transporteurs ne vont pas tous au même rythme. En conséquence, certains systèmes de billettiques mis en place ne sont pas interopérables avec les systèmes mis en place par ailleurs. La contrainte technique est alors d'une extrême importance. Ceci suppose donc une interopérabilité des systèmes de billettique ce qui permet d'offrir l'avantage de connaître l'utilisation de chaque mode grâce à la validation des titres et de faciliter ainsi la répartition des recettes. Ceci est possible grâce à la coopération des différentes autorités organisatrices du transport. (Krattinger .2012).

c. L'information multimodale

Le transport intermodal, malgré tous ses atouts, n'est compréhensible que pour les usagers quotidiens et habitués, pour les usagers occasionnels ou non habitués, il représente un

problème énorme, ce qui rend incommode l'utilisation des transports publics. L'intermodalité est avant tout organisationnelle et suppose donc la mise en correspondance cohérente des différents systèmes de transport. Cette coordination est donc impossible sans la production d'une information multimodale qui permet de renseigner les usagers sur l'ensemble des possibilités de déplacements offertes par les transports publics sur un territoire donné (Krattinger .2012). Ceci nécessite un seul support regroupant l'ensemble des données relatives à l'offre des différents modes de transport.

d. Les lieux d'échanges

L'utilisateur des transports publics est très souvent amené à réaliser des correspondances entre les modes de transport au cours de son déplacement. Pour que l'intermodalité ne soit pas ressentie comme une contrainte, il est important d'aménager des lieux d'interconnexion entre les modes.

Ces lieux, qui peuvent être des parcs relais ou des pôles d'échanges intermodaux, représentent des endroits où les passagers passent d'un mode et/ou d'un service à un autre. (Gueguen-Agenais.2008).

C'est également des points de rencontre pour différents opérateurs de transport et différents modes. Ils contribuent à l'amélioration des conditions d'accès aux transports, en facilitant le passage d'un mode de transport à un autre. Pour jouer pleinement leur rôle, les lieux d'échanges doivent non seulement présenter une capacité adaptée aux besoins des usagers mais également (Gueguen-Agenais.2008) :

- Etre attractif en proposant une qualité de service conforme aux attentes des usagers (sécurité, qualité des cheminements et du traitement des passagers, etc.)
- Répondre aux attentes de l'ensemble des usagers en constituant un véritable pôle d'échanges et de circulation.

Ainsi, dans un lieu d'échanges, les différents modes doivent être pris en compte. Ces modes sont :

- Les transports publics de surface ;
- Le réseau ferré de transport public ;
- Les taxis en attente ;
- La voiture personnelle, ce qui nécessite des aires de stationnement ;
- La marche à pied, qui a de fortes exigences en matière de distance et de sécurité.
- Les deux-roues (motorisés ou non) qui peuvent poser des problèmes de stationnement et de surveillance. Ainsi, dans plusieurs pays, de plus en plus de gares disposent aujourd'hui des places de stationnements sécurisés pour les cyclistes.

Toutefois, pour que l'intermodalité soit effective et atteigne ses objectifs, une architecture institutionnelle et politique qui coordonne l'ensemble de ces actions est indispensable. Il s'agit, de l'Autorité Organisatrice des Transports.

3.3 Les avantages et les inconvénients de l'intermodalité

L'élargissement des horizons en termes de déplacements de personnes, les surconsommations d'énergies non renouvelables et une meilleure prise en compte d'un environnement à protéger ont débouché sur la mise en place de solutions intermodales innovantes. Pour la plupart, celles-ci améliorent et diversifient l'offre de transport, mais, pour d'autres, elles constituent une contrainte. Dans ce point, nous essayerons de détailler les avantages et les inconvénients de l'intermodalité. (Nadji.2013).

a. Les avantages

L'intermodalité occupe une place importante au sein des politiques publiques de transport. Elle peut offrir aux pouvoirs publics et aux individus plusieurs avantages. En fait, elle est pour les collectivités un moyen de répondre à plusieurs enjeux (Frerot. 2009).

- La complémentarité et la coordination des différentes offres de transport collectif et individuel, sur des territoires vastes ;
- La diminution du trafic automobile et de l'espace occupé par la voiture ;
- La réduction des gaz à effet de serre liés au trafic ;
- L'optimisation des financements publics, en permettant une meilleure rentabilisation des investissements et une meilleure gestion des ressources rares grâce à une meilleure coordination.

Quant au voyageur, l'intermodalité, s'elle est bien organisée, lui permet de faire des économies sur ses coûts de déplacements, de gagner en temps mais aussi en sentiment de confort et de praticité.

Nous pouvons résumer les avantages de l'intermodalité dans sa contribution au regard de trois thématiques : la durabilité, l'accessibilité et la mobilité.

- L'intermodalité, une réponse pour une durabilité des transports

L'intermodalité joue un rôle important dans la mise en place de systèmes de transports davantage vivables écologiquement, viables économiquement et équitables socialement. En effet, face aux difficultés rencontrées par les alternatives monomodales pour concurrencer la voiture personnelle, l'intermodalité apporte, réellement, de meilleures réponses en favorisant l'usage des modes collectifs tout en permettant une réduction efficace de la dépendance routière, de la congestion, de la consommation énergétique, de la pollution et de la consommation de l'espace, en stationnement et en circulation , notamment dans les

centres des villes : en fait, selon une étude effectuée en 2006 à Lille, l'intermodalité a permis d'éviter à 4000 voitures de pénétrer dans les parties centrales de l'agglomération.¹⁵

Ainsi, l'intermodalité permet de concevoir des solutions de mobilité qui exploitent les avantages commerciaux et techniques de chaque mode afin de mettre en place un système de transport plus durable qui réduit au minimum les impacts négatifs et améliore la productivité des différents modes de transport. Un tel système se caractérise par des liaisons efficaces, l'existence de plusieurs choix pour les usagers, une coordination entre modes et une coopération entre organismes gouvernementaux à tous les niveaux et au sein du secteur privé.

L'intermodalité vise à favoriser, lorsque cela est possible et économiquement praticable, le report vers les modes respectueux de l'environnement. Ce système pourrait donc stimuler l'économie et encourager le développement durable en offrant plus d'efficacité, de sécurité, de mobilité et d'équité. (NADJI.2013).

- L'intermodalité, une réponse pour une ouverture des territoires

En organisant des chaînes de transport multimodales, conçues comme plus performantes que la simple offre de modes juxtaposés ou mal coordonnés, et en minimisant la rupture de charge, voire en la supprimant, l'intermodalité participe à modifier l'accessibilité des territoires. Elle permet une meilleure ouverture des territoires enclavés en cherchant une intégration des différentes échelles de déplacement. En effet, les logiques monomodales prévalues dans le développement des transports, ont conduit à des situations caractérisées par la saturation, la génération de nuisances et l'aggravation des discontinuités spatiales. (JOINGAUX G. 2002). Ce qui nécessite des réflexions faisant appel à des innovations dans le champ de l'intermodalité.

L'intermodalité constitue également un critère d'aide à la décision, pour les pouvoirs publics, en matière de politique d'aménagement du territoire. Ainsi, l'intermodalité cherche une meilleure intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire. En effet, parmi les prescriptions à respecter, on note la prise en compte des effets des décisions en matière de transport sur l'aménagement du territoire et l'exigence de cohérence entre l'aménagement du territoire et les plans de transport. (Nadji.2013).

- L'intermodalité, une réponse à de nouvelles pratiques de mobilité

La mobilité est le résultat d'un arbitrage entre d'un côté un besoin, un désir ou une nécessité de déplacement, et d'un autre côté un investissement à consentir en termes de temps, de coût, de pénibilité, etc. (Ramdini.2013). Pendant longtemps, les déplacements ont été dominés par des pratiques monomodales, cependant ceux-ci ont intégré plus récemment une composante intermodale non négligeable. Cette dernière exerce une influence sur les

¹⁵ CERTU CETE Nord Picardie.2012

pratiques de déplacement grâce au transport porte-à-porte sans rupture de charge, l'information multimodale et les systèmes de tarification, en proposant un service rapide et fiable pour les déplacements, essentiellement domicile – travail, qui s'allongent considérablement de par l'extension des agglomérations et la baisse de la vitesse des automobiles et des modes de transport collectif routier. Ainsi, l'intermodalité permet aux systèmes de transport de s'adapter aux nouvelles pratiques qui naissent de l'évolution conjointe des contextes économique, écologique et politique. (Nadji.2013).

b. Les inconvénients

L'intermodalité présente certes de nombreux avantages mais elle présente aussi des inconvénients pour l'utilisateur et pour la collectivité :

- Pour l'utilisateur

L'intermodalité présente des inconvénients, pour l'utilisateur, en matière d'efficacité temporelle et de confort :¹⁶

- Une efficacité temporelle faible en présentant des risques liés à l'heure d'arrivée, notamment dans le cas où l'intermodalité est mal organisée ;
- L'usage de l'intermodalité est relativement moins confortable, parce qu'il faut considérer le temps d'attente et la correspondance.

- Pour la collectivité

L'intermodalité présente pour la collectivité un inconvénient en matière de financement public, car elle exige des investissements importants en termes de lieux de correspondance et de parcs relais, elle nécessite également les conditions de correspondance, en termes d'infrastructure et de système d'information, afin de réduire la dépense temporelle¹⁷.

CONCLUSION

La gare se concentre autour d'une triple fonction s'articulant autour des thématiques du vivre, passer et réinventer. Vivre en tant que centre urbain et lieux de rencontres au cœur de la ville, attirant des personnes ne désirant pas forcément emprunter le train. Passer car elle permet de connecter et de tisser des liens entre des quartiers. Réinventer dans le sens où la symbolique de la gare évolue aux cours des siècles et mue pour répondre aux attentes de la population.

Néanmoins, elle ne doit pas oublier son rôle important de pôle intermodal articulant différents modes de transports au sein d'une même infrastructure. D'une autre part, elle

¹⁶YEH C-F.2009

¹⁷YEH C-F.2009

structure les mobilités et les échanges à l'échelle urbaine, s'intégrant dans une vision globale et stratégique d'aménagement du territoire et l'urbain, La gare est donc une interface entre le déplacement d'une ville vers une autre.

L'intermodalité, qui se définit comme l'usage alternatif ou complémentaire des différents modes de transport mis à disposition, conçue pour répondre aussi bien à la nécessité de réduire l'usage de l'automobile tout en facilitant la mobilité des usagers et l'égalité de leurs chances.

La gare avec son développement (intermodalité), elle interagit également avec son contexte urbain proche et non pas seulement comme pôle d'échanges pour les pendulaires ou voyageurs.

En effet, une attention approfondie doit être menée sur les relations que la gare entretient avec les quartiers environnants en termes de services, de valorisation des espaces et de respect de l'environnement bâti donc le venu de l'intermodalité a une ville influencer sur sa structuration urbaine. Il s'agit d'un enjeu majeur qui vise à concilier des problématiques différentes entre les besoins locaux d'un quartier et ceux d'une infrastructure répondant à des besoins communs de grande échelle donc la ville aurait besoin des nouveau équipements et infrastructures.

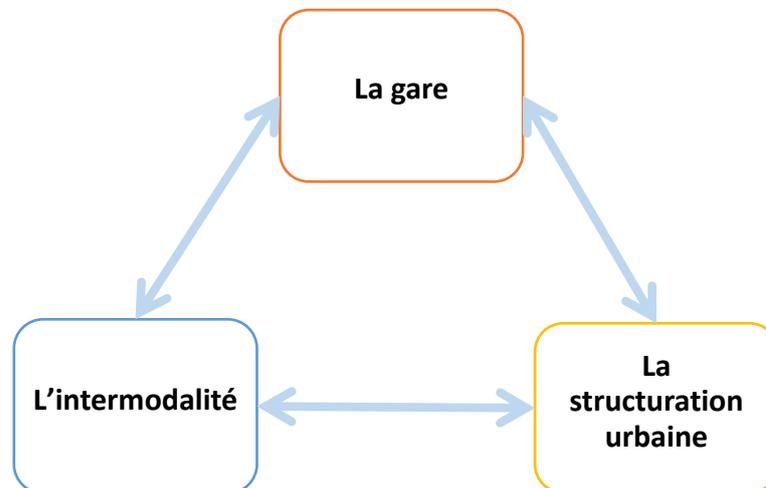


Figure 12 : Schéma la relation entre les concepts et la ville.
Source : Auteurs, 2107

CHAPITRE II
LA GARE ET
L'INTERMODALITE

*La Saint Charles de Marseille comme
exemple*

INTRODUCTION

La question de rôle des gares dans les dynamiques de renouvellement urbain du centre villes des grandes agglomérations relève de plusieurs champs : la mobilité, l'aménagement urbain, le développement économique, et le développement social

La gare saint Charles, à Marseille, n'échappe pas à ces préoccupations générales, mais présente en outre plusieurs caractéristiques représentatives de participation de l'intermodalité dans le projet urbain, qui font l'objet urbain singulier.

Cette gare est incluse dans la stratégie qui rend Marseille une métropole de premier plan dans le sud de l'Europe et la Méditerranée. Cette stratégie s'appuie sur trois projets majeurs : le projet Euro-méditerranéen, la restructuration de la gare Saint-Charles en un important pôle d'échanges multimodal et le « projet centre-ville ».

Dans ce chapitre nous allons étudier et analyser la gare saint Charles et leur relation avec son quartier, afin de mettre en évidence comment la gare participe dans la structuration et le renouvellement urbaine. Il s'agit en conséquence de voir les enjeux de l'intermodalité dans l'optique de projet de ville.

II.1. MARSEILLE UN METROPOLE DE L'INTERMODALITE

II.1.1 Présentation de la ville de Marseille

Marseille est la plus importante commune du département des Bouches-du-Rhône et de la région Provence Alpes Côte d'Azur en nombre d'habitants. La superficie de la ville est de 240 km². (Innocent. 2011). La ville de Marseille Forte d'environ 859 543 habitants¹⁹, elle est l'un des plus importantes métropoles de France avec Paris et Lyon ainsi que le premier port français. Marseille bénéficie de toutes les infrastructures contingentes à une métropole, avec un aéroport localisé à 27 kilomètres du centre de Marseille, sur la commune de Marignane, accessible en 30 minutes environ par la route depuis le centre de Marseille, D'une gare de Train Grand Vitesse (TGV)Transport Expresse Régionale TER (Gare Marseille St Charles, Marseille Blancarde) récemment réhabilitée et agrandie la reliant à Paris en 3 heures, et d'un réseau autoroutier relativement développé bien que souvent saturé.²⁰

Marseille est décomposée en 16 arrondissements et 111 quartiers. Les quartiers populaires étant majoritairement situés au nord dans les 14ème, 15ème et 16ème arrondissements ainsi que dans certains arrondissements du centre-ville (1er, 2ème et 3ème). Les quartiers aisés se trouvent au Sud de Marseille dans les 7ème, 8ème et 9ème arrondissements.

Malgré son statut de métropole française, Marseille est une ville qui a connu un lourd déclin en termes de démographie et d'emploi entre 1970 et 1980 (Ronai, 2009). La fin de la

¹⁹ Données Insee, Recensement de la population 2013.

²⁰ SNCF Juin 2008 LGV PACA : Gare nouvelle de Marseille

guerre d'Algérie mis un terme à l'empire colonial français et Marseille, qui était alors le premier port de méditerranée en a beaucoup souffert et tomba dans la crise économique quelques années après (Garnier, Zimmerman, 2006).



Figure 13 : situation, localisation géographique de la ville Marseille.
Source : SNCF Juin 2008 LGV PACA : Gare nouvelle de Marseille- page 10.

II.1.2 Aperçu générale sur le transport de Marseille

Marseille présente les particularités d'être la ville la plus embouteillée de France (et la 18^{ème} mondiale) contient toutes les modes de transports.

1.2.1 Transport routière

Les besoins de déplacements routiers d'accessibilité à Marseille contiennent des infrastructures routières importantes :

Trois autoroutes pénètrent dans Marseille :

- L'autoroute Nord (A7) traverse les quartiers nord est abouti près du centre-ville, à la porte d'Aix.
- L'autoroute du Littoral (A55) en provenance de Martigues traverse le 16^e arrondissement puis emprunte une passerelle pour longer la zone portuaire avant de traverser la Joliette en tunnel et d'aboutir à l'extrémité nord-ouest du Vieux-Port.
- L'autoroute Est (A50) en provenance de Toulon traverse les quartiers est et débouche à la Cape lette. Elle relie Marseille à Aubagne via l'A52.²¹

²¹ TOMTOM TRAFFIC Index MEASURING CONGESTION WORLDWIDE.

1.2.2 Régie des transports de Marseille

La régie des transports de Marseille (RTM) est selon le site Technoscience l'établissement public à caractère industriel et commercial qui est en charge de l'exploitation du réseau de transports en commun de la ville de Marseille. Créé en 1986, cet établissement dépend de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole. La RTM exploite environ 90 lignes de bus, deux lignes de métros et trois lignes de tramway sur la métropole marseillaise (Innocent 2011).

a) Les bus

Marseille compte environ 90 lignes de bus qui desservent près de 1200 arrêts. Ce réseau étend une longueur d'environ 1000 kilomètres. Par comparaison, le réseau de transport intramuros de la ville de Paris contient 80 lignes de bus, et 120 lignes de bus pour la ville de Lyon. On a donc un réseau de bus à peu près équivalent entre ces trois métropoles. Ce réseau s'étend notamment au-delà des limites de la commune, dans des villes de moindre taille en périphérie telle que Plan-de-Cuques, Allauch ou Aubagne. (Innocent 2011)

b) Le métro

Proposant des lignes de 22 kilomètres de long, le métro marseillais est composé de 28 stations pour deux lignes. La ligne 1 a ouvert en 1977, ce qui montre déjà un retard conséquent face à la ville de Paris dont la première ligne a été construite en 1900, (avec près de 240 kilomètres de voies aujourd'hui). Par comparaison à une autre ville d'importance équivalente, le métro de Lyon a ouvert en 1978 mais il propose aujourd'hui quatre lignes différentes pour 48 stations. La ville de Marseille semble donc la moins équipée en termes de métro. (Innocent 2011).

La ligne 2 fut construite entre 1984 et 1987, un projet de prolongement de Sainte-Marguerite à St-loup est à l'étude.²² « Mieux circuler sur le territoire métropolitain », sur le Plan de déplacements urbains (PDU) envisage par ailleurs pour 2033 plusieurs projets :

- La création d'une courte ligne 3 entre Saint-Charles et Le Merlan, desservant notamment la Belle de Mai, et qui pourrait être prolongée vers le Vieux-Port et les Catalans en métro ou tram ;
- Le prolongement de la ligne 1 vers Château-Gombert ;
- Une liaison en métro ou en bus à haut niveau de service entre Capitaine Gèze et l'hôpital Nord.²³

²²Communauté urbaine Marseille Provence Métropole sur marseille-provence.com

²³ Plan de déplacements urbains, sur MPM juin 2015

c) Le tramway

L'utilisation du tramway électrique a été plus précoce car elle a débuté dès 1899 à Marseille. Il existe trois lignes de tramway qui desservent 38 stations dans la ville. Par comparaison la ville de Paris utilise quatre lignes de tramway qui desservent 70 stations, et la ligne de Lyon compte également quatre lignes pour 80 stations. Comme pour le métro, Marseille semble connaître le réseau de tramway le moins développé de ces trois grandes villes françaises. (Innocent. 2011)

La ligne T1 prend la majorité de ses voyageurs aux Caillols et à La Blancarde, puis les achemine jusqu'à Noailles, station la plus fréquentée avec 6 800 montées par jour. Entre ces trois stations pivots, les montées sont plus faibles.

À l'exception des stations Eugène Pierre et George, on atteint difficilement les 1 000 montées quotidiennes. La station La Perette enregistre moins de 500.

La ligne T2 qui sillonne le centre-ville fonctionne plus en cabotage, avec une fréquentation plus équilibrée sur l'ensemble des stations. La station la plus fréquentée est Belsunce avec plus de 5 600 montées par jour. À l'exception de Foch-Boisson, la fréquentation des autres stations de la ligne varie de 2 000 à 5 000 montées quotidiennes.²⁴

La Communauté urbaine MPM a lancé en 2012 la construction d'une nouvelle ligne T3 de tramway de 1,2 km qui permet de relier la place Castellane à la station Arenc – Le Silo à partir de la fin mai 2015. En partant de Castellane, le tram empruntera la rue de Rome, le cours Belsunce, la rue Colbert, la rue de la République, le boulevard de Dunkerque, et le boulevard de Paris jusqu'au pied de la tour CMA-CGM. En réalité, cette ligne 3 est une extension de la ligne 2 vers Castellane au niveau de l'intersection Canebière – rue de Rome.

Dans le sens Castellane – Arenc : au total, la ligne 3 traversera 11 stations dont la moitié en commun avec la ligne 2 à partir de la station « Belsunce Alcazar »

Elle permettra aux habitants des quartiers Sud et Est de la ville de prendre le tramway dès la place Castellane, qui est une gare routière de grande importance à Marseille. Et cela leur évitera donc de prendre le métro jusqu'à Noailles puis le tramway comme cela se fait jusqu'à présent. Ce prolongement vers Castellane est également une étape obligatoire pour un prolongement du tramway vers le Sud de la ville.²⁵

d) Metro et tramway : complémentaires pas concurrentiels

D'une manière générale, la mise en service du tramway n'a pas fait chuter la fréquentation du métro. La ligne T2 est la plus fréquentée, alors qu'elle dessert une zone de l'hyper centre déjà desservie par le métro. Au niveau des nouveaux pôles d'échanges, les flux ont même considérablement grossi depuis la mise en service du tramway.

²⁴ Regards de l'agam mai 2014 : n °21 p 05.

²⁵ Madeinmarseille.net.

Le tramway n'a en fait pas les mêmes fonctions que le métro : les stations sont plus rapprochées, il permet une desserte plus fine des territoires qu'il traverse. Le métro est plus rapide, plus grand, et sert surtout à relier la périphérie au centre-ville. Le tramway a en outre permis de requalifier l'espace public – ce que ne permet pas le métro – en gagnant de la place en surface sur la voiture particulière et en générant de nouveaux usages, au grand bénéfice du cadre de vie.²⁶

e) Réseau ferroviaire

La gare de Marseille-Saint-Charles, aboutissement de la ligne Paris-Lyon-Marseille, est inaugurée en 1848. L'électrification de la ligne est achevée en 1962. L'ouverture de la Ligne Grand Vitesse (LGV) Sud-Est en 1981 signe l'arrivée du TGV. La ligne est prolongée en 2001 par la LGV Méditerranée, qui met Paris à trois heures de Marseille. Aussi, depuis le 1er mai 2015, Eurostar a ouvert une ligne Londres-Marseille desservant aussi Avignon et Lyon et mettant ainsi Marseille à 7h30 de Londres.²⁷

La gare Saint-Charles est également le terminus de la ligne de Marseille à Vintimille : est une des principales lignes de chemin de fer du Sud-Est de la France, Elle débute à la gare de Marseille-Saint-Charles et se termine à la frontière avec l'Italie, aussi la gare saint-Charles et accueille le trafic TGV vers l'ouest et le nord de la France, ainsi que celui d'Inter cités du sud-ouest via Montpellier et vers la Savoie et la Suisse via Grenoble. Elle est également au cœur du réseau de Transport express régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur (TER) dont la ligne vers Aix-en-Provence a été récemment rénovée et celle vers Toulon est en train d'être triplée .

Dans le cadre du projet de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur destiné à relier Nice à Marseille, la gare de Marseille-Saint-Charles doit faire l'objet de travaux pour construire une nouvelle gare souterraine. À cette occasion, la gare de la Blancarde devrait également être réaménagée pour accueillir une gare TGV et un tunnel devrait être construit entre les deux gares. (Reinhard, 2011)

²⁶ Regards de l'AGAM MAI 2014 : N °21

²⁷ Paysages de France vu d'un TGV Paris Marseille - Vicedi voyager comme Ulysse.



Figure 14 : carte réseaux de transport - la ville Marseille
Source : SNCF Juin 2008 LGV PACA : Gare nouvelle de Marseille- page13

II.2. LA GARE SAINT CHARLES DE MARSEILLE

II.2.1 Historique et l'évolution de la gare

A. L'histoire du Quartier Saint Charles

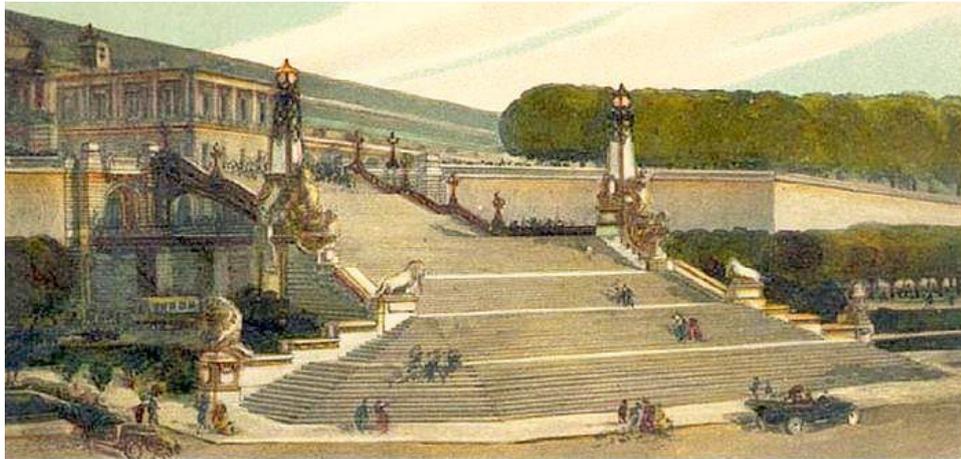


Figure 15 : Entrée de la gare Marseille Saint Charles
Source : <http://www.ieditoo.com>

Le quartier Saint Charles représente un demi-siècle de l'histoire urbaine de Marseille. En 1865, tout commence avec le transfert du cimetière principal de Marseille vers le quartier Saint Pierre. La municipalité s'interroge alors sur l'identité du quartier. Jusqu'en 1927 le secteur de la gare Saint Charles et de la porte d'Aix est en attente d'urbanisation. (Serviant.2015).

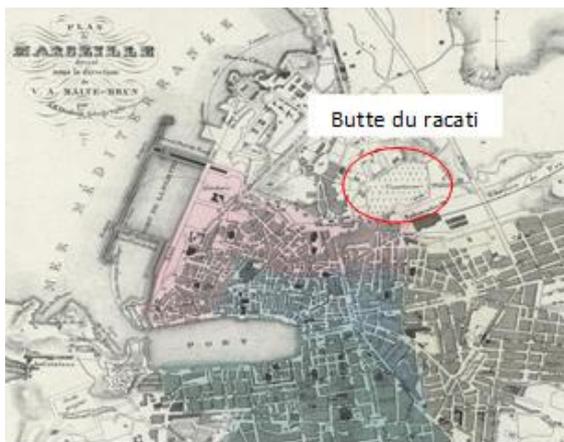


Figure 16 : plan de 1870 de cimetière saint Charles encore sur les plans



Figure 17 : Plan de 1906

Source : <http://sudwall.superforum.fr>.

Lors de la Seconde Guerre Mondiale, la butte Racati est militarisée par les Allemands puis bombardée en 1944 par les Américains. La destruction du quartier permet la réalisation de : l'extension de la faculté Saint Charles, la restructuration continue jusque dans les années 50, avec l'aménagement du quartier Saint Lazare. La commune profite d'ailleurs de cette restructuration pour faire correspondre l'entrée de ville (Porte d'Aix) avec le projet d'autoroute Nord. (Serviant.2015).



Figure 18 : La butte Racati 1944.



Figure 19 : La butte Racati 1944.

Source : <http://sudwall.superforum.fr>.

Années 1950 Un programme ambitieux et volontariste de restructuration du quartier Saint-Lazare est amorcé. Le dessin d'entrée de ville est désormais en cohérence avec le projet de l'autoroute Nord et les édifices sont monumentaux (Groupe Turenne, hôtel, faculté...). Tous les bâtiments ne sont pas réalisés.²⁸

²⁸ Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.2012.

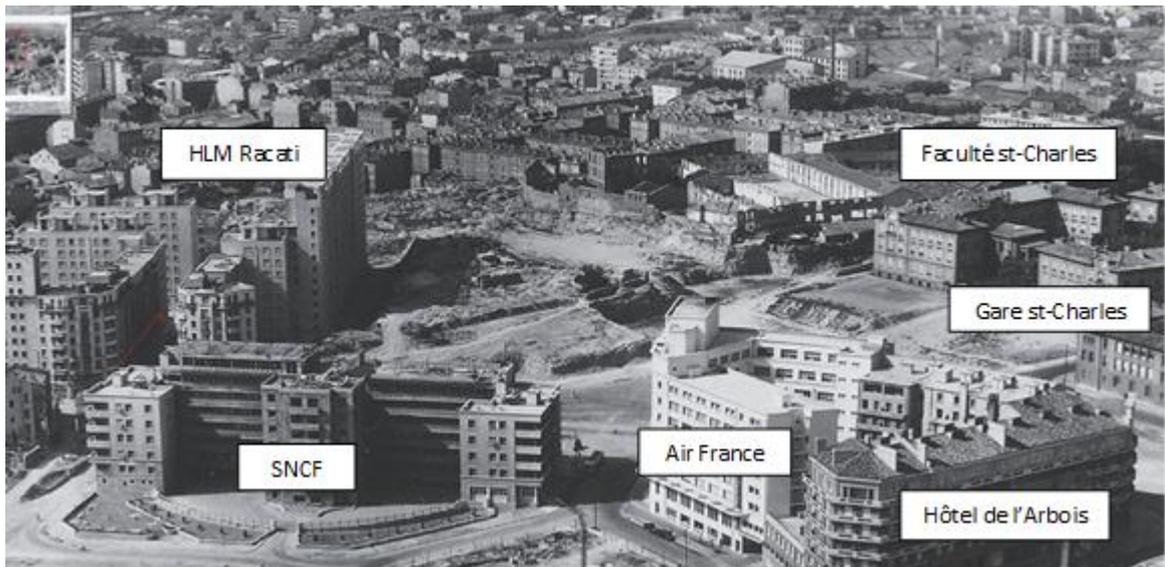


Figure 20 : Restructuration du quartier Saint-Lazare
Source : <http://sudwall.superforum.fr>

La période 1962-1975, l'autoroute Nord prend forme et scinde Marseille ; dans le même temps un patrimoine bâti se constitue avec quelques monuments emblématiques du centre de Marseille. L'autoroute est achevée bouleversant l'organisation de la Porte d'Aix et du quartier Saint Charles en opérant une coupure urbaine sur une grande partie de la ville. L'arrivée de l'autoroute a retardé le développement général du quartier qui manque de logement, d'espace public de qualité. (Serviant.2015).



Figure 21 : les travaux de l'autoroute



Figure 22 : L'autoroute Nord 1975

Source : <http://sudwall.superforum.fr>.

La période 1975-1990, le site est renouvelé dans le cadre d'un projet remanié de Centre directionnel.²⁹

La période 1990-2012, à la suite du projet de Centre directionnel, Euro méditerranée met en place un projet reflétant l'ambition urbaine et l'économie. Ce projet urbain intervient après

²⁹ Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.2012

une centaine d'années d'interruption de toute réflexion globale sur le secteur. Euro méditerranée conçoit un espace urbain reliant la porte d'Aix et la Gare Saint Charles. Cet espace sert de rotule entre le pôle tertiaire développé à la Joliette et le pôle de transport de Saint Charles. (Serviant.2015).

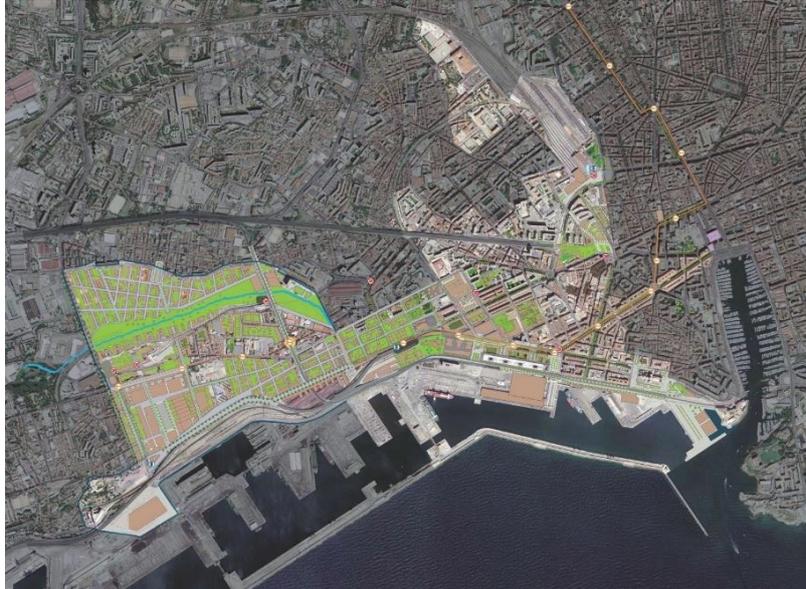


Figure 23 : Carte des grandes ambitions urbaines
Source : Marseille de la ville a la métropole Euro méditerranée (2013).



Figure 24 : Gare-st-Charles-Marseille
Source : <http://www.toutma.fr>

B. La gare saint Charles

La première gare fut construite en 1848 pour l'ouverture de la ligne PLM (Paris - Lyon - Marseille). La gare actuelle fut bâtie de 1893 à 1896 par l'architecte Joseph-Antoine Bouvard. Sous forme d'un corps de bâtiments en U autour d'une grande verrière, la gare surplombe la ville depuis le plateau Saint-Charles. Le long des quais, les bâtiments au nord accueillent les arrivées et ceux au sud les départs. En arrière, le long de l'actuel boulevard Voltaire, se situait une gare de marchandises qui fut utilisée jusque dans les années 1990 par le Sernam.

L'escalier monumental, reliant mieux la ville à sa gare alors isolée sur un plateau, est projeté en 1911. Réalisé en 1926, il est orné de sculptures sur les thèmes de l'Afrique et de l'Orient. À cette époque, un premier entresol fut aménagé sous l'esplanade devant le bâtiment principal.

À la fin des années 1990, se fit sentir le besoin de restructurer une gare qui avait perdu de sa superbe, rendue non fonctionnelle par des aménagements successifs issus des années 1970 et 1980, et en butte à la saleté et à l'insécurité³⁰

Le TGV arrive à Marseille en 1982, il relie la cité phocéenne à Paris en 5 heures. Par la suite une seconde ligne à grande vitesse (LGV) se développe avec la LGV Sud Est. Parallèlement à l'augmentation de l'offre TGV, le développement de l'offre TER et car départementaux se maintient et continue à augmenter. L'augmentation du trafic des transports publics amène la nécessité d'un programme de rénovation et d'agrandissement de la gare Saint Charles. Un grand projet de réaménagement est programmé, incluant la gare routière et les quartiers environnants pour l'arrivée du TGV Méditerranée. Par ailleurs, la gare est incluse dans le projet d'aménagement Euro-méditerranéen.

La gare fait alors l'objet d'un jeu ou d'un enjeu stratégique qui vise le développement d'un équipement ferroviaire à plusieurs échelles associées au pôle multimodal. La gare gère les flux urbains, départementaux, régionaux, nationaux et internationaux émis par différents modes de transports. La gare devenant un pôle de transport pour l'agglomération.

Aujourd'hui les pourtours de la gare et de nombreuses réhabilitations et constructions sont achevés cependant la mise en place du projet métropolitain et la saturation du nœud ferroviaire marseillais exigent d'autres interventions sur l'espace urbain et la gare. (Serviant.2015).

II.2.2 L'intermodalité de la gare saint Charles

La gare Saint Charles est d'abord un outil de transport. Depuis 2001 le trafic TGV est croissant, le nombre d'usagers a doublé de 7.1 millions de personnes en 2001, la fréquentation atteint 15,5 millions de passagers en 2008. Ce chiffre fait de Marseille Saint Charles la troisième gare de province derrière Lyon Part Dieu et Lille Flandres. Le fonctionnement de la gare est cependant limité par son organisation en tête, qui entraîne des mouvements parasites. Du fait de l'organisation et de la fréquentation de la gare, des voies supplémentaires sont nécessaires notamment avec l'arrivée de la LGV PACA. Les alentours de la gare sont entièrement bâtis et l'implantation des voies nouvelles a fait l'objet d'une large réflexion. Elle a abouti à l'idée de gare souterraine pour assurer le rôle de gare de transit et soulager Saint Charles.

³⁰ <http://www.tourisme-marseille.com/fiche/gare-saint-charles-de-marseille/>.consulté le 07/01/2017.

Aujourd'hui la gare a connu un remaniement de ces autres modes de transport. La nouvelle gare routière qui jouxte la gare ferroviaire émet la quasi-totalité des départs départementaux et régionaux sur Marseille. Elle est la troisième station en termes de fréquentation du réseau. Quant aux échanges entre les différents modes ils montrent l'importance de la fonction d'intermodalité du pôle. Les échanges métro train représentent 12 000 voyageurs /jour soit 30% des voyageurs train.

Les aménagements sur la voirie notamment sur le traitement de la sortie de l'autoroute A7 ont amélioré l'accessibilité routière à la gare. C'est l'arrivée du pôle multimodal qui a fait émerger le besoin de réorganiser les voies pour limiter l'encombrement du secteur. Ce réaménagement a permis la construction de stationnements souterrains sous la Halle Honorat et de rénover l'ancien parking pour atteindre une capacité de 1000 places.

Le projet Saint Charles de AREP est inauguré en décembre 2007, il a permis la réhabilitation de la gare historique et son extension à travers une halle, la Halle Honorat. Cette dernière forme un parvis en balcon ouvert sur la ville. C'est la pièce architecturale maîtresse du pôle de transport.

En intérieur, cet espace forme une rue entourée de commerces et de services réservés à l'usage des piétons. Les usagers peuvent aussi bien déambuler à l'intérieur qu'à l'extérieur tout le long du bâtiment sur le balcon offrant un point de vue unique sur le Sud de la ville. Outre le fait d'être un espace public de qualité, la halle est surtout la colonne vertébrale des échanges modaux. Elle irrigue l'ensemble des transports publics.

Cette halle fait écho aux nouvelles réflexions portées par les politiques de la ville et des transports avec un espace qui propose de dépasser sa fonction pour correspondre à de nouveaux usages. La gare devient plus qu'une simple infrastructure de transport, elle est un cœur de la ville (une nouvelle centralité urbaine). Le lieu se construit par et pour les différents modes de transports, les sites, les services et les habitants du quartier (Serviant.2015).

2.2.1 Un véritable carrefour de transports

Marseille Saint-Charles rassemble sous le même toit l'accès aux transports ferroviaires, routiers et urbains pour desservir toute la région. Afin d'offrir aux voyageurs une circulation fluide et harmonieuse dans l'enceinte de la gare, les travaux ont porté sur une profonde réorganisation de l'infrastructure routière ainsi que sur l'aménagement de nouveaux accès. La Halle Honorat devient, par son axe piétonnier intérieur, une véritable colonne vertébrale des échanges de la nouvelle gare.³¹

Le Pôle irrigue tous les modes de transport public :

³¹ Dossier de presse – Inauguration du Pôle transport Marseille Saint Charles – 10 décembre 2007

Les 16 voies de la gare SNCF (TGV, Corail et TER),
Les 27 emplacements de cars à la gare routière,
Les deux lignes de métro,
Les deux dépose-minute du Pôle,
La station de taxi, les navettes, les accès urbains...³²

a. La gare SNCF (TGV, et TER, Trains) :

- Une gare TGV/TER multimodale au cœur de l'étoile ferroviaire de Marseille
- 9 millions/an de voyageurs dont 4,4 millions de voyageurs longue distance (2005).
- 300 trains et 45000 voyageurs/jour.³³



Figure 25 : La gare TGV et TER,



Figure 26 : La gare TGV et TER, trains

Source : <http://www.railfocus.de>.



Figure 27 : Vue des voies ferroviaires.

Source : <http://stanislaszakarian.blog.lemonde.fr>.

b. La nouvelle gare routière est totalement intégrée au Pôle Transport Marseille Saint Charles.

Sa configuration permet de gérer 350 départs et 350 arrivées d'autocars chaque jour.

Elle est constituée de 27 quais accueillant des lignes départementales, régionales et internationales ; 5 quais de régulation (quais 20 à 24) sont destinés aux cars en stationnement

³² SNCF.2010.

³³ SNCF Gare nouvelle de Marseille.2008

de longue durée ; les 3 quais 25 à 27 sont affectés aux bus de la RTM. La gare routière est accessible depuis la nouvelle halle par plusieurs portes situées le long de la façade vitrée.

- **Le fonctionnement de la nouvelle gare routière**

Un système d'information sur les mouvements de la gare routière a été mis en place à l'intérieur de la halle : sur chaque mât, un écran sur 4 est affecté aux départs des cars. Deux nouveaux kiosques dédiés aux activités de la gare routière dans la grand Halle

-Un kiosque pour la billetterie spécifique en milieu de halle composé de 8 guichets de vente de titres pour les lignes départementales et régionales, 1 distributeur RTM, et 3 bornes de rechargement pour billetterie départementale.

-Un kiosque destiné à l'exploitation de la gare routière situé à l'extrémité de la halle (face à la place Victor Hugo) comprenant 3 guichets pour les lignes routières internationales.³⁴

- **La circulation**

Les autocars accèderont à la gare routière en empruntant la section de voie créée entre le Bd Déplaces et le Pôle puis la rampe. Ils sortiront de la gare routière par la rue Honnorat puis la rue Golan pour rejoindre le Bd Déplaces. L'entrée et la sortie de la gare routière sont protégées par des barrières et un système de repérage de gabarit des véhicules permet de restreindre l'accès aux seuls véhicules de transport en commun.³⁵



Figure 28 : Emplacement cars à la gare routière
Source : <http://www.heavy.com>.



Figure 29 : Emplacement cars à la gare routière
Source : <http://www.surlesrails.fr>.

c. Le métro (Deux lignes)

Ce sont les quais de la station de la ligne M2 du métro à Saint-Charles qui sont les plus fréquentes du réseau, avec 45 700 mouvements par jour en 2012 : 22 500 montées et 23 200 descentes. Saint-Charles et Castellane, ou correspondent les deux lignes de métro, génèrent au total plus de 40 000 montées par jour. (Brunner.2014).

³⁴ Dossier de presse – Inauguration du Pôle transport Marseille Saint Charles – 10 décembre 2007.

³⁵ Dossier de presse – Inauguration du Pôle transport Marseille Saint Charles – 10 décembre 2007

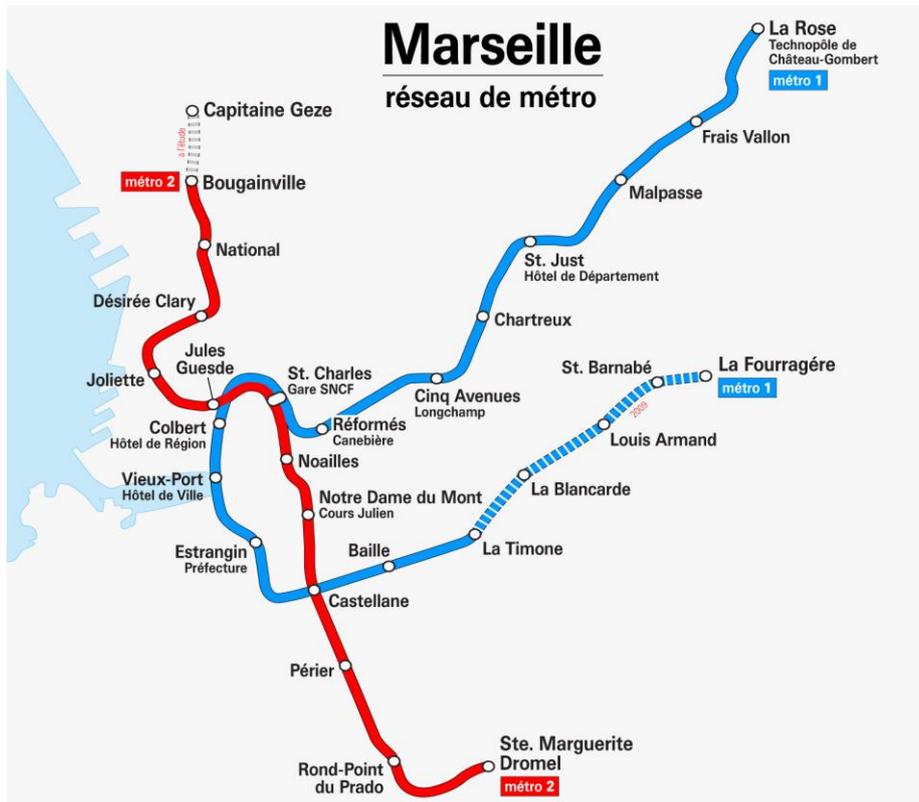


Figure 30 : carte Les deux lignes métro passé par St Charles.
 Source : https://cs.m.wikipedia.org/wiki/Soubor:Metro_Marseille.svg



Figure 31 : Station métro St-Charles M1
 Source : [http://\[Marseille\] MPM76 - Saint-Charles \(Métro 1.\)](http://[Marseille] MPM76 - Saint-Charles (Métro 1.))



Figure 32 : Station métro St- Charles M2
 Source : <http://www.urbanrail.net>.



Figure 33 : Espace dépose minute gare St Charles.
 Source : <http://www.resaplace.com/fr/>.



Figure 34 : Station taxis gare St Charles.
 Source : <http://www.dan-taxi>.

L'intermodalité en chiffres :

- 45 000 voyageurs par jour
- 300 trains par jour
- 80 TGV par jour
- 800 rotations de cars quotidiennes
- 785 places de parkings situées dans les espaces intérieurs du Pôle
- 12 000 m² de surfaces de parkings créés, soit 420 places de plus
- Plus de 1000 places de parkings au total (avec espaces extérieurs).³⁶

d. Une fluidification des accès

La nouvelle gare de Marseille Saint-Charles offre une circulation beaucoup plus fluide, en particulier autour de la gare historique et du parvis :

- Une nouvelle dépose minute accessible depuis le boulevard Bourdet,
- La création d'un hall au niveau inférieur,
- Des escaliers mécaniques et ascenseur incliné entre les niveaux hauts et bas (liaison gare - métro),
- Un nouvel espace d'accueil,
- Une nouvelle salle d'attente,
- L'ouverture d'un accès boulevard Bourdet,
- 785 places de parking sur 3 niveaux dont 400 nouveaux emplacements.

II.2.3 La gare, un lieu de vie

La gare Saint-Charles a subi de récents changements dans le but de devenir un pôle multimodal avec comme principale construction la halle Honorat, qui est conçue « comme une véritable rue regroupant la grande partie des services et commerces du site le long d'un espace décoré, protégé et doté d'un traitement climatique »³⁷. Ces travaux ont permis de doter la gare d'un nouvel espace commercial qui attire des nouvelles figures d'usagers, profitant du lieu pour les services qu'il offre. On y trouve quatorze boutiques et services dont un magasin Payot, Fnac ainsi que plusieurs Relay, huit cafés et restaurants dont un Mac Donald. Tous ces magasins se retrouvent embellis par une décoration verdoyante de plantes et d'arbres et le choix de la pierre calcaire prolonge la gare Saint-Charles de kiosques vitrés qui préservent toute la transparence intérieure qui a pour effet de donner, au premier abord, un aspect moderne et clinquant.

La SNCF a mis aussi à la disposition des passants un piano pour ceux qui se laisseraient aller à jouer quelques notes de musique et ainsi à animer la halle. Le patio donnant côté universités sera progressivement équipé et orienté sur les besoins des étudiants. La

³⁶ Dossier de presse – Inauguration du Pôle transport Marseille Saint Charles – 10 décembre 2007.

³⁷ SNCF.2010

localisation des commerces dans la gare a été repensée en fonction des flux de voyageurs. La gare donne du sens à ce lieu qui prend alors une autre signification qu'une gare de transit.

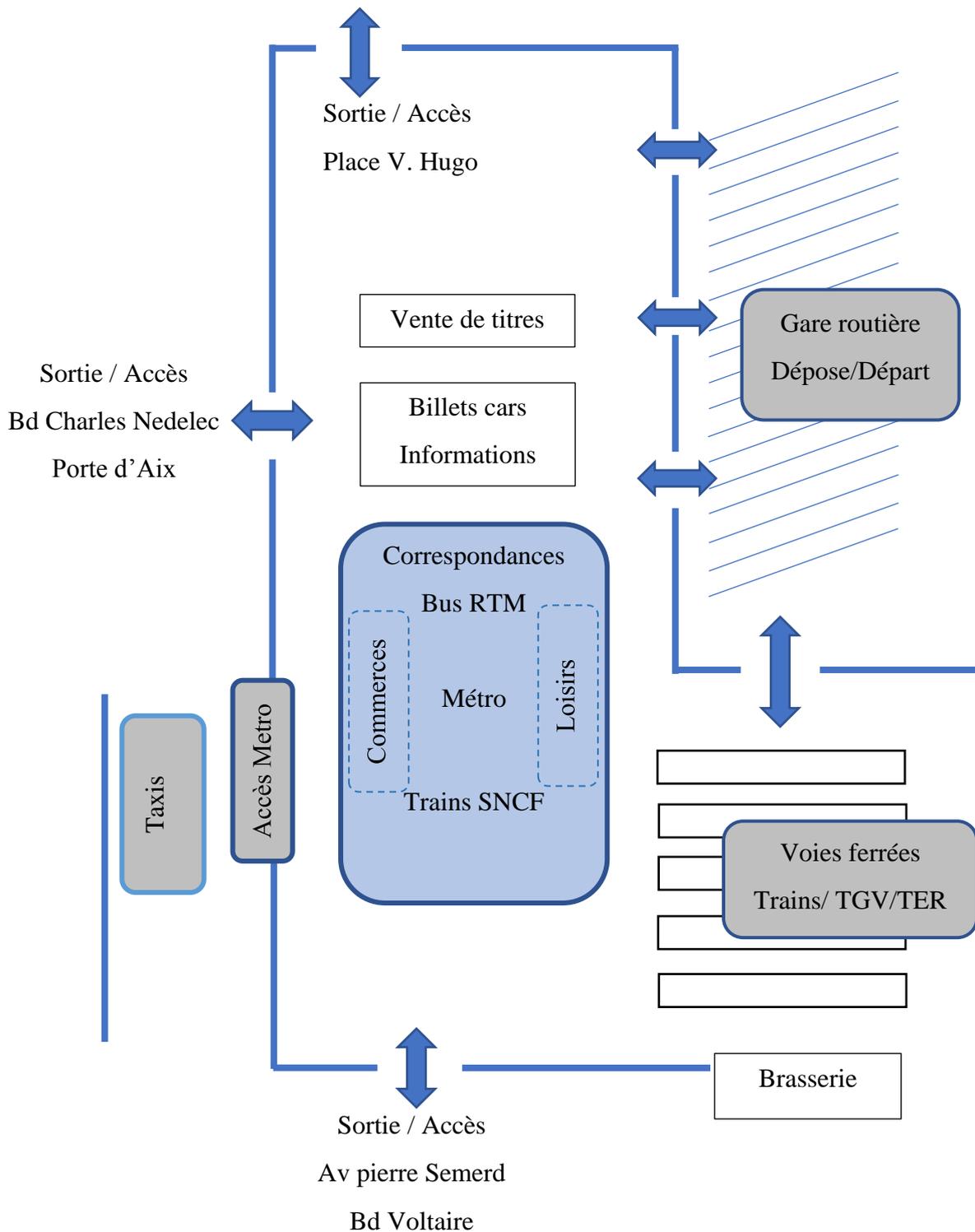


Figure 35 : Schéma des liaisons en gare St-Charles
Source : auteurs, 2017

II.3 QUARTIER DE LA GARE SAINT CHARLES

II.3.1 l'impact et la participation de la gare dans la structuration de quartier saint Charles

a. Secteur d'influence de la gare Marseille Saint Charles

Le secteur élargi de Saint Charles comprend 7 quartiers : Belsunce, Saint Charles, La Belle de Mai, Saint Lazare, Longchamp, République soit un peu plus de 70 000 habitants dont 30% d'étudiants. (Servian 2015).



Figure 36 : carte Secteur d'influence de la gare Marseille Saint Charles
Source : Menighetti Programmation2011

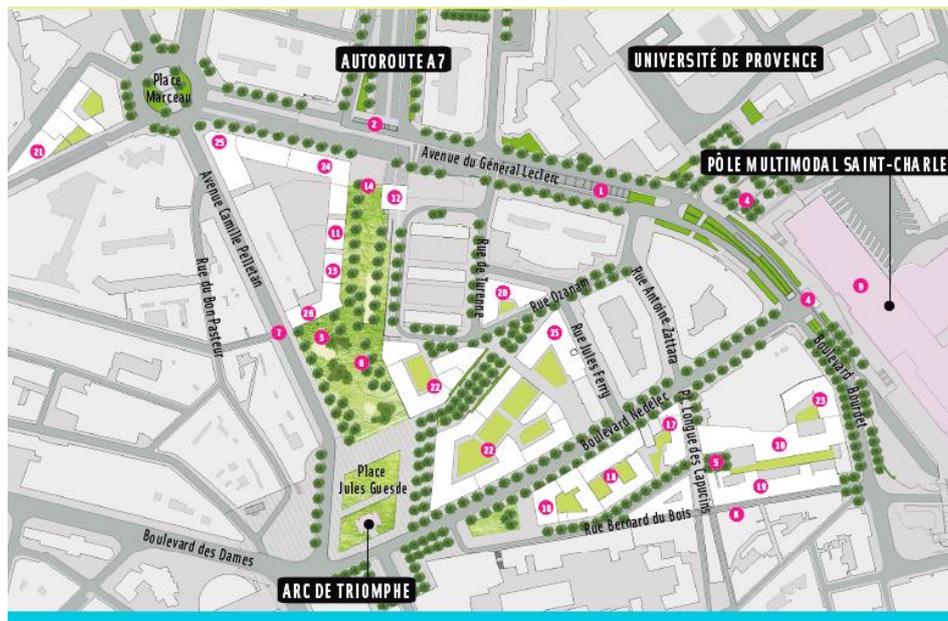
Depuis 1990 le nombre de logements est en augmentation dans ce secteur. Des projets de réhabilitation et de grosses opérations immobilières donnent un quartier aux typologies résidentielles hétéroclites (état des logements, type de bâti).

Dans le secteur Saint Charles la production de logement connaît un dynamisme important notamment sur les projets de ZAC et de renouvellement urbain. Au Sud Est de la zone, les opérations sont d'un standing supérieur à la moyenne du quartier, alors que le centre du périmètre accueille davantage de logements vétustes.

En matière d'équipement, le quartier à renforcer son rôle dans l'enseignement supérieur marseillais, pour cela il est indispensable de promouvoir la place des étudiants. Les projets de réhabilitation et de construction de logements doivent tenir compte de cette volonté.

Outre les logements étudiants, le périmètre possède aussi un nombre important d'établissements hôteliers (124 hôtels ces structures sont de moyenne), à bas de gamme surtout au niveau de Belsunce, alors qu'au plus proche de la gare on trouve une dizaine d'établissements de plus haut standing. (Serviant 2015).

- **La ZAC Saint Charles**



INFRASTRUCTURES

- 1 Tunnel Saint-Charles
- 2 Aménagement A7/ Leclerc
- 3 Bassin de rétention d'eaux pluviales

AMÉNAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC

- 4 Abords de la Gare Saint-Charles
- 5 Place Longue des Capucins
- 6 Parc Saint-Charles
- 7 Avenue Camille Pelletan
- 8 Rue Bernard du Bois

ÉQUIPEMENTS PUBLICS

- 9 Pôle de transport Marseille-Saint-Charles
- 10 Bibliothèque Inter-universitaire et Laboratoires de Recherche en Economie
- 11 Groupe Scolaire Treize-Escaliers
- 12 Gymnase
- 13 Accueil de Loisirs Sans Hébergement (ALSH)
- 14 Parking Leclerc

PROGRAMMES DES CONSTRUCTIONS

- 15 E.M.D. (École de commerce et de gestion)
- 16 Le Village (logements)
- 17 Le Train Bleu (logements)
- 18 Résidence de tourisme
- 19 Résidence étudiante B. du Bois
- 20 Ozanam / Orée Massalia (logements)
- 21 Fauchier (logements)
- 22 Autour du parc Saint-Charles (logements)
- 23 Hôtel Holiday Inn
- 24 Hôtel Toyoko Inn
- 25 Pelletan - Marceau (bureaux / logements)
- 26 Pelletan - Jules Guesde (bureaux / logements)

Figure 37 : La programmation du ZAC Saint-Charles / Porte d'Aix.

Source : www.euromediterranee.fr

La ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) Saint Charles ajoute une plus-value au quartier de Gare. Cette ZAC a permis d'intervenir sur divers espaces aux alentours de la gare : le tunnel Saint Charles, les abords de la gare, la rue Bernard du Bois, le pôle multimodal Saint Charles, le train bleu, la résidence étudiante, l'hôtel Holiday Inn. Le projet ne se concentre pas seulement sur l'espace public, il a permis le développement de 42000m² de bureaux, de 500 logements neufs ou rénovés (comprenant la résidence étudiante), de 7000m² d'hôtellerie, de

3000m² de commerces de proximité, d'un groupe scolaire, de parkings, d'un laboratoire de recherche en économie, d'un Institut national de la Santé et de l'observatoire de la santé, d'une bibliothèque interuniversitaire. L'ensemble de ces éléments redynamiser le quartier de gare et s'inscrit dans un projet à plus long terme de transformation de la gare Saint Charles³⁸.

Ce projet est pour objectif :

- De retrouver un quartier apaisé, de proposer des logements de qualité.
- De faciliter le développement des commerces.
- De réaliser les équipements publics et les services indispensables à la vie quotidienne des habitants.
- De mettre en valeur cette porte historique de la ville.³⁹

b. Le rôle de La gare dans le renouvellement urbain du quartier



Figure 38 : Vue aérienne du quartier Saint Charles.

Source : Popsu.

La gare Saint Charles servir de levier à plusieurs secteurs d'intervention : la mobilité, l'aménagement urbain et le développement économique et social. La gare se présente comme un objet singulier du territoire, son implantation dans le territoire marseillais lui donne une mise en scène particulière et rend son accessibilité malaisée. De plus le fait que la gare soit une gare de tête, rend son exploitation ferroviaire difficile. Pour autant elle est le cœur d'un quartier hétéroclite qui a connu d'importants changements, et qui continue de muter. Cette

³⁸ Rapport n 01 d'Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Euro-méditerranéen à Marseille 2007.

³⁹ www.euromediterranee.fr, consulté le 03/01/2017

mutation permettre au quartier d'offrir un espace urbain structurant, ce qui n'était pas le cas avant la mise en place d'un espace public centrale dans le périmètre de la gare.

Ces mutations sont les preuves d'une volonté commune, ainsi la gare Saint Charles est marquée, par un jeu d'acteurs équilibré qui ont réussi à concrétiser leurs volontés vers un projet commun. Il y a cependant une différence importante quant à la puissance des projets. Les projets d'infrastructures se sont d'avantages affirmés face aux projets urbains plus hésitants.

C'est le projet Euro méditerranée qui a permis de concilier les logiques urbaines et ferroviaires, en mettant au centre des réflexions la gare Saint Charles comme levier du développement du quartier et nouveau pôle multimodale. La gare devenu une centralité à la fois pour le quartier et pour la métropole, même si les logiques d'acteurs concordent la conception du projet n'a pas été aisée.

Aujourd'hui encore, il y a une scission entre les prétentions métropolitaine et le développement local. Le quartier populaire de Saint Charles accueille de plus en plus d'infrastructures métropolitaines et la réhabilitation des logements n'offre plus autant de possibilités à la population paupérisée de s'y installer. Le projet Euro méditerranée a fait passer Saint Charles, d'un quartier de transit à un quartier urbain de centre-ville.

La gare devenu un accélérateur de développement économique et urbain pour le quartier.

Deux projets se développent en parallèle, le projet de gare et projet d'aménagement urbain.

À partir de 1998 le quartier Saint Charles entame sa mue avec Euro méditerranée comme emblème de ce renouveau. C'est dans cette période qu'une stratégie globale émerge, le projet de gare se nourrit des ambitions territoriales et le projet urbain bénéficie du levier que forment les gares TGV en matière de développement. Le projet rayonne à l'échelon national avec le développement des LGV et avec la mise en place de l'OIN (Opération d'Intérêt National) accélère le projet Saint Charles. L'impact est également international avec l'ouverture de voies ferroviaires européennes et le développement de la gare maritime ouverte sur l'ensemble de la méditerranée. (Terrin.2011).

En 2013 Marseille est promue Capitale Européenne de la Culture ; la ville profite de cette année pour développer son offre culturelle et aménager l'espace urbain. La ville de Marseille développe le Mucem, la salle de spectacle du Silo, les Fiches de la Belle de Mai ; Autant de structures culturelles qui ont fait rayonner Marseille dans l'ensemble de l'Europe. Cet évènement fait affluer un nombre n'important de personnes dans la gare Saint Charles, mettant en avant le besoin de faire évoluer encore la structure de la gare et du quartier. (Serviant 2015). Actuellement la SNCF et AREP continuent d'intervenir sur le périmètre

d'aménagement notamment sur les deux pôles que sont la gare et la ZAC Saint Charles mais également sur les Docks et la ZAC Joliette. D'autres acteurs agissent sur la conception du quartier qui prend forme. Aujourd'hui les pourtours de la gare et de nombreuses réhabilitations et constructions sont achevés cependant la mise en place du projet métropolitain et la saturation du nœud ferroviaire marseillais exigent d'autres interventions sur l'espace urbain et la gare. (Terrin.2011).

c. Le projet Saint Charles et le développement économique

Le volet économique se fait sur deux échelles :

La gare centrée sur son projet avec une économie propre et un montage financier propre.

Le quartier dont l'économie dépend d'un projet plus large concernant le renouveau de l'ensemble du centre-ville de Marseille.

Le projet de gare bénéficie de l'expérience des équipes de la SNCF et AREP ; il profite également d'une dynamique forte de la part de la ville et de la métropole.

Pour autant l'investissement dans le quartier et la gare Saint Charles a permis au quartier de se métamorphoser, le quartier reste populaire surtout dans les secteurs de la Porte d'Aix, de Belsunce et de la Belle de Mai. Mais il a retrouvé une activité avec l'implantation de commerces, d'activités tertiaires, de grands équipements, de structures d'enseignement et de grandes entreprises. Les acteurs économiques ont su se servir de la gare comme d'un catalyseur de développement. (Terrin.2011).

L'implantation dans ce secteur a concerné des sièges sociaux, des entreprises tertiaires de hautes technologies, de grands groupes internationaux. Malgré un développement plus marqué sur la Joliette et les Docks, la dynamique de projet et d'implantation crée du lien entre les deux secteurs. Ce lien fait sens et se renforce autour des nouvelles activités développées dans le quartier. En effet ce quartier au passif industriel et commercial fort laisse place à la technologie et la finance. (Terrin.2011).

CONCLUSION

A la suite de la perçu générale des infrastructures de transport de la ville de Marseille, Nous constatons, l'existence de plusieurs réseaux divers sur la métropole marseillaise, constitué de 90 lignes de bus, deux lignes de métros, trois lignes de tramway et 16 voies ferroviaires, avec le plus important pôle d'échange dans la métropole « la gare saint Charles ».

La gare de Marseille se trouve sur les hauteurs de la ville, son emplacement et le tissu urbain alentour complexifient fortement son accessibilité. Cette position joue aussi sur la mise en scène de la gare et accentue sa monumentalité. Outre son positionnement, la gare Saint Charles s'inscrit aussi dans le projet de grand centre-ville et son dynamisme à servi de levier au quartier. Le but du projet est de traiter les quartiers aux alentours de la gare et ainsi redynamiser le centre-ville et notamment permettre la création de nouvelles activités.

Depuis 1995, la ville de Marseille évolue au gré de nombreux projets de réaménagement des infrastructures urbaines liés à l'opération Euro-méditerranéen, l'un des objectifs étant de valoriser les mobilités alternatives à l'automobile. Par sa situation, la gare Saint-Charles est l'un des points forts du programme de transformations urbaines, elle devient un Pôle d'échange multimodal d'une nouvelle centralité.

Avec cela, notre étude sur la gare Saint Charles a pour ambition de comprendre les stratégies et les enjeux de l'intermodalité dans une ville à l'échelle de la métropole marseillaise, et de mettre en évidence l'impact et la relation entre la gare, élément du réseau de transport, et la ville. A cet égard, la première conclusion qui peut être tirée sur cette étude pourrait concerner les limites, les échelles et les multiples périmètres de la gare et son quartier : la gare contemporaine ne se définit pas par rapport à son seul quartier (quartier de la gare, mais par rapport à un territoire beaucoup plus vaste, et surtout plus difficile à cerner.

Ainsi que les gares ne sont plus uniquement des équipements de la mobilité, mais elles redevient un élément essentiel de la ville contemporaine car « les nouveaux monuments architecturaux de notre époque sont des échangeurs de communication » ces « grands équipements de transport », entre hyper-pôles et connecteurs urbains, deviennent tridimensionnels, flexibles, interconnectés, multimodaux, multiservices, multipolaires, multifonctionnels... « *des machines à prendre le train* », selon Fabienne Keller. Et les quartiers de gare ne sont plus des entités urbaines facilement identifiables, leurs limites deviennent incertaines.

Une deuxième conclusion concerne la gare contemporaine « multimodale » selon Fabienne Keller, le concept de gare contemporaine conçue comme un lieu d'échange et de complémentarité entre les transports, comme un lieu de vie et de services et comme le centre d'un quartier urbain dense et durable.

Les objectifs principaux du concept de gare multimodale :

- Assurer une meilleure complémentarité dans les transports entre d'une part, les transports urbains tous modes confondus et d'autre part les transports Interurbains et ferroviaires.
- Inciter à l'utilisation de transport en commun dans un contexte de développement durable.
- Limiter le trafic des véhicules particuliers dans les centres-villes.
- Aménagements urbains combinant des pôles multi-rôles (bureaux, hôtels, Commerces, restaurants...)

Cela fait que la gare est plus qu'un enjeu ferroviaire pour être aussi un enjeu de développement local. Comme le précise Hubert Haenel dans son rapport sur la libéralisation du transport ferroviaire dans l'Union européenne :

« Une gare c'est aussi un des premiers éléments structurants d'une ville, un lieu de vie et de vibration culturelle... La gare contemporaine est à l'aube de nouveaux bouleversements caractérisés par l'augmentation des trafics, la diversification de l'offre de transport mêlant plusieurs modes de transport urbain, et l'animation : la gare, lieu de passage, devient aussi un lieu de vie, de commerces. Toutes les gares suivent cette évolution, et certains anticipent déjà la fin des hyper surfaces commerciales à l'extérieur des villes, au profit de grandes surfaces à l'intérieur des gares... »

Enfin, la troisième conclusion tourne autour du concept de l'intermodalité, est un concept qui renvoie à la « possibilité de passer d'un mode de transport à un autre ». L'intermodalité s'intéresse donc à l'aménagement des ruptures de charge entre deux modes, reconnu aujourd'hui sous le terme de pôle d'échanges. Le rapport de l'intermodalité à la multimodalité rendent les définitions parfois confuses. Si la monomodalité peut être facilement délimitée par l'usage d'un seul mode de transport au cours d'un déplacement, la multimodalité est parfois comprise comme l'usage de deux modes au moins utilisés au cours d'un seul et même déplacement, comme l'usage alternatif de plusieurs modes de transports pour un même déplacement ou comme l'usage de plusieurs modes de transports (indépendamment des déplacements) au cours d'une période allant de la journée au mois entier. Intermodalité et multimodalité renvoient finalement « à l'exploitation de situations de complémentarité entre différents modes (de transport), complémentarité qui peut fonctionner dans l'espace et dans le temps ».

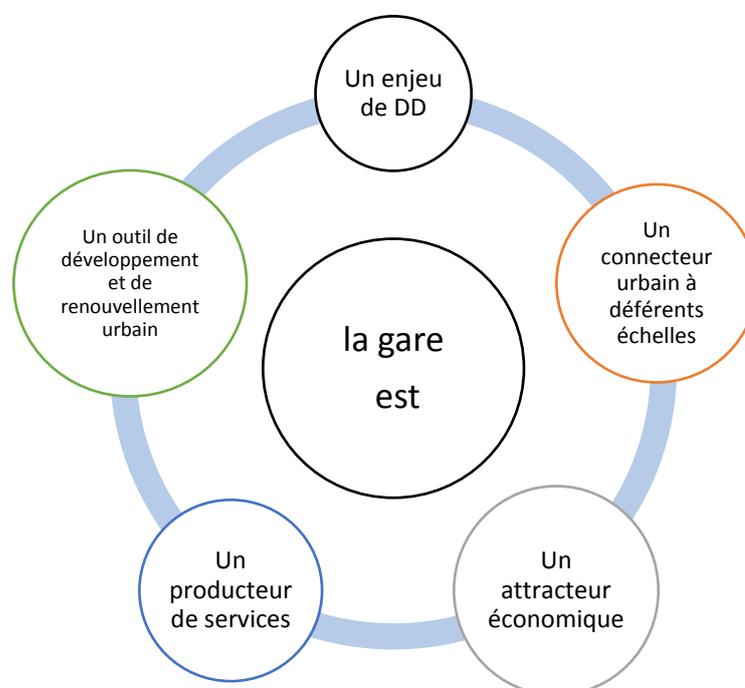


Figure 39 : Schéma de la multifonctionnalité de la gare contemporaine

Source : auteur, 2017

CHAPITRE III
L'INTERMODALITE EN
ALGERIE

Le cas d'étude d'Alger

INTRODUCTION

Dans nos jours, l'usage d'un seul mode de transport n'est pas toujours capable d'offrir un service porte-à-porte pour un habitant ou un groupe d'habitants. Aujourd'hui, les transports dans la ville s'organisent autour de lieux d'échanges où se joue l'intermodalité et la multimodale. Ces dernières sont des lieux par excellence de la mobilité, elles permettent d'offrir aux voyageurs la possibilité d'effectuer des déplacements faciles, dynamique et surtout sans correspondance.

Dans ce troisième chapitre, nous avons abordé la ville d'Alger comme un cas d'étude, Cependant, nous avons entamé ce chapitre par un état des lieux de la mobilité en Algérie ou on a traité la question de la mobilité, les déplacements et les stratégies de politique de développement de transport. Par la suite : nous avons fait un diagnostic des infrastructures et modes de transport de l'agglomération algéroise. De ce fait on a renforcé cette analyse par des entretiens avec des responsables de l'entreprise EMA, et des visites sur terrain.

Enfin, dans la synthèse de chapitre nous avons énuméré les obstacles qui restent toujours un empêchement vers l'intermodalité, a fin de proposer des solutions adéquates et qui tend Alger vers l'intermodalité.

Justification de choix de cas d'étude

Le choix de la ville d'Alger comme cas d'étude, n'est pas aléatoire, il est motivé par plusieurs arguments tel que :

- Sa métropolisation : en effet de faire accéder la capitale algérienne au rang de métropole internationale. De fait, plusieurs grands projets métropolitains ont été lancés, tels que les projets de transport.
- La seule ville algérienne qui regroupe les divers modes de transports existes en Algérie (le train, le métro, tramway, téléphérique, bus, taxi) et des grandes infrastructures de transport (l'aéroport international, des gares ferroviaires, des gares routières, des pôles d'échanges)
- Sa forte croissance urbaine, et démographique. : elle est la ville la plus importante du pays en termes de population.
- Sa position administrative ouvre un volume important des déplacements quotidiens.

III.1 ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE EN ALGERIE

III.1.1 Stratégies de politique de développement de transport en Algérie

La politique de transport en Algérie depuis son indépendance est passée par deux étapes :

- 1ère étape : Avant 1990 Le secteur de transport a été dirigé par l'état.

Dans cette période la gestion de transports et bien organise et contrôle, aussi marque apparition de tout l'édifice de l'aménagement du territoire Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) et le Plan d'Aménagement de Wilaya (PAW).

- 2eme étape : Après 1990 : Le transport a été dirigé par le secteur privé (par des entreprises privées appartient de la ministère de transport). Dans cette période la gestion de transport est Anarchique et mal géré.

La loi 01-13 du 7 août 2001 : portant orientation et organisation des transports terrestres, elle a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Cette loi abroge les dispositions de la loi 88-17 du 10 mai 1988, elle commence par définir les différents types de transport : transport terrestre, transport public, transport pour propre compte et le transport combiné intermodal, cette loi confirme le rôle du système des transports terrestres dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire, elle confirme aussi la priorité des développements des transports collectifs. (Mémoire problématique du transport et de la mobilité a Boumerdes projet de gare multimodale. (Allouti. Bakir. 2016)

Le transport terrestre est l'un des moyens de transport le plus usuel en Algérie. Que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises, pas moins de 95% empruntent quotidiennement la route dans conditions suivantes :

- Au niveau national et en 1988, il y avait 95% d'entreprises étatiques et 5% de privé.
- Actuellement, au niveau régional le transport routier de marchandise et de voyageurs est assuré à 90% par le privé. Malheureusement, il n'y a pas d'entreprises qui gèrent le secteur mais plutôt de nombreux petits opérateurs.
- Il est à noter que, contrairement aux opérateurs du marché de transport actuel, les entreprises publiques étatiques disposaient quant à elles de véritables structures parfois relativement bien organisées avec des services d'administration, d'exploitation et de maintenance.
- L'Etat algérien s'est retiré et a opéré une ouverture du marché des transports à l'initiative des privés. Il y a une anarchie qui s'est installée avec l'arrivée des opérateurs de l'emploi de jeunes qui ne connaissent pas le métier ni les lois.

La politique des transports en Algérie souffre d'une absence de cohérence entre les différents ministères :

- Le ministère des Travaux publics a pour mission la réalisation des routes et leur entretien, celle des pistes et parkings avions ainsi que des ports.
- Le ministère des Transports réalise les aéroports et les voies ferrées et à la tutelle de la gestion des ports et aéroports.

- Le ministère en charge de l'Aménagement du territoire doit déterminer les éclairages de la politique globale d'occupation des espaces dans le cadre du développement durable. Aussi, le programme du gouvernement estime que l'urgence pour le secteur est de renforcer le tissu des infrastructures de base. (Boukraa.2013).

III.1.2 La question de la mobilité et déplacements en Algérie

Le transport représente un des piliers fondamentaux du développement durable et de la prospérité de tout pays. Des systèmes de transport efficaces et des réseaux modernes sont donc une nécessité pour le développement économique, le bien-être social, la production à grande échelle, et la préservation de l'environnement¹⁹.

1.2.1 Le maillage infrastructurel

Une infrastructure est l'ensemble des installations qu'il faut aménager pour un bon fonctionnement des systèmes de transport comme les routes, les gares, les ports et aéroport, etc. L'une des grandes préoccupations des pouvoirs publics en Algérie est la modernisation des infrastructures. Le réseau infrastructurel en Algérie est composé du réseau routier et du réseau ferroviaire. (Nadji. 2013).

a. Le réseau routier

L'Algérie dispose d'un réseau routier relativement dense. Cette densité est à l'image de la répartition de la population et des activités : elle est très élevée au nord, assez lâche sur les hauts-plateaux et très dispersées au sud. La longueur totale du réseau routier est estimée à 108 302 km de routes (dont 76 028 km goudronnées) et plus de 3 756 ouvrages d'art (Zerzour.2012). Ce réseau devrait être complété par un important tronçon de 1 216 km qui est en voie de réalisation (autoroute Est-Ouest), et qui devrait à terme relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest.

Cependant, nous remarquons que l'offre en infrastructures est insuffisante au regard de la demande qui est en constante augmentation, notamment sur les axes desservant la frange littorale et à l'approche des grandes villes. La vétusté et l'existence de goulets d'étranglements sur quelques passages à géométrie difficile (Khemis Miliana et Affroun, Lakhdaria et Bouira, Bouira – Bordj Bou Arreridj, Skikda – Constantine) empêchent la fluidité et la célérité du trafic routier. (Zerzour.2012)

b. Le réseau ferroviaire

L'Algérie dispose d'un réseau ferroviaire estimé à 3 200 km et à 200 gares. Ce réseau connaît, depuis quelques années une modernisation et une électrification au niveau de certains

¹⁹ www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport.

tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les grandes villes du pays. L'Algérie prévoit de multiplier son réseau ferré par trois en 15 ans, pour parvenir à 10 000 km de voies ferrées. (Zerzour.2012)

1.2.2 La configuration du réseau de transport public en Algérie

L'analyse des différentes formes de transport en Algérie nous permet de relever la prééminence du transport routier sur les autres modes dans l'ensemble du pays. Ainsi, nous allons commencer en premier lieu par la présentation de ce mode de transport, pour aborder ensuite les autres modes à savoir le transport ferroviaire, le métro, le téléphérique et le transport par câble. (Zerzour.2012).

a. Le transport routier

Le transport routier de voyageurs est effectué en Algérie par deux modes principaux :

Il s'agit du bus et du taxi. Concernant le réseau de transport par bus, qui a d'abord été placé sous la responsabilité des régies publiques, il est, actuellement, assuré par des entreprises publiques de transport public par bus, situées dans plusieurs villes algériennes, et par des opérateurs privés dont l'exploitation est de type artisanal (1 véhicule par opérateur).

Le réseau de transport par taxi, quant à lui, est assuré par des opérateurs privés, à l'aide de trois modes à savoir : le taxi individuel, le taxi collectif inter wilaya et le taxi collectif urbain. (Benallegue. 2007)

b. Le transport ferroviaire

Le secteur du transport ferroviaire a connu ces dernières années un développement remarquable porté par la volonté des pouvoirs publics de désenclaver les régions éloignées du pays et d'assurer une croissance économique et sociale équilibrée.

Le réseau ferroviaire de l'Algérie est de 4200 km, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes du pays. Le réseau ferroviaire est géré par la société nationale des Transports Ferroviaires (SNTF). Ce réseau est doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays.

Parmi les projets ferroviaires en cours figurent notamment l'électrification de 1 000 km de voies ferrées, la réalisation de 3 000 km de chemins de fer.

Les régions des Hauts plateaux et du Grand sud constituent la première priorité affichée par les autorités dans ce sens avec une part assez conséquente dans les différents projets inscrits pour le quinquennat qui s'achève en 2014.

A l'horizon 2016/2017, la longueur de ce réseau ferroviaire sera de 12.000 kilomètres. (Bendaoud. 2016)

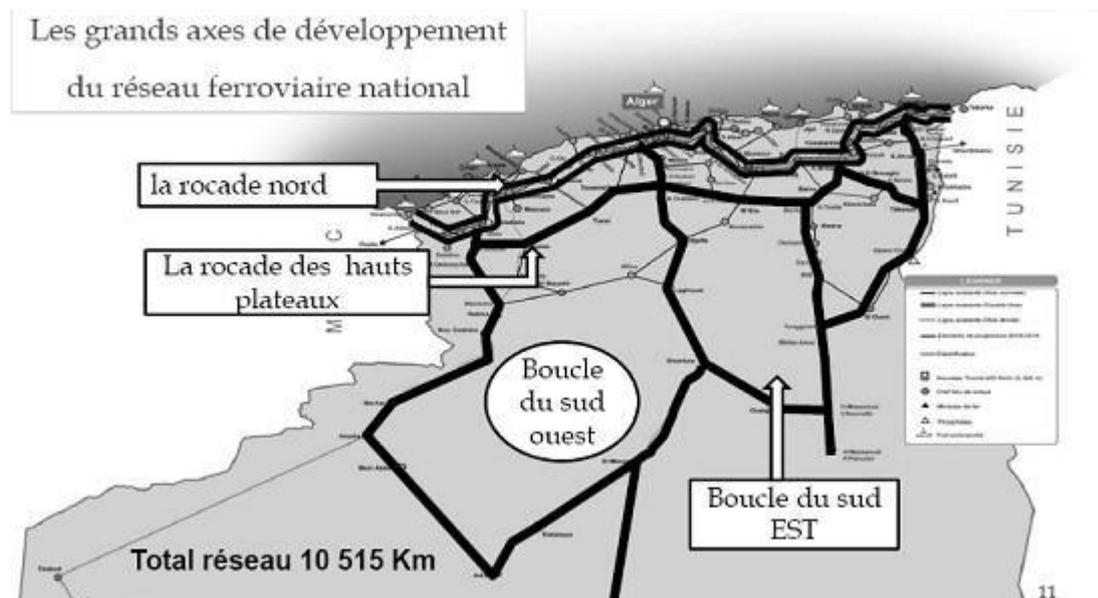


Figure 40 : Carte les grands axes de développement du réseau ferroviaire en Algérie
Source : www.ministere-transport.gov.dz

III.1.3 Les nouveaux modes de transports publics en Algérie

1.3.1 Le métro

L'Algérie est dotée d'un seul métro au niveau de la capitale. Ce projet qui, après avoir été lancé en 1983, relancé en 1990 pour enfin être définitivement relancé en 2003, après avoir patiné de longues années, tire pratiquement à sa fin. Pour sa part, l'agglomération d'Oran se verra à son tour dotée d'un métro dont le projet est actuellement à l'état d'étude.

Le métro d'Alger, tel qu'il est prévu, consiste en un tronçon prioritaire, Oued Koriche-Haï El Badr, qui a été finalisé et mis en service en 2010, plus trois extensions à mettre en service, à l'horizon 2020.

1.3.2 Le tramway

En Algérie, le premier tramway, à cheval, est apparu à Alger dès 1876, pour disparaître en 1882.

- Depuis 1960, le tramway a quasiment totalement disparu du sol algérien, alors qu'il a su résister dans de très nombreuses villes du monde (Berchache. Baouni. 2006.2011).

A partir de 2009, l'Algérie a lancé un processus de réinsertion du tramway dans les villes algériennes en commençant par les trois grandes villes de l'Algérie à savoir Alger, Oran et Constantine.

- Ainsi, Alger a bénéficié d'un tramway à partir de 2011, d'une longueur de 23,4 km et reliant les communes d'Hussein Dey à Bordj El Kiffan en s'étendant jusqu'à Dergana, sur 38 stations, dont 8 pôles d'échanges, en touchant une population estimée à 500 000 habitants (Berchache. Baouni. 2006.2011)

Concernant Oran, elle a bénéficié d'un tramway d'une longueur de 18,7 km avec 32 stations et une capacité d'accueil de 5 000 voyageurs par heure et par sens, en heure de pointe. Ce projet connaîtra une extension de 8,6 km sur 12 stations, avec une capacité d'accueil de 4 400 voyageurs par heure et par sens, en heure de pointe.

Constantine, quant à elle, est dotée d'un réseau de 8,1 km, desservant la station Ben Abdel Malek vers Zouaghi, sur 11 stations, dont 4 pôles d'échanges et 2 parcs relais, avec une fréquentation de 6 000 passagers par heure et par sens, l'année de mise en service. Un projet d'extension est prévu de Zouaghi vers la ville nouvelle Ali Mendjeli sur une longueur de 9,1 km avec 10 stations. (Barchache.Baouni.2006.2011).

Des études de faisabilité sont lancées pour certaines autres grandes villes d'Algérie : il s'agit d'Annaba, Sétif, Batna, Mostaganem, Sidi Belabbes et Ouargla. La carte suivante illustre les projets de métro et de tramway prévus sur le territoire national

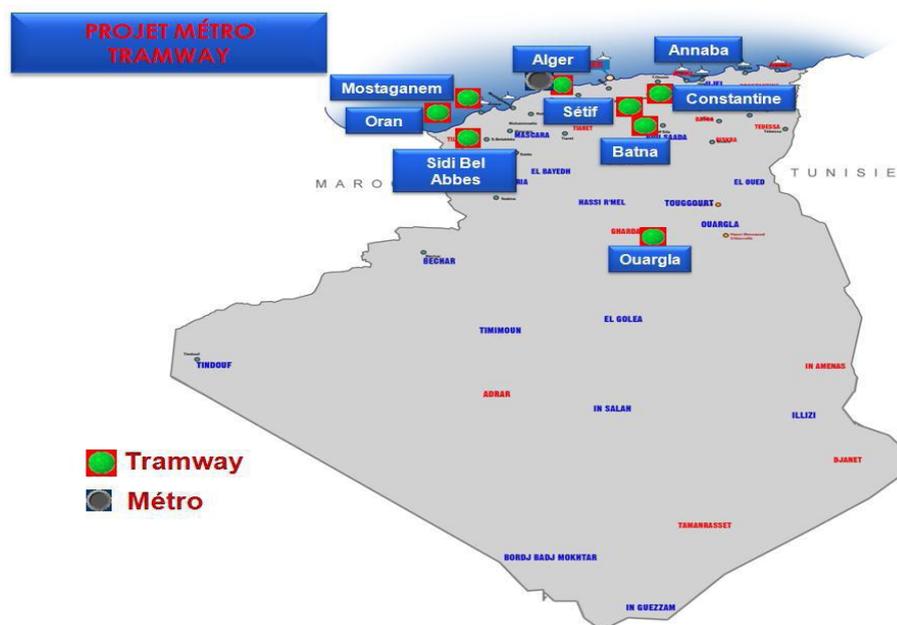


Figure 41 : carte projet métro et tramway en Algérie

Source : BERCHACHE R. et BAOUNI T.

1.3.3 Le transport par câble

Il est adapté à des villes au relief assez capricieux et composées de quartiers bas et d'autres situés sur les hauteurs. Il est de ce fait le moyen pour répondre à la demande de déplacements de et vers les quartiers inaccessibles ou mal desservis par les autres modes de transport urbain. Ainsi, pour transcender les contraintes du relief et les transformer en opportunités touristiques et régler les problèmes d'accessibilité.

En Algérie, plusieurs villes sont dotées de ce système de transport, il s'agit de : Alger, Blida, Constantine, Annaba, Skikda et Tlemcen. Pour Tizi-Ouzou, l'étude a été achevée et on

est au stade de lancement du cahier des charges Dans d'autres villes telles que Bejaia, Jijel, El Taref, Beni Saf, Medea et Constantine, elle aussi concernée par un autre projet de téléphériques, les projets sont encore à l'état d'étude (Barchache.Baouni.2006.2011).

III.2. DIAGNOSTIC DU CAS D'ALGER

III.2.1 Présentation de la wilaya d'Alger

Alger est la capitale économique et politique du pays. Elle est au cœur du processus de Métropolisation. Elle appartient à une aire métropolitaine englobant Alger, Blida, Tipaza, Boumerdes et elle domine et commande son arrière-pays immédiat. Elle s'étale sur une superficie de 809.22 km² et concentre un peu plus de la moitié de la population de l'aire métropolitaine, 2 947 461 (RGPH 2008) soit près de 55 %. Sa densité de population est la plus forte à l'échelle nationale, elle est de 3 642 habitants/km². Le taux d'urbanisation enregistré en 1998 est de 90,67%.

Le nombre de ces communes est de cinquante-sept. Vingt-huit d'entre elles constituent l'agglomération algéroise : déployées en arc autour de la Baie d'Alger, elles concentrent 61 % de la population totale de la Wilaya et la quasi-totalité des équipements de niveau métropolita

Alger accumule l'essentiel des activités industrielles et les plus importantes universités du pays ainsi que les infrastructures de transport²⁰.

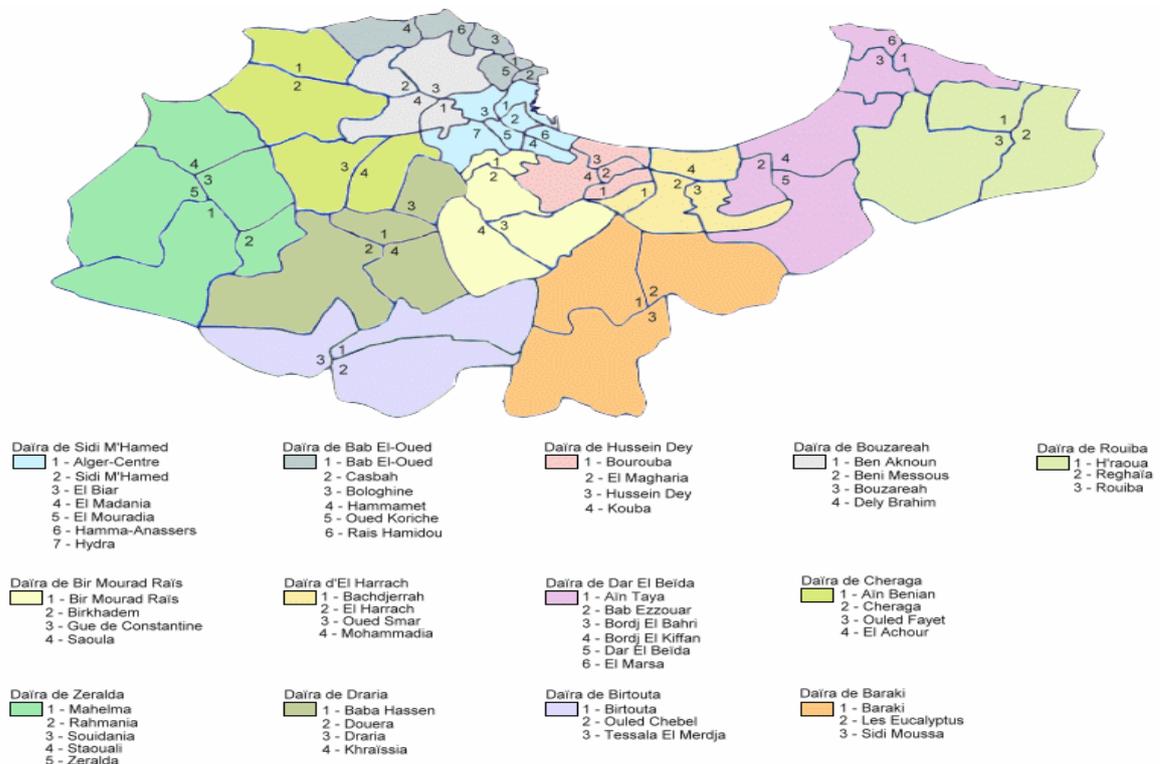


Figure 42 : Carte de la Wilaya d'Alger, Daïras et communes
Source : www.dziria.com

²⁰ SDAAM d'Alger.2010

III.2.2 Mobilité et déplacements à Alger

Les déplacements à Alger sont variés, à la fois par rapport aux zones et par rapport aux motifs. De ce fait, on souligne que les motifs de déplacements les plus significatifs en nombre ; ce sont évidemment les déplacements travail et formation (écoles, lycées, université) puis les déplacements divers (achats, affaires, loisirs et visites) (Baouni 2011).

Tableau 1 : Evolution de la mobilité et du volume de déplacements à Alger

Année	1972	1980	1990	2004
Population d'Alger	1 525.000	1 840 885	2 100 000	2 815 258
Mobilité	0,8	1,02	1,8	1,6
Nombre total de déplacements	1 220 000	1 885 000	2 710 589	4 498 326

Source : BETUR, EMA.

Tableau 2 : Mobilité journalière tous modes confondus - base enquête ménage 2004 actualisé

2008	2014	2019	2024	2029
5,90 millions	6,30 millions	6,59 millions	6,86 millions	7,09 millions

Source : Projections TIS/Parque EXPO sur la base de l'Enquête ménage 2004.

À partir de l'observation de ce tableau, il ressort que, dans les volumes de déplacements projetés, le poids des déplacements motorisés ira augmenter (de 46,2 %, en 2008, à 59,3 %, en 2029), ce qui, à notre avis, est la preuve de l'urgence d'une modification des habitudes de mobilité des Algérois et l'importance de mettre sur place un réseau de transport en commun hiérarchisé et performant, capable de maîtriser toute cette mobilité croissante.²¹

2.2.1 Les principales gares de l'agglomération Algéroise

Dans

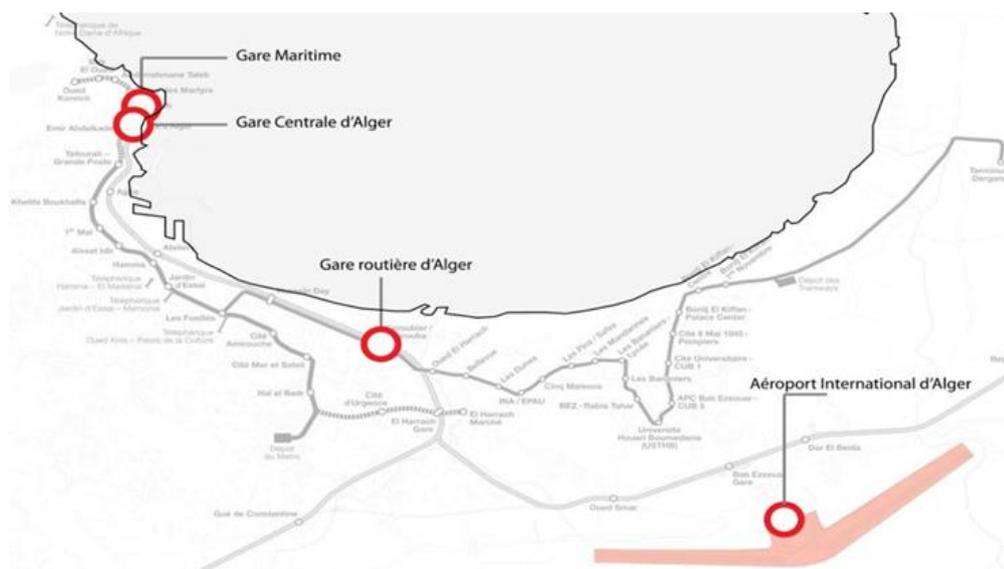


Figure 43 : les principales gares de l'agglomération Algéroise.

Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016

²¹ BETUR, EMA.

l'Agglomération algéroise, existe 4 types des gares déférentes : gare maritime, gare routier (Bus, Taxis), gare centrale d'Alger (Trains régionales, Trains de banlieue) situent au niveau du front de mer et un aéroport international située à l'est de la ville d'Alger.

- **La gare centrale d'Alger**

La gare centrale d'Alger, située dans la ville d'Alger, au niveau du port, du front de mer et de la Casbah d'Alger. Les voyageurs prennent le train à partir de cette gare pour aller vers les autres points d'Alger et de l'Algérie. La gare d'Alger est considérée par les Algérois comme la gare centrale de la ville d'Alger²².

Cette gare est inaugurée le 15 août 1862 en même temps que la première ligne de chemin de fer, longue de 50 km entre Alger et Blida. La gare actuelle date du début du XXe siècle²³.



Figure 44 : la gare centrale d'Alger
Source : www.panoramio.com

2.2.2 Le métro d'Alger

- **Présentation générale du métro d'Alger**

Le projet de création d'un métro à Alger date des années 1970. Il devait permettre de parer à l'explosion démographique et au besoin de transport collectif qui en résulte. Ce projet prévoyait à l'origine un réseau de 64 km. Les travaux furent officiellement lancés en 1982, les études techniques achevées en 1985, mais la chute du prix du baril de pétrole, puis la crise financière, politique et l'insécurité dans les années 1990, ont fait que seules quatre stations ont été réalisées en 15 ans. La 1ère ligne du métro d'Alger, dont la longueur atteint 14 km et qui dessert 14 stations à terme, fait d'Alger la première ville du Maghreb à être équipée d'un métro. Il constituera, avec le métro du Caire, le seul métro lourd du continent africain²⁴.

²² www.sntf.dz consulter le 20/01/2017

²³ Archive *SNTF*, 2014.

²⁴ EMA Entreprise Métro d'Alger 2016



Figure 45 : Carte la ligne du métro en service
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

- Les stations

13 stations sont souterraines, équipées d'escaliers mécaniques (sauf une) et une station est aérienne « Haï El Badr », terminus provisoire au sud-est de la ligne. La salle des billets des stations souterraines est située en mezzanine par rapport au niveau des quais. La station « Les Fusillés » est connectée à la ligne de tramway d'Alger²⁵.

a. Le métro d'Alger en service

Phase 1 : Haï El Badr – Tafourah - Grande Poste

La phase 1 de la ligne 1 s'étend sur environ 9 km et traverse Alger d'ouest en est parallèlement à la mer reliant Haï El Badr à Tafourah - Grande Poste. La majorité du tracé est souterrain, comportant dix stations, neuf enterrées et une aérienne. Le tunnel a été achevé en 2007/48. Cette première phase de la ligne 1 était mise en service le 1 novembre 2011.

Les stations de la première phase : Haï El Badr, Mer et Soleil, Cité Amirouche, Les Fusillés, Jardin d'Essais, Hamma, Aissat idir, 1er Mai, Khelifa Boukhalifa et Tafourah-Grande Poste.

Extension : Haï El Badr – El Harrach Centre La deuxième phase de la ligne prioritaire du métro d'Alger était mise en service le 5 juillet 2015, elle s'étend sur 3,99 Km et comporte 4 stations (Bachdjerah 1, Bachdjerah 2, El Harrach Gare, El Harrach Centre).

²⁵ SYSTRA 2006.

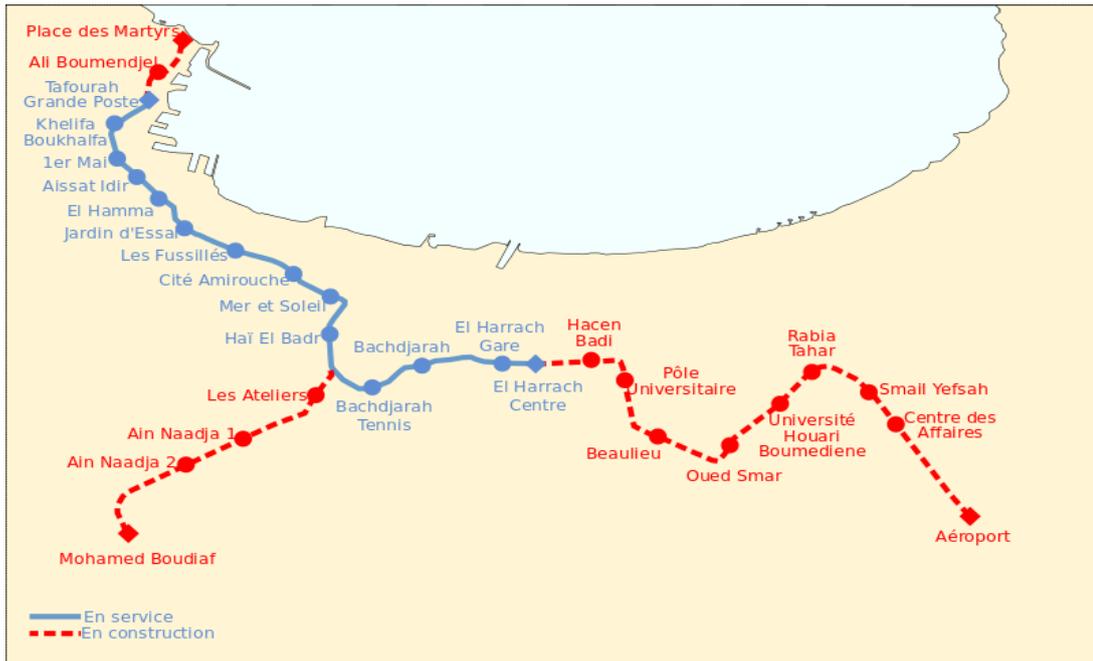


Figure 46 : Carte synthétique du métro d'Alger en service par ces deux phases
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

L'Entreprise du Métro d'Alger envisage de réaliser et de mettre en service pour l'horizon 2020 trois extensions à la première phase.

Il s'agit des tronçons :

- Grande Poste / Place des Martyrs / Chevalley.
- El Harrach / Bab Ezzouar / Aéroport.
- Haï El Badr / Aïn Naadja / Baraki.²⁶

b. Le métro d'Alger en projet

Extension A : Tafourah-Grande Poste – Place des martyres

L'extension A s'étend sur 1,69 km et comporte 2 stations (Ali Boumendjel, Place des martyres).

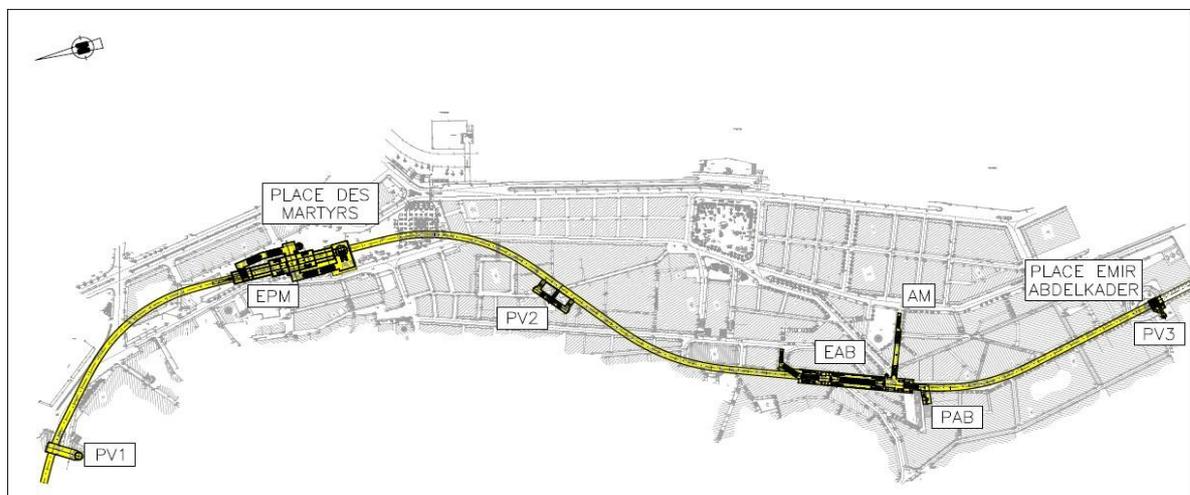


Figure 47 : Carte de l'extension A (Place Emir Abdelkader – Place des martyres)

²⁶ EMA Entreprise Métro d'Alger 2016. Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

Extension B : El Harrach Centre – Bab Ezzouar – Aéroport

L'extension B du métro d'Alger est en projet, elle s'étend sur 9,575 Km de linéaire, elle comporte 09 stations et 10 ouvrages d'extraction d'aire²⁷.



Figure 48 : Carte de l'extension B du métro d'Alger (El Harrach Centre – Bab Ezzouar – Aéroport)

Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

Extension C : Haï El Badr – Ain Naadja 2 – Mohamed Boudiaf

L'extension C du métro d'Alger s'étend sur 3,6 Km de linéaire, elle comporte 3 stations. L'inauguration de cette extension est programmée pour la fin de 2016.²⁸

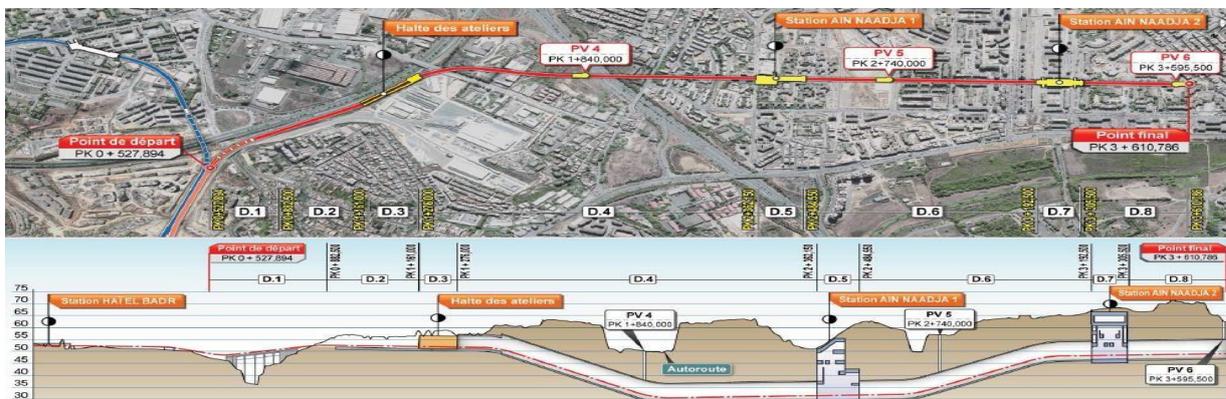


Figure 49 : Les trois stations de l'extension C (Haï El Badr – Ain Naadja 2)

Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

c. Le métro d'Alger en études

Lot 1 : Ain Naadja – Baraki

L'extension Ain Naadja 2 – Baraki s'étend sur 6 Km de linéaire, elle comporte 5 stations souterraines.²⁹

²⁷ EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

²⁸ EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

²⁹ EMA Entreprise Métro D'Alger 2016.

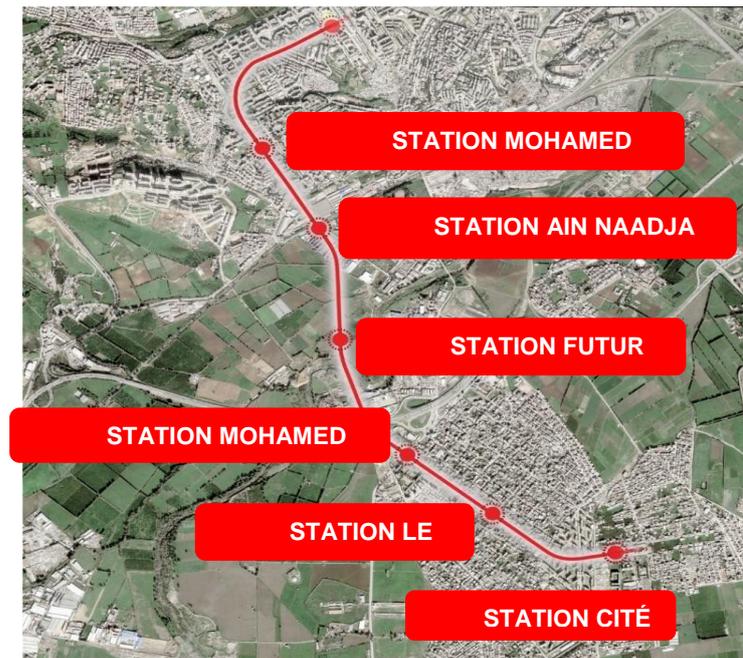


Figure 50 : Carte des stations de l'extension Ain Naadja - Baraki
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

Lot 2 : Place des martyres – Bab El oued – Chevalley

L'extension Place des martyres – Bab El oued – Chevalley s'étend sur 8 Km de linéaire, elle comporte 8 stations.

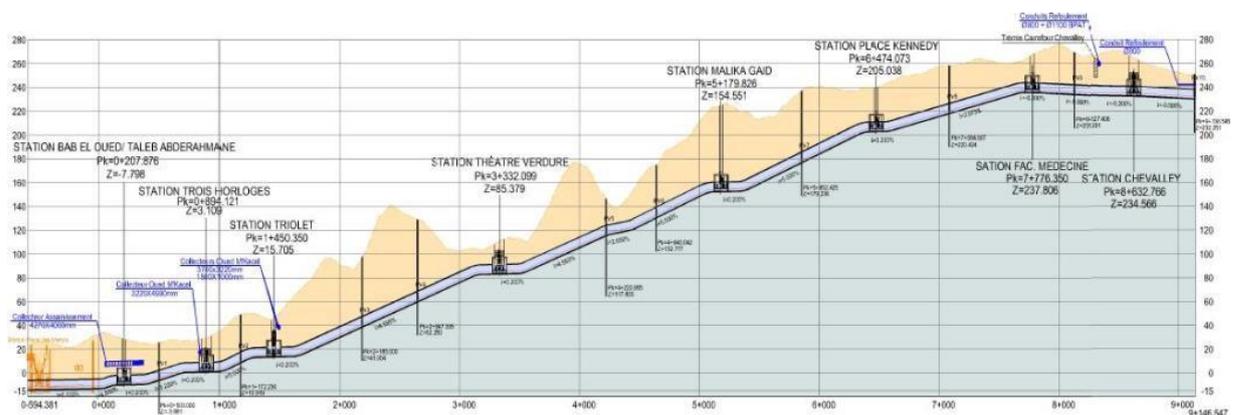


Figure 51 : Profil sur les 8 stations, pente maximale 5%
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

Lot 3: Chevalley – Delly Brahim – Cheraga – Ouled Fayet – El Achour – Draria

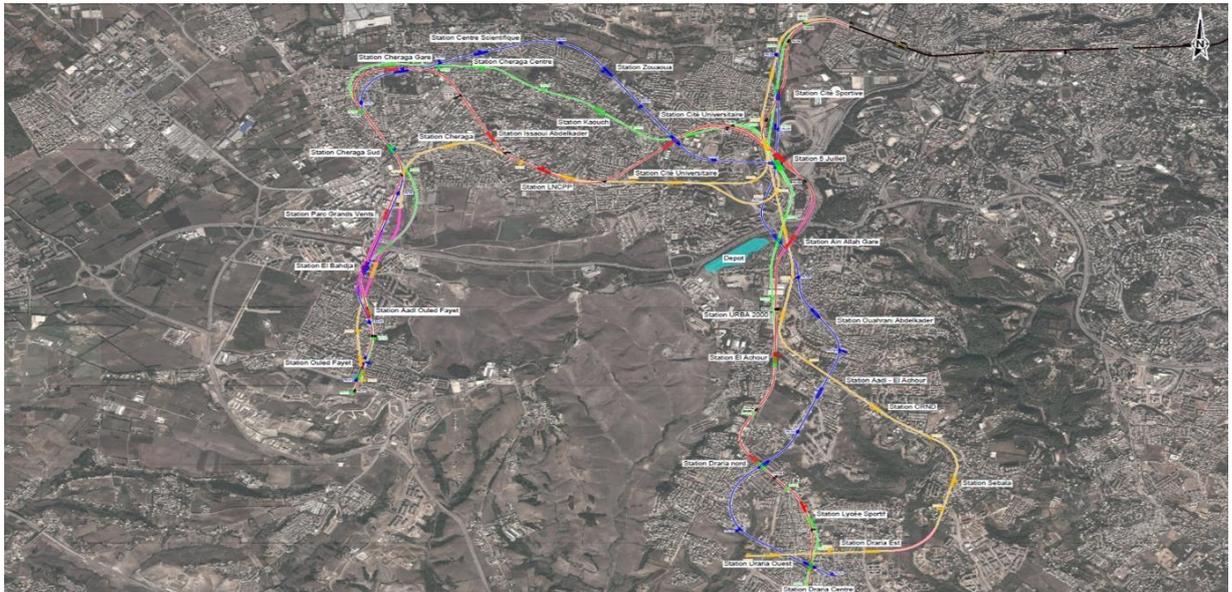


Figure 52 : Carte de proposition du tracé et des stations d'extensions lot 3
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

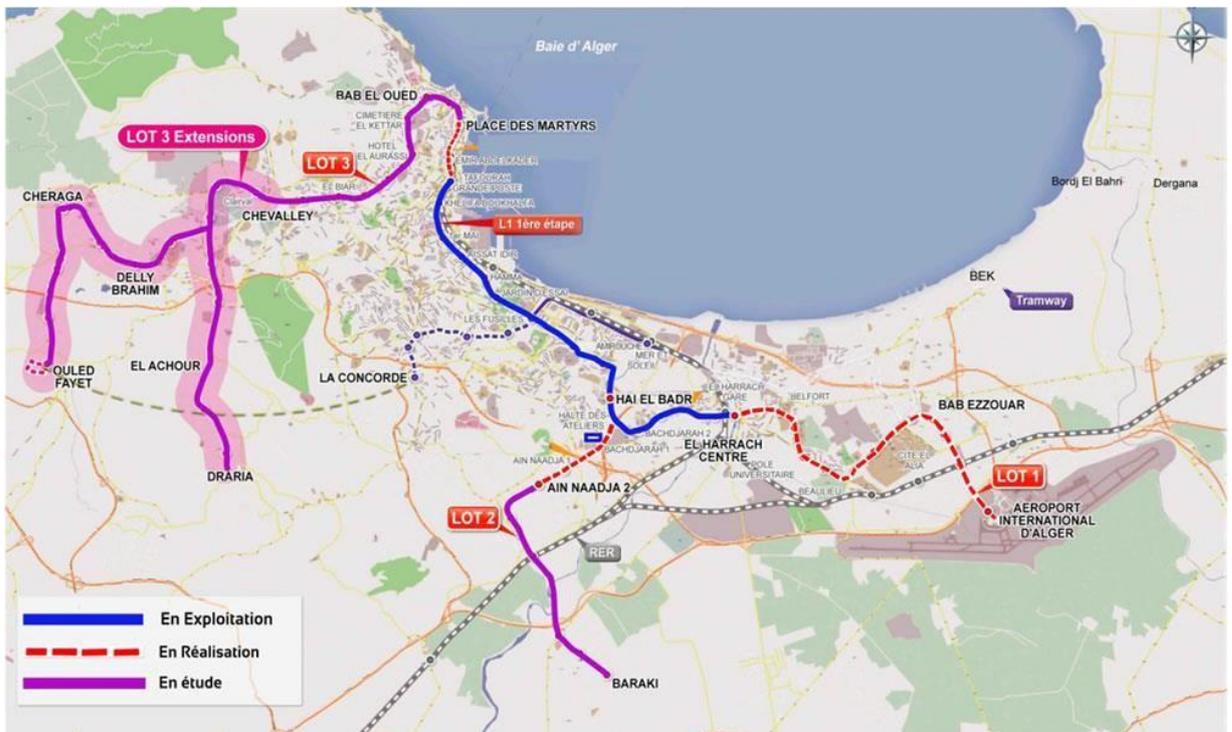


Figure 53 : Carte récapitulative de l'état des lieux du métro d'Alger
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016.

2.2.3 Le Tramway

Le projet du tramway d'Alger est conçu dans un objectif de compléter les modes de transports urbains existants, en répondant à la demande de transport de plus en plus croissante, tout en limitant l'impact des déplacements sur l'environnement³⁰.

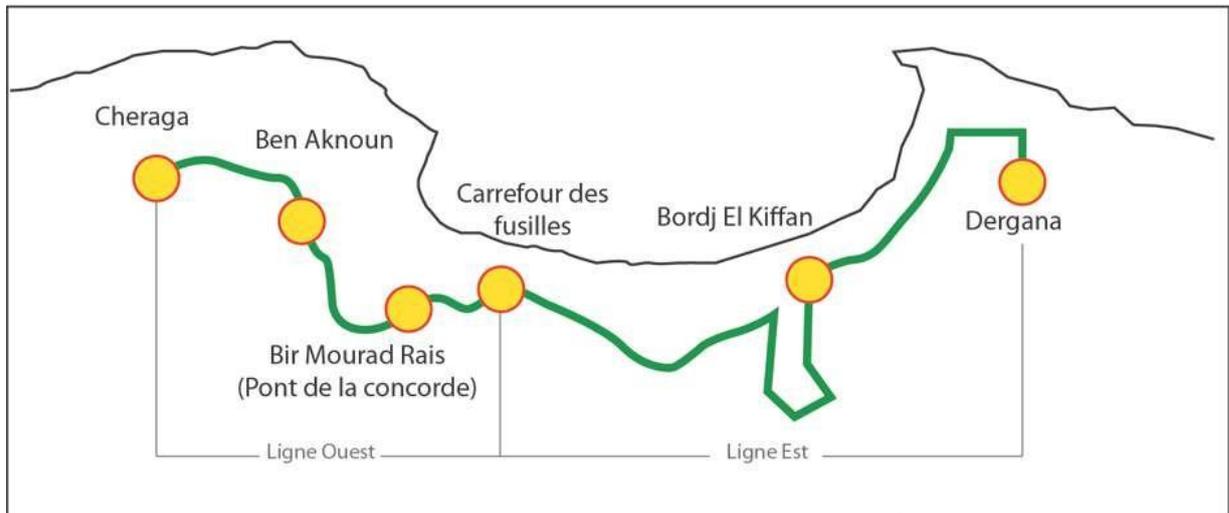


Figure 54 : Ligne du Tramway, Est en service et Ouest en cours d'étude.

Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016

La ligne Est : la plus prioritaire, de 23 kilomètres de longueur, débute au niveau du carrefour des Fusillés (Avenue Belouizdad) et prend fin à Dergana (Cité Biomédicale), et elle englobe en tous 38 stations. Cette ligne est actuellement opérationnelle, et a été réalisée en deux tronçons :

- le premier tronçon : de 7,2 kilomètres, situé à l'Est de la capitale, reliant Bourdj el Kiffan à la Cité Mokhtar Zerhouni, il a été mis en exploitation le 8 mai 2011.

- le deuxième tronçon : c'est l'extension du premier tronçon vers l'Ouest, pour atteindre la station multimodale des Fusillés dans le centre-ville. Il a été rendu en service le 15 juin 2012, créant ainsi une interconnexion avec le métro au niveau de la station des Fusillés.³¹

La ligne Ouest : c'est l'extension de la ligne 1 vers l'Ouest, elle débute au Carrefour des Fusillés, passe par Bir Mourad Rais et prend fin à Cheraga. C'est une ligne qui est en phase d'études. L'objectif de la connexion entre la ligne 1 et 2, est de créer une interconnexion entre le tramway, le métro et le téléphérique au niveau du Carrefour des Fusillés (Zitoun, Tabti Talamani, 2009).

³⁰ EMA Entreprise Métro

³¹ EMA Entreprise Métro

2.2.4 Le téléphérique

La partie centrale de l'agglomération algéroise (le centre-ville) est connue pour ses rudes reliefs, rendant le déplacement par les transports publics difficiles entre les quartiers hauts et bas de la ville.

Cependant, le téléphérique représente le moyen de transport le plus adéquat face à ces terrains accidentés relativement difficiles. De ce fait, durant la période coloniale et après l'indépendance, des téléphériques ont été construits. Des travaux de rénovation ont été enclenchés afin de remettre en service ce dispositif de transport dans les lignes suivantes :

- La liaison Hamma - Mémorial des Martyrs ;
- La ligne Bologhine – Notre Dame D’Afrique (N.D.A) ;
- La ligne Sidi M’hamed – El Madania (Diar El Mahçoul) ;
- Oues Kniss (Annassers) – Palais de la Culture (Ouassim Aghiles AMIROU 2013).

Tableau 3 : Caractéristiques des téléphériques rénovés

Station	Capacité cabine	Charge/sens	Altitude en aval	Altitude en amont	Longueur selon la pente	Dénivellation	Temps de parcours(s)
Madania	35	1100	23	180	237	108	66
N.D.A	35	1150	26	122	266	94	24
Mémorial	25	1200	33	130	/	110	40
P.culture	35	1100	20	110	420	90	66

Source : Berchache R. 2011

En plus des lignes actuellement exploitées par l'ETUSA, plusieurs nouveaux projets de téléphériques ou de télécabines ont été initiés par la Direction de la planification du tramway et des transports par câbles (DPTTC).

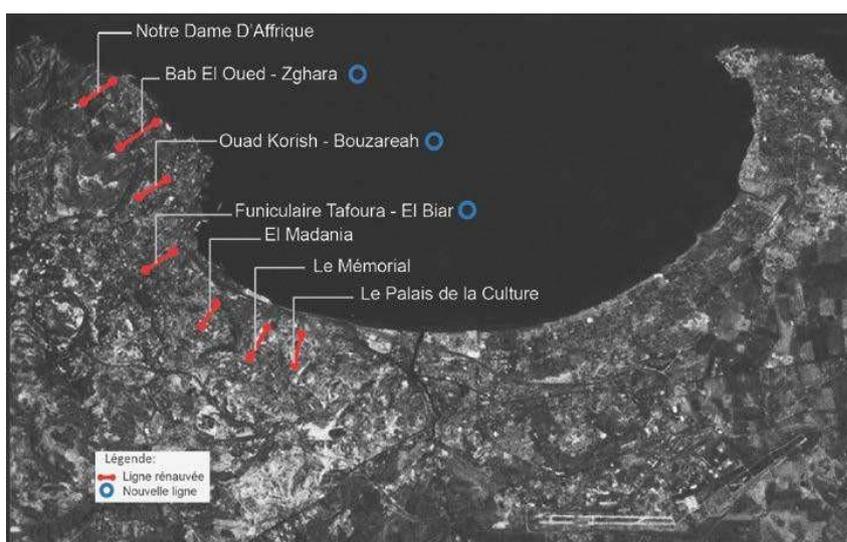


Figure 55 : Carte présentation des projets de télécabines rénovées au ministère des transports 2008

Source : Berchache R. 2011

Deux nouvelles stations sont en phase de réalisation. La première, bientôt achevée ira de Oued Koriche à Bouzaréah en passant par le quartier de Frais Vallon avec près de 2400 voyageurs/heure/sens. La seconde reliera Bab El Oued - Village Céleste - ZegharaSAFAR (Zitoun , Tabti Talamani, 2009).

2.2.5 Le chemin de fer, train de banlieue

Le réseau de train de banlieue est géré par la société nationale des transports ferroviaires (SNTF). La SNTF assure en termes de transport urbain dans l'agglomération d'Alger les missions suivantes :

- Le transport de voyageurs de banlieue sur deux lignes qui partagent un tronç commun (10 km) entre la Gare Centrale d'Alger port et El Harrach, où elles se bifurquent, l'une vers Thénia à l'Est (43 km) et l'autre vers Blida et El Affroun au Sud- Ouest (58 km).

- Elle assure des services de voyageurs à partir de la gare Centrale d'Alger vers les grandes villes du littoral nord algérien.

- La SNTF assure le transport ferroviaire de marchandises qui transitent par le port d'Alger.

Avec le projet d'électrifications du réseau ferroviaire de la banlieue algéroise, réalisé par la

SNTF sur les lignes Alger-Thénia et Alger-El Affroun, qui sont actuellement opérationnelles ainsi que le projet d'électrification de la ligne Thénia-Tizi Ouzou, qui est en cours de réalisation, l'entreprise envisage de rentrer en concurrence avec le transport public par voie routière en attirant une clientèle nombreuse et en augmentant le trafic de passagers de 60.000 à 200.000 voyageurs par jour. Celle-ci envisage d'augmenter le nombre de rotations qui passera de 110 à 164 trains/jour, avec une fréquence de trains d'un intervalle de 7 minutes.

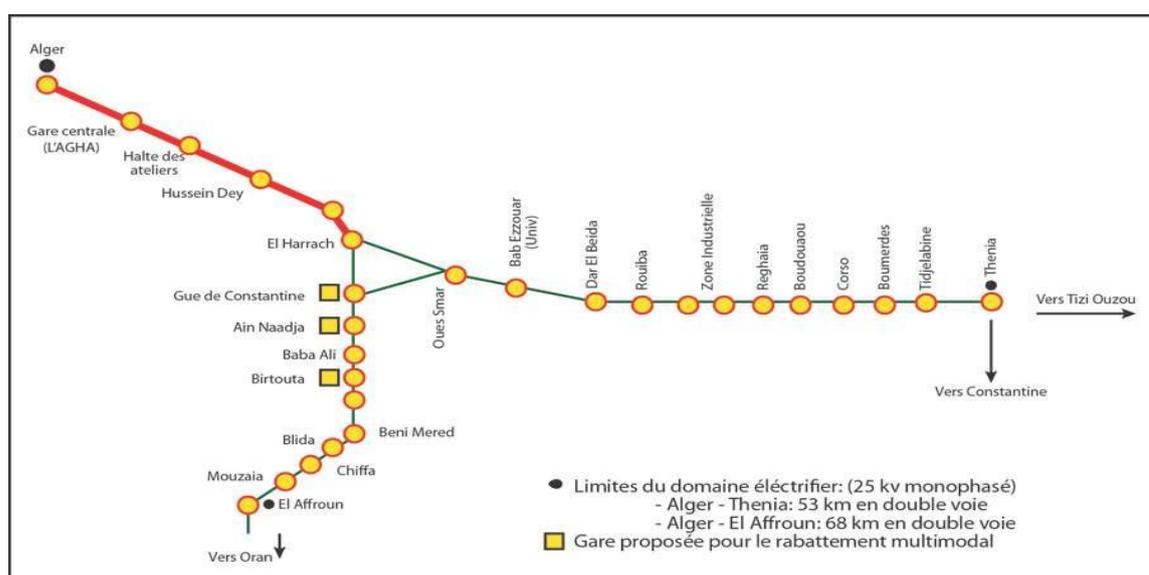


Figure 56 : Schéma du réseau ferré de la banlieue algéroise.

Source : Document de la SNTF

A l'horizon 2025, la SNTF envisage également dans son programme la réalisation de :

- La nouvelle liaison Oued Smar/Gué de Constantine : 8 km.
- La liaison Birtouta/Nouvelle ville de Sidi Abdellah/Zéralda : 22 km.
- Le réaménagement de la Gare Centrale d'Alger pour voyageurs.
- Les installations de remisage de voitures automotrices et installations annexes.
- Le développement du triage ferroviaire régional à Dar El Beida.
- La desserte ferroviaire de l'aéroport : 2,8 kilomètres. (Zitoun , Tabti Talamani, 2009).



Figure 57 : Train rapide Inter-régional



Figure 58 : Train de banlieue d'Alger

Source : [http://www ;skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

2.2.6 Transport urbain à Alger

Les modes de transports urbains dans l'agglomération Algéroise sont assurés principalement par quatre opérateurs de transport publics : l'ETUSA qui offre des services de transport urbains par autobus et par tramway, le TRANSUB qui offre des services de transport suburbain par autobus ; La SNTF qui offre des services ferroviaires de banlieue, l'EMA qui offre des dessertes de métro, ainsi que plusieurs opérateurs de transport privé d'autobus et de taxis.

Les transporteurs privés investissent dans plusieurs lignes d'autobus urbains, ainsi que dans le transport de personnels et le transport universitaire. Par contre, ces services urbains ne sont pas guidés par des politiques d'interconnexion entre les différents réseaux de transport, chaque ligne étant pensée d'une manière autonome, sans souci tarifaire ou de continuité du service pour l'utilisateur. Bien que récemment une tentative de continuité tarifaire entre Tramway et Metro ait été avancée, elle reste cependant négligeable par rapport à la totalité des réseaux de transport.

2.2.7 Le réseau routier

Le réseau routier de l'agglomération d'Alger est relativement complexe, suite à l'évolution chronologique de la ville qui a nécessité des extensions, des dédoublements ainsi que la création de nouvelles lignes routières, mais aussi compte tenu du cadre physique de la région par ses reliefs accidentés, la forme de la baie, accentuant cette complexité.

Le réseau de voirie est placé sous la responsabilité de la Direction des travaux publics DTP qui est constitué de :

- 453 km d'autoroutes et routes nationales (RN).
- 252 km de Chemins de Wilaya (CW).

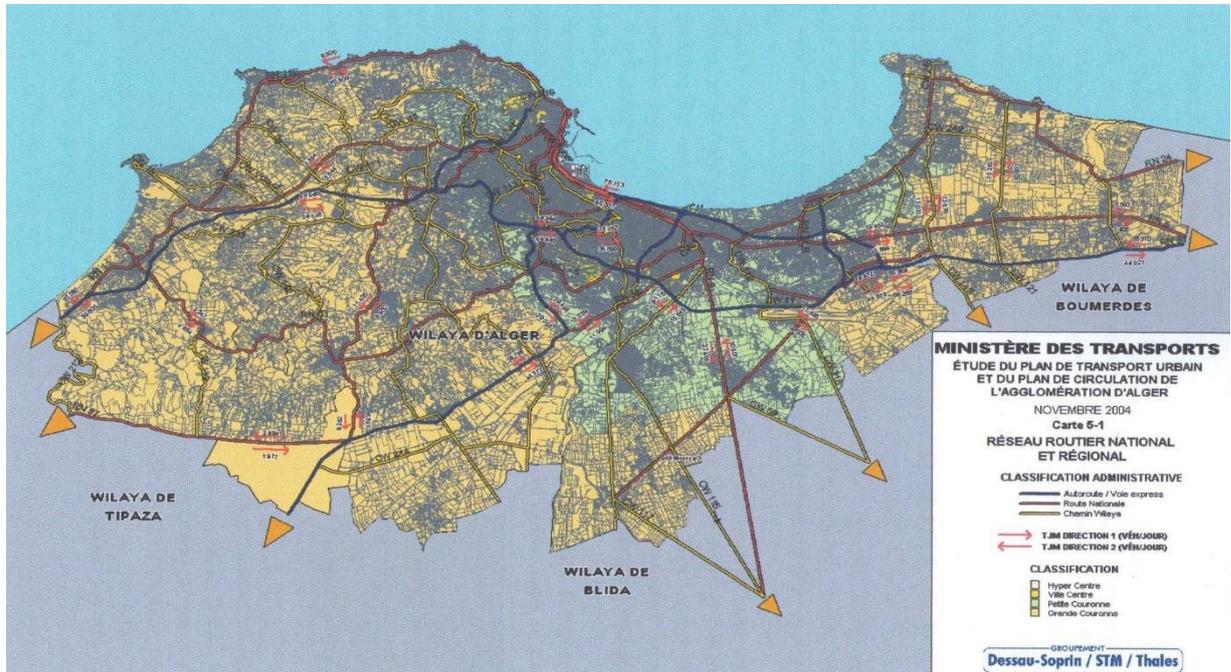


Figure 59 : carte classification du réseau de voirie dans l'agglomération Algéroise
Source : Etude des plans de transport et de circulation de l'Agglomération d'Alger, Groupement Dessau Soprin/STM/Thales, 2004

III.2.3 Les pôles d'échange de l'agglomération Algéroise

A. Les pôles d'échanges

- Jardin d'essais : la correspondance de deux réseaux de transports (Métro et Téléphérique).
- Les fusillées (Ruisseau) : la correspondance de trois réseaux de transports (Métro, Tramway, Téléphérique).
- Caroubier gare : la correspondance de deux réseaux de transports (Tramway, Train de banlieue).
- Haï El-Badr : la correspondance de trois réseaux de transports (Métro, Transport urbaine, Taxis).
- El Harrach gare : la correspondance de deux réseaux de transports (Métro, Train de banlieue d'Alger).

B. Les pôles d'échanges en constructions

- Ain Naadja gare : la correspondance de deux réseaux de transports (Métro, Train de banlieue).
- Rabia Tahar Bab Ezzouar : la correspondance de deux réseaux de transports (Métro, Tramway).

- Aéroport : la correspondance de quatre réseaux de transports (Métro, Train de banlieue, Transport urbaine, Taxis).



Figure 60 : Carte de transports publics d'Alger et les correspondances des réseaux
Source : EMA Entreprise Métro d'Alger 2016 traité par auteurs

- Les parkings relais

Le parking-relais de la station multimodale Haï El-Badr offre 108 places pour le public et 17 places pour RATP. ETUSA propose un prix attractif de 25 DA pour toute une journée, pour cela, le parking connaît une saturation très tôt à 7 :30h du matin et il provoque un énorme problème de congestion d'espace au niveau de Route de Bachdjerah.

III.3 QUELLES LEÇONS POUR LE CAS D'ALGER ?

Dans cette partie de chapitre nous présentons les lacunes et les obstacles qui entravent l'intermodalité dans la ville d'Alger, on essaye par la suite de proposer quelques stratégies et solutions pour que la capitale tend vers l'intermodalité.

III.3.1 Les obstacles de l'intermodalité dans l'agglomération algéroise

La politique de transports de la capitale a connu des lacunes toute au long de ces interventions (projets et stratégies), nous concéderons ces lacunes comme les obstacles majeurs de l'intermodalité :

En premier lieu, le manque de coordination, entre les nombreux organismes intervenant dans le secteur de transport, en matière d'études et réalisations, et notamment les opérateurs ayant en charge la gestion de la ville.

En deuxième lieu, la négligence de gare et le de train dans le système intermodal d'Alger, Il nous semble que l'intermodalité à Alger reste tributaire des autres options modales de transports en commun, plus particulièrement la gare, et l'option ferroviaire. Ceci pourrait orienter l'usage des transports en commun vers de nouvelles perspectives.

Cependant, Le projet de métro apparaît comme étant une conception isolée plutôt que faisant partie intégrante d'un ensemble de mesures conçus pour reprendre de manière cohérente a un plus large éventail de problèmes de transport en commun.

A ce propos, ce projet de métro a connu un grand retard dans la réalisation, grâce à plusieurs contraintes foncières (l'expropriation des terrains), financières (les couts élevés des travaux surtout avec la crise économique du pays) et d'autres. et il ne suit pas la croissance urbaine d'Alger.

De même problème pour le tramway, du point de vue de l'intégration et de la coordination de tramway dans le système de transport urbain algérois, les concepteurs de tracé n'ont pas bien intégré cette ligne de tramway constitue un élément important dans le système intermodal avec le métro, le bus, la gare routière, et les haltes de la SNTF, sauf (la correspondance tram-train de caroubiers et tram-métro des fusillés).

En fin, le manque des parkings relais a poussé les gens vers la voiture particulière, c'est ainsi que l'objectif des parkings relais est de guider les utilisateurs de voitures privées vers des endroits spécialement aménagés, où ils peuvent garer leurs voitures, moyennant un prix intéressant avec un accès à des liaisons performantes en transports en commun.

III.3.2 des stratégies et perspectives pour atteindre l'intermodalité

Plusieurs stratégies sont possibles, et praticables pour rendre l'intermodalité plus utile :

- La nécessité d'une coordination entre les organismes de secteur de transport et urbain, est la clé essentielle de l'intermodalité.
- L'intégration de la gare et le train dans le système intermodal d'Alger, est une étape de fond pour reprendre à plusieurs problèmes des déplacements quotidiennes.
- Consacrer la place de chemin de fer comme moyen de transport collectif de masse incontournable, compte tenu de sa pénétration jusqu'à la zone hyper centre d'Alger, et ne pas laisser le projet de métro accaparer exclusivement l'attention des responsables (et des ressources).

- Reconsidérer le chemin de fer de banlieue : le chemin de fer algérois ne joue pas pleinement son rôle dans les déplacements quotidiens des algérois.
- Nous incitons à recommander le chemin de fer de banlieue comme la pièce maîtresse de tout le système de transport urbain à Alger, de ce fait, il devrait être pris d'une part comme élément jouant un rôle primordial dans la structuration et le développement urbain, et d'autre part dans l'organisation et la prise en charge de la mobilité quotidienne dans l'aire métropolitaine d'Alger.
- Les problèmes de déplacement à Alger sont essentiellement dus à la surconcentration des fonctions urbaines à caractère économique, situées pour la plupart dans le centre, la polycentralité peut répondre à ces problèmes, la gare intermodale peut devenir un nouveau centre de la ville.
- Il apparaît essentiel de réaliser les deux autres lignes de métro pour répondre à la croissance urbaine accélérée de la capitale
- Plaidoyer pour l'intermodalité ; c'est la solution adéquate pour désengorger Alger de sa circulation automobile et c'est permettre en même temps de revaloriser l'espace urbain.
- Il serait opportun, pour les responsables de la ville, de retenir le projet de métro, tramway et train, comme une priorité urbaine en mesure non seulement d'atténuer la crise du secteur de transport, mais également d'avoir des effets structurants sur l'urbanisation future de l'agglomération d'Alger.
- Il est souhaitable que les gestionnaires de la ville réorganisent le réseau des bus autour de la ligne de métro et tramway pour rapprocher le plus possible ces derniers aux usagers.
- Il faut souligner que les points de correspondance les plus importantes dans la desserte de l'agglomération algéroise se sont les gares (la gare ferroviaire, la gare routière) : de ce fait il est nécessaire d'assurer des lignes de rabattement vers, le système de transport multimodal (train-bus-métro-tramway) qui devrait s'imposer dans la prise en charge de la mobilité quotidienne des algérois.
- La restructuration de l'ensemble du réseau de transport en commun (bus), l'objectif recherché est de renforcer la complémentarité intermodale dans l'agglomération et de réduire de façon significative la part de la voiture particulière de la voiture dans les déplacements.
- L'offre du choix de modes de déplacements complémentaires entraîne un report modal significatif de la voiture individuelle vers le transport en commun.
- En outre, le relief accidenté d'Alger contribue de façon significative à développer d'autres moyens complémentaires telles que le système de téléphérique dans la partie centre.
- En conséquence, toute cette organisation devrait être articulée autour de la ligne de métro et tramway et leurs extensions de la future.
- Les pôles d'échanges renforcent la synergie entre les modes de transports. Ils doivent être aménagés en conformité pour maximiser le potentiel du système de transports. En fonction

des liaisons proposées pour le futur système de transports d'Alger, il faudra envisager des pôles d'échanges entre les différents modes de transport.

- L'intégration de la voiture particulière au transport intermodal : la voiture est un symbole de promotion sociale mais c'est aussi le seul mode qui assure un déplacement porte à porte. La complémentarité de transport collectif avec la voiture particulière est une nécessité pour un meilleur fonctionnement de l'espace à ses différentes échelles. Le transport individuel est une composante principale de la chaîne de transport intermodal. La création des parkings au niveau de certaines interfaces (comme les gares ferroviaires ou routières, ou aux stations périphérique du transport collectif et les pôles d'échanges) est de nature à intégrer la voiture particulière à la chaîne de transport et à faciliter de ce fait le transfert alternant avec le transport collectif.

Conclusion

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays.

Après avoir étudié les différents modes et réseaux de transport dans l'agglomération Algéroise, nous pouvons constater que :

En premier lieu, concernant les déplacements au sein de l'agglomération, Alger se caractérise par un système de réseaux de transport assez complexe et varié (train, métro, tramway, bus, taxis et voiture individuelle). Alger est principalement desservi par le transport public, qui est caractérisé par une situation assez critique, par manque de planification générale des lignes, par manque d'organisation et de régulation, ainsi que l'équité en termes de couverture spatiale de l'offre en transport dans l'agglomération : cette situation constitue le principal facteur de congestion routière à Alger.

En deuxième lieu, le réseau ferroviaire d'Alger constitue un des points forts de l'agglomération, et qui est mal exploité. En effet, c'est un réseau qui commence à faire concurrence aux transports par bus. Les nouvelles dessertes par métro et tramway viennent compléter les dessertes des zones enclavées de centre-ville. Cependant, ces trois modes sont en réalité destinés à être complémentaires, mais à cause des plusieurs lacunes et manque de coordination entre les organismes intervenant dans le secteur de transport ces modes n'arrivent pas à tendre la capitale vers l'intermodalité.

À la suite du diagnostic des infrastructures du transport public dans la wilaya d'Alger, nous avons souligné les obstacles pour mettre en œuvre l'intermodalité dans la capitale, tel que le manque de coordination, entre les nombreux organismes intervenant dans le secteur de transport, et la négligence de gare et le de train dans le système intermodal d'Alger.

Nous constatons, à partir de ce diagnostic, l'existence de plusieurs réseaux de transport, et des infrastructures de traitement des voyageurs (la gare ferroviaire, la gare routière l'aéroport et la gare maritime, et les pôles d'échanges), permettant une faible promotion pour l'usage du transport intermodal, grâce à un dysfonctionnement en termes d'organisation entre eux. Notons aussi qu'il est abusif de parler de rôle des gares et sa participation dans le transport intermodale de l'agglomération algéroise, du fait que ces gares (la gare ferroviaire, la gare routière) sont exploitées comme station et des points de correspondances pas comme des nœuds centrales d'un système intermodal, donc, malgré les efforts consenti dans le domaine des moyens de transport, on reste encore loin de la concrétisation des principes fondamentaux de l'intermodalité.

Enfin, notre étude nous a permis de proposer des solutions et des stratégies permettant de faciliter la mise en place de l'intermodalité dans la capitale. En effet, la réintégration des gares et le train dans le système intermodal, et l'extension de la ligne 1 de métro et la voie ferrée vers l'aéroport, et aussi (la nouvelle gare centrale d'Alger à long terme), ce qui favorise l'intermodalité et offre le choix aux voyageurs.

L'Algérie fait face à un challenge de transport important et inévitable sur la création d'une mobilité plus régulée concernant la réduction de la dépendance aux modes de transport routiers, notamment dans la capitale, l'augmentation de l'attraction des transports publics et à la fois le développement d'autres modes alternatifs aux modes routiers. Plusieurs stratégies sont possibles, dont le concept d'intermodalité semble être une des stratégies les plus utiles.

CONCLUSION GENERALE

Tout au long de notre travail, nous avons souhaité répondre à la problématique de l'intermodalité en Algérie, mythe ou réalité. Et de s'avoir le degré de la participation de la gare à cette intermodalité et à la structuration urbaine, en prenant comme cas d'étude la ville d'Alger, afin de comprendre le développement de la situation d'Alger vers le processus du métropolisation. Pour cela, nous avons posé l'hypothèse ci-dessous :

La gare de par sa complémentarité entre les transports comme un lieu d'échange et comme un lieu de vie, participe à la structuration urbaine et à l'intermodalité. De ce fait l'inexistence de ces paramètres nous renseigne sur la réalité de l'intermodalité, ici pour le cas d'Alger.

Notre travail de recherche dans le premier chapitre, en premier lieu, la compréhension des deux concepts la gare et l'intermodalité, leurs composantes et évolutions. Ce concept « d'intermodalité », qui se définit comme un usage alternatif ou complémentaire des différents modes de transport mis à disposition, et qui se concrétise dans la gare par son développement, elle interagit également avec son contexte urbain proche comme pôle d'échanges.

Nous avons ensuite essayé dans le deuxième chapitre de faire un aperçu plus détaillé sur ces deux concepts à travers l'exemple de la métropole marseillaise «la gare Saint Charles», afin de comprendre la participation de cette gare dans la structuration urbaine de la ville et à l'intermodalisation de Marseille. Nous avons constaté par cet exemple que la gare contemporaine ne se définit pas par rapport à son seul quartier de la gare, mais par rapport à un territoire beaucoup plus vaste, et surtout plus difficile à cerner. Elle est conçue comme un lieu d'échange et de complémentarité entre les transports, comme un lieu de vie et de service et comme le centre d'un quartier urbain dense et durable. Parmi les objectifs principaux du concept de gare multimodale :

- Assurer une meilleure complémentarité entre les modes de transports interurbains et ferroviaires.
- Inciter à l'utilisation de transport en commun dans un contexte de développement durable.
- Limiter le trafic des véhicules particuliers dans les centres-villes.

Cela fait que la gare est plus qu'un enjeu ferroviaire pour être aussi un enjeu de développement local.

Ensuite, nous avons essayé, dans le troisième chapitre, d'analyser le système et les infrastructures de transport de la ville d'Alger, afin de comprendre l'intermodalité dans ce système, et les combinaisons entre les différents modes de ce système, et de relever le rôle des

gares dans l'intermodalité de la capitale. Nous avons constaté à partir d'un diagnostic, que le système de transport de la ville d'Alger souffre de plusieurs problèmes, en termes de réseaux et infrastructures. Et aussi qu'il est abusif de parler sur le rôle de la gare central d'Alger et sa participation dans la structuration de la ville, la fonction de cette gare comme une simple station des voyageurs, la transmise en dehors du système intermodale de la capitale.

Transversalement aux deux chapitres développés dans notre travail, liant le troisième chapitre « cas d'étude de la ville d'Alger », nous avons pu arriver à des résultats qui nous permettent de valider notre hypothèse de base.

Quoi qu'il en soit, le niveau mettre en œuvre de l'intermodalité déjà atteint dans la capitale, et la souplesse offerte par les modes de transport durable (métro, tramway, train). Les politiques et les stratégies de transports algériens restent loin de concrétiser cette intermodalité dans la métropole algéroise.

De plus, l'analyse du système de transport de la ville d'Alger nous a permis de relever les obstacles pour le développement de l'intermodalité. Ainsi, nous constatons trois problèmes essentiels à savoir :

- Le manque de coordination, entre les nombreux organismes intervenant dans le secteur de transport, en matière d'études et réalisations, et notamment les opérateurs ayant en charge la gestion de la ville.
- La négligence de gare (l'élément centrale de l'intermodalité) et l'option ferroviaire dans le système intermodal de la ville d'Alger.
- Les problèmes d'intégration et de coordination entre les modes de transport lourds (métro tramway et train), et avec les gares (ferroviaires et routières) et les pôles d'échanges du système de transport urbain algérois.

Après avoir tiré nos conclusions, nous pouvons présenter des observations afin d'améliorer la situation du l'intermodalité et de promouvoir le transport intermodal dans la ville d'Alger.

Il s'agit de :

- La nécessité d'une coordination entre les organismes de secteur de transport et urbain, est la clé essentielle de l'intermodalité.
- La requalification des lieux d'échanges (les pôles d'échanges, les gares routières) et surtout la gare ferroviaire d'Alger s'est avéré plus que nécessaire.
- La création d'une nouvelle gare intermodale, qui regroupe tous les moyens de transports lourds (métro, tramway et train) et semi lourds (bus, taxi, voiture individuelle), ce projet

de la ville d'Alger va réduire le trafic routier sur le centre-ville. Cette intervention sera notre projet de fin d'étude de deuxième semestre, afin de continuer dans notre recherche.

Avant de clore notre travail, nous tenons à rappeler que nous sommes conscients des limites de nos efforts, notre objectif n'était que d'initier un débat et de participer à la réflexion. Pour aller plus loin dans l'analyse :

- Une évaluation d'attraction de l'intermodalité pour les voyageurs et pour les investissements publics dans la ville d'Alger ;
- Une évaluation de la combinaison de l'intermodalité aux préoccupations de l'interurbain d'Alger.
- Les pôles d'échanges et les dynamiques urbaines en Algérie.

BIBLIOGRAPHIE

Les ouvrages

- CERTU CETE Nord Picardie (2012). « Les pratiques de l'intermodalité : Les enseignements tirés des enquêtes ménages déplacements ». consulter 02/2017.
- Faivre d'Arcier, 1994. « Réseaux intermédiaires de transports publics urbains » consulter 10/2017.
- GARNIER. J, ZIMMERMANN. JB, *L'aire métropolitaine marseillaise et les territoires de l'industrie*, Géographie, Economie et Société (2006).
- MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, Presses Universitaires de France, Paris, octobre 2010, 843p.
- Reinhard Douté. *Livre les 400 profils de ligne voyageurs de réseau ferré français*. édité par La Vie du Rail. Aout 2011.196p.
- RONAI. S, *Marseille : une métropole en mutation*, La Découverte (2009).
- TERRIN, Jean-Jacques. *Gares et dynamiques urbaines*. Les enjeux de la grande vitesse.2011.214p.
- Théophile Gautier, « *Des gares de chemin de fer* », Le moniteur universel, 1968

Ouvrages collectifs

- Jean Marie Duthilleul et Etienne Tricaud dans «*Parcours 1988- 1998* ».consulter 02/2017.
- KRATTINGER Y. (2012). *Rapport d'information. SENAT N°319*. Session ordinaire de 2011-2012. Paris. 48p.

Articles de périodiques

- Article universitaire correspondant aux termes YEHC-F. (2009).
- Christian Brunner Regards de l'agam mai 2014 : n °21 p 05
- Données Insee, Recensement de la population 2013.
- La mobilité urbaine, un nouveau cadre conceptuel, page1,
- Regards de l'AGAM MAI 2014 : N °21
- Transport par câble aérien En milieu urbain. Juin 2012

Documents de type thèses, mémoires et rapports

- *Algeria* ». In 2nd Michelangelo Workshops of Civitavecchia. 13 et 14 April 2012.
- ALLOUTI Amira. BAKIR Hind. *problématique du transport et de la mobilité a boumerdes projet de gare multimodale*. MEMOIRE DE FIN D'ETUDE DE MASTER ACADEMIQUE Architecture Ville et Patrimoine.UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI- OUZOU.2007. 107p.
- AMARA Anissa.OURIACHI Tafsouth. *Gare multimodale une innovation au service des voyageurs et des usagers de la ville de TIZI-OUZOU*. memoire de master en architecture. UNIVERSITE MOULOUD MAMMERIE DE TIZI-OUZOU.2016.77p.
- BENALLEGUE A, « *La politique publique de transports en Algérie, colloque Gestion durable des territoires* », Laboratoire REDYL-UMMTO. 2007.
- Bendaoud Hichem. *Transformation des lieux de transport Cas de la gare ferroviaire À Sétif*. Mémoire de master. science & technologie. Université ferhat abbas – setif 1. 2016.80p.
- Boukraa abdenmour, Koucim salah eddine. *transport (Gare intermodale à El Hassi)*. Mémoire de fin d'étude .Faculté de l'Architecture et Science de la Terre.
- *En commun _a Marseille*. G_eographie. 2011. <dumas-00769058>. Submitted on 27 Dec 2012.92p.
- GUEGUEN-AGENAIS. Tarification des déplacements : *Evaluation de la performance d'une évolution tarifaire pour l'Ile-de-France* ». Thèse de doctorat en Economie, sous la direction de LATERRASSE J. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Paris. 2008.202p.
- GUETTAL Sarra. *Le pôle d'échanges multimodal, outil de restructuration d'un quartier délaissé Cas du quartier de l'arrière port à Béjaia*. memoire de master. Sciences et technologie (ST). UNIVERSITE F A - SETIF 1.2016.106p.
- Hassina NADJI. L'intermodalité dans le transport public local : Outil de régulation de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Mémoire de Master en Sciences Economiques.2013.137p.
- Oceane Serviant. *La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines. Sciences de l'Homme et Societe*. 2015. <dumas-01266843>. Submitted on 3 Feb 2016. 118p.

- Ouassim Aghiles AMIROU. *Multimodalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitain*. Mémoire de magister. Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme EPAU. 2013. 197p.
- Rafika BERCHACHE. Développement urbain et multi-modalité face aux enjeux du développement durable de l'agglomération d'Alger : perspectives d'un challenge. Mémoire de Magister en Urbanisme Durable .Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPEU). 2011. 185p.
- Rapport n 01 d'Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Euro-méditerranéen à Marseille 2007.
- Safar Zitoun M., Tabti Talamani A., (2009), "*La mobilité Urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspectives*", International Bank for Reconstruction and Développement, 108 p.
- Sarah Widmer et Rosalie Muris pratiquer *une mobilité alternative à marseille*. université de neuchatel. institut de géographie. AVRIL 2015. 88p.
- Tahar BAOUNI. *Croissance urbaine, mobilité et transport urbaine dans l'agglomération algéroise*. . Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPEU). 2006. 395p.
- RAMDINI S. & AHMED ZAID M. (2013), « *Impacts de la capacité logistique des transports terrestres algériens sur la mobilité* », Contribution au Colloque Logistica'13 du 30-31 mai, EMI, Tanger.
- ZERZOUR M-A. et BELABDELOUAHAB F. « *Modernisation du transport en algerie* » Université Ferhat Abbas Sétif. 2013. 87p.

Les sites web :

- <http://www.skyscrapercity.com>
- sudwall.superforum.fr.
- [Www. jeditoo.com](http://www.jeditoo.com)
- www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport
- www.dziria.com
- www.euromediterranee.fr
- www.Marseille-provence.com
- www.metroalger-6dz.com/fr/
- www.ministere-transport.gov.dz

- www.railfocus.de
- www.stanislaszakarian.blog.lemonde.fr.
- www.thesaurus.gouv
- www.tourisme-marseille.com/fiche/gare-saint-charles-de-marseille/.
- www.toutma.fr20192les-metamorphoses-de-la-gare-saint-charles#lacour.
- www.urbanrail.net

Autres documents

- Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise.2012
- Bureau d'Etude de Transport Urbain.
- Cours publics d'histoire de l'architecture, Architecture & urbanisme des gares de chemins de fer : approches historiques, enjeux patrimoniaux XIXe XXIE siècles, jeudi 09 avril 2009.
- Dossier de presse – Inauguration du Pôle transport Marseille Saint Charles – 10 décembre 2007
- Dossier de presse Inauguration du Pôle transport Marseille Saint Charles.2007
- EMA Entreprise Métro d'Alger 2016
- Plan de déplacements urbains, sur MPM juin 2015
- Plan de déplacements urbains, sur MPM juin 2015
- Plan mobilité du PDAU d'Alger 2015
- SDAAM d'Alger.2010
- SNCF Juin 2008 LGV PACA : Gare nouvelle de Marseille
- SYSTRA 2006.
- TOMTOM TRAFFIC Index MEASURING CONGESTION WORLDWIDE

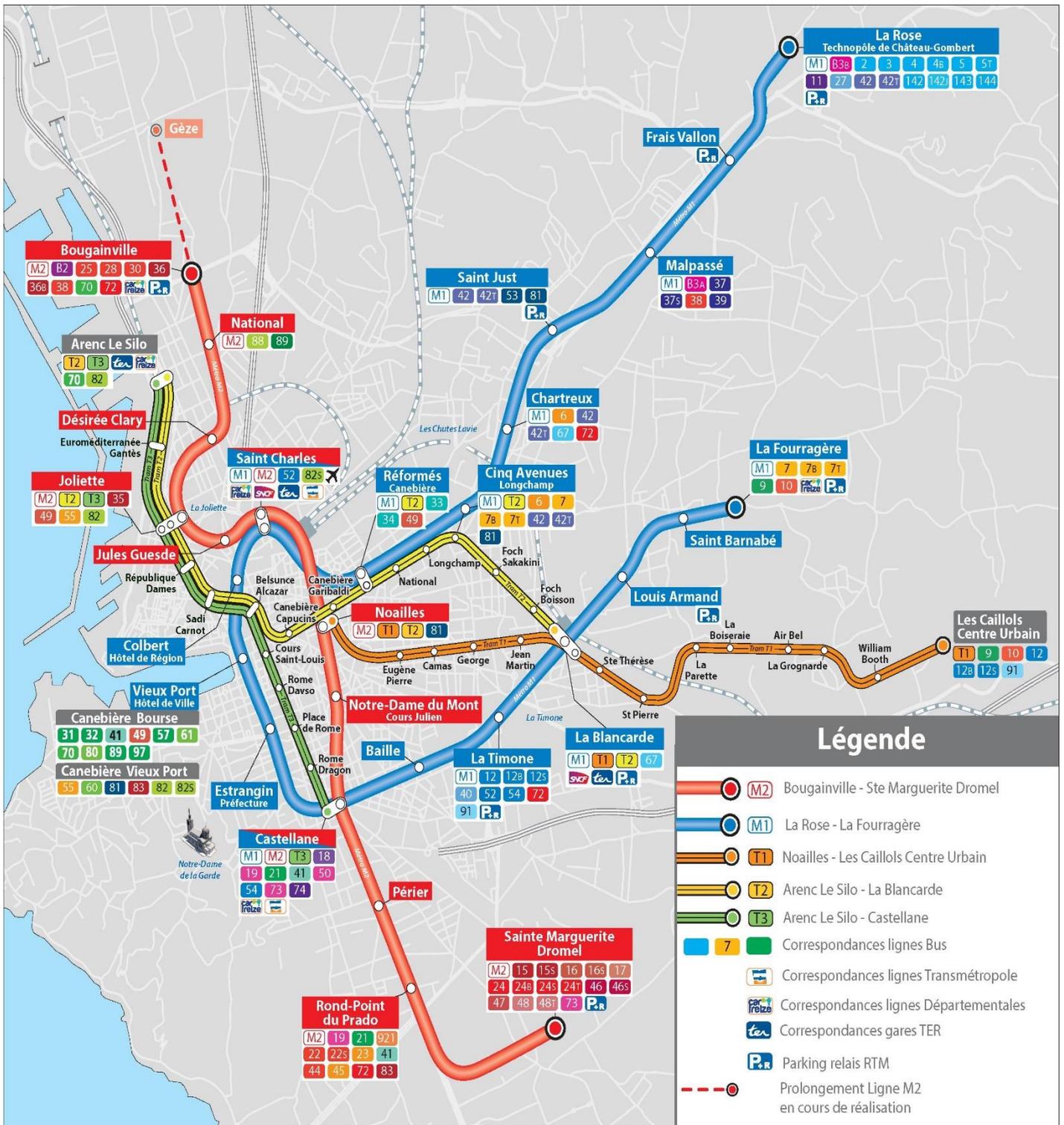
Textes règlementaires

- Loi no 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Pays: Algérie.
- Loi n°01-13 du 17 Jomada El Oula 1422 correspondant au 07 Aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Article 2

Dictionnaires

- Dictionnaire Larousse.
- Dictionnaire sens agent le parisien.
- Reverso dictionnaire.

ANNEXES



Annexe 01 : réseaux de transport à Marseille

