

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



Mémoire de Master

Présenté à l'Université 08 Mai 1945 de Guelma

Faculté des sciences et de la Technologie

Département de : Architecture

Spécialité : Architecture

Option : ARCHITECTURE PROJET URBAIN ET DURABILITE

Présenté par : OUDJANI SELMA

Thème : Ville et Transport durable.

Intitulé: La multi modalité pour un transport durable.

Projet : Gare Multimodal.

Cas d'étude : La ville de Guelma.

Sous la direction de : Mr. CHERATIA MOHAMED

2018/2019

Dédicaces

♥ C'est avec une grande joie, un cœur ouvert et des yeux émus que je dédie ce modeste travail à ... ✍️

Avant tout je remercie Dieu tout puissant qui par sa miséricorde et sa grâce m'a fortifié dans la persévérance et l'ardeur au travail.

À l'esprit de mon père (أبي), décédé le 30/09/2010 ; ma mère, mes frères Hamza (Douja) et Kacem, et toute ma famille aucune dédicace ne saurait exprimer l'amour, l'estime, le dévouement et le respect que j'ai toujours eu pour vous. Rien au monde ne vaut les efforts fournis jour et nuit pour mon éducation et mon bien être. Ce travail est le fruit des sacrifices que vous avez consentis pour mon éducation et ma formation, j'espère qu'aujourd'hui vous serez fières de ce que j'ai enfin accompli. Merci (أمي).

A ma chère sœur Hadjer (la Sis) que je ne remercierai jamais assez pour sa présence et son soutien. Je vous exprime à travers ce travail mes sentiments de fraternité et d'amour.

Je remercie aussi ma tante Nadia Achouri, et sa famille (mon oncle Fouad Touahri, mes frères : Aymen, Anis, Chouchou, Iyed), mon frère Mahdi Araar qui m'a beaucoup aidé. Que ce travail soit un témoignage de ma gratitude et mon profond respect.

A tous mes amis particulièrement : Naima (Na3na3a), Soumia (Semsem), Rima (Rimous), Silya, Douaa, Yousra, Houda, Asma, Wissem, Doly, Naima, Sonia, Manel, Aya, Dida, Meryem (Beryoucha), Sabrine (Sabine), Djahida (jiji), Abdou, Mimou, Ilyas, Souhaib, Imed, Fouzi, Simou, Saleh, Nasro, Lakista, Borhane, Sami, Pinicha, Switch, Kadour, Khaled, Minou, Sid Ali. Vous êtes pour moi des frères et sœurs et des amis sur qui je peux compter. En témoignage de l'amitié qui nous unit et des souvenirs de tous les moments que nous avons passé ensemble. En particulier à Zinouch qui m'a soutenu durant tous mes moments difficiles et qui a toujours trouvé les mots afin de me donner la force et le courage de continuer malgré toutes les difficultés que j'ai rencontrés au cours de toute cette année, je vous dédie ce travail.

À toutes les personnes qui m'ont aidés à la concrétisation de ce travail, Merci 🌸.

♥Sätø_umj♥

Remerciements

On dit souvent que le trajet est aussi important que la destination. Ces cinq années m'ont permis de bien comprendre la signification de cette phrase toute simple. Ce parcours en effet, ne s'est pas réalisé sans défis et sans soulever de nombreuses questions pour lesquelles les réponses nécessitent de longues heures de travail.

Avant tout je tiens à remercier Dieu tout puissant de m'avoir donné la force et le courage pour surmonter toutes les difficultés rencontrées durant l'année.

Je tiens à exprimer mes vifs remerciements à notre promoteur **Mr CHERAITIA MOHAMED**, de m'avoir suivi ; guidé et orienté jusqu'à l'aboutissement de ce travail ; ainsi que pour sa gentillesse, sa compréhension et le temps qu'il m'a consacré.

Je tiens particulièrement à exprimer mes remerciements à **Mme ACHOURI NADIA, Mr FRIKHA AHCEN**, pour leurs conseils et leur soutien durant toute cette année.

Je tiens aussi à exprimer mes remerciements aux **membres du jury** qui m'ont fait l'honneur d'évaluer mon travail.

Je tiens également à exprimer ma profonde gratitude envers tous les enseignants de notre département d'architecture, en particulier notre **Chef de département Mr BOUDJEHEM RAFIK**, qui m'ont aidé et enseigné durant mon cursus universitaire, ainsi qu'a tout le personnel des archives, de la bibliothèque et le personnel administratif pour leur gentillesse et leur soutien. Que ma famille, mes amis et toutes les personnes qui m'ont assisté et encouragé de près ou de loin, trouvent ici l'expression de mes sincères reconnaissances.

Merci à vous tous.

Table des matières

Dédicaces.....	I
Remerciements.....	II
Table des matières.....	III

CHAPITRE INTRODUCTIF

Choix du thème	1
Introduction	2
Problématique	3
Hypothèses et Objectifs	4
Méthodologie de travail	5
Structure du mémoire	6

PREMIERE PARTIE : APPROCHE THEMATIQUE

La Ville et le Transport

Introduction de la première partie	7
--	---

CHAPITRE I : Le Transport, élément de structuration des espaces urbains et territoriaux.

Introduction	8
I.1.1 Généralités sur le transport	9
I.1.1.1 Définition du transport	9
I.1.1.2 Histoire du transport	9
I.1.1.3 Les modes de transport collectifs	9
I.1.1.3.1 Le transport terrestre	9
I.1.1.3.2 Le transport ferroviaire	9
I.1.1.3.3 Le transport maritime	10
I.1.1.3.4 Le transport aérien	10
I.1.1.3.5 Le transport par câble	10
I.1.1.4 Les différents moyens de transport.....	10
I.1.1.4.1 Le tramway.....	10
I.1.1.4.2 Le métro	10

I.1.1.4.3	L'autobus	10
I.1.1.4.4	Le taxi	11
I.1.1.4.5	Le vélo	11
I.1.2	La ville et le transport	11
I.1.2.1	Définition de la ville	11
I.1.2.2	Les cinq éléments structurants des villes (selon Kevin Lynch)	11
I.1.2.3	La Ville et le déplacement	12
I.1.2.4	Le transport en Algérie	13
I.1.2.4.1	Réseau routier	13
I.1.2.4.2	Réseau ferroviaire	13
I.1.2.4.3	Transport aérien	13
I.1.2.4.4	Transport maritime	14
I.1.3	Le transport interurbain	14
I.1.3.1	Service public de transport interurbain : définitions et principes	14
I.1.3.2	Les principes de service public de transport interurbain	15
I.1.3.3	Le fonctionnement de service public de transport	16
I.1.4	La notion du développement durable	16
I.1.4.1	Définition du développement durable	16
I.1.4.2	Modèles et conditions d'application du développement durable	17
I.1.4.3	La notion du transport dans le développement durable	18
I.1.4.4	Le transport durable	19
I.1.5	La notion du projet urbain	20
I.1.5.1	Définition de la notion du projet urbain	20
I.1.5.2	Le transport urbain durable	20
I.1.5.3	Améliorer l'image de la ville	21
I.1.5.4	Pour quoi améliorer l'image d'une ville ?	21
I.1.5.5	L'image de la ville porteuse d'un projet urbain	22
I.1.5.6	Penser le transport avec la ville et penser la ville autour du transport	22
I.1.6	Les gares	23
I.1.6.1	Définition de la gare	23
I.1.6.2	Typologie de l'équipement	23
I.1.6.3	Types des gares	23
I.1.6.4	Histoire et évolution des gares a traves le temps	24
I.1.6.5	La gare Multimodale	25
Conclusion	.....	25

CHAPITRE II : Analyse des exemples

Introduction	26
II.1.1 Exemple 01 : Un pôle d'échange Multimodale de Strasbourg	27
II.1.1.1 Motivation du choix de l'exemple.....	27
II.1.1.2 Objectif du projet.....	28
II.1.1.3 Approche à échelle urbaine.....	28
II.1.1.4 Approche à échelle architecturale.....	33
II.1.1.5 Schéma d'organisation des fonctions accueil et transit.....	36
II.1.1.6 Schéma d'organisation spatiale	38
II.1.1.7 Le stationnement dans le pôle d'échange de Strasbourg (vélo)	39
II.1.1.8 Conclusion	40
II.1.2 Exemple 02 : La gare Euro Renne	41
II.1.2.1 Motivation du choix de notre exemple	41
II.1.2.2 Présentation du projet	41
II.1.2.3 Positionnement du projet urbain Euro Rennes	42
II.1.2.4 Problématique	42
II.1.2.5 Enjeux, Méthodes et Stratégies.....	43
II.1.2.6 Un « paysage construit » en cœur de ville	45
II.1.2.7 Le centre-ville s'ouvre au sud	45
II.1.2.8 Le pôle Economique.....	45
II.1.2.9 La région Bretagne pleinement investie.....	45
II.1.2.10 Conclusion	41
II.1.3 Exemple 03 : La gare intermodale de Jijel	41
II.1.3.1 Approche à échelle urbaine	41
II.1.3.2 Approche à échelle architecturale	41
II.1.3.3 Schéma d'organisation spatiale	41
II.1.3.4 Schéma d'organisation des fonctions accueil et transite.....	41
II.1.3.5 Conclusion	41
Conclusion	46

CHAPITRE III : Approche de la programmation

Introduction	26
---------------------------	----

III.1.1 Définition de la programmation	55
III.1.1.1 L'objectif de la programmation	55
III.1.1.2 Programmation Qualitative	55
III.1.1.3 Détermination des fonctions	56
III.1.1.4 Programme spécifique	58
III.1.1.5 La programmation quantitative	62
Conclusion	65
Conclusion partie I	66

DEUXIEME PARTIE : Analyse et Conception

Le transport à Guelma et son territoire

Introduction de la deuxième partie	67
---	----

CHAPITRE IV : Est-ce que la ville de Guelma nécessite une intervention urbaine sur l'infrastructure du transport ?

Introduction	68
IV.1.1 Présentation de la ville de Guelma	69
IV.1.1.1 Situation Géographique	69
IV.1.1.2 Les limites et le voisinage de la wilaya de Guelma	69
IV.1.1.3 Organisation administrative et accessibilité de la ville de Guelma	69
IV.1.1.4 Formation et évolution de la ville de Guelma	70
IV.1.2 Le diagnostic thématique de la ville de Guelma et de son territoire	74
IV.1.2.1 Population	74
IV.1.2.2 Les activités	76
IV.1.2.3 L'habitat	78
IV.1.2.4 Le transport	79
IV.1.2.4.1 Guelma une grande gare ferroviaire à l'abandon	79
IV.1.2.4.2 Le Site appelée gare routière (SNTV)	80
IV.1.2.4.3 La gare routière état actuel	80
IV.1.2.4.4 Réseau du transport à l'échelle de territoire	81
IV.1.2.4.5 Réseau du transport à l'échelle de la ville	83
IV.1.2.4.5.1 Accessibilité et liaison	83
IV.1.2.4.5.2 Les grands axes de congestion	84
IV.1.2.4.5.3 Infrastructure d'accueil et d'échange et points de stationnement	85

IV.1.2.4.6	Tableau AFOM	89
IV.1.2.4.7	Formulation des enjeux	90
Conclusion	.....	91

Chapitre V : Approche du site d'études

Introduction	.....	92
V.1.1 Analyse du terrain	.....	93
V.1.1.1	Motivation du choix du site d'intervention	93
V.1.1.2	Les objectifs du projet	94
V.1.1.3	Situation du terrain.....	94
V.1.1.4	Voiries et accessibilité	94
V.1.1.5	Comment accéder au terrain	95
V.1.1.6	L'environnement immédiat du terrain	95
V.1.1.7	Morphologie du terrain	96
V.1.1.8	Forme et superficie du terrain.....	97
V.1.1.9	Données naturelles	97
V.1.1.10	L'étude de voisinage	98
Conclusion	.....	98

Chapitre VI : Aménagement et conception

Introduction	.....	99
VI.1.1 La conceptualisation du projet	.....	100
VI.1.1.1	Les concepts de formalisation du projet	100
VI.1.1.1.1	A l'échelle de la ville	100
VI.1.1.1.2	A l'échelle du projet architectural	101
VI.1.1.2	Les références stylistiques	102
VI.1.1.3	La répartition fonctionnelle.....	102
VI.1.1.4	Les fonctions principales du projet	102
VI.1.1.5	Les entités fonctionnelles du projet	103
VI.1.1.6	Programme d'aménagement multimodal	104
VI.1.1.7	Schéma d'organisation fonctionnelle	104
VI.1.2 Genèse du projet	.....	108

VI.1.2.1	Les concepts du projet	112
VI.1.2.2	La forme du projet	115
VI.1.2.3	Aspect technique des moyens de transports.....	116
VI.1.2.3.1	La voie ferrée.....	116
VI.1.2.3.2	Détail de la pente de la voie ferrée	116
VI.1.2.3.3	Système constructif de la voie ferrée.....	116
VI.1.2.3.4	La pose des rails	117
Conclusion	.....	117
Conclusion générale	.....	118

Références Bibliographiques

Résumé

ملخص

Table des figures

Liste des tableaux

Choix du thème :

« Les villes modernes ont leur origine dans la révolution des transports et des chemins de fer. Le rail a radicalement transformé les déplacements et créé une nouvelle classe de banlieusards travaillant dans les centres ; il a aussi confirmé la domination de capitales comme Paris, Londres ou Berlin, devenues des plaques tournantes des déplacements et des chemins de fer de leurs pays...¹. ».

Le transport participe à la multi modalité, au mouvement et à la vitalité des espaces dans les pays développés, En Algérie, notamment à Guelma, il est la cause de problèmes divers occasionnés par le non adaptation de celui-ci au besoin incessant en déplacement d'une population de plus en plus croissante. C'est un problème récurrent qui freine la ville, engendrant un dysfonctionnement sur le processus d'urbanisation. La nouvelle politique économique algérienne met en avant le transport comme moteur du développement économique et en fait une priorité qui a pour objectif la dynamisation du secteur ferroviaire et routier, ainsi que la projection d'équipements afin de désenclaver les villes. En vue de cet argumentaire, nous avons opté pour la projection d'une gare multimodale comme projet structurant du couple développement et aménagement urbain.

Donc les nécessités de développement du transport dans les villes sont un enjeu mondial qui concerne l'étalement urbain. Le manque de transport durable ainsi que l'utilisation abusive de l'automobile sont donc au cœur d'enjeux environnementaux majeurs dont souffre l'ALGERIE.

Le transport est dit « multimodal » quand il associe, dans une chaîne de transports constituée de plusieurs maillons, des techniques, des modes de transports différents.

Notre mémoire consiste donc à offrir une pièce urbaine qui contribuera à améliorer le fonctionnement et l'image de la ville de Guelma.

¹ Kenneth POWELL, La ville de demain, édition SEUIL, Paris, 2000, p 156.

Introduction

La mobilité est une notion qui désigne un changement de lieu accompli par une ou des personnes. Donc l'évolution des villes au cours du temps était toujours liée au développement des moyens de transport.

Le transport se définit comme l'ensemble des moyens et des actions visant à déplacer quelque chose ou quelqu'un d'un lieu à un autre. « C'est par nature une activité liée au territoire, à sa dimension, à sa géographie, à son organisation physique, économique et institutionnelle². ». Il assure la mobilité des personnes et des biens. « la soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin³. »

Aujourd'hui, compte tenu de la mondialisation, le transport est devenu comme étant un Élément moteur du développement économique et social d'un pays. Il est l'enjeu clé de la ville du futur et donc de la ville durable.

Le transport est indéniablement un secteur clé pour une meilleure intégration physique régionale. Il contribue en outre, à la réduction des disparités sociales et économiques et permet l'attraction des investissements.

Les villes algériennes accumulent aujourd'hui un véritable retard sur le plan économique, social et culturel car la croissance urbaine, plutôt spatiale n'a pas été porteuse de projets urbains orientés vers des objectifs de développement.

L'absence d'un réseau peut donc constituer un facteur de blocage au développement, Guelma ne fait pas exception, alors que ses transports urbains connaissent un développement très lent, une croissance urbaine effrénée vient accompagner l'explosion démographique telle que la ville grossit dans l'anarchie et dans la plus totale confusion, sous la pression simultanée des crises de l'habitat, des équipements et des transports.

Un des moyens les plus efficaces pour résoudre ces problèmes consiste à faire évoluer des stratégies et des scénarios de développements et mettre le transport multimodal en valeur de nouveau pour une mobilité durable.

² DIDIER (M), PRUD'HOMME (R), Infrastructures de transport, mobilité et croissance, CAE, 2007.

³ François Plassard, *Transport et territoire*, Paris, La documentation française, 2003.

Problématique

La zone de Guelma est traversée par un réseau de routes nationales, support essentiel des échanges induits par la dynamique urbaine économique et d'importance régionale et nationale assez conséquente. Les relations entre les agglomérations urbaines et rurales s'appuient sur une structure routière et des couloirs de transport dominant dans l'entrée de la ville, car tous les accès, échanges et mouvements se font par le biais des RN20, RN21, RN80. Cette densité lui offre des possibilités réelles de développement sur l'espace wilaya, régional et même national⁴.

Malgré l'existence d'infrastructure de base, le réseau routier et chemin de fer, la ville de Guelma n'est dotée que d'une seule gare routière de catégorie A (en cours de réalisation depuis plus d'une décennie), ce qui a généré une série de problèmes qu'on peut résumer en ce qui suit :

- Difficulté de mobilité des citoyens.
- Mauvaise qualité de service.
- Manque d'organisation.
- La mauvaise gestion.
- L'absence d'un plan de transport à l'échelle urbaine (ville de Guelma).

Le chemin de fer occupe une place privilégiée en tant que moyen puissant de déplacement des produits et des personnes, d'aménagement du territoire et de désenclavement des zones isolées. Mais dans la wilaya de Guelma on trouve une voie unique d'ouest en est assure le transport des voyageurs et des marchandises, mise, malheureusement hors service depuis plus de quarante ans.

Alors ; en vue de l'importance d'une gare multimodale dans la wilaya de Guelma. La question qui se pose est :

- *Comment améliorer l'image de la ville de Guelma par un transport urbain durable, pour assurer une ville viable et plus connecté ou il est facile de se déplacer ?*
- *Comment crée un transport multimodal à la ville de Guelma et par qu'elle démarche ?*

⁴ PATW DE GUELMA, Plan D'aménagement Intégré Par Aire De Planification Et Par Echéance (scénario Retenu).

Hypothèse :

Pour répondre aux questions de la problématique, nous proposons l'hypothèse d'une démarche projet urbain qui peut prendre en charge cette problématique par des actions cohérentes liées au transport, et concernant l'organisation du transport urbain, la mise en valeur du réseau routier urbain, et en saisissant l'opportunité de la pénétrante Guelma-Annaba en réalisation pour proposer une gare intermodale à l'entrée de la ville, qui doit valoriser le transport routier et le chemin de fer en même temps.

Objectifs du travail

Le travail a pour objectifs de régler les problèmes de congestion, et de répondre au besoin de déplacement en introduisant les différents modes qui permettent aux voyageurs de passer rapidement et facilement d'un mode de transport à l'autre (donner une nouvelle image de la ville de Guelma). En assurant la durabilité de la ville grâce à un transport accessible atouts, un transport ami de l'environnement, en encourageant les transports en communs et les modes de déplacement doux., économiser l'espace et renforcer l'entrée de la ville et faire sortir Guelma de sa coquille, cette équipement structurant qui joueras aussi un rôle dans le développement touristique de la ville et la création d'une grande attractivité.

Méthodologie de travail

Le choix de la méthodologie d'étude c'est fait en se basant sur la notion renouvellement des pratiques urbaines et projet urbain comme démarche, et qui a comme caractéristiques l'incertitude, les opportunités foncières et financières, la temporalité et la pluralité des acteurs ainsi que le contexte du

Notre projet de dynamisation et organisation du transport urbain et inter urbain, et permettant à la ville de Guelma, comme chef-lieu de Wilaya de se doter d'une infrastructure de transport digne de son rang dans la zone Nord Est du pays, et permettant aussi de désenclaver le territoire Wilayale, est une prise en considération des enjeux auxquels le territoire est confronté. L'approche de terrain permet la reconnaissance des lieux, et de l'environnement immédiat, et de saisir les données physiques et urbaines. Notre étude est consacrée d'abord à un apport théorique relatif à la notion projet urbain comme démarche renouvelée et au transport comme levier de base pouvant participer à la dynamisation des espaces urbains, et permettant le mouvement des biens et des personnes avec aisance et confort, et en une deuxième phase, à une analyse d'exemples livresques et exemples existants en Algérie pour saisir le parti architectural et urbain dans de tels projets.

L'approche du territoire nous permettra de saisir les déterminants de son évolution, et l'analyse AFOM permettra d'arrêter des enjeux et proposer des actions et des scénarios.

La pénétrante Guelma-Annaba en réalisation, ainsi que la programmation et le tracé de la ligne chemin de fer Guelma-Constantine-Souk-Ahras, feront l'axe principal et une opportunité pour proposer la réalisation d'une gare intermodale.

Ces deux approches, l'une théorique et l'autre analytique, nous permettrons d'arriver à une synthèse, afin d'apporter des réponses à toutes nos interrogations. Notre travail s'effectuera selon ce qui suit :

A- Théories :

- Les notions-clés : projet urbain durable, Transport, inter-modalité
- Analyse et évaluation des exemples livresques et exemples existants en Algérie.

B- Approche du territoire ;

- Analyse thématique de la ville de Guelma et du site d'intervention ;
- Synthèse de diagnostic thématique.

C- Programme et schéma de principe pour le projet Architectural

Structure du mémoire

Ce travail de mémoire est structuré en deux parties complémentaires. La première partie est une partie théorique intitulée « *la ville et le transport* » englobe deux chapitres, et la deuxième partie est une partie analytique et conceptuelle intitulée « *La Mobilité à Guelma* » englobe trois chapitres.

A travers son premier chapitre « *Définition des concepts liées au transport* », ce mémoire consacre une attention particulière à la définition des concepts clés de cette réflexion, en tentant d'élucider les notions du *Projet Urbain* et *La Durabilité*, et de chercher à trouver leur articulation, leur lien avec les notions ; Transport, Ville et son Image, afin de répondre à la question posée.

Le deuxième chapitre de cette partie se base sur deux exemples étrangers et un exemple Algérien, l'approche de ces exemples s'appuie sur la démarche projet urbain. Ces exemples représentent une base référentielle d'inspiration ou modèle à suivre par sa réussite. Le but de cette analyse, est obtenir une idée claire qui nous mène à une synthèse profonde qui sera la base d'information et notre guide à la réalisation de notre projet.

La deuxième partie est une partie pratique, le premier chapitre de cette partie, concerne une présentation de la ville de Guelma, en adoptant la démarche du projet urbain et ses étapes à savoir : Diagnostic, formulation, des enjeux et la proposition du Scénario, par la collecte des données auprès de certaines entreprises : la direction de transport de Guelma.

Le deuxième chapitre on fait une analyse de terrain pour objectif principal d'identifier des interventions et des objectifs de la séquence retenue, en s'appuyant sur les scénarios formulés précédemment, qui nous permettent en suivant, de révéler le plan d'action, et le programme, ainsi que la conception du projet architectural.

PARTIE 1

La Ville et le Transport

Introduction de la première partie

Le transport est le moteur de développement des villes, bon nombre de ces dernières ont connu un essor remarquable avec l'évolution des modes de transport. Avant 1830, les transports tels que nous les connaissons n'existaient pas, les voyages étaient pénibles, coûteux et prenaient très vite l'allure d'aventures. « Les villes modernes ont leur origine dans la révolution des chemins de fer. Le rail a radicalement transformé les déplacements et créé une nouvelle classe de banlieusards travaillant dans les centres ; il a aussi confirmé la domination de capitales comme Paris, Londres ou Berlin, devenues des plaques tournantes des chemins de fer de leurs pays... ».

Donc l'activité de transport se caractérise à la fois par son extrême diversité et par son intersection avec toutes les autres sphères de la vie économique et sociale, à toutes les échelles du territoire. Le champ couvert comprend aussi bien les déplacements de personnes, que de marchandises.

Cette première partie est consacrée aux différents aspects théoriques, le transport, le transport interurbain, et l'analyse des exemples.

La notion du transport, par sa définition, histoire ses modes ; le transport interurbain, mobilité et durabilité, et les réglementations des infrastructures de transport dont les sujets traités dans le premier chapitre pour comprendre cette notion.

Le deuxième chapitre sera consacré à l'analyse des exemples par une présentation du projet, son contexte, sa problématique, sa méthode et sa stratégie.

Et le troisième chapitre consiste à présenter le programme élaboré pour répondre à l'exigence citée dans l'approche thématique, afin de maîtriser la qualité des espaces ainsi que leurs agencements.

CHAPITRE I

Le Transport, élément de structuration des espaces urbains et territoriaux

Introduction :

Ce projet s'articule autour d'un préalable théorique qui peut être tirés du thème, du contexte, et qui sera concrétisé par des concepts théoriques et opératoires.

Le transport est un service public ou privé nécessaire et utile pour de nombreux actes et activités de la vie quotidiennes, c'est un enjeu stratégique majeur, il facilite le déplacement et un élément fondamentale du milieu urbain.

Ce chapitre c'est le cadre théorique de notre mémoire dans lequel on va toucher les différents concepts théorique, la notion du transport, par sa définition, histoire, ses modes, la durabilité, et comment améliorer l'image de la ville, le projet urbain et la notion de développement durable.

Dans ce chapitre on parle aussi du transport interurbain, la ville, la gare, sa définition et l'évolution d'une gare à une gare multimodale.

I.1.1 Généralités sur le transport

I.1.1.1 Définition du transport

Un ensemble des dispositions mises en place pour assurer le déplacement de personnes et de biens d'un endroit à un autre⁵.

Larousse : On entend par transport, le transport des hommes et des marchandises, ainsi que toute infrastructure qui y liée.

I.1.1.2 Histoire du transport



Figure 1 : Le transport à travers les époques.

Source : Ali Mendjeli, mémoire de magistère, L'intégration urbaine par les moyens de transport cas de la ville nouvelle, 2007, p15.

I.1.1.3 Les modes de transport collectifs

I.1.1.3.1 Le transport terrestre :

Est un transport terrestre permettant le déplacement de personnes ou de biens à bord de moyens tels que les voitures, camions, bus, tramway, sur des routes qui sont l'infrastructure la plus simple et la plus souple des modes de transports, c'est-à-dire qu'elle est utilisable par les usagers de différents types.

I.1.1.3.2 Le transport ferroviaire :

Le transport ferroviaire s'effectue sur des voies ferrées, ce qui comprend : le train, le métro et le tramway. Il présente certains avantages, sur les autres modes de transport : Le transport par voies ferrées est souvent plus rapide que par la route (système de guidage et absence d'obstacles). Il est relativement peu coûteux permet le transport de charges importantes.

⁵AHMED ZAID M., (2008), « Les voies de développement de la Kabylie », Séminaire sur le développement local durable, APW-Université, Tizi-Ouzou09 juillet 2008, p.15

I.1.1.3.3 Le transport maritime :

Le transport maritime est vital pour le commerce international et possède un quasi-monopole pour les échanges massifs (notamment transports pétroliers) à longue distance pour lesquels il est sans conteste le mode le plus économique sinon le seul possible. Il est aussi très important pour les échanges à courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers ; c'est notamment le cas de l'Europe baignée par plusieurs mers : mer du Nord, mer Baltique, Manche, Méditerranée. En transport de voyageurs, deux créneaux sont importants ; celui des croisières et celui des traversées courtes, type transmanche.

I.1.1.3.4 Le transport aérien :

Dernier mode de transport apparu au cours du XX^e siècle, d'abord réservé à une élite, il s'est rapidement démocratisé, monopolisant les liaisons transcontinentales et éliminant les derniers paquebots transatlantiques.

Il est devenu véritablement un transport de masse avec l'apparition des avions gros porteurs et les compagnies aériennes à bas prix.

I.1.1.3.5 Le transport par câble :

Dans une remontée mécanique, les gares sont les installations d'extrémités de ligne (bâtiment comportant l'ancrage des câbles, les quais d'embarquement, la motorisation, etc.).

I.1.1.4 Les différents moyens de transport :

I.1.1.4.1 Le tramway :

Tramway, véhicule de transport collectif à traction électrique circulant sur des rails.

I.1.1.4.2 Le métro :

Chemin de fer à traction électrique, fonctionnant en zone urbaine sur un site généralement hors sol (souterrain ou viaduc) qui lui est propre.

I.1.1.4.3 L'autobus :

L'autobus est, de loin, le mode le plus utilisé pour :

- Sa très grande souplesse (itinéraire pouvant être modifié à tout moment).
- Ne nécessite pas d'infrastructure et de super structure propres.

Les minibus : plus confortables et plus rapides que les autobus.

Mais c'est aussi :

- Le moins économe en énergie et le plus polluant.
- le moins efficace, car sa capacité est limitée.
- Prisonnier de la circulation automobile, sauf s'il circule en site propre (sur voie réservée).

I.1.1.4.4 Le taxi :

Si le taxi présente les mêmes inconvénients et avantage que l'auto bus, il offre une marge de service et confort personnel, rapidité et souplesse.

I.1.1.4.5 Le vélo :

Plus économique que les transports en commun. Pour encourager son usage, de plus en plus de villes mettent des vélos à disposition des usagers de transport en commun, ce que permet de finir un trajet, ou de faire des petits parcours.

I.1.2 La ville et le transport

I.1.2.1 Définition de la ville :

La ville ou la forme urbaine constitue aujourd'hui un enjeu qui dépasse le domaine strict des techniciens pour intéresser les aspects économiques, culturels et sociale⁶.

I.1.2.2 Les cinq éléments structurants des villes (selon Kevin Lynch):

- 1- Les voies : « Les voies sont les chenaux le long desquels l'observateur se déplace habituellement, occasionnellement, ou potentiellement. Ce peut être des rues, des allées piétonnières, des voies de métropolitain, des canaux, des voies de chemin de fer⁷. »
- 2- Les limites : « les limites sont les éléments linéaires que l'observateur n'emploie pas ou ne considère pas comme des voies. Ce sont la frontière entre deux phases, les solutions de continuité linéaires : rivages, tranchées de voies ferrées, limites d'extension, murs. Elles servent de références latérales plutôt que d'axes de coordonnées. De telles limites peuvent être des barrières, plus ou moins franchissables, qui isolent une région de l'autre ; ou bien elles peuvent être des

⁶ Philippe Panerai, *Projet urbain*, Ed : Parenthèses, 2009, P08.

⁷ Kevin Lynch, *Op, Cit*, P : 54

coutures, lignes de long desquelles deux régions se relient et se joignent l'une à l'autre⁸. »

- 3- Les quartiers : « les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande, qu'on se représente comme un espace à deux dimensions, ou un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet dès les identifier⁹. »
- 4- Les nœuds : « les nœuds sont des points, les lieux stratégiques d'une ville, pénétrables par un observateur, et points focaux intenses vers et à partir desquelles il voyage. Cela peut être essentiellement des points de jonction, endroits où on change de système de transport, croisements ou points de convergence de voies, lieux de passage d'une structure à une autre. Certains nœuds de concentration sont le foyer et le résumé d'un quartier, sur lequel rayonne leur influence, et où ils se dressent comme un symbole : on peut les appeler centres¹⁰. »
- 5- Les points de repère : « les points de repère sont un autre type de référence ponctuelle, mais dans ce cas l'observateur n'y pénétrant pas, ils sont externes. Ce sont habituellement des objets physiques définis assez simplement : immeuble, enseigne, boutique ou montagne... certains points de repère sont des objets éloignés, dont la nature est d'être vue sous de nombreux angles et à des distances variées, dépassant les sommets des éléments plus petits, et servant de points de références radiales. D'autres points de repère ont surtout une utilité locale, quand on ne peut les voir que d'un nombre limité d'endroits, ou sous certains angles. Ce sont les signaux innombrables, vitrines de boutiques, arbres, poignées de portes, ou autres détails du paysage urbain¹¹. »

I.1.2.3 La Ville et le déplacement :

La ville est un ensemble d'abris habités et de structures qui assurent les trois fonctions suivantes : travail, repos, loisir, dans les lieux qui leurs ont été impartis, reliés par des réseaux de communication variés, en surface, dans les airs ou en sous-sols.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid, P: 55.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid, P : 55-56.

L'ensemble de ces réseaux représente l'infrastructure du transport de la ville. (Les tracés du déplacement dans la ville).

Le débat actuel se fait sur, la meilleure façon d'aller d'un point à autre, en effet c'est comment mettre les différents points de la ville et les différentes villes en réseaux.

I.1.2.4 Le transport en Algérie¹²

I.1.2.4.1 Réseau routier :

Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est de 112039 km dont 29573 km de routes nationales et plus de 4910 ouvrages d'art. Ce réseau devrait être complété par un important tronçon de 1216 km qui est en voie de réalisation, et qui devrait à terme relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest.

I.1.2.4.2 Réseau ferroviaire :

Le secteur du transport ferroviaire a connu ces cinq 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.

I.1.2.4.3 Transport aérien :

L'Algérie compte 35 aéroports, dont 13 internationaux. Le plus important est l'Aéroport d'Alger avec une capacité, de plus de 6 millions de passagers par an. Air Algérie est la compagnie aérienne nationale, elle domine le marché du transport aérien qui compte depuis

¹² <http://www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport>

son ouverture à la concurrence 8 autres compagnies privées. Elle s'occupe de plusieurs lignes vers l'Europe, l'Afrique, le Canada, la Chine, le Moyen-Orient. Plusieurs compagnies aériennes étrangères ont des vols vers l'Algérie à savoir : Tunis air, Royal Air Maroc, Air France, Air Italie, Aigle Azur, Lufthansa, Turkish Airlines, British Airways.

I.1.2.4.4 Transport maritime :

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) et l'Entreprise nationale de transport maritime de voyageurs sont les acteurs du transport maritime en Algérie. Plusieurs transbordeurs (navire traversier) font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde.

La quasi-totalité du commerce international est réalisé par la voie maritime, via onze ports de commerce à savoir :

Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew/Bethioua, Béjaïa, Mostaganem, Ghazaouet, Jijel, Ténès et Dellys.

À l'exception des terminaux gaziers et pétroliers, il y eut très peu de travaux d'aménagements des infrastructures portuaires.

I.1.3 Le transport interurbain¹³

Le transport interurbain est celui organisé à l'extérieur du périmètre du transport urbain et assurant des liaisons d'intérêt local entre les villes limitrophes, de deux ou plusieurs wilayas, d'une même commune ou des communes d'une même wilaya. Ils sont de la compétence de la wilaya pour ce qui concerne les liaisons à l'intérieur d'une même wilaya

I.1.3.1 Service public de transport interurbain : définitions et principes :

Le transport est un service pour lequel l'intervention politique est fréquente et, dans son principe, justifiée. Les infrastructures de transport ont souvent un caractère de bien public et impliquent l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le transport est également un bien dont les implications sociales et distributives sont importantes

Le service public de transport est une activité exercée directement par l'autorité publique (Etat, collectivité territoriale ou locale) ou sous son contrôle, dans le but de satisfaire un besoin d'intérêt général. Par extension, le service public de transport désigne aussi l'organisme qui a en charge la réalisation de ce service. Il peut être une administration, une

¹³ Nouria Hadjar « transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou » 2012-2013 P14

collectivité territoriale, un établissement public ou une entreprise de droit privé qui s'est vu confier une mission de service public. Dans ce dernier cas, la mission de service public peut prendre diverses formes : concession, cahier des charges, fixation des tarifs, contrôles des investissements¹⁴.

I.1.3.2 Les principes de service public de transport interurbain :

Le service public est organisé autour de trois grands principes :

- **Principe d'égalité :**

Le principe d'égalité implique qu'aucune distinction ne soit faite entre usagers quant à l'accès au service public comme au service rendu lui-même. Chacun doit être à même de bénéficier des prestations du service public sans se trouver en position d'infériorité en raison de sa condition sociale, de son handicap, de sa résidence, ou de tout autre motif tenant à sa situation personnelle ou à celle du groupe social dont il fait partie¹⁵.

En Algérie ce principe est justifié par l'article 04 de la loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation du transport terrestre qui indique : « Le système des transports terrestres doit viser notamment à rendre effective, la satisfaction des besoins des citoyens en transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en termes de sécurité, de disponibilité de moyens de transport, de coût, d'accessibilité, de prix et de qualité de service. »

- **Principe de continuité :**

La continuité des services publics est la concrétisation de celle de l'Etat et celle peut également être considérée comme un corollaire de celui d'égalité, car la rupture du service pourrait introduire une discrimination entre ceux qui en bénéficient et ceux qui en sont privés¹⁶.

Il repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption.

En Algérie, cela est justifié par l'article 14 du cahier des charges fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personnes : « le

¹⁴ RAMDINI S., cours : Grands services publics territoriaux, Master II: Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2012/2013.

¹⁵ PETIT F, (2005). « Quels principes pour les services publics » ; Paris, www.aitec.reseau-ipam.org

¹⁶ PETIT F, (2005), op. Cit.

transporteur public routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public, notamment en matière d'horaire, de fréquences, d'itinéraire et de points d'arrêts conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire. »

▪ **Principe d'adaptation (mutabilité) :**

L'adaptation est nécessaire pour ajuster les technologies aux besoins, tous deux en évolution rapide : lorsque les exigences de l'intérêt général évoluent, le service doit s'adapter à ces évolutions. Présenté comme un corollaire du principe de continuité, il s'agit d'avantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face aux évolutions de la société ; il doit suivre les besoins des usagers (ex : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions techniques (ex : le tramway, le métro)¹⁷.

I.1.3.3 Le fonctionnement de service public de transport interurbain :

Dans le cadre d'organisation de service public de transport, la législation en vigueur définit le fonctionnement de ce service en termes d'exploitation, de financement.

« Le financement de l'exploitation des services des transports publics urbains et d'intérêt local est assuré par les usagers et le cas échéant, par l'état ou les collectivités territoriales et les bénéficiaires qui, sans être usagers de ces services, en retirent un avantage direct ou indirect. Les contributions de l'état, des collectivités territoriales et des bénéficiaires sont fixées par la loi. »

I.1.4 La notion du développement durable

I.1.4.1 Définition du développement durable :

« Le développement durable est un mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Deux concepts sont inhérents à cette notion : le concept de « besoins », et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, à qui il convient d'accorder la plus grande priorité, et l'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir¹⁸. »

¹⁷ PDF MALIKAAHMED ZAID, transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

¹⁸ Rapport Brundtland de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987.

I.1.4.2 Modèles et conditions d'application du développement durable :

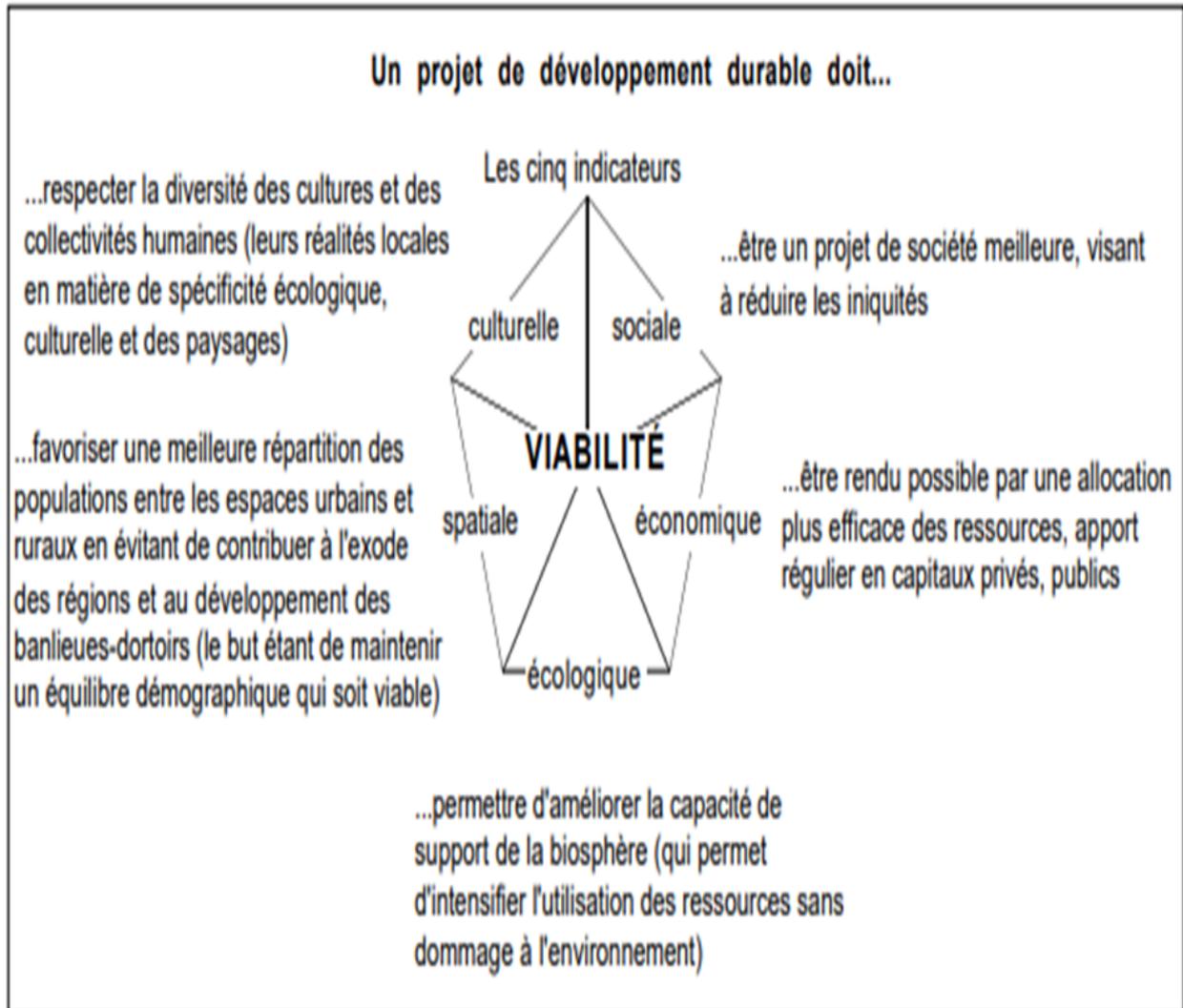


Figure 2 : Les Modèles et conditions d'application du développement durable.

Source : Mémoire de master Développement durable : évolution conceptuelle et historique

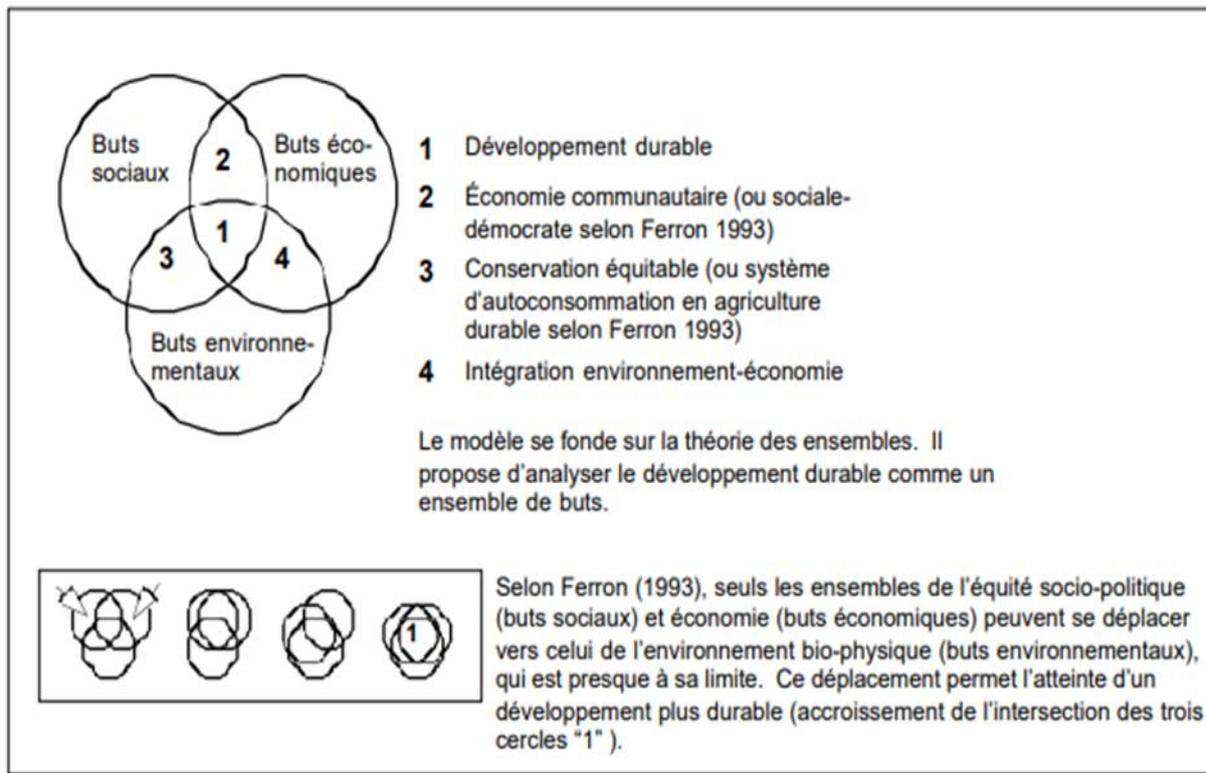


Figure 3 : les buts du développement durable.

Source : Mémoire de master Développement durable: évolution conceptuelle et historique.

I.1.4.3 La notion du transport dans le développement durable:

L'étalement des villes, la dégradation des paysages, la nuisance des flux de transport ou les mauvaises conditions d'habitat. Ainsi, certains principes peuvent s'appliquer à la ville pour tendre vers un développement urbain durable. On note par exemple la nécessité d'augmenter les densités de population afin de limiter l'étalement urbain tout en encourageant la vie locale, l'importance de favoriser la reconversion des friches industrielles et des terrains à l'abandon pour préserver les terrains encore vierges et garder ainsi des possibilités de « respiration » pour la ville. De plus, la réduction de la dépendance à la voiture au profit de l'utilisation du vélo et de la marche à pied, parce que c'est devenu possible, sont des éléments essentiels du développement urbain durable¹⁹.

I.1.4.4 Le transport durable :

Un système de transport durable est un système :

¹⁹ Rapport Brundtland de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987.

- Qui permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes avec équité entre les générations.
- Dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyen de transport et qui appuie une économie dynamique.
- Qui limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité que possède la planète de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables, limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable ; réutilise et recycle ses composantes et minimise l'usage des terres et le bruit²⁰.

La durabilité comporte trois éléments²¹: l'environnement, la société et l'économie.

Le transport peut être durable en raison de la nature de son influence sur l'environnement et sur la société. Il peut également constituer un moyen aidant à parvenir à la durabilité dans d'autres aspects de l'activité humaine :

- **En ce qui concerne la société, les systèmes de transport devraient :**
 - a. Répondre aux besoins fondamentaux des humains en matière de santé, de confort et de commodités, selon des méthodes qui ne soumettent pas le tissu social à des stress.
 - b) Permettre et appuyer le développement à une échelle humaine et offrir un choix raisonnable de modes de transport, de types d'habitations et de collectivités et, enfin, de modes de vie.
 - c) Être le moins bruyant possible, compte tenu de ce que la communauté peut accepter.
 - d) Ne présenter aucun danger pour les gens et leurs biens.
- **En ce qui concerne l'économie, les systèmes de transport devraient :**
 - a) Offrir des services et des installations rentables.
 - b) Être abordables financièrement pour chaque génération.
 - c) Appuyer une activité économique durable et dynamique.

²⁰ M.Didier et R.Prud'homme , infrastructures de transport, mobilité et croissance , p.9

²¹ Définition et vision du transport durable octobre 2002

- **En ce qui concerne l'environnement, les systèmes de transport devraient :**
 - a) Utiliser les sols d'une manière qui a peu ou pas d'impact sur l'intégrité des écosystèmes.
 - b) Utiliser les sources d'énergie qui sont essentiellement renouvelables ou inépuisables.
 - c) Utiliser d'autres ressources qui sont renouvelables ou inépuisables, grâce notamment à la réutilisation d'articles et au recyclage de matériaux employés dans les véhicules et l'infrastructure.

Le transport durable comprend les éléments suivants :

- La marche, la bicyclette, le transport en commun.
- Des technologies plus propres et des combustibles renouvelables et plus propres
- Des solutions qui favorisent la conservation et l'efficacité énergétiques, y compris l'auto partage, et le covoiturage.
- Réduction des coûts du transport à mesure que les prix de l'énergie augmentent
- Amélioration de (La santé, la qualité de vie en général, la sécurité routière pour tous les modes de transport, l'accès aux services et aux perspectives d'emploi).
- Diminution de la congestion routière.
- Soutien du développement économique et de la capacité concurrentielle sur une base locale.
- Adaptation aux changements climatiques et réduction de la pollution.

I.1.5 La notion du projet urbain²²

I.1.5.1 Définition de la notion du projet urbain :

Selon Ariella Masbouni « le Projet urbain: une stratégie pensée et dessinée de la ville, il est une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville qui porte des enjeux sociaux, économique, urbains et territoriaux. »

I.1.5.2 Le transport urbain durable :

Afin d'améliorer l'image de la ville porteuse d'un projet urbain, on a besoin d'appliquer les 10 principes pour un transport urbain durable :

- 1- Planifier des villes denses à échelle humaine.
- 2- Optimiser le réseau routier et son utilisation.

²² Séminaire, département d'Architecture, Université 8 Mai 1945, Guelma, Algérie, Novembre 2016.

- 3- Développer les villes autour du transport collectif.
- 4- Améliorer le transport collectif.
- 5- Encourager la marche à pied et le vélo.
- 6- Régulier l'utilisation des véhicules particuliers.
- 7- Mieux gérer le stationnement.
- 8- Promouvoir les véhicules propres.
- 9- Trouver des solutions de communication innovantes.
- 10- Appréhender les enjeux de façon globale.

I.1.5.3 Améliorer l'image de la ville

De l'histoire idéologique sur la ville, l'amélioration de l'image de la ville se basait sur l'amélioration de son image architecturale, et l'organisation de son contexte spatiale ; immeuble, rues, places, marchés, habitat...et pour cela, plusieurs contrôles, plans et planifications sont mets en action, pour but d'avoir des villes idéales : tels que la ville radieuse, les cités jardin....

De nos jours, et sous l'aspect de faire la ville dans la ville, plusieurs recherches et stratégies sont en cours, pour changer ou améliorer l'image de la ville, dont l'objectif répond à de multiples enjeux : il s'agit, non seulement d'attirer des entreprises, des hommes et des capitaux extérieurs, mais aussi de redynamiser l'existant en valorisant les acteurs locaux²³.

I.1.5.4 Pour quoi améliorer l'image d'une ville ?

Vivre dans une ville qui est perçue comme une ville de béton, une ville dortoir, une ville sale, une ville dans laquelle on n'aimerait pas aller habiter est très dévalorisant, cette situation allant même jusqu'à créer chez certains habitants un sentiment de honte. La volonté de montrer que «chez nous, ce n'est pas bidon » procède, pour les habitants de certaines villes, d'un besoin légitime de reconnaissance et d'estime, besoin d'estime qui est un besoin fondamental pour l'individu à côté des besoins physiologiques, du besoin de sécurité, du besoin d'appartenance et du besoin de s'accomplir.

²³ Chelzen, H. et Pech, P. (décembre 2011) Quelle image de la ville pour un projet de développement urbain durable? L'exemple d'Aubervilliers. *Revue sciences de l'environnement*, [En ligne] 11 (3), Disponible sur : <https://vertigo.revue.org/11509> [Consulter le 15 décembre 2018].

La ville doit constituer une entité, elle doit comporter une image fédératrice. Améliorer l'image de la ville doit permettre d'insuffler une dynamique qui poussera les habitants à s'impliquer dans leur ville, à se l'approprier. L'existence d'un sentiment communautaire permettra, par ailleurs, de prévenir les déséquilibres démographiques et sociaux²⁴.

I.1.5.5 L'image de la ville porteuse d'un projet urbain :

Aujourd'hui, il faut retenir les habitants et leur fournir un emploi. Pour cela, il est indispensable d'être attractif pour les investisseurs, les entrepreneurs, les créateurs d'emplois. Il faut ouvrir la ville, être à l'écoute de son environnement et communiquer avec lui. On passe d'une politique d'équipement à une politique de communication.

Et pour appliquer ces politiques, les démarches de projet urbain et de marketing urbain sont mises en action dans certaines villes à travers le monde.

Le projet urbain contribue à modifier l'image mentale de la ville. Il dessine une image de la ville souhaitée ; tandis que le discours, comme porteur des représentations et des conceptions géographiques des acteurs, devient une des composantes du projet de la ville. « Les pratiques spatiales des sociétés ne sont pas réductibles aux faits techniques, économiques et sociaux, elles sont aussi un fait culturel. La manière dont une société pense son espace est donc un facteur de construction de l'espace » (Rosenberg, 2000).

I.1.5.6 Penser le transport avec la ville et penser la ville autour du transport :

La planification des transports urbains s'insère dans une vision globale et cohérente du développement urbain et mobilise de manière coordonnée l'ensemble des leviers au service de la mobilité (offre de transport public et d'infrastructures routières, stationnement, taxation du carburant, règles d'accès aux centres villes).

À l'échelle des corridors de déplacement, les solutions de transport de grande capacité desservent tous les pôles d'attraction existants et futurs et s'accompagnent d'une densification le long des axes structurants.

²⁴ <http://www.alphacoms.fr/comment-developper-lattractivite-et-limage-dune-ville/> [Consulter le 02 décembre 2018].

Enfin, à l'échelle de la mise en œuvre d'un projet, le système de transport est bien inséré dans le tissu urbain (intégration des stations, requalification des quartiers environnants, amélioration des espaces publics)

I.1.6 Les Gares²⁵

I.1.6.1 Définition de la gare :

D'après « Jean Oliver » : « les gares Jouent un rôle complexe d'interface temporel entre mouvement et arrêt. D'autre part, au plan spatial, ce sont aussi des lieux équivoques qui ont à la fois un rôle externe et interne. En effet, si les gares rejoignent la ville c'est uniquement pour permettre à la ville de communiquer avec l'extérieure ». Il dit aussi : « toute gare est dans une ville un bâtiment hors-norme, chaque gare est un noyau de gigantesque étoiles aux rayons de fer s'étirant jusqu'au bout de la terre ».

En effet, la gare n'est qu'un bâtiment qui représente une ouverture au voyage et assure la mise en communication des lieux. C'est aussi un « Lieu singulier » qui permet de manière concrète à deux lieux « villes » isolés dans l'espace de communiquer et de se raccorder.

I.1.6.2 Typologie de l'équipement :

Il est important de savoir que les gares et les stations varient selon les modes de transport dont elles disposent mais aussi suivant l'emplacement dans une ville, on distingue deux types:

- Gare ou station de passage : C'est une station où le mode de transport ne fait pas de rotation, ce qu'on appelle un arrêt, elle ne refoule pas un flux aussi important que le terminus, elle est localisée au milieu de la ville.
- Gare terminus ou tête de ligne : C'est une gare en cul de sac, le plus souvent se situe au centre-ville. Cul de sac : gare terminus nécessitant un rebroussement.

I.1.6.3 Types des gares :

- **Gares ferroviaires :**

Une gare ferroviaire est un lieu d'arrêt des trains, elle comprend diverses installations qui ont une double fonction: Débarquement et embarquement des voyageurs, chargement de marchandises, ainsi que la fonction de sécurité dans la circulation des trains.

²⁵ Bilal l'Abhar, mémoire de master 2, EPAU, Gares multimodale, 2014, p28

- **Gares routières :**

Une gare routière de voyageurs est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun voyageant par la route. Des réseaux de différentes envergures peuvent s'y rencontrer (urbain/suburbain, régional ou interrégional).

I.1.6.4 Histoire et évolution des gares à travers le temps

- **La gare du 19ème siècle :**

Pendant cette période, on constate le développement de deux différents modèles de gares et qui sont :

- **Le modèle Français :**

« Mouvement qui plaçait le chemin de fer au cœur de ses préoccupations », les gares sont conçues selon de stricts principes fonctionnels dominés par les impératifs de sécurité et de sûreté. Leurs conceptions se basent sur la répartition des classes et la gestion des flux. C'est un modèle fermé où la gestion des flux se fait de l'accueil vers les salles d'attente et enfin l'embarquement.

- **Le modèle anglais :**

La gare en Angleterre est caractérisée par la libre circulation du voyageur à l'intérieur pendant l'attente. Concernant la gare britannique, August Pardonnet dit : « en Angleterre, les salles d'attentes sont très petites, et souvent pourraient à peine contenir les voyageurs d'un convoi. En revanche, les trottoirs de la station sont fort larges et toujours couverts. Lorsque les voyageurs ne sont pas en très grand nombre, il leur est possible de s'y promener et d'examiner le chemin jusqu'au moment du départ... ».

- **La gare du 20ème siècle :**

Pendant cette période on assiste à l'explosion du trafic de banlieue qui rend nécessaire un mouvement complexe d'extension, rationalisation et de spécialisation des espaces fonctionnels. Dans le cadre de cette vision, plusieurs nouveautés ont apparu au niveau des gares tel que :

- La spécialisation des quais entre les grandes lignes et les lignes banlieues.
- Aménagement des parkings pour voitures et des accès pour permettre une mobilité et liberté de circulation pour les voyageurs.

La nécessité de prendre en charge les nouveaux modes de transport et la diversité des services offerts ont donné naissance à une nouvelle génération de gares souvent appelées « plaque tournante », « lieu mouvement », « gare multimodale » ou « pôle d'échange »

▪ **La gare d'Aujourd'hui :**

On peut dire que les gares d'aujourd'hui sont souvent conçues comme des espaces où converge un flux important de population concerné ou pas par le voyage. Voyager n'est pas le seul motif qui nous pousse à se rendre dans une gare, mais, cette dernière nous attire par les différentes activités et services qu'elle présente tel que les espaces commerciaux, les cinémas, les cafés, les restaurants, les agences bancaires, de voyages... etc.

En effet, Les gares ne sont pas uniquement des lieux de passage et de transit ; mais, des espaces de vie, d'échanges et rencontres dans la ville.

I.1.6.5 La gare Multimodale :

Un pôle d'échange est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques multimodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

- La gare multimodale se compose généralement de 3 espaces majeurs : le Hall, le bâtiment de voyageur, le parking qui sont le point de base de toute conception de tel équipement assurant une fonctionnalité minimale.

Conclusion du premier chapitre

La croissance urbaine est un phénomène mondial, les villes s'accroissent de manière horizontale. La distance séparant le centre et sa périphérie est de plus en plus importante.

L'automobile qui a joué un rôle prépondérant pour l'étalement urbain ne répond plus aux exigences actuelles. Le développement durable s'impose comme objectif principal pour tout projet urbain. La multi modalité est la seule option pour joindre la croissance urbaine et la durabilité. L'évolution du transport, les gares sont devenues des foyers d'intensité et de tension urbaine, un complexe d'échanges urbains. Elles ne font plus un simple concept architectural, mais un ensemble de complexes de correspondances.

Chapitre II

Analyse des exemples

Introduction :

Dans cette phase, nous traiterons le thème sur le plan international au vue d'une application nationale et cela à travers des exemples qui joueront le rôle du support dans la phase conceptuelle notamment dans l'élaboration d'un programme.

Dans cette approche nous allons appréhender l'analyse des modèles et les différents programmes pour aboutir à deux buts principaux : la quantification des besoins en espaces ainsi que la qualification architecturale de ces espaces et leur fonctionnement pour obtenir le programme spécifique.

On va analyser deux modèle livresque et un modèle existant, choisis d'une façon qui va nous servir de bien étudier les fonctions qui nous permettre de donner un programme conforme et spécifique retenu pour notre projet.

Dont leur choix se base essentiellement sur la diversité de leurs caractéristiques, afin d'étirer plus d'informations quant à l'acquisition des outils aidant à la conception du projet.

II.1.1 Exemple 01 : Un pôle d'échange Multimodale de Strasbourg

La gare de Strasbourg est la principale gare de l'agglomération strasbourgeoise et l'une des principales de l'Est de la France. Elle est desservie par toutes sortes de trafics, le bâtiment de la gare a été construit en 1878 ; les nouveaux travaux consistent à ajouter une verrière au bâtiment ancien ainsi que l'aménagement de la place de la gare.

Tout a été entièrement repensé afin d'accueillir l'augmentation importante de ce flux de voyageurs, mais toujours dans un souci de respect de la nature et de développement durable.



Figure 4 : La gare de Strasbourg.

Source : Mémoire de master Guide méthodologique de la phase visa à destination de la Maîtrise d'Œuvre.

II.1.1.1 Motivation du choix de l'exemple :

Le choix s'effectue à partir de :

- L'importance du projet par rapport à la ville et son apport au pays.
- L'ingéniosité dans le choix architectural et l'innovation technique.
- La fluidité de lecture dans la conception architecturale²⁶.

Le projet du P.E.M est pensé comme une plate-forme d'échange vers laquelle tous les moyens de transport convergent. La connectivité des divers réseaux y est assurée. Ce projet accorde une attention particulière aux P.M.R, en leur offrant une meilleure accessibilité aux différents services.

²⁶Abbaz Tarek, pôle d'échange intermodal, Annaba, mémoire de master option ville et architecture, université badji Mokhtar Annaba, juin 2012, P19.

II.1.1.2 Objectifs du projet :

- Accueillir le flux de voyageurs, et les Orienter vers le mode de transport souhaité (tram, train, bus, vélos...).
- Résoudre au mieux les points de dysfonctionnement de la place pour donner un caractère propice à la détente.
- Revaloriser le quartier de la gare, pour en faire à terme une porte d'entrée symbolique de la ville²⁷.

II.1.1.3 Approche à échelle urbaine :

- a) **Situation :** La gare de Strasbourg est la porte d'entrée pour cette ville française, elle trace son histoire. Directement ouverte sur le boulevard de Metz et le boulevard du président Wilson, la gare est idéalement située sur la commune de Strasbourg. Au cœur de la plus grande ville de Bas-Rhin²⁸.

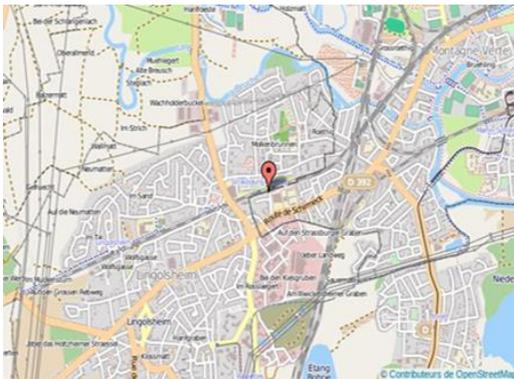


Figure 5 : Strasbourg -France-.

Source : Site internet.

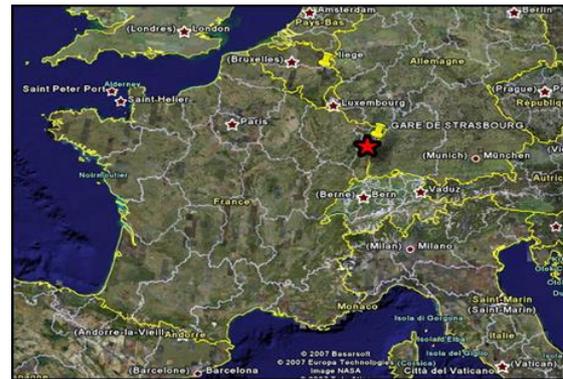


Figure 6 : Plan de Situation-la gare de Strasbourg

Source : Google maps.

- b) **Les limites :** Le pôle d'échange de Strasbourg est limité :

- **Au Nord** par la société nationale des chemins de fer français.
- **A L'Est** par le dépôt de la gare.
- **Au Sud** par l'entreprise SNCF.
- **A L'ouest** par la place de la gare.

²⁷ Ibid.

²⁸ Abbaz Tarek, Op.cit., P20.



Figure 7 : L'entreprise SNCF.

Source : Google image.



Figure 8 : Dépôt de la gare.

Source : Google image.



Figure 9 : La place de la gare.

Source : Google image.



Figure 10 : la Société Nationale des chemins de fer français

Source : Google image.

- a) **L'implantation :** Le projet est bien implanté entre deux boulevards (le boulevard de Metz et le Boulevard du président Wilson). Il prend une bonne dimension d'implantation par rapport au terrain car il suit la forme.
- b) **Environnement immédiat :** La gare est délimitée à l'Ouest par le futur Parc des Exposition set l'Euro Zénith et à l'Est par le Jardin des Deux Rives.



	Place de la gare
	Zone d'habitation mixte
	Zone d'équipement

Figure 11 : Plan de masse de la gare de Strasbourg.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

Le plan de masse est caractérisé par ses îlots à caractère mixte, on trouve entre autre des zones d'habitations et commerces, des zones d'équipements, en plus de la place de la gare qui est la zone la plus grande avec ses espaces verts.

- c) **Le plein et le vide** : Le plein représenté par la gare centrale avec une surface de 2000 mètres carrés et le vide représente par le jardin de 1,3 hectare²⁹.



Figure 12 : La place de la gare de Strasbourg.

Source : Google image.

d) **La place de la gare** :

Espace de transit et de promenade, la Place de la Gare « s'articule » donc autour de deux éléments :

- Un espace central, « la clairière » caractérisé par des surfaces recouvertes de gazon avec des plantations basses type amélanchiers.
- Le « bois » autour de la Place, où hêtres et charmes s'élèvent sur un couvert végétal.



Figure 13 : Aménagement place de la gare de Strasbourg.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

²⁹ Ibid, P22.

La place de la gare comprend de nombreux éléments, de nature variable :

- **Le bâtiment de la gare** « monument historique » (sont classées au patrimoine la Façade donnant sur le parvis, les salons de l'empereur et les plafonds historiques du hall central).
- **La galerie à l'En-Verre.**
- **La station de tramway.**
- **La rue reliant le boulevard Wilson au boulevard de Metz.**
- **Les zones de desserte des bus.**

e) Accessibilité :

- Circulation des bus et implantation des arrêts au plus près de la gare.
- Accès direct à la station de tramway et à la galerie à l'En-verre.
- Accès direct à la gare depuis le parking vélos.
- Station de taxis agrandie.
- Dépose-minute plus simples et plus fonctionnelles.
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Séparation des flux de manière à pouvoir faire bénéficier les véhicules d'une «Onde verte »
- Ouverture de la rue du Rempart, située à l'arrière de la gare de manière à réduire le trafic de transit.

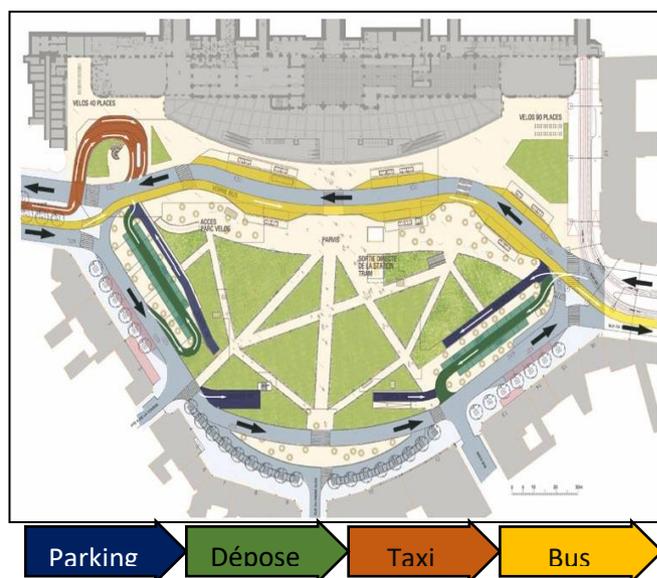
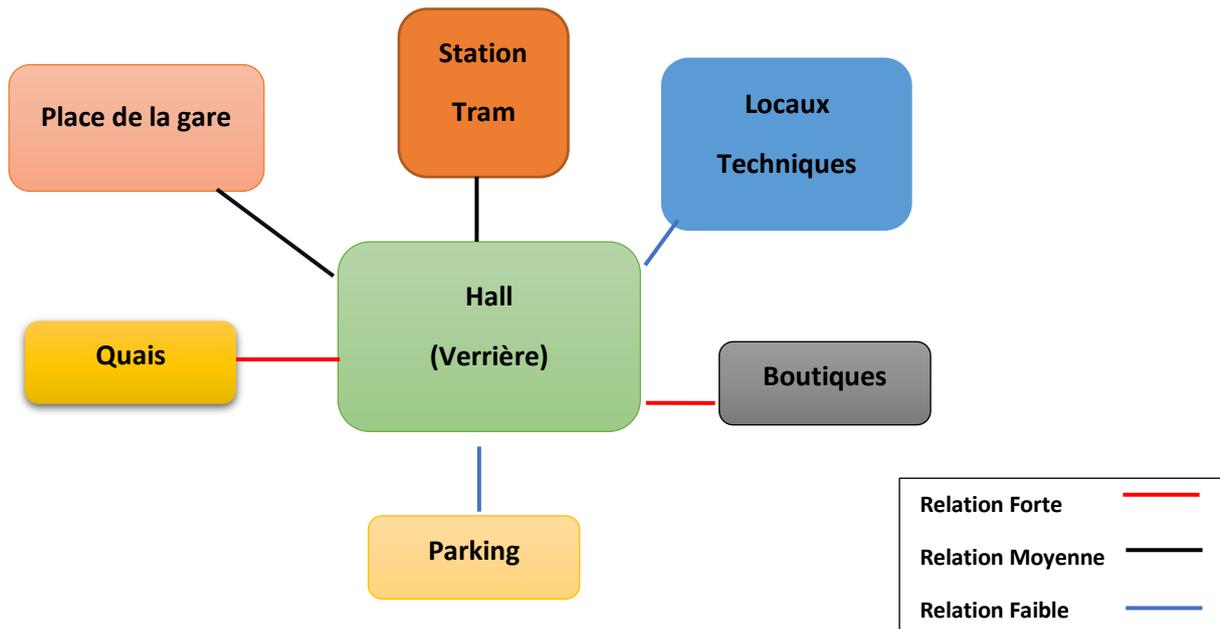


Figure 14 : Plan d'accessibilité de la gare de Strasbourg.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »*

f) L'organisation Fonctionnel :



g) Les façades :

La façade de la gare fait référence au style Néo Renaissance italienne, le style officiel des deux premières décennies de l'empire Allemand.

- **Façade principale :** le bâtiment « Monument historique » (classé au patrimoine- la façade donnant sur le parvis).
- **La verrière :** l'œuvre de l'architecte Jean-Marie Duthilleul. Cette forme spectaculaire géométriquement complexe a pour objectif de préserver la vision depuis le parvis sur la façade historique.



Figure 15 : Ancienne façade de la gare de Strasbourg.

Figure 16 : La façade de la gare aujourd'hui.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

▪ **Le plein et le vide :**

On remarque qu'il y a un certain équilibre entre le vide et le plein.

▪ **Le Rythme :**

On remarque qu'il y'a un module qui se répète tout le long de la façade sous forme d'ouverture avec des différentes dimensions.

▪ **La symétrie :**

On trouve la symétrie dans la façade par rapport à un axe vertical.

▪ **La couleur :**

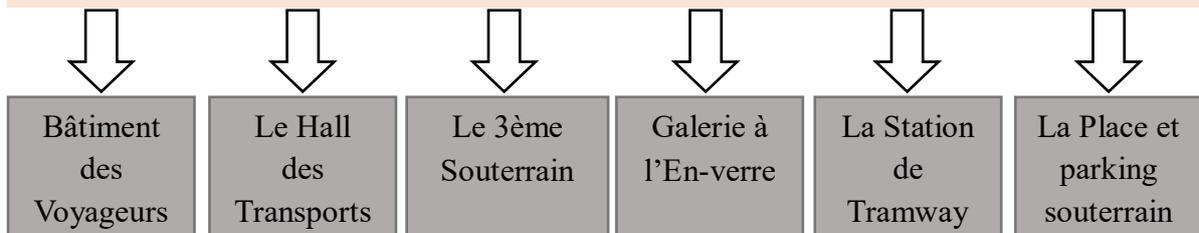
La façade de la gare est en grés rose. La verrière ; une immense verrière a été placée devant la gare, modernisant son aspect pour en faire une véritable œuvre d'art contemporain en plein air, sans pour autant perdre sa qualité de monument historique pour ceux qui pénètrent le dôme de verre.

II.1.1.4 Approche à échelle architecturale :

1. Méthodologie d'organisation :

a) Les sous-opérations :

Du fait de sa complexité et de la nature diversifiée des travaux à réaliser, **le projet du P.E.M. se décline selon six sous-opérations** d'envergure moindre, et de nature plus homogène.



b) Les Plans :

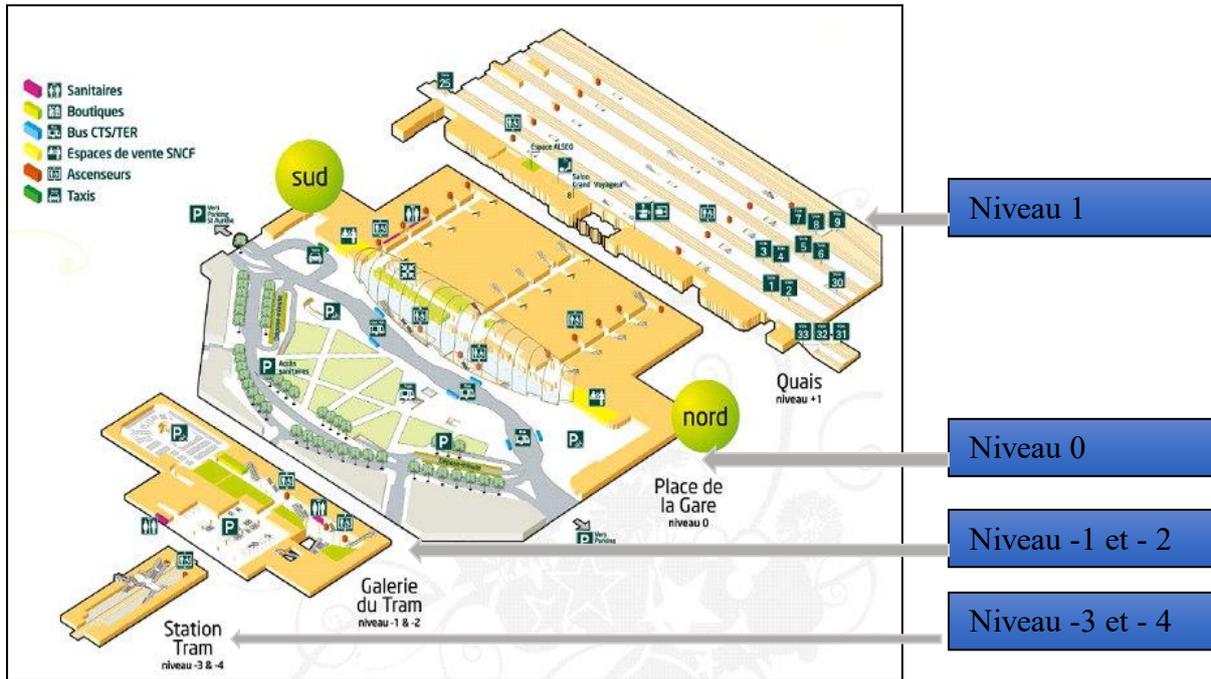


Figure 17 : Les différents niveaux de la gare.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

• **Niveau +1 :**

La conception de la plus part des espaces de la gare, était faite en prenant en compte l'accessibilité pour les personnes handicapées.

Verticales : ascenseurs desservant tous les quais, doublement en hauteur des mains courantes des escaliers, sécurisation des escaliers et des escaliers mécaniques.

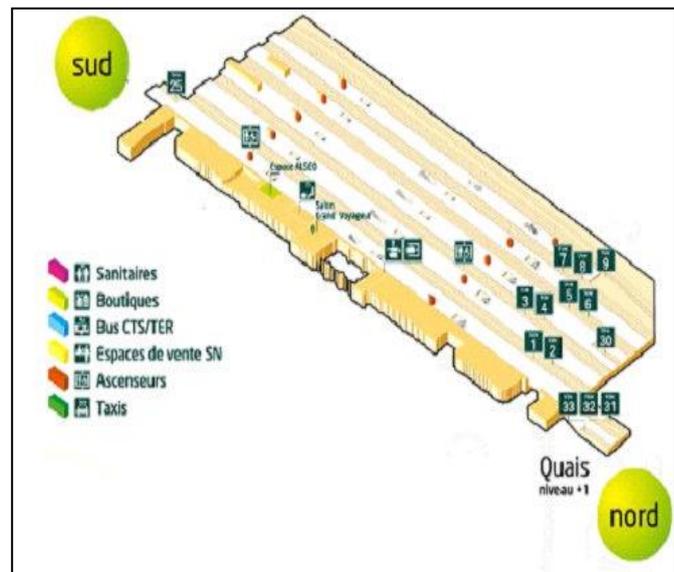


Figure 18 : Niveau +1.

Source : mémoire de master « pôle d'échange intermodale »

• **Niveau 0 :**

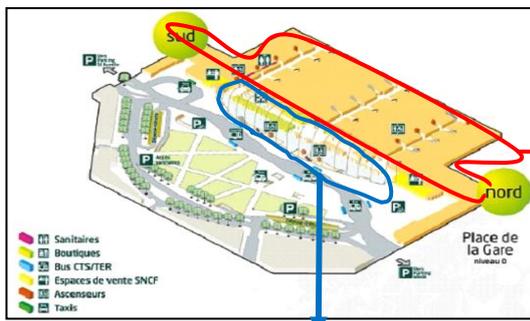
Place de la gare : C'est le niveau où se trouve la place et l'ancien bâtiment de la gare.

Les cheminements simples, courts et confortables permettent aux voyageurs de s'orienter facilement vers les différents services de la gare.

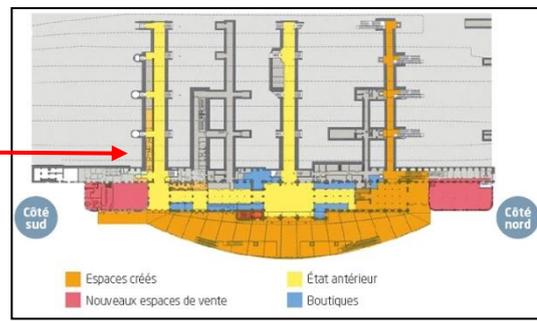


Figure 19 : Plan de la place de la gare.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange intermodale »



Plan niveau place de la gare



Plan de L'ancien bâtiment

Ce projet permet d'agrandir la gare, en augmentant l'espace abrité. Il est constitué principalement d'une **verrière** qui vient dans le prolongement du Bâtiment des Voyageurs.

Dans sa nouvelle configuration, le bâtiment fonctionne avec trois accès permettant un fonctionnement sur toute la largeur du bâtiment. Les Nouveaux Espaces de Vente sont implantés côté nord et côté sud.

• **Niveau -1 et -2 :**

La Galerie à l'En-Verre se trouve en sous-sol du Hall des Transports, répartie sur deux niveaux. Le niveau inférieur (R-2) est destiné aux locaux techniques, tandis que les commerces sont situés au niveau supérieur (R-1). Cette galerie aménagée sert aussi de lien entre le Hall des Transports à la surface, et la station de tramway et les parkings souterrains.



Figure 20 : la galerie du tram.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

- **Niveau -3 et -4 :**

Ce projet consiste en la restructuration des accès à la place de la gare, via la galerie à l'En-Verre. Ces travaux permettent également de renforcer la sécurité (désenfumage).

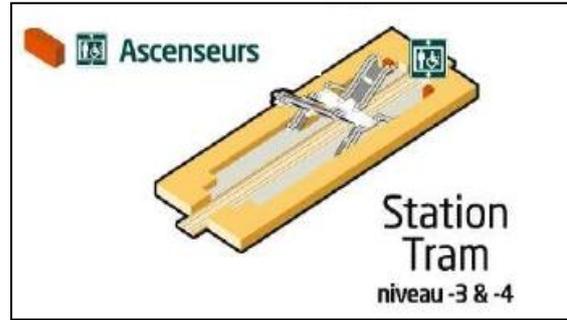


Figure 21 : La station de tram

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

II.1.1.5 Schéma d'organisation des fonctions accueil et transit :

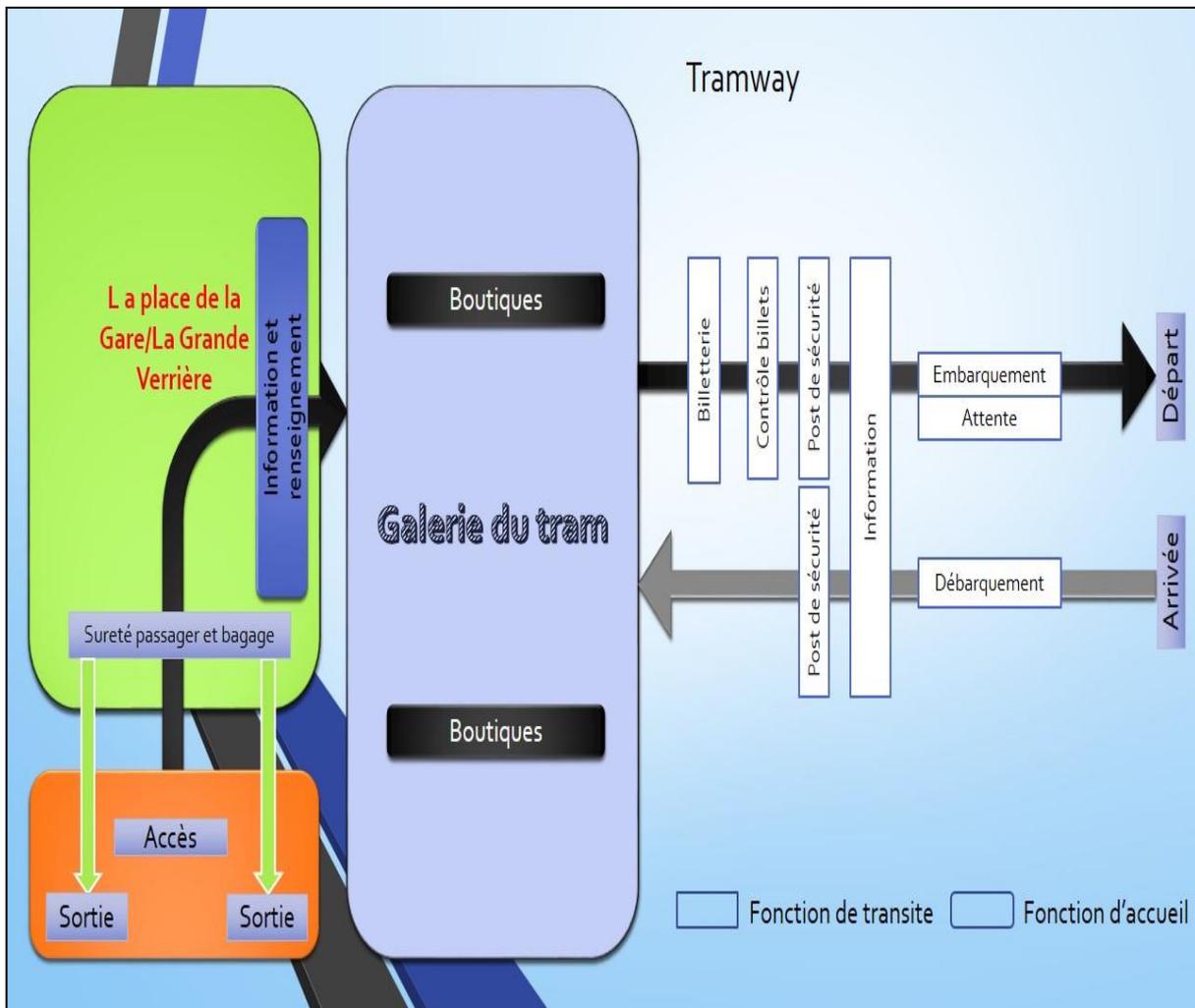


Figure 22 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour le Tramway.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

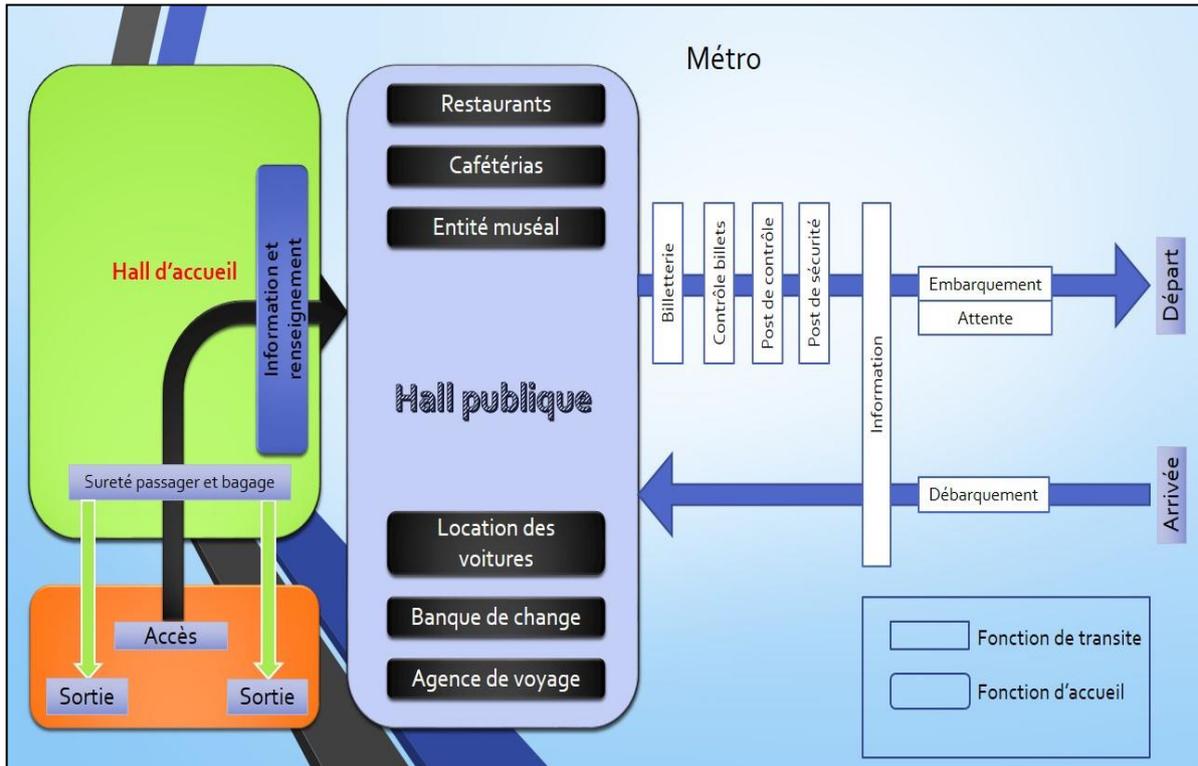


Figure 23 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour le Métro.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

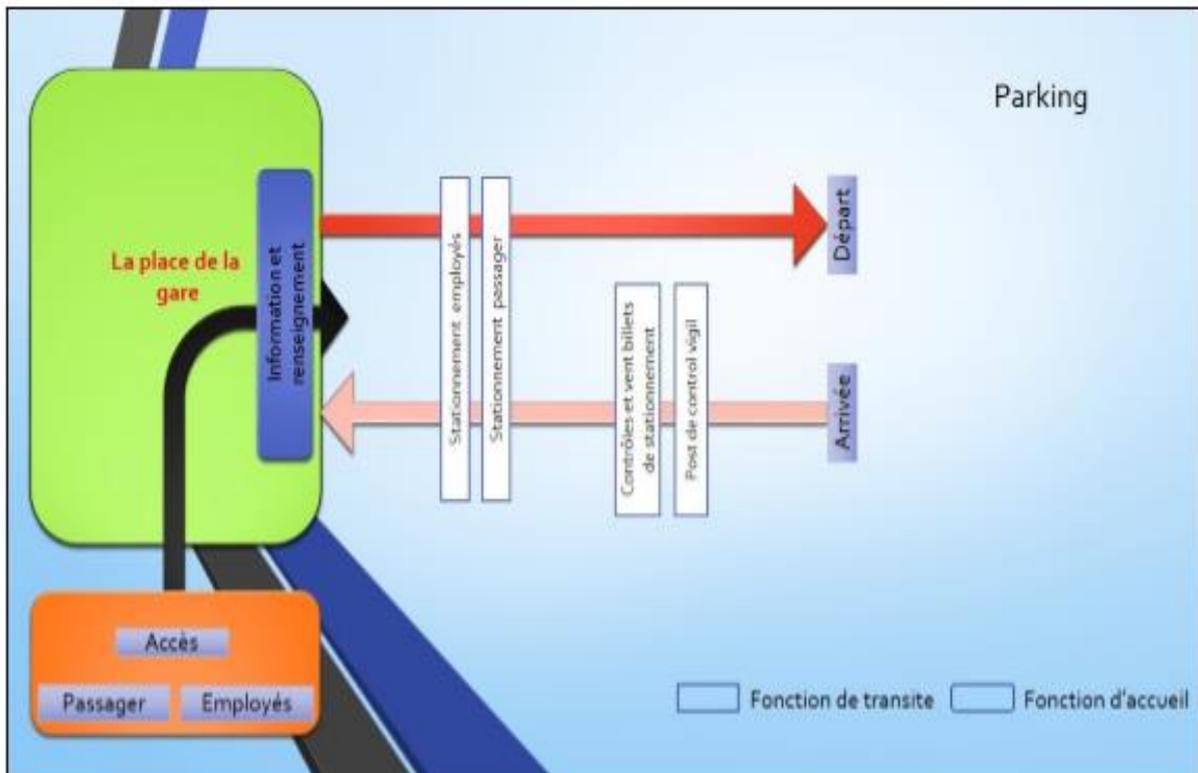


Figure 24 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour le Parking.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

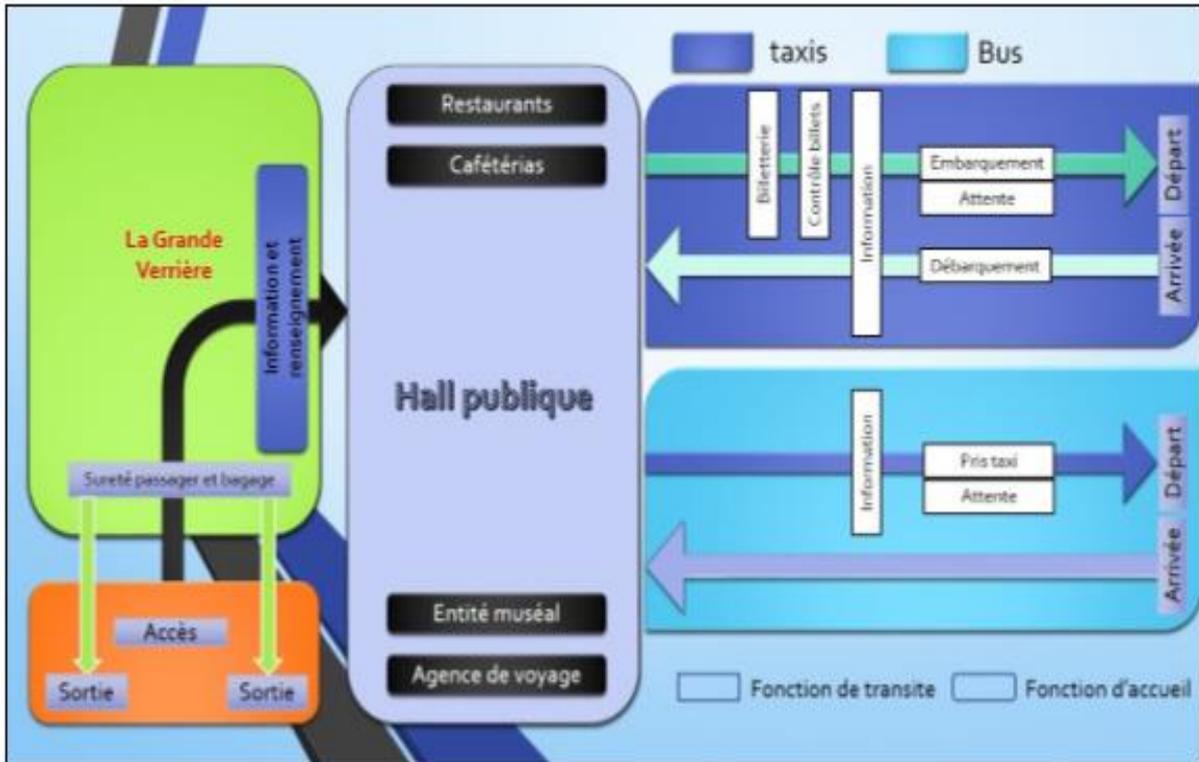


Figure 25 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour les taxis et bus.

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

II.1.1.6 Schéma d'organisation spatiale :

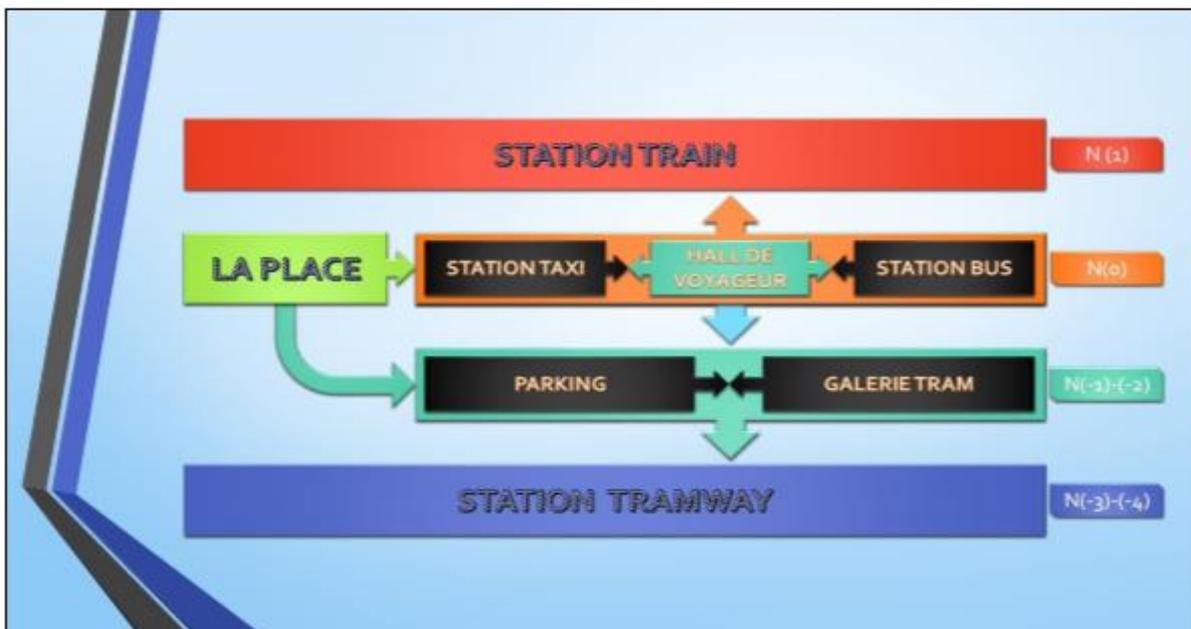


Figure 26 : Schéma d'organisation spatiale de la gare

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

II.1.1.7 Le stationnement dans le pôle d'échange de Strasbourg (vélo) :

L'intermodalité vélo-train, encore sous-valorisée en France, tend à devenir un enjeu important. Le stationnement des vélos dans les pôles d'échanges est alors un levier névralgique : l'embarquement des vélos, quand il n'est pas interdit, a un faible potentiel en l'état actuel du matériel roulant. Le vélo station de la gare centrale de Strasbourg a été aménagé sur une partie du parking automobile souterrain de la place de la gare. Des rampes depuis la place de la gare permettent de rejoindre les emplacements sécurisés par un contrôle d'accès automatique.

	Fonction	Surface (m²)	Emplacement	Orientation	Eclairage
Hall public	locaux		Occupe, la verrière et qui donne directement sur l'extérieur	S, O	Naturel
Espaces de ventes SNCF	Renseignements et vente de billets		Au deux cotées de l'entrée	N, S	Naturel+ artificiel
Boutiques	Vendre et servir		Au deux cotées de l'entrée	N, S	Naturel+ artificiel
Locaux techniques	Entretien, alimentation électrique et stockage		Au niveau des sous-sols		artificiel
Parking	Stationnement		Au niveau de la place et aux sous-sols	Eparpiller un peu partout u niveau de la place	Naturel, artificiel
Quais	Embarquement et débarquement				Naturel, artificiel
Ascenseurs	Assurer la circulation verticale				artificiel
Station tramway	Embarquement et débarquement		Au niveau du sous-sol	N, S	artificiel

Tableau 01 : Caractéristique des espaces de pôle d'échange de Strasbourg

Source : Mémoire de master « pôle d'échange multimodale de Strasbourg »

II.1.1.8 Conclusion

Cette construction ne se réduit pas seulement à un - superbe - lifting.

- La verrière a d'abord pour fonction d'agrandir la gare.
- Réaménagée, la Place de la gare insuffle un dynamisme nouveau au quartier et dote Strasbourg d'une porte d'entrée accueillante à la hauteur de son statut de capitale européenne.
- Sans doute, la nouvelle gare est devenue l'un des nouveaux symboles de Strasbourg.

II.1.2 Exemple 02 : La gare Euro Renne

II.1.2.1 Motivation du choix de notre exemple³⁰ :

Le projet Cœur de Rennes consiste à l'aménagement de la ZAC Euro Rennes pour répondre à la nécessité de créer un nouveau cœur de quartier qui élargisse le centre-ville vers le sud et organise l'intermodalité à l'échelle de la métropole.

La création d'un Pôle d'échanges multimodal à Rennes répond aux besoins du territoire à l'horizon 2020-2030 en tant que porte d'entrée de la Bretagne. Ce grand projet, porté par de nombreux partenaires, dessine le nouveau carrefour des mobilités dont bénéficiera la métropole, la ville de Rennes et son centre-ville élargi.

II.1.2.2 Présentation du projet³¹ :

▪ Situation et localisation :

La ville de Rennes est située en région Bretagne, dans le Nord-Ouest de la France, à 308 km en vol d'oiseau de Paris. Elle est donc excentrée par rapport à l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille structurant le territoire français et elle l'est plus encore par rapport à la dorsale européenne qui relie Londres à Milan ou du pentagone européen.

Son caractère excentré vis-à-vis de sa région lui donne néanmoins un atout non négligeable qu'est le fait d'avoir une position centrale dans le Grand Ouest français, c'est ainsi que Rennes se situe à une distance plus ou moins égale des grands ports maritimes de l'Ouest que sont Le Havre (204 km) et La Rochelle (220 km) ainsi que le port maritime et militaire de Brest (210 km), la ville se situe aussi à 120 km du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire



Figure 27 : La situation de la ville Rennes - Bretagne.

Source : Site internet.

³⁰ <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/eurorennes/>

³¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Rennes>

II.1.2.3 Positionnement du projet urbain Euro Rennes³² :

Le projet Euro-Rennes Cœur de Rennes est voué à étendre le centre-ville vers le sud. Lui seul, il symbolise la stratégie mise en œuvre à Rennes.

Euro-Rennes réunira tous les temps de la ville, de jour comme de nuit : temps de déplacement, de travail, de détente et loisirs, de culture...

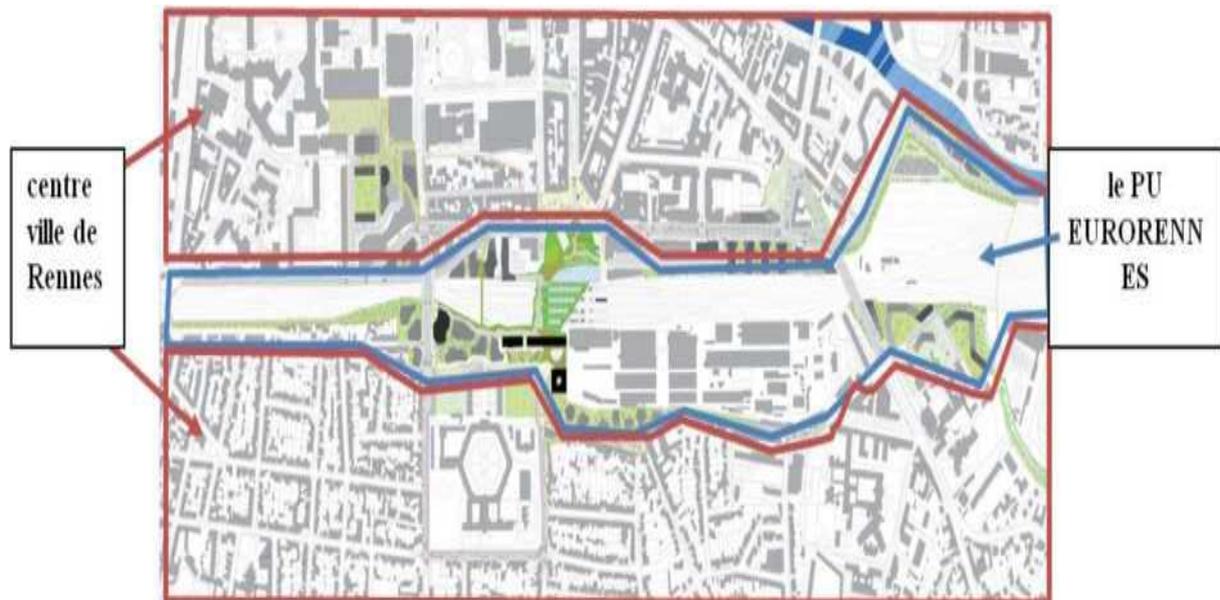


Figure 28 : Positionnement du projet urbain Euro-Rennes

Source : Site internet.

Euro-Rennes reconstruit la ville en s'insérant dans le tissu urbain existant et en optimisant le foncier disponible et la capacité constructive de chaque îlot.

L'opération de renouvellement urbain se veut une expérience innovante de la hauteur.

II.1.2.4 Problématique³³ :

Rennes souffre d'une rupture historique entre le centre-ville et le sud de Rennes, en particulier le quartier sud-gare.

Elle souffre aussi d'un manque de mobilité et d'une isolation

Quel projet pour rendre Rennes une ville durable ?

Quel projet pour rendre Rennes attractives ?

³² https://aperau2015.sciencesconf.org/conference/aperau2015/pages/Plaquette_EuroRennes.pdf

³³ <http://www.eurorennes.fr/>

II.1.2.5 Enjeux, Méthodes et Stratégies ³⁴:

a) Rendre la ville dense :

Le PU Euro Rennes reconstruit la ville en s'insérant dans le tissu urbain existant et en optimisant le foncier disponible et la capacité constructive de chaque îlot. L'opération de renouvellement urbain se veut une expérience innovante de la hauteur.



Figure 29 : *Le projet urbain Euro-Rennes*

Source : Site internet.

b) Assurer une circulation Canalisée :

Face nord, l'accès au pôle d'échanges multimodal est réservé aux modes doux de déplacement, aux taxis et aux transports en commun. La circulation automobile est désormais limitée au parvis sud

c) Assurer une Mixité³⁵ :

Quartier d'affaires en extension du centre-ville, Euro Rennes est aussi un morceau de ville multifonctionnel, vivant jour et nuit. Il associe toutes les composantes urbaines : des logements, des commerces et des équipements culturels d'envergure – un cinéma d'art et d'essai.

³⁴ <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/eurorennes/>

³⁵ https://aperau2015.sciencesconf.org/conference/aperau2015/pages/Plaquette_EuroRennes.pdf

d) Des passages sur les voies :

L'aménagement de la liaison urbaine du PEM, la création d'une passerelle piétonne et la requalification des ponts Saint-Hélier et de l'Alma ouvrent de nouveaux franchissements au-dessus des voies pour recoudre le nord et le sud de la ville, désunis depuis cent cinquante ans par le ruban ferroviaire.

e) La gare au cœur du projet Euro Rennes³⁶

« C'est un enjeu stratégique non seulement pour Rennes mais pour l'ensemble de la Bretagne. » souligne Daniel Délavera, président de Rennes Métropole et maire de Rennes. Un triple enjeu même : « Enjeu en terme de déplacement puisqu'à l'horizon 2020, le trafic en gare aura doublé pour atteindre 20 millions de voyageurs par an, et 30 millions à l'horizon 2040. Cela nécessite de réaménager la gare pour accueillir la ligne LGV et son million de voyageurs supplémentaire, mais aussi le développement du TER et de l'intermodalité qui représentent en fait le plus grand nombre de voyageurs. »



Figure 30 : 3D du projet de la gare

Source : Site internet.

f) Une salle d'échanges entre tous les modes de transport :

Sur plus de 1 000 m², la salle d'échanges multimodale constituera le lieu d'articulation entre tous les modes de transport. En 2020, la station Gares accueillera la ligne b du métro. Elle

³⁶ <http://www.eurorennes.fr/nouvelle-gare-nouvelles-mobilites>

offrira une correspondance entre les lignes a et b du métro grâce à un accès commun intégré à la gare. Pour accueillir un nombre plus important de TGV et de TER,

II.1.2.6 Un « paysage construit » en cœur de ville :

La nouvelle gare, ce sera aussi une architecture singulière au cœur de la ville. Un symbole urbain fort et original qui marque l'ambition métropolitaine du projet.

Pour valoriser la différence de niveau (11 mètres) entre le nord et le sud des voies ferrées, l'équipe d'urbaniste paysagistes FGP/TER/OGI en charge du projet a conçu un « paysage construit ».

II.1.2.7 Le centre-ville s'ouvre au sud :

Le centre de Rennes – qu'il s'agisse de son cœur historique ou de ses premières extensions en bord de fleuve – croise déjà des usages et des ambiances variées : centralités commerciales, lieux de patrimoine historique, « coins » de nature et de détente, grandes places citoyennes et festives, promenades et berges aménagées en lieux de convivialité, de marchés, de brocantes, etc.

II.1.2.8 Le pôle Economique³⁷ :

Euro-Rennes sera un pôle économique. On y construira donc des bureaux. Mais le caractère singulier du projet tient aussi à sa mixité programmatique. Dans certains immeubles, on construit plusieurs niveaux de logements

Au-dessus des bureaux. Au rez-de-chaussée, on privilégie les commerces. Des restaurants, des terrasses, un cinéma... sont prévus.

Euro-Rennes ne sera pas un quartier d'affaires sans vie, triste à mourir le soir et le week-end.

II.1.2.9 La région Bretagne pleinement investie³⁸ :

Atout pour les déplacements professionnels ou de loisirs des Bretons, la ligne à grande vitesse est aussi un facteur clé pour le rayonnement économique et touristique de la région toute entière.

La Région Bretagne l'a très vite compris et a œuvré pour en prolonger les effets jusqu'à la pointe bretonne en fédérant les collectivités bretonnes autour du projet Bretagne à grande vitesse : ensemble, elles ont ainsi pu mobiliser plus d'un milliard d'euros pour la ligne à grande vitesse et les autres opérations de Bretagne à grande vitesse.

³⁷ <http://www.eurorennes.fr/un-pole-economique-en-centre-ville>

³⁸ <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/eurorennes/>



Figure 31 : *Tramway à Rennes*

Source : *Site internet.*

Au-delà de ces volets coordinateur et financeur, la Région travaille aujourd'hui activement pour faire bénéficier l'ensemble des Bretons des effets de la grande vitesse dans leur usage quotidien du train. En lien avec la SNCF, elle redessine toute l'offre ferroviaire de la Bretagne, dans une complémentarité TGV - TER exemplaire, autour de 3 engagements :

- **l'augmentation du nombre de liaisons**

TGV (4 aller-retour quotidiens supplémentaires Paris > pointe bretonne), soutenue par une contribution annuelle de la Région de 10 M€,

- **l'augmentation de l'offre TER**
- **une complémentarité TGV - TER**

Exemplaire permettant à la fois d'optimiser les correspondances et de proposer plus de liaisons pour les trajets régionaux. Les nouvelles grilles horaires seront validées et présentées aux usagers courant 2016.

II.1.2.10 Conclusion :

Le projet requalifie le tissu urbain à grande échelle pour resserrer les liens entre le nord et le sud de la ville, en surplomb des voies ferrées et en faveur des modes doux.

Le respect d'un cadre de vie de qualité et d'une offre de mobilité performante, il accueillera en majorité des activités tertiaires, des grands comptes et des sièges sociaux d'entreprise d'envergure nationale.

Porte d'entrée de la Bretagne, carrefour des mobilités durables, Euro-Rennes fera rayonner les proximités pour servir l'attractivité de la capitale bretonne.

II.1.3 Exemple 03 : LA GARE INTERMODALE DE JIJEL ³⁹:



Figure 32 : La gare de Jijel.

Source : Site internet.

II.1.3.1 Etude extérieur :

a) Situation :

Elle est située à l'entrée du Jijel près de la route à double sens (Jijel- Bazoul) et sur la tête de la ligne ferroviaire ouest : Jijel - Ramadan Djamel.

Elle est limite au nord par un quartier de logements collectifs.



Figure 33 : La situation de la gare par rapport le centre-ville de Jijel.

Source : Site internet.

³⁹ La direction de la gare intermodale de Jijel

b) Environnement immédiat :



Figure 34 : L'environnement immédiat de la gare.

Source : auteur.

II.1.3.2 L'étude de la gare

1) **Plan de masse :** La masse se compose de trois éléments fondamentaux :

- La gare (bâtiment voyageur), Parking pour taxis et bus urbains plus le parking public.
- Parking pour les autocars de SNTV et parking pour les services, Les rails de train(SNTF).

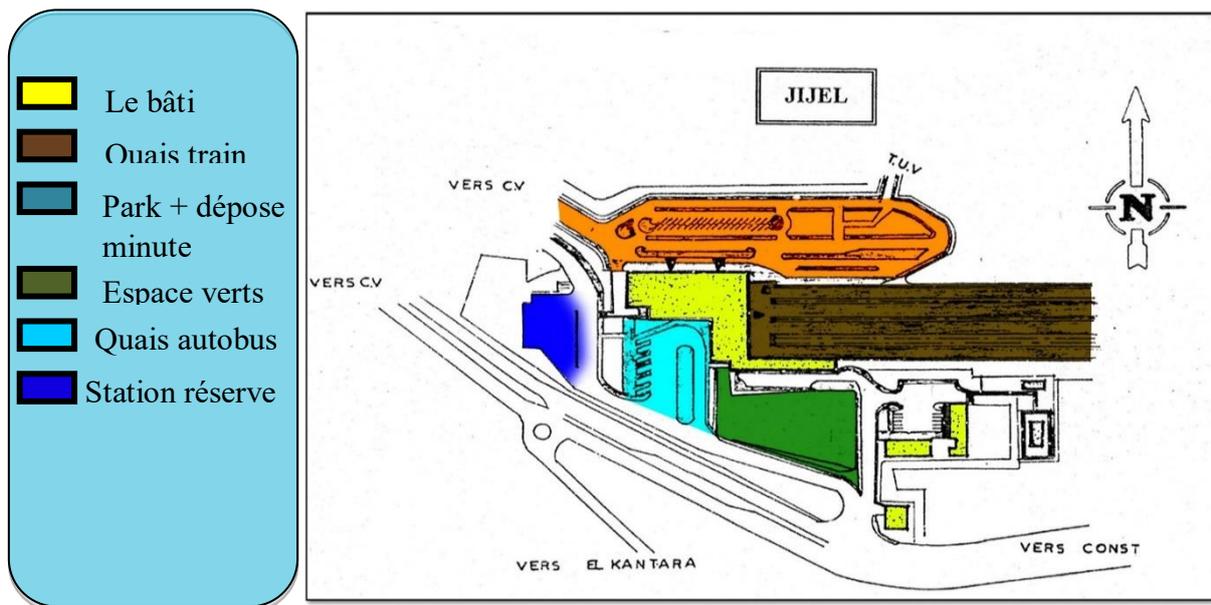


Figure 35 : Plan de masse de la gare

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel

2) Définir l'accès et les circuits de circulation :

L'accessibilité à cette gare se fait à partir de trois axes routiers principaux :

Auto route (Jijel- Constantine), Voies qui mènent à la ville, Les voies ferrées.

N.B : bonne séparation entre les différents types d'accès rend la circulation plus facile et permet de diriger l'arrivée et le départ des voyageurs.

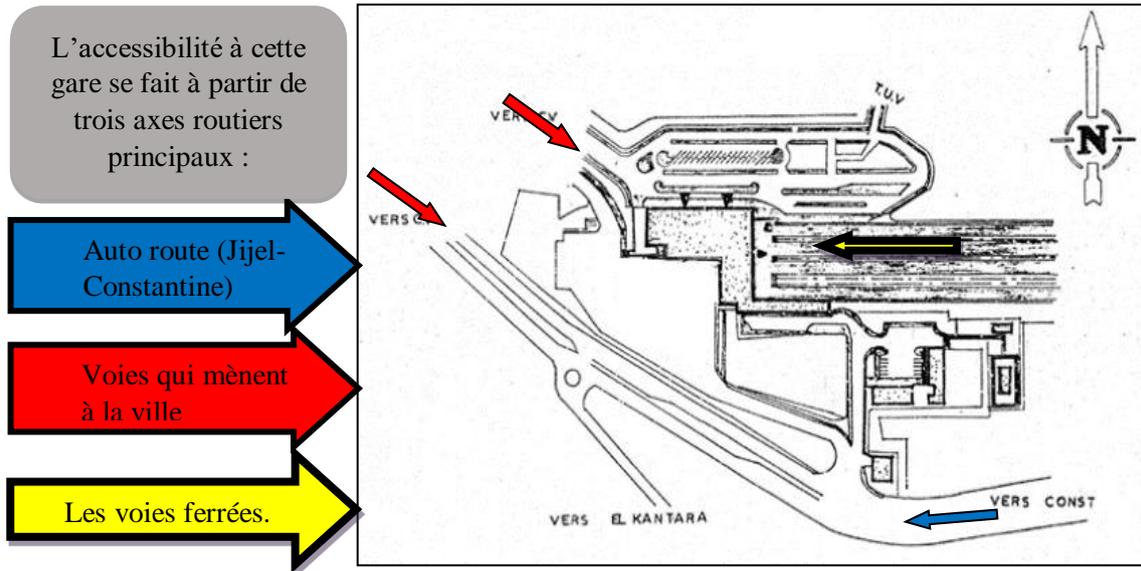


Figure 36 : Les différents accès de la gare

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel

On distingue deux types de voyageurs :

- Voyageurs en départ : venant du centre-ville ou les passagers doivent passer par le hall de la gare (espace de transition entre l'arrivée et le départ).
- Voyageurs arrivants : ils ont le choix de passer par la gare de la SNTV.

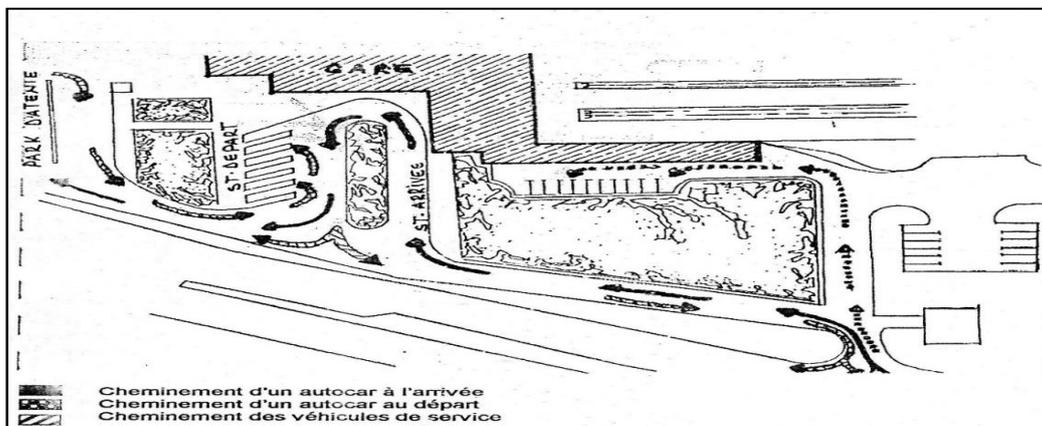


Figure 37 : Les différents cheminements de la gare

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel

II.1.3.3 Etude des plans :

a) Niveau 0 :

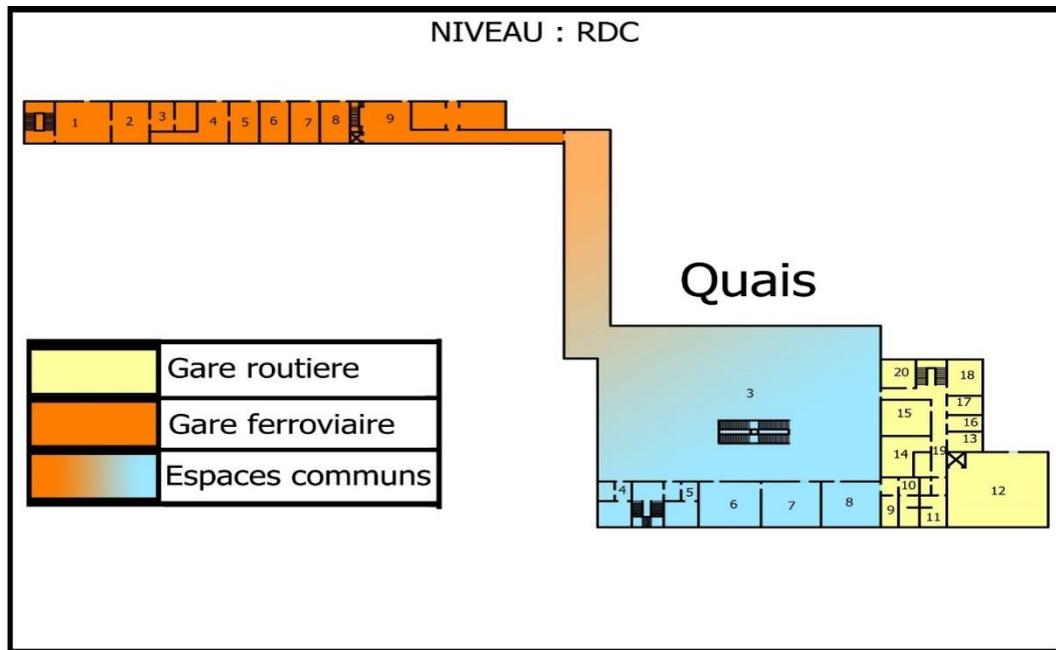


Figure 38 : Plan de la gare niveau 0.

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel.

Une séparation entre l'entrée et la sortie de chaque mode de transport, spatiale entre les deux modes de transport (admin). Que le hall joue un rôle majeur dans la gare, c'est l'élément principal qui fait l'articulation, que ce soit horizontalement ou bien verticalement.

NIVEAU : RDC		
Gare ferroviaire	Espaces communs	Gare routiere
1-Entrée détente	3-Attente pre-embarquement	11-Sanitaires
2-Vestiaire	4-Toilettes/H	12-Bagages
3-Toilettes	5-Toilettes/F	13-Télex
4-Etagère a câble	6Dépôt	14-Dépôt
5-Local batterie	7Dépôt	15-Entretien
6-Entretien signalisation		16-Archives
7-Entretien énergie électrique		17-Secrétaire
		18-Chef de gare
		19-Dégagement
		20-Adjoint chef de gare
8-Dépôt monte-charge		21-Réserve
9-Escalier		23-Chaufferie
		8-Détente chauffeurs
		9-Douches
		10-Vestiaire

Tableau 02 : Plan de la gare niveau 0.

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel.

b) Niveau +1 :

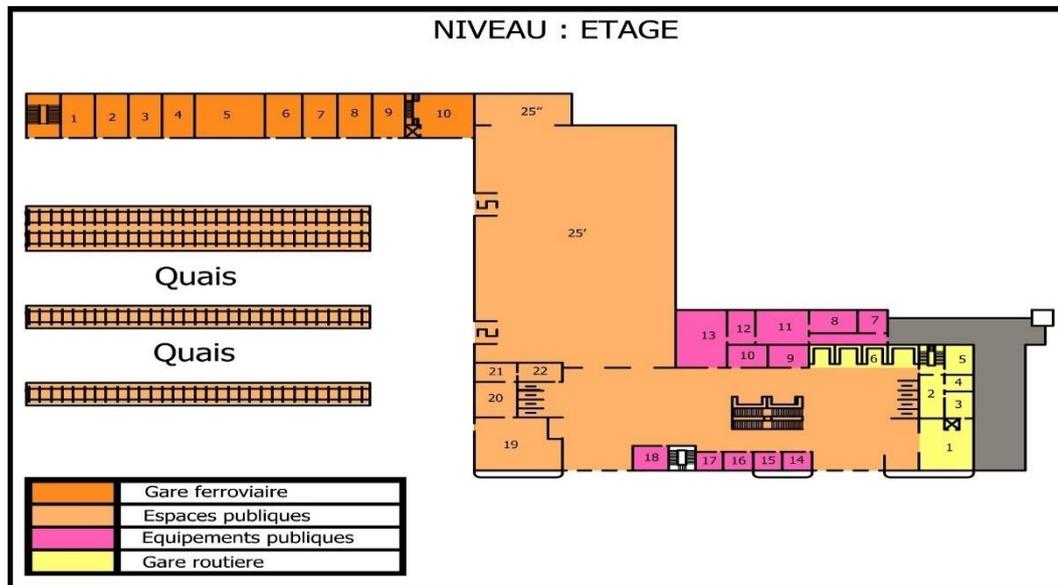


Figure 39 : Plan de la gare niveau 1.

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel.

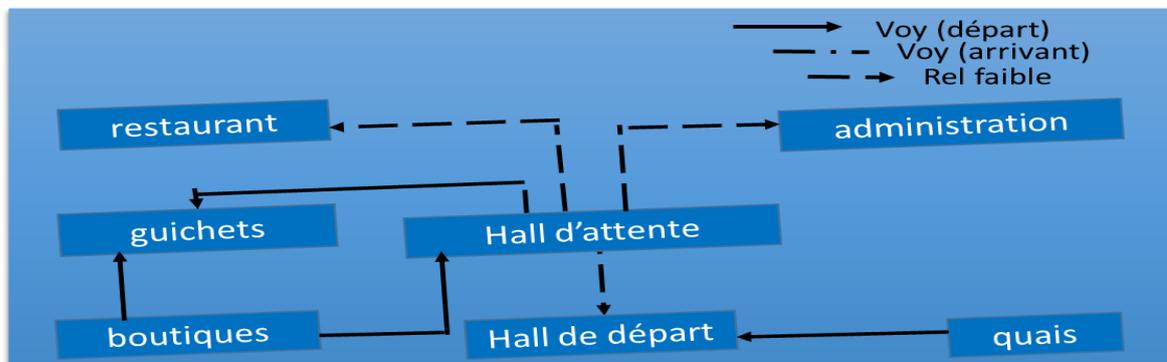
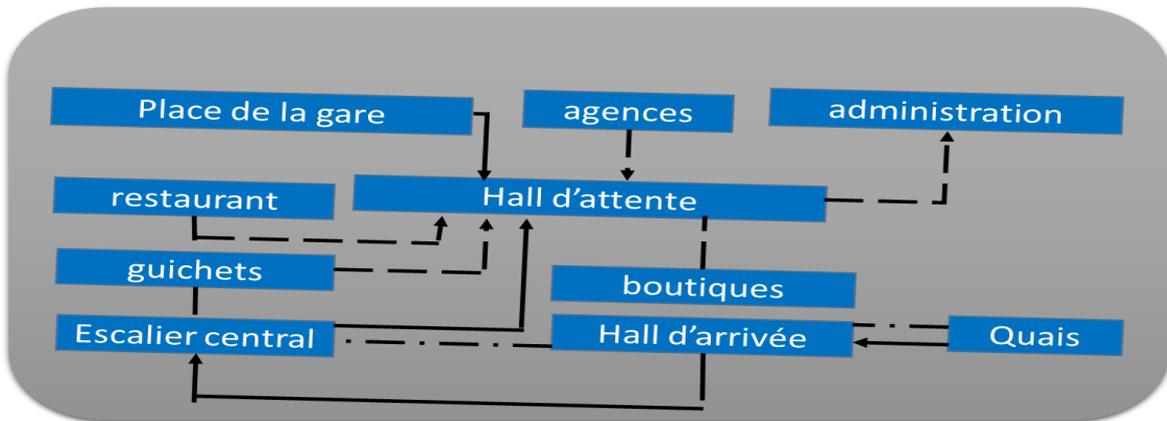
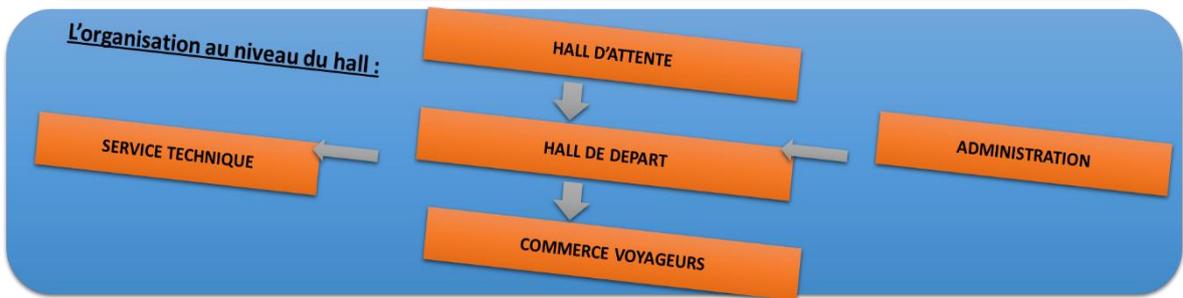
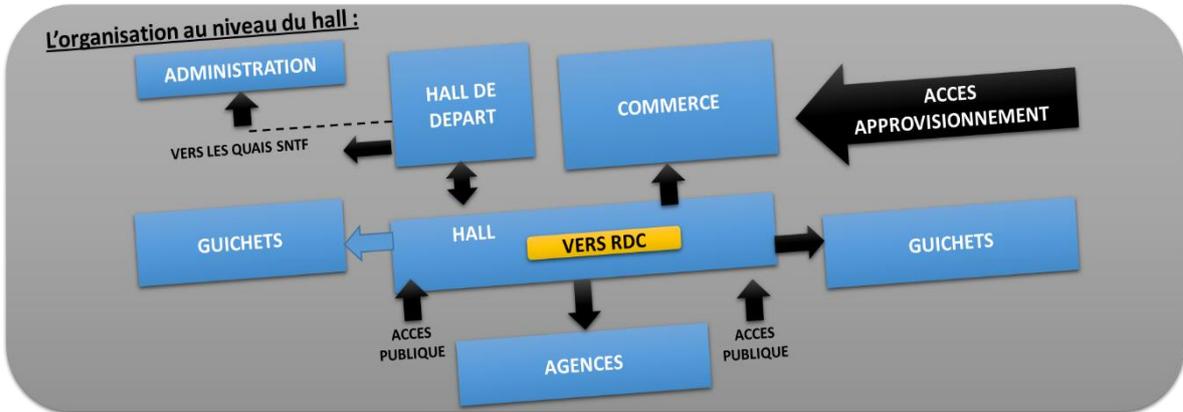
- Une séparation entre la circulation des voyageurs et de personnel.
- Que le hall devient l'espace principal de circulation vertical et horizontal.
- Une séparation entre différent espaces et activités.

NIVEAU : 1ere ETAGE		
Gare ferroviaire	Espaces publics	Gare routiere
1-Agents de manœuvre	25'-Attente pré-embarquement	---Halle de circulation
2-Visiteurs de matériels	25''-prière	6-Guichets
3-Agents de transit	20-guichets	-----Agence :
4-Local de commande	19-bagages	1-Bagage
5-Locale d'appareillage	21-bureaux	2-Guichets
6-Adjoint et secrétaire	22-bureaux	3-Expédition
7-Chef de gare	--salle des pas perdus	4-Caisse
8-Archives	13-Snack buvette	5-Exploitation
9-Toilettes	12-Office	---Circulation
10-Poste	11-Cuisine	
11-Circulation	8-Depot	
	7-Toilettes	
	---Degagement	
	18-Tabacs	
	17-Agences	
	16-agence	
	15-Agence	
	14-renseignement	
	10-PTT	
	9-Police	
	---escalier	

Tableau 03 : Plan de la gare niveau 1.

Source : La direction de la gare intermodale de Jijel.

II.1.3.4 Schéma d'organisation des fonctions accueil et transit :



II.1.3.5 Conclusion

Architecture :

- La gare est une construction récente en système préfabriqué, on peut remarquer aussi :
- La hiérarchisation des espaces organise autour du hall.
- La transparence des façades surtout celle du cote quais (vitrage).
- Une couverture pour les quais a été projetée mais non réalisé.

Fonctionnement :

- La grande surface des halls pour répondre aux exigences.
- Une bonne organisation des espaces de circulation mécanique (bus, trains, automobiles, autocars) et piétonne (personnel, voyageurs)
- Il y'a un seul accès (entrée et sortie) pour les bus et cars urbains et inters wilaya.
- Une bonne organisation fonctionnelle
- Absence totale de toute décoration ou sculpture qui caractérise les gares anciennes.
- L'absence des espaces couverts dans les quais pour protéger les voyageurs.

Conclusion du deuxième chapitre :

D'après l'étude de l'exemple, on a pu avoir une idée sur la conception de la gare multimodale et la relation fonctionnelle entre ses espaces, parmi cela on peut citer :

- Existence de deux types de transport au moins pour faciliter la tâche aux voyageurs.
- Un grand hall accueillant, bien éclairé et aéré naturellement de préférence.
- Avoir un dispositif d'éclairage et aération naturel.
- La salle d'embarquement doit avoir une relation forte avec le hall et les quais d'embarquement.
- Existence des espaces de consommations.
- Avoir un parking pour les visiteurs et aménagement extérieur.
- On retient qu'un pôle d'échange multimodal joue plus qu'à simple rôle de connexion entre différents moyens de transport, c'est un équipement vivant qui doit donner à la ville une âme et aider à sa promotion.

Chapitre 03

Approche de la programmation

Introduction :

Selon Paul Lotus : « *le programme est un moment en avant du projet, c'est une information obligatoire à partir de laquelle l'architecture va pouvoir exister, c'est un point de départ mais aussi une phase préparatoire* ».

La mise en place d'un programme qualitatif et quantitatif d'un projet, nécessite la connaissance de ses fonctions. Afin de pouvoir déterminer les espaces principaux et annexes qui le constituent.

À l'aide de l'analyse des exemples, Cette partie consiste à présenter le programme élaboré pour répondre à l'exigence citée dans l'approche thématique, afin de maîtriser la qualité des espaces ainsi que leurs agencements.

La programmation urbaine touche l'ensemble des composantes d'un tissu urbain, le logement, les activités économiques, les équipements collectifs, les transports, la logistique et la circulation... Au regard des besoins des usagers d'un territoire, d'un tissu existant et d'une évolution à court, moyen et long termes.

III.1.1 Définition de la programmation urbaine et architecturale :

Est une étape importante dans le processus architecturale, c'est un élément coordinatrice entre les différents intervenants et facteurs aux quels se soumet le projet d'architecture (en l'occurrence l'aspect social, environnemental, économique et technique.)

III.1.1.1 L'objectif de la programmation :

Une gare multimodale constitue une opportunité pour retenir une stratégie de déplacement efficace et un urbanisme structurant.

La réalisation d'une gare multimodale est l'opportunité de concrétiser :

- Un choix politique et stratégique : Visant à encourager l'utilisation de tous les modes de transports publics de préférences à la voiture particulière.
- Une volonté structurante d'aménager un pôle d'échange : Il valorise l'ensemble de l'accessibilité à la gare et facilite le fonctionnement du nœud de transports.
- Un souhait de renforcer les activités d'un quartier : Grâce à la gare routière et à la qualité d'attractivité du réseau, le complexe réalisé valorise le quartier et le pôle urbain ainsi renforcer.

III.1.1.2 Programmation Qualitative.

L'élaboration d'un programme spécifique pour le projet de la gare multimodale, se base en premier lieu, sur la capacité du traitement en fonction des besoins en transport, et en second plan, l'incidence directe du projet sur son contexte immédiat.

La gare est donc à la fois :

- **Comme un élément de la chaîne du voyage :**

Elle implique la mise en place de tous les services liés au transport ferroviaire d'accueil, vente de billets, information, réservation, consigne à bagages, compostage...) avec une exigence d'efficacité optimale de ces mêmes services.

La création de cheminements et parcours pour les voyageurs, simples, rapides et efficaces sont indispensables pour le bon fonctionnement de la gare et doivent permettre le passage aux autres modes de transport.

- **Comme un centre de services :**

La gare comme centre de vie dans la ville, ouverte, incite à renforcer de plus en plus les fonctions de services qui ne sont pas nécessairement liées au voyage. L'évolution des gares a

suivi celle des mœurs et des demandes de plus en plus exigeantes en matière de qualité et d'efficacité des services.

▪ **Comme un élément de confort :**

La gare est un équipement public très important dans la ville de par son utilisation permanente où les gens vont vivre une tranche de leur existence, c'est pour cela que l'on doit s'y sentir bien. Elle doit être agréable à vivre, offrir une ambiance chaleureuse, conviviale, confortable, accueillante et protectrice. Un lieu de rêve, d'évasion et d'émerveillement. Et ceci ne peut se traduire que par des espaces lisibles, clairement organisés, parfaitement identifiés, offrant à l'utilisateur une liberté maximale dans le choix de son propre scénario.

Les espaces de la gare doivent être parfaitement aménagés, avec un mobilier répondant aux attentes des usagers, que ce soit pour les situer dans le temps comme dans l'espace, ou bien encore comme support de confort dans l'attente du voyage avec la mise en interaction du son et de la lumière.

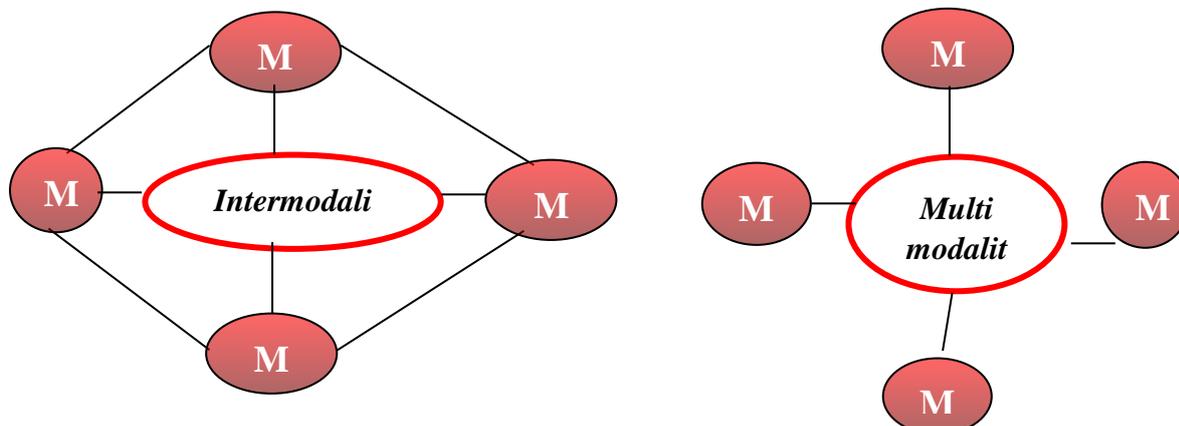
III.1.1.3 **Détermination des fonctions :**

- *L'équipement comporte un ensemble de fonctions qui sont :*

1. La fonction d'inter modalité (l'interconnexion entre les différents modes de transports).
2. L'information.
3. Le service.
4. L'animation.
5. L'administration.

1) **Inter modalité et Multi modalité :**

Le terme d'Inter modalité implique l'usage d'une multitude modes de transport qui sont en forte interaction, contrairement à la Multi modalité qui désigne l'existence de plusieurs modes de transport, mais qui sont autonomes. (Inexistence d'interaction entre ces derniers).



La gare multimodale est un lieu vers lequel convergent ou se connectent différents modes de transport, et notre équipement abrite plusieurs modes qui sont : tramway, train, bus, taxi. C'est un espace de transit dont l'organisation spatiale s'avère très particulière.

Il est destiné à :

- Assurer le transit des voyageurs allant d'un mode de transport à un autre.
- Accueillir les services annexes au transport.
- Il est aussi un espace de communication, de pratique et d'interaction sociale.
- L'urbanité de la gare multimodale se mesure à la lisibilité du pôle dans la ville, à la qualité de l'espace environnant et à son articulation avec le milieu urbain.
- La gare multimodale est soumise à la problématique de dynamique de fréquentation, les usagers sont généralement pressés, mais peuvent avoir de temps à perdre. La gare devient pour eux l'occasion de rentabiliser un maximum de temps dont ils disposent.

A ce titre on parlera des fonctions principales de la gare :

2) La fonction connexion :

Elle considère le phénomène des différents flux en gare, c'est la connexion des différents modes de transport (mode routier, mode ferroviaire...).

3) La fonction service :

- Elle prend en charge les comportements et les besoins des usagers, elle comprend :
 - Les services d'aide aux voyageurs : ce sont des services liés directement au transport : accueil, information,
 - Les services opportuns : ne sont pas forcément liés au transport, mais facilitent le séjour du voyageur pendant son passage, et lui assurent un certain degré de confort à savoir : commerce, consommation....

4) La fonction échange :

Un pôle d'échange qui comportera les activités commerciales, dans notre projet on aura une galerie commerciale, qui sera un lieu d'échange et de concentration des différents acteurs ou des opérateurs économiques.

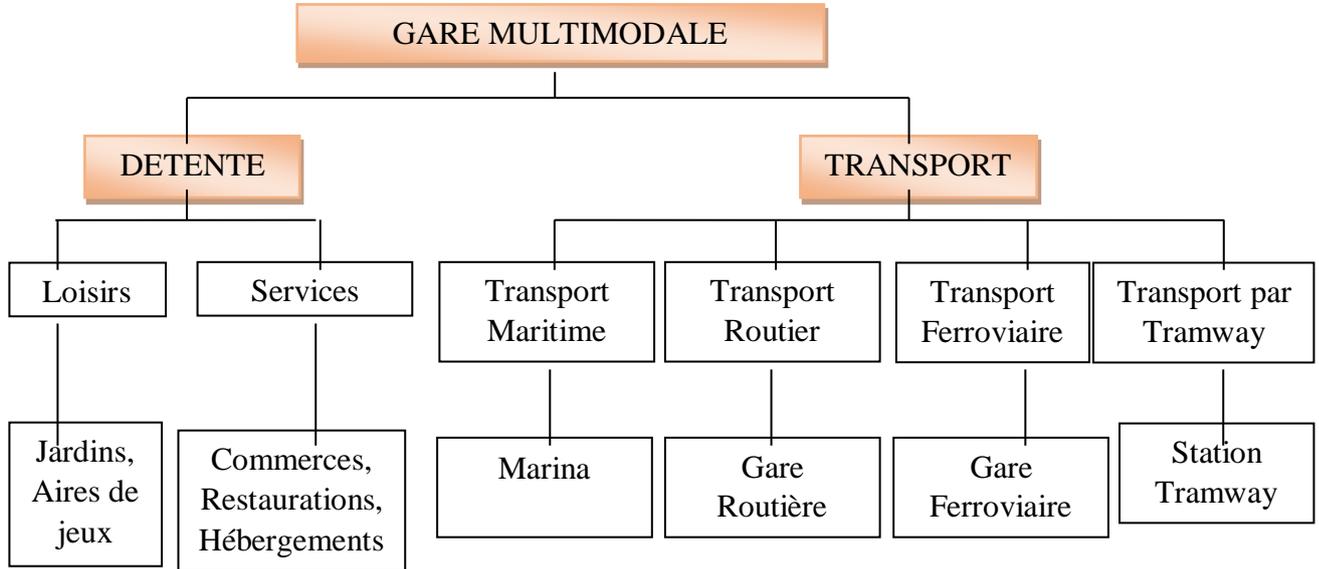
5) La fonction accueil et information :

Elle est comme étant le contact entre le visiteur et l'équipement, la transition entre l'extérieur et l'intérieur. Elle comporte plusieurs activités qui permettent au visiteur le découlement d'une somme importante d'activités : orienter, renseigner, contrôle, informé, et vente de billets.

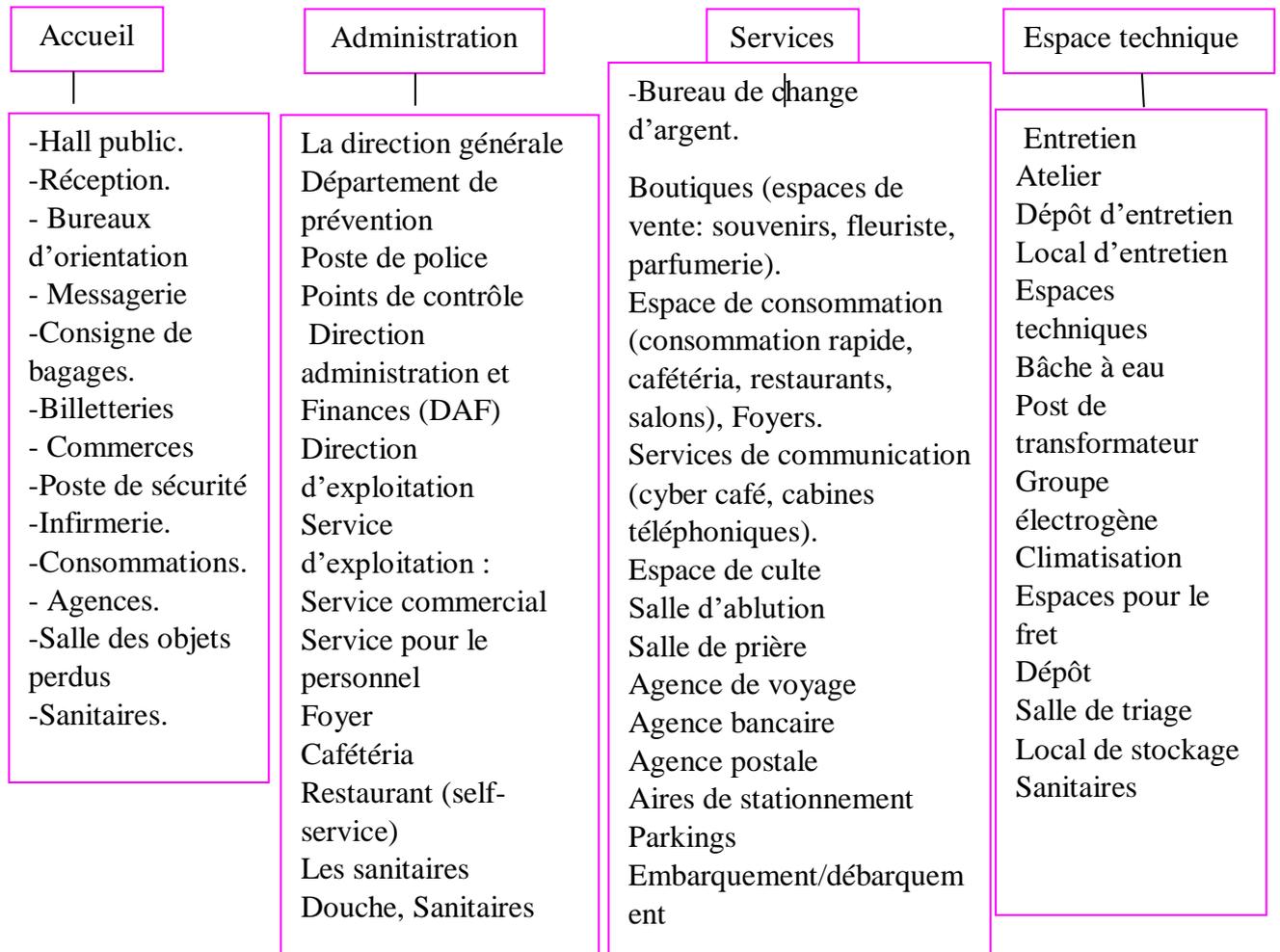
6) La fonction de gestion et coordination :

Elle doit permettre une bonne gestion de l'équipement.

III.1.1.4 Programme spécifique :

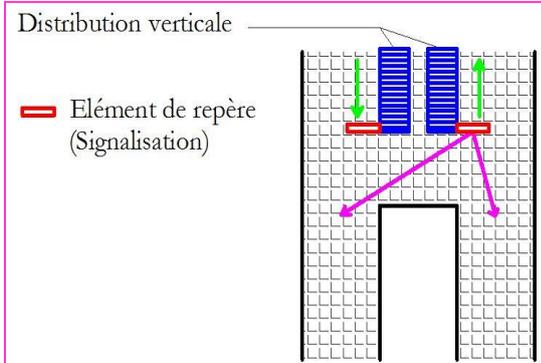


Programme qualitatif :



1. Le cheminement piéton :

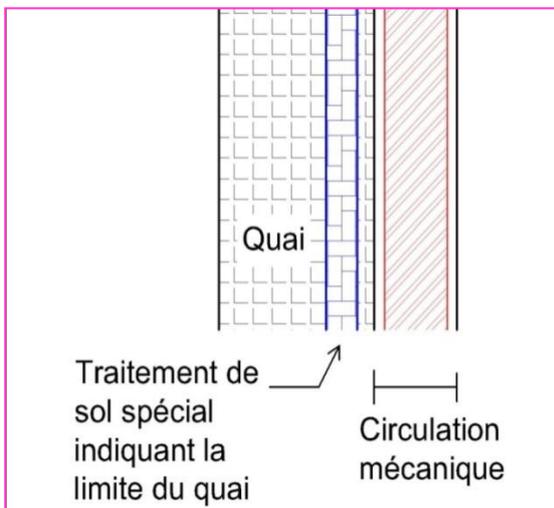
L'accessibilité : Les liaisons doivent être les plus courtes et les moins contraignantes possibles.



La lisibilité : Les cheminements doivent être visibles, la signalétique n'est que son complément.

Le parterre peut faire objet de traitements.

La Sécurité : La séparation des flux piétons-véhicules, permet d'avoir un cheminement plus sécurisé.



2) Information :

Il faut assurer clairement l'indication des cheminements par un ensemble d'information qui dispose d'un maximum de renseignements.

-Indication de sens du cheminement.

-Indication écrite.

Type d'informations :

a) Information fixe :

-signalétique d'identification.

-signalétique de jalonnement : disposé en drapeau ou sous forme de « plaques ». Peut être renforcé par un éclairage lorsqu'il s'agit de sécurité.

b) Information dynamique :

C'est une information visuelle, diffusé sur des écrans ou des afficheurs. Elle indique : les temps d'attente des bus, tramway, train et métro, ainsi que les horaires des services.



Figure 40 : Panneau d'information, London.

Source : Google image.

3) La billetterie :

Les achats des billets de transport peuvent s'effectuer dans :

Un guichet dans la gare, ce qui nécessite un local et la présence de personnel, ou bien à partir d'un appareil automatique, ce qui nécessite la présence d'une zone de contrôle de billets.

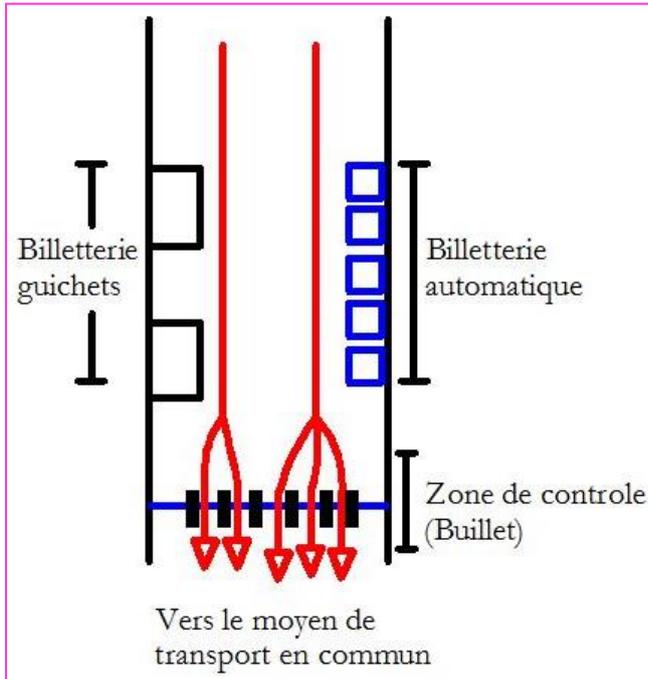


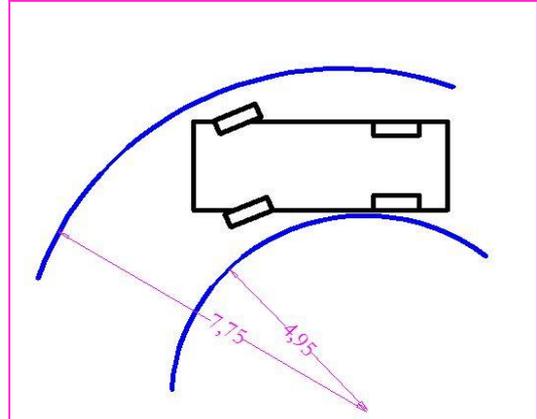
Figure 41 : Billetterie automatique, gare de tours.

Source : Google image.

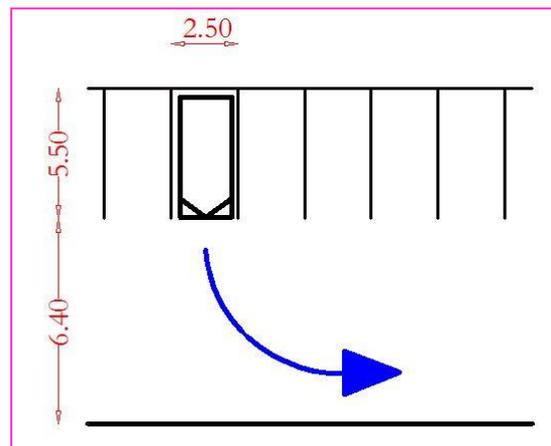
4) Prospects de l'entité de transit :

a) l'entité parking :

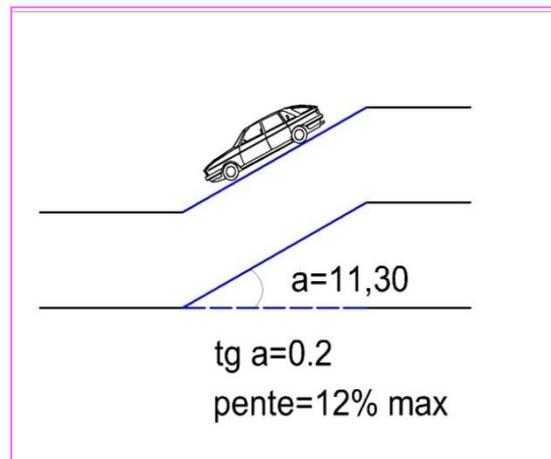
Rayon de braquage voiture.



Aire de stationnement voiture



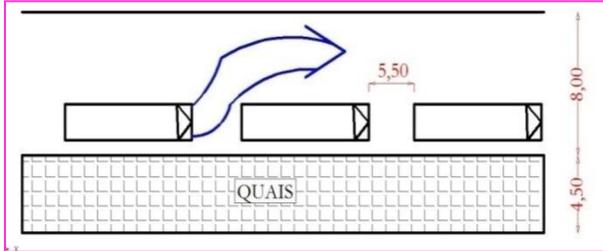
Valeur de la rampe admise.



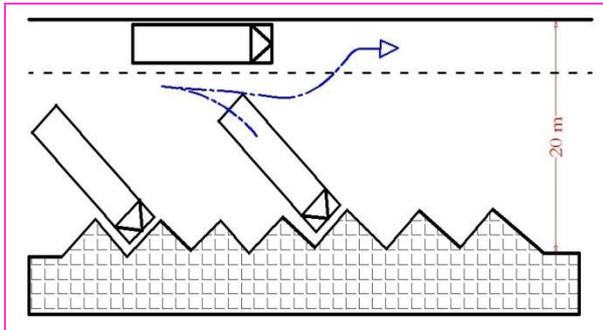
Une station urbaine.

b) La station bus :

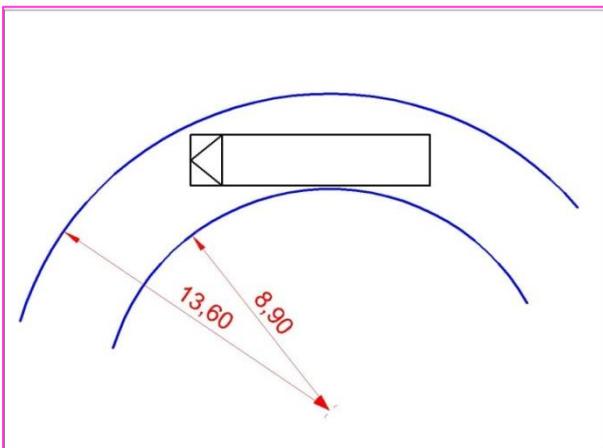
Arrêt du bus à l'embarquement et au débarquement.



Bus au stationnement : quais à redans serrés à 45°.

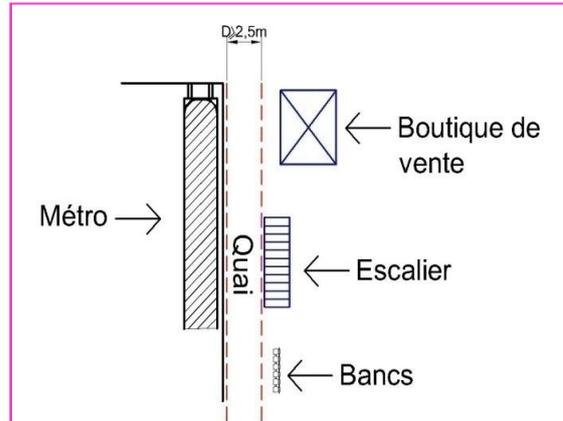


Le rayon de braquage des bus.

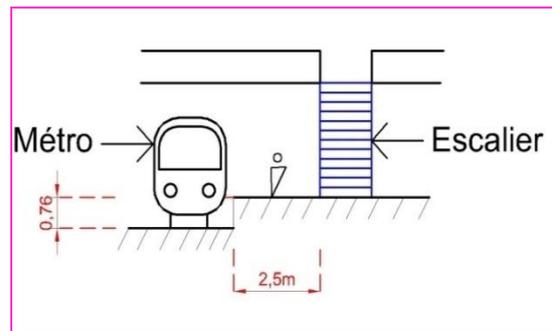


c) La station de métro et train :

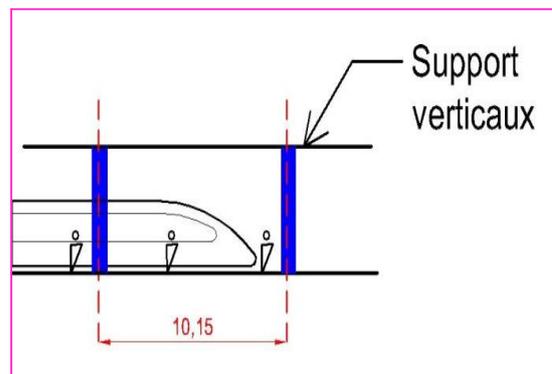
Distance entre le bord du quai et les constructions fixes.



Dimensionnement du quai.



Distance des supports verticaux dans le sens de la longueur.



III.1.1.5 La programmation quantitative :

Le lieu d'intervention est de 18HA de surface va contenir :

▪ Les services destinés aux voyageurs :

La billetterie :

50% guichets.....20 x (7 m² unité) = 140m²

50 % guichets automatiques (0.4m² unité)

• Salle d'accueil et de renseignements.....50-70 m²

Services d'informations (le mobilier, la signalétique, la sonorisation)

Consigne à bagages :

A courte durée (consigne a clé).....40-70 m²

A longue durée.....60-80 m²

Salles d'attentes (prévues dans le hall).

▪ Les services destinés aux usagers de la gare :

- Agences de location de voitures.....(x2)12-15 m²

- Agences bancaires.....(x3)50-80 m²

- Agences d'assurances.....(x2)30-50 m²

- Agences de voyages.....(x2)20-25 m²

- Agences immobilières.....(x2).20-25 m²

- Agences d'intérim.....(x2)25-30m²

Total.....359-530m²

▪ Les services publics :

. Postes de sécurité.....30-50 m²

. Postes de surveillance.....30-35 m²

. Postes de protection civile.....30-50 m²

. Pompiers.....30-35 m²

. Infirmerie.....30-50 m²

. Bureau de poste.....50-70 m²

Total.....230-340 m²

▪ Autres services:

Salle de prière pour femmes (+ salle d'ablution).....35-40 m²

Salle de prière pour hommes (+ salle d'ablution).....	35-40 m2
Assistance pour les handicapés.....	25-30 m2
Total.....	195-230 m2

▪ **Les commerces:**

Les commerces divers sont des magasins de commerce spécialisés et organisés en espaces De consommation (exposition et vente des marchandises) entre 10 à 50 m2 de surface, avec Des espaces de stockage de marchandises de 10 m2 de surface, sauf pour la pharmacie qui Est une activité réglementée :

Pharmacie	30-50 m2
Magasins de cadeaux et de souvenirs.....(x2)	20-25 m2
Fleuriste.....	15-25 m2
Librairie.....	25-30 m2
Débits tabacs journaux.....(x3)	10-20 m2
Photographe.....	20-25 m2
Maroquinerie.....(x2)	15-20 m2
Parfumerie.....	20-25 m2
Bijouterie.....	20-25 m2
Habillement.....	20-25 m2
Chaussures.....	20-25 m2
Alimentation (magasin libre surface).....(x2)	50-100m2
Salon de coiffure pour femme.....	20-30 m2
Salon de coiffure pour homme.....	15-20 m2
Total	435-670 m2

▪ **Services de restauration et de consommation**

Les restaurants seront spécialisés, avec cuisines intégrées, occupant 40% de la surface totale Des restaurants qui peuvent se prolonger dans l'espace de la gare.

Restaurants..... (x2)	100-400 m2
Cafeterias..... (x3)	60-100 m2
Salon de the	(x1) 70-120 m2
Restaurations rapides (avec terrasses) :	
Fastfood.....(x2)	50-100 m2
Sandwiches.....(x2)	30-50 m2

Pizzeria.....	(x2) 50-100 m2
Glaciers.....	(x1) 60-100 m2
Boulangeries-pâtisseries.....	(x2) 25-35 m2
Total.....	760-1400 m2

▪ **Services de loisirs et de détente :**

Cinéma.....	(x3) 150-250 m2
Salles d'expositions.....	200-300 m2
Médiathèque.....	250-300 m2
Cybercafé.....	100-150m2
Vidéo club.....	25-30 m2
Salles de jeux.....	(x2) 100-150 m2

▪ **Les espaces de desserte**

Le hall (ratio de 1.5 m2/personne).....	4500-5000m2
Les espaces de circulation + sanitaires.....	4730-5230m2/niveau.

L'administration :

Direction de la gare

Bureau du directeur.....60-80m2

Secrétariat + salle d'attente.....25-30m2

Salle de réunion.....50-60m2

Les différents services administratifs de la gare :

En termes d'espace, les services administratifs de la gare s'organisent comme suit:

Le bureau du chef de service.....30-25 m2

Un secrétariat + une salle d'attente.....20-25 m2

Un bureau paysagé pour les autres employés.....30-35 m2

Service du personnel.....80-85 m2

Total.....160-170 m2

▪ **Gestion du personnel :**

Cafeteria.....40-50 m2

Cantine/réfectoire.....180-200m2

▪ **Les locaux techniques :**

Atelier de maintenance.....100-150 m2

Atelier de réparation du mobilier endommagé (manutention).....	50-60 m2
Stockage de matériels divers de la gare (Mobilier, consommable)... ..	100-150 m2
Stockage de matériels divers des trains.....	50-100 m2
Stockage de matériel pour le nettoyage (locaux d'entretien de la gare....	250-280m2
Bâche à eau.....	120-140m2
Groupes électrogènes.....	50-100m2
Climatisation.....	80-200m2
Local de pompage.....	60-80m2
Salle de commande et d'aiguillage.....	50-80m2
Total.....	1360-1790 m2

▪ **Aménagement des voies et des quais**

- **Les voies de tramway :**

- **Les quais:**

Ils sont en nombre de

De longueur comprise entre et m

De largeurs comprises entre m et m.

- **Aménagés :**

De sièges d'attente.

Mobilier support d'information et de confort.

- Aménagement des parkings :

Pour voyageurs (places).....10000m2

Pour le personnel (50 places).....250m2

Total.....12500m2

Conclusion

Le programme d'une gare multimodale doit être souple de telle façon à offrir plus de choix et de diversité formelle et fonctionnelle et une meilleure adaptation au site d'intervention.

Conclusion partie I

L'application des principes du développement durable aux projets urbains nécessite donc la prise en compte de toute une série de thématiques qu'il faut traiter les unes par rapport aux autres. Il est important maintenant de situer la ville et d'exposer ses particularités pour mieux comprendre les choix qui ont guidé la mise en œuvre de ses nouveaux projets urbains.

L'intermodalité est la gestion de la connexion entre les différents modes de transport mis à la disposition des voyageurs. C'est l'élément clef du bon fonctionnement d'un réseau au niveau d'une ville ou d'une région.

Il ne suffit pas de créer des gares ou des pôles d'échanges dans lesquelles un voyageur peut passer d'un train à un métro ou d'un bus à un taxi pour répondre à ce défi.

L'intermodalité se façonne avant tout par l'information donnée au passager sur l'intégralité de son voyage, et sur l'analyse des fréquences des différents modes de transport mis à la disposition.

C'est également permettre aux voyageurs de transformer leur temps d'attente en un temps utile, par la création dans les pôles d'échange de services divers.

Malheureusement, plus l'espace urbain s'étend, plus les trajets s'allongent, plus les déplacements se multiplient, et s'effectuent par des moyens de transport sous réserve qu'il n'y ait pas trop de difficultés à circuler et à stationner. Il est intéressant de constater :

« Qu'aucun moyen de transport n'a été conçu pour un usage spécifiquement urbain », si ce n'est le métro, qui est lui-même un chemin de fer adapté à l'usage ' métropolitain'.

Partie 2 :

Le transport à Guelma et son territoire

Introduction :

« L'importance dans le projet urbain, est la formation des lieux privilégiés de relations collectives et leurs caractérisations architecturales » -ALBERTLEVYI

Cette deuxième partie donnera une nouvelle signification à l'image de l'espace urbain. Son étude permet de maîtriser les séquences et les parcours de notre site. Elle offre également une explication globale et dynamique de l'organisation spatiale, de la perception visuelle de la ville. Elle évalue la qualité et la richesse de l'espace urbain en fonction de la qualité et de la quantité des signifiants et de signifier, afin de mieux appréhender et comprendre la complexité de la ville de Guelma, pour une meilleure intervention dans notre proposition urbaine est dans notre projet. Est consacrée à l'aspect analytique de la zone d'étude et du terrain d'intervention, et la phase d'aménagement et conception.

Le choix du terrain d'intervention, c'est de faire l'étude et l'analyse pour comprendre l'espace et sa relation avec le site, ceci servira comme réponse à notre problématique et question de recherche.

Dans la phase d'aménagement et conception, se veut être la concrétisation formelle et spatiale des concepts choisis pour l'élaboration de notre projet. Cette opération de construction du projet se déroulera sous forme d'un processus qui englobe différentes étapes. On a essayé aussi de proposer un programme de la gare, et d'expliquer le principe.

Chapitre IV :

Est-ce que la ville de Guelma

nécessite une intervention

urbaine sur l'infrastructure

du transport ?

Introduction :

Le développement économique d'une région est conditionné, généralement, par la disponibilité d'un réseau de transport combiné solide et fonctionnant parfaitement en tant que base opérationnelle. La dépendance absolue du développement des transports envers la disponibilité des infrastructures s'observe dans les zones enclavées ou nouvellement habitées (quartiers éloignés du centre-ville ou cités d'habitations nouvelles ...).

Le transport collectif dans l'aire d'étude de Guelma prend en charge les déplacements inter wilaya, intercommunaux et urbains. Le transport par taxi assure les liaisons inter wilaya, et intercommunales. Les opérateurs privés et public constituent les contributeurs à la satisfaction de l'offre de transport par taxi et par bus.

Donc la nécessité d'un réseau de transport combiné solide et fonctionnant parfaitement en tant que base opérationnelle.

IV.1.1 Présentation de la ville de Guelma

IV.1.1.1 Situation Géographique

La wilaya de Guelma est située au nord-est de l'Algérie, à 60 km de la mer Méditerranée, à 100 km de la métropole Constantine et à 150 km de la frontière Tunisienne. Elle s'étend sur une superficie de 3.686.84 km².

Elle est située au cœur d'une grande région agricole à 290m d'altitude, entourée de montagnes (Maouna, Debagh, Houara), ce qui lui donne le nom de ville assiette, sa région bénéficie d'une grande fertilité grâce notamment à la Seybouse et d'un grand barrage qui assure un vaste périmètre d'irrigation.



Figure 42 : Situation de la ville de Guelma.

Source : Google image.

IV.1.1.2 Les limites et le voisinage de la wilaya de Guelma

Les limites administratives de la wilaya de Guelma :

Elle est limitée comme suit :

- **Au Nord :** la wilaya d'Annaba.
- **Au Sud :** la wilaya d'Oum El-Bouaghi.
- **A l'Est :** la wilaya de Souk Ahras.
- **A l'Ouest :** la wilaya de Constantine.
- **Au Nord-est :** la wilaya d'El-Taref.
- **Au Nord-Ouest :** la wilaya de Skikda.

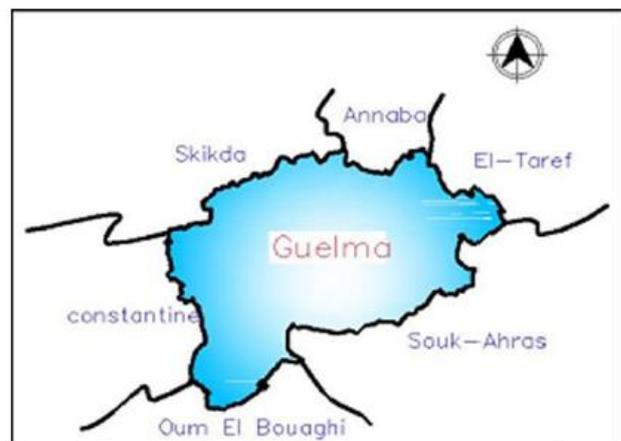


Figure 43 : Les limites de la wilaya de Guelma.

Source : A.P.C. Guelma

IV.1.1.3 Organisation administrative et accessibilité de la ville de Guelma

La commune de Guelma est située géographiquement au centre de la wilaya, Elle est limitée par :

- **Au Nord** ; par les communes de Héliopolis ; El- fdjouj, Guelaatbousbaa.
- **A l'Est** ; Par la commune de Belkheir.
- **A l'Ouest** ; Par la commune de Medjez Ammar.
- **Au sud** ; par la commune de Bendjerrah.

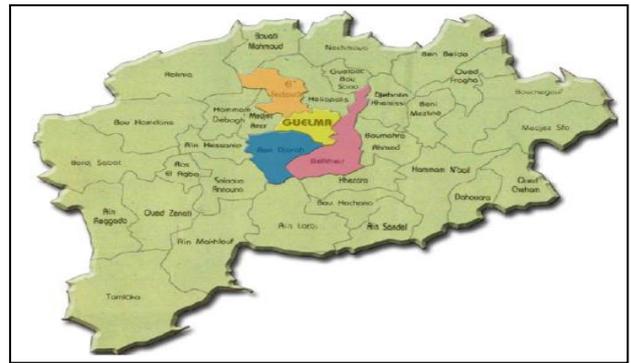
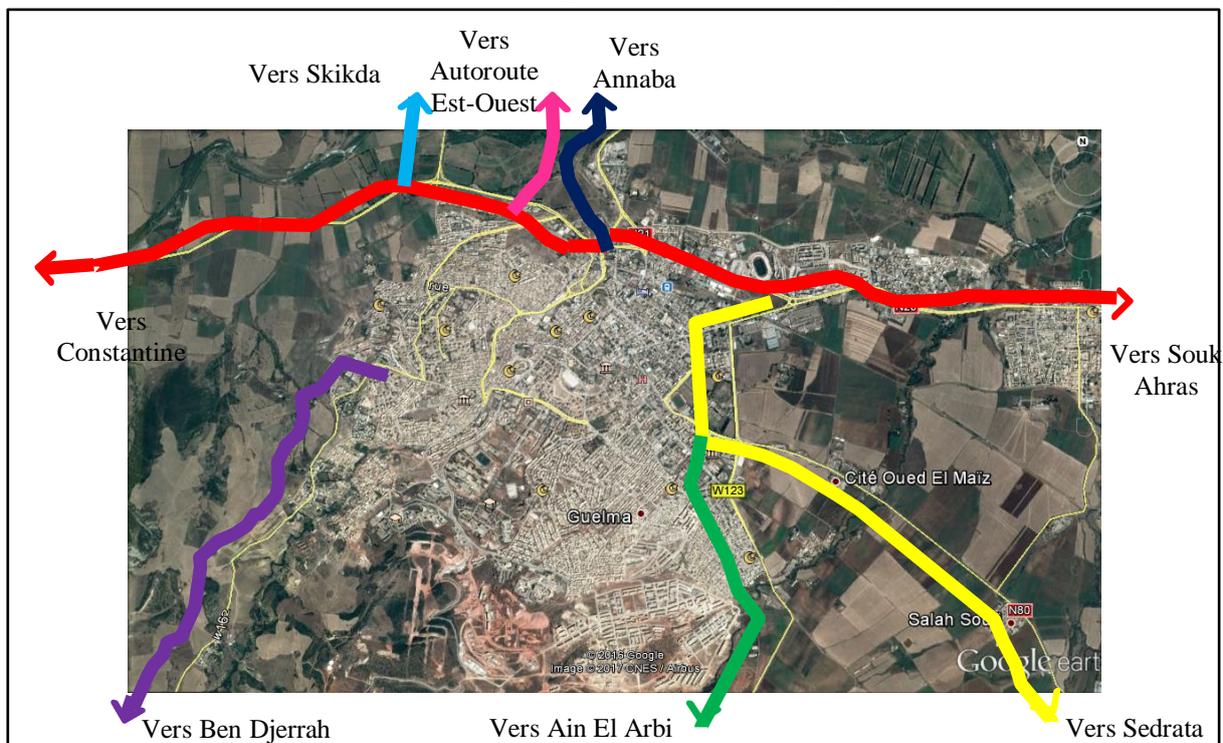


Figure 44 : Situation de la commune de Guelma.

Source : Site web.

IV.1.1.4 Formation et évolution du tissu urbain de la ville de Guelma⁴⁰

La ville de Guelma est accessible de son air régionale et communal par :



- | | | | |
|--|--|--|-----------------------------------|
| | Route N21 vers Annaba | | Route N20 vers Souk Ahras |
| | Route N80 vers Skikda | | Route N20 vers Constantine |
| | Route N80 vers Sedrata | | Route W162 vers Bendierrah |
| | Route W123 vers Ain El Arbi | | |
| | Route en réalisation d'une nénétrante reliant Guelma à l'Autoroute Est-Ouest sur | | |

Figure 45 : Carte des grandes voies de distribution mécanique à la ville de Guelma, Carte reconstituée,

Source : Google Earth.

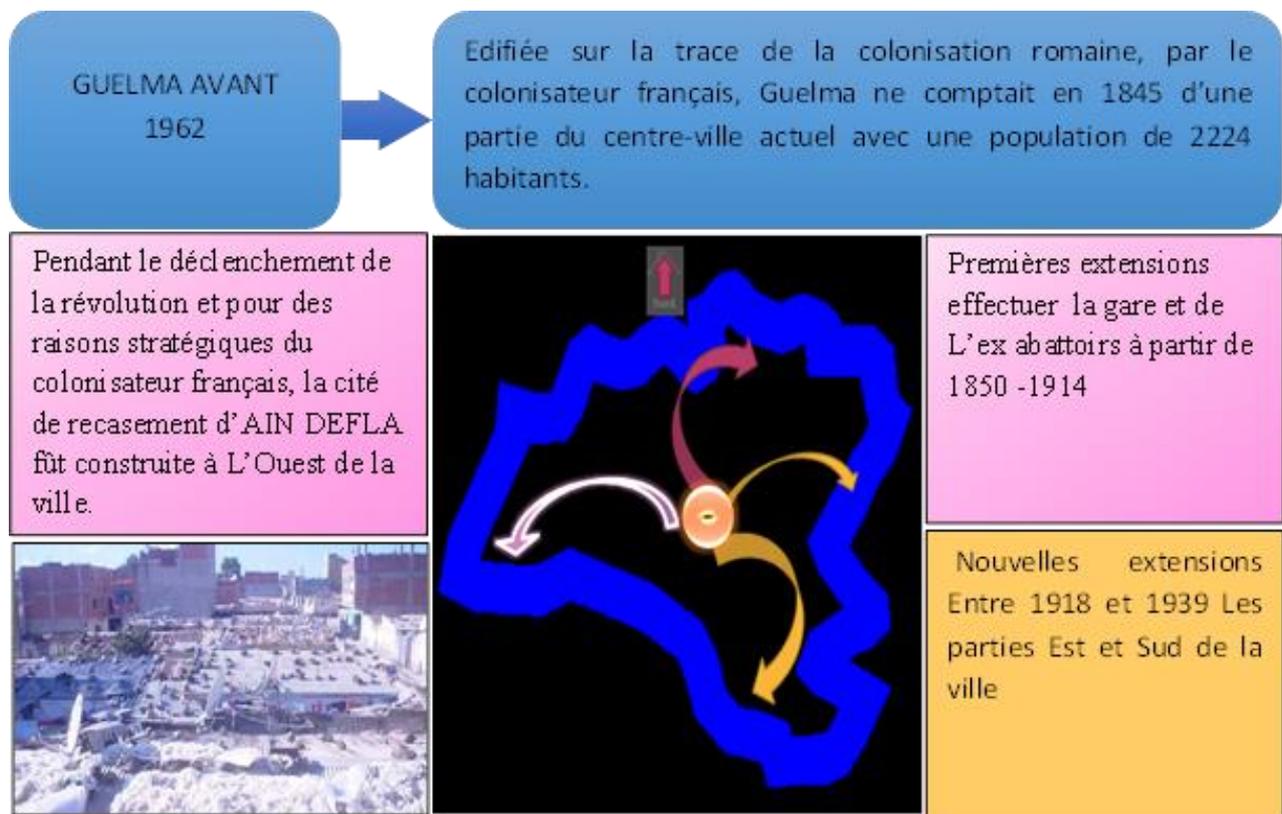
⁴⁰ Révision du PDAU

Elle est entourée de montagnes (**Maouna, Dbegh, Houara**) ce qui lui donne le nom de ville assiette, sa région bénéficie d'une grande fertilité grâce notamment à la Seybouse et d'un grand barrage qui assure un vaste périmètre d'irrigation.

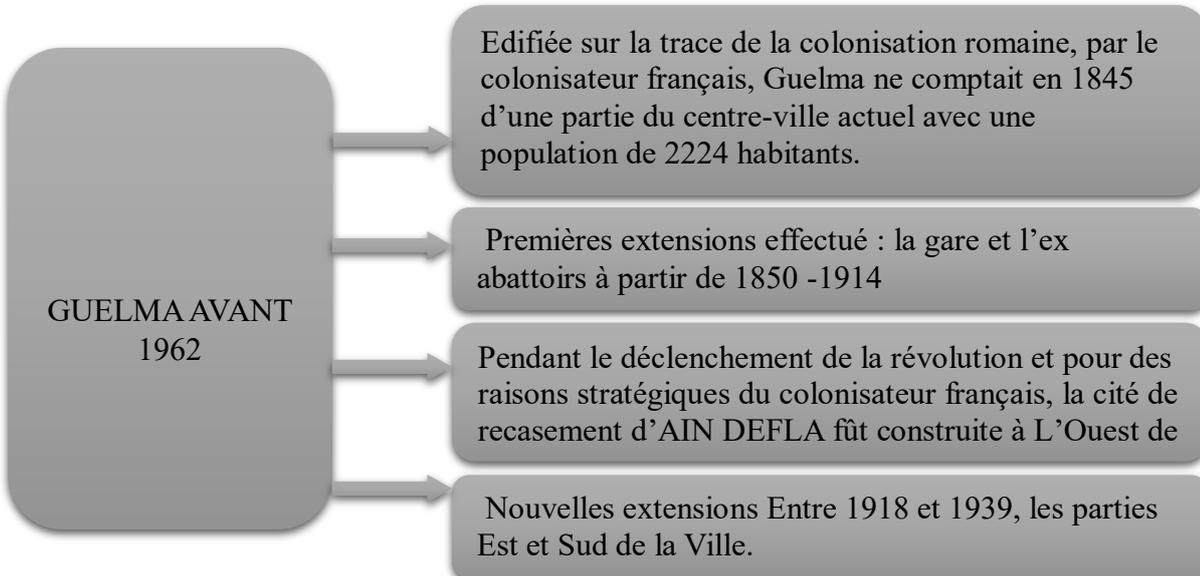
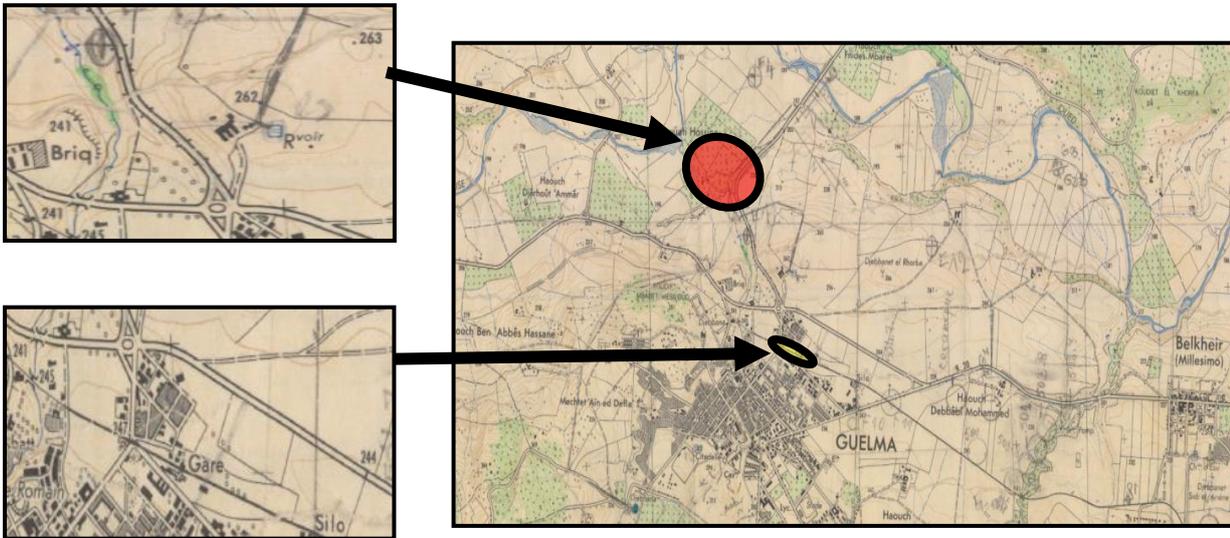
Elle est comprise dans l'étape bioclimatique subhumide, avec une température moyenne d'environ 17°C .L'hiver y est froid et humide, L'été chaud et sec.

Guelma est aussi très connue par ses hammams, dont le plus connu, **Hammam Maskhoutin**, qui est un pilier du tourisme Guelma, sans oublier les vestiges romain de Calama qui constitue un héritage archéologique très important, mais qui est délaissé à l'abondons de nos jours !

La Ville de **Guelma** se trouvant au carrefour de grandes villes comme **Annaba, Skikda** et **Constantine**, cette spécificité offre à cette ville une importance non négligeable dans le domaine industriel, que ce soit agricole ou mécanique.

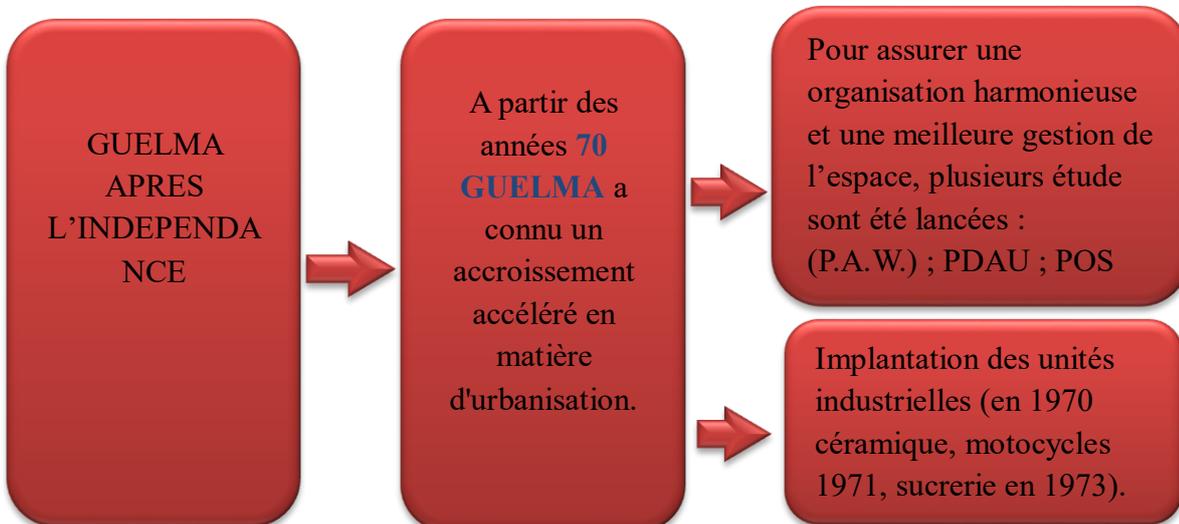


- Pendant le déclenchement de la révolution et pour des raisons stratégiques du colonisateur français, la cité de recasement d'AIN DEFLA fût construite à L'Ouest de la ville.
- Premières extensions effectués : **la gare** et l'ex abattoirs à partir de 1850 -1914



1966-1967 (Guelma)

Nouvelles extensions Entre 1918 et 1939, les parties Est et Sud de la Ville



GUELMA ENTRE

1990 – 2006



Cette période a été marquée par une urbanisation à outrance en matière d'habitat collectif et surtout individuel localisé dans les différents lotissements.



GUELMA DURANT
LES ANNEES 80



Devant la crise du logement qui a commencé à se faire sentir à partir des 70-80 plusieurs cités ont été édifiées à savoir : Agabi, Champ manoeuvre, Rahabi, Bara, Ain Defla et Guehdour.

GUELMA DURANT
LES ANNEES 80



Devant la crise du logement qui a commencé à se faire sentir à partir des 70-80 plusieurs cités ont été édifiées à savoir : Agabi, Champ manoeuvre, Rahabi, Bara, Ain Defla et Guehdour.

GUELMA
AUJOURD'HUI
2011-



Une importante intervention se situe à l'échéancier du long terme comme déjà prévu aux orientations du PDAU, alors qu'il est actuellement considéré comme moyen terme.

Le site objet de l'intervention se situe au sud-ouest de la ville Guelma ; une situation très stratégique, elle domine la ville et se trouve en amont de celle-ci.

Pôle universitaire



Mosquée
achevée
« Masdjid
Bilel »

Partie du
logement
collectif
achevée



IV.1.2 Le diagnostic thématique de la ville de Guelma et de son territoire

- La population.
- Les activités.
- L'habitat
- Le transport

Ce diagnostic est établi sur la base du constat effectué et résultat d'enquêtes réalisées à cet effet a permis l'identification d'un ensemble de dysfonctionnements qui caractérisent l'actuel système **structurel, organisationnel, fonctionnel** et de **gestion** du système de transport de la ville de Guelma.

IV.1.2.1 Population⁴¹:

La wilaya de Guelma s'étend sur une superficie de 3.686,84 Km² et abrite une population estimée au 31/12/2015 à 530.736 Habitants dont 25 % sont concentrés au niveau du Chef-lieu de Wilaya. La densité moyenne de cette population est de 144 Hab. /Km². La Wilaya de Guelma, créée en 1974, comprend 10 Daïra et 34 Communes.

- Population totale : 530.736 hab.
- Population agglomérée chef-lieu : 400.136 Hab. soit 75,39 % de la Pop. Totale.
- Pop. Agglomérations secondaires : 58.806 Hab. soit 11,08 % de la Pop. Totale.
- Population des zones éparses : 71.794 Hab. soit 13,53 % de la Pop. Totale.
- Population Urbaine :

316.478 habitants, soit 59,63 % de l'ensemble de la population. Ce taux reflète une forte urbanisation des centres agglomérés et le déséquilibre dans la répartition des habitants entre les milieux urbains, semi urbain et rural. Ceci s'est traduit par une forte pression démographique sur les principaux centres, particulièrement le chef-lieu de Wilaya qui abrite près de 25 % des habitants et regroupe l'essentiel des services et équipements.

⁴¹ PAW phase 2 Guelma

Daïra	Pop. RGPH Avril 2008	Population 2015		Observations
		Totale	Agglomérations Chef- lieu	
Guelma	127.400	140.156	138.708	Urbaine
Guelaât Bou Sbaâ	60.452	66.505	51.555	Hétérogène
Bouchegouf	49.794	54.780	31.429	Semi Urbaine
Oued Zénati	50.716	55.794	38.571	Urbaine
Ain Makhlouf	38.798	42.683	27.703	Rurale
Ain Hessainia	20.760	22.838	14.454	Rurale
Khezaras	20.738	22.815	12.046	Fortement
Hammam Debagh	30.537	33.595	24.907	Urbaine
Héliopolis	45.108	49.625	39.370	Semi Urbaine
Hammam N'Bails	38.128	41.946	21.392	Rurale
Total Wilaya	482.430	530.736	400.136	

Tableau 04 : représente la répartition de la population

Source : Monographie de la wilaya de Guelma.

- **Enjeu :**

Une occasion à la wilaya de maintenir et d'atteindre divers objectifs qui repondent aux besoins croissants de la mobilité des personnes et des biens.

IV.1.2.2 Les activités ⁴² :

- **les activités commerciales :**
- Industrie :

La wilaya de Guelma dispose d'une seule zone industrielle et 08 zones d'activité commerciales et dotée aussi de 06 unités industrielles publiques ainsi les PME/PMI privées. Les activités industrielles sont articulées autour de différentes branches : industrie agroalimentaire, industrie du bois, industrie du textile, industrie artisanale, matériaux de construction, mine et carrière..., dont l'industrie agroalimentaire est la plus dominante qui est basée sur la minoterie, la semoulerie, laiterie, la boulangerie, la limonadière et la conserverie ; qui font l'objet d'une production agroalimentaire distincte qui promet un bon avenir.

La PME/PMI dans la wilaya de Guelma est caractérisée par le secteur de l'industrie qui est le plus important avec 109 entreprises, soit 74.65 % spécifiquement réparties sur l'industrie agroalimentaire, l'industrie artisanale et l'industrie du bois, ensuite le secteur du bâtiment et des travaux publics avec 37 entreprises soit 25.34 %. Par ailleurs, on dénote l'absence de certains secteurs tels que l'agriculture, le transport et la communication, l'hôtellerie et la restauration. La petite et moyenne entreprise devenue, à l'avenir l'alternative du développement des activités industrielles.

Parmi les enjeux du PAW pour le développement du secteur de l'industrie : c'est d'Enlever tous les problèmes liés à leurs fonctionnements (problèmes financiers, administratifs, de la douane, du foncier, manque de matières premières, du déplacement, concurrence illégale.

- **les activités culturelles :**
- Tourisme :

La wilaya de Guelma compte des potentialités touristiques suivantes :

Les thermes : De hammam Debagh, Hammam N'Bails, Hammam Ouled Ali, Ain Larbi et Bou Hachana, Lac sous terrain à Bir Osman Hammam Debagh.

Sites naturels et historiques : Forêt de la Maouna, Grotte de taya, Cascade de Hammam Debagh, Forêt récréative de Béni Salah à Bouchegouf, Vestiges antiques de Thibilis (Actuel Sellaoua), Dolmens et grottes funéraires de Roknia, Mosquée El Atiq à Guelma, Théâtre municipal (19ème siècle), Théâtre romain (4500 places)

Le tourisme peut devenir un réel pilier de développement pour Guelma, de par sa nature transversale et l'effet d'entraînement sur d'autres secteurs de l'économie, il est aussi le vecteur privilégié pour favoriser la croissance ; le développement touristique représente l'un des grands enjeux stratégiques

⁴² Ibid.

sur lequel l'économie Guelmienne sera orientée : le facteur humain, la diversité des potentialités et paysages naturelles des 04 coins de l'espace et la richesse de son histoire, de sa culture et de son patrimoine matériel et immatériel.

- **les activités économiques :**
- L'agriculture :

Le territoire de la wilaya est connu par son bassin laitier, ses olives et ses plaines céréalières d'Oued Zenati, elle est caractérisée aussi par la production des fourrages, certaines cultures maraîchères et arboricultures, cultures industrielles. De plus, la prédominance des effectifs des ovins, la production des bovins et des caprins. Mais, malheureusement que sur les 187338

Ha de surface agricole utile, seulement 15011.45 Ha sont irrigués soit 8.62% de la SAU.

Cependant, l'irrigation et la valorisation de ce potentiel va permettre de nouvelles productions agricoles. Les options d'aménagement du PDAU ont pour finalité une plus grande rationalisation de l'utilisation des terres et une préservation accrue du potentiel foncier agricole productif de la commune. Les communes recèlent un potentiel agricole énorme ; la surface agricole totale représente 73.33 % de la surface totale du groupement dont près de 53 % de SAU. Elle représente donc une opportunité pour un développement agricole durable et 11% sont des parcours et des pacages.

La promotion de l'agriculture en tant que pilier du développement socio-économique du groupement, voire de la région, passe obligatoirement par les interventions suivantes et qui sont en majorité dégagées du Plan National de Développement Agricole.

IV.1.2.3 L'habitat :

L'approche thématique de l'habitat dans la ville de Guelma est fonction de relations entretenues avec l'environnement immédiat, les activités, les équipements et les déplacements. C'est une approche qui nous permettra de déceler les fragilités et les potentialités dus au mode d'organisation spatiale de l'ensemble de l'habitat formant le paysage urbain de la ville.

1. L'habitat colonial :

Un lotissement appelé bon accueil vit le jour en 1912, divisé en 165 lots de 600m² à 400m² chacun, il occupe une superficie de 1,7ha, et se situe dans la partie Sud du centre, sa trame est régulière, il est formé de maisons individuelles.

2. L'habitat individuel non planifié :

Ce type d'habitat marque fortement le paysage urbain de la ville de Guelma, il longe la partie Ouest d'OUED SKHOUNE qui coupe la ville en deux entités distinctes.

3. L'habitat individuel planifié :

Concentrés au Nord et au Sud de l'agglomération, plusieurs lotissements ont été réalisés depuis les années 1980 ; d'autres sont en cours ou programmés.

4. L'habitat collectif planifié :

Ce type d'habitat date des années 70, date à partir de laquelle le besoin en logements a commencé à se faire sentir d'une manière pressante surtout après l'implantation des unités industrielles et la nomination de Guelma chef-lieu de Wilaya. En effet, plusieurs cités ont vu le jour, à savoir : les cités AIN DEFLA, RAHABI, GAHDOUR, BARA, 08 MARS... qui totalisent près de 8.000 logements. A partir des années 90, des programmes de logements sociaux locatifs commencent à voir le jour, on assiste à la réalisation de plus de 300 logements □, en moyenne, par années.

5. Conclusion :

Avec cette diversité de typologie d'habitations, formant le paysage urbain de la ville de Guelma, celle-ci se trouve aujourd'hui, incapable d'offrir à ces habitants les conditions du bien-être et de l'équité.

Or elle offre à l'observateur des images d'une ville qui s'étale et sature son site.

La forme d'organisation spatiale et sociale présente les prémices de rupture de dialogue entre ses composantes urbaines qui se traduit par :

Un étalement périphérique, allant vers le Sud et l'Est, par les programmes de logement social standardisé, formant des cités gigantesques, non dotées d'infrastructure et d'équipements sociaux nécessaires, très denses, ses espaces extérieurs sont totalement abandonnés,

Prolifération des constructions illicites dans le grand quartier d'OUED SKHOUNE vers le Sud et au sein du boulevard de volontariat.

Dégradation des habitations du centre-ville colonial, puis transformation d'habitations en commerce et service.

Dégradation des habitations et espaces extérieurs même des cités nouvellement construites.

Incapacité financière, technique et foncière de mener à terme les opérations en cours de l'amélioration urbaine. Avec une participation sommaire de la société civile.

L'amélioration des conditions d'habitat et de vie pour l'ensemble de la population de la ville de Guelma passe par une volonté politique pour une prise en charge effective des préoccupations, à travers un urbanisme de valorisation, fil conducteur d'un développement socio spatial cohérent.

IV.1.2.4 Le transport : (Structure de transport à Guelma, l'état de fait)

IV.1.2.4.1 Guelma une grande gare ferroviaire à l'abandon :

Le chemin de fer occupe une place privilégiée en tant que moyen puissant de déplacement des produits et des personnes, d'aménagement du territoire et de désenclavement des zones isolées. C'est pourquoi, les priorités accordées au chemin de fer et le choix en faveur d'un accroissement important de son rôle constituent, dans un système

Économique en pleine mutation, un choix rationnel et conséquent du point de vue de l'intérêt collectif.



Figure 46 : L'ex gare ferroviaire de Guelma

Source : PDAU Guelma

Elle se limite à une voie unique qui traverse la zone d'étude d'Ouest en Est en parallèle avec la R.N20, elle se trouve dans un état très dégradé (actuellement désaffecté).

Le réseau ferroviaire va être renforcé, par La réhabilitation de cette voie (reliant Bouche gouf-Constantine).

La réhabilitation de la ligne Khroub-Bouche gouf fait partie des quatre grands projets d'aménagement du territoire dans la wilaya de Guelma. Il est Inscrit dans le plan quinquennal 2005-2009 (étude faite dans les années quatre-vingt par une entreprise indienne (RITES) (Rail India Technical and Economic Services).

- Diagnostic :

Il est impératif d'accorder au chemin de fer une place privilégiée en tant que moyen de déplacements des personnes et des produits se caractérisant par la faiblesse relative des emprises notamment en ce qui concerne l'occupation au sol :

La réalisation de la voie ferrée reliant Constantine -Guelma (108 km) s'impose aujourd'hui comme une action de développement véritable de la wilaya, car cette infrastructure aura des impacts certains sur la dynamique économique locale, ainsi que sur le développement touristique, en plus de sa contribution à la diminution de la pollution émanant des véhicules roulants⁴³.

⁴³ DUC de Guelma 'Révision du PDAU intercommunal de : Guelma-Belkheir-El Fedjoudj-Ben Djerrah.

IV.1.2.4.4 Réseau du transport à l'échelle de territoire :

- Le réseau routier s'étend sur une longueur totale de **193.85km**.
- Il est constitué de 32.80Km de route nationale.
- 53.50Km de chemins de wilaya.
- 75Km de chemins communaux.

Réseau routier : un réseau dense, bien maille et hiérarchisé :

La zone de Guelma est traversée par un réseau de routes nationales, support essentiel des échanges induits par la dynamique urbaine économique et d'importance régionale et nationale assez conséquente. Les relations entre les agglomérations urbaines et rurales s'appuient sur une structure routière et des couloirs de transport dominant dans la zone de la gare routière, car tous les accès, échanges et mouvements se font par le biais des RN20, RN21, RN80. Cette densité lui offre des possibilités réelles de développement sur l'espace wilaya, régional et même national.



Figure 49 : Le réseau routier de la ville de Guelma.

Source : Google Earth.

Le territoire de la zone de Guelma est desservie par une infrastructure de base consistante, cette desserte est constituée par des liaisons terrestres routières et ferroviaires et se présente comme suit :

- **La R.N. 20** : Reliant Guelma à la wilaya de Constantine, constitue également un axe de transport principal. C'est un axe qui supporte un grand trafic 6651 véhicules par jour puisqu'il permet la liaison avec les Wilayas de l'extrême Est du pays. C'est un important couloir de transit de niveau régional.
- **La R.N. 80** : constitue une importante liaison qui la relie à la Wilaya de Skikda .le développement de la bande frontalière va reposer désormais sur cet axe routier en reconstruction. Son prolongement dans la Wilaya de Souk-Ahras et vers Tébessa permettra une dynamique certaine aux zones et agglomérations traversées. Le trafic enregistré est de 9781 véhicules par jour, dont 17% poids lourd.
- **La R.N. 21** : reliant Guelma à la wilaya d'Annaba, principal axe de transport, à ce niveau, les activités de transport sont intenses, compte tenu de l'attractivité d'Annaba sur la Wilaya de Guelma et en raison de l'importance des flux en transit, enregistre un très fort trafic qui est de 14183 véhicules par jour dont 17% poids lourd.
- **La RN. 16** : assure la liaison entre la zone de Guelma et la zone de Bouche-gouf.

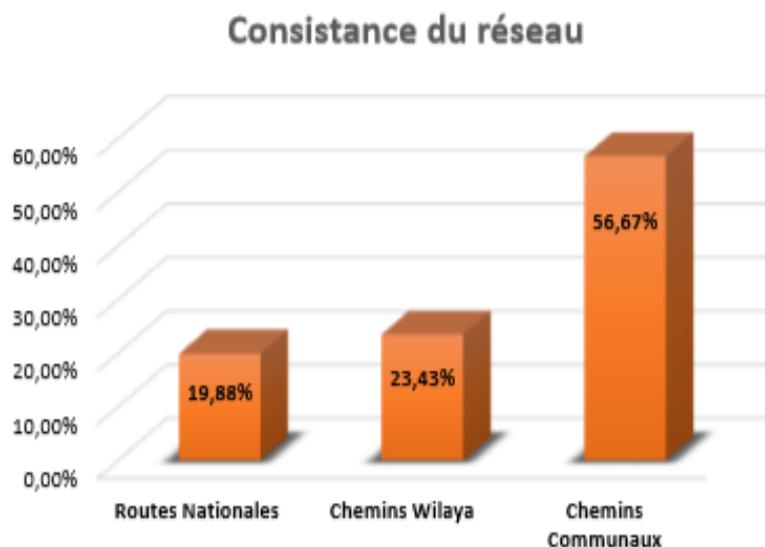


Tableau 06 : Consistance physique du réseau routier de la zone de Guelma

Source : Paw de Guelma.

Donc un réseau qui est relativement mieux entretenu et moins contraignant. L'ambitieux programme de modernisation et de renforcement du réseau notamment la réhabilitation de certains chemins de wilaya est le dédoublement de principales routes nationales à même de permettre à échéances d'atteindre les objectifs en matière de gestion et d'entretien de cette importante infrastructure.

IV.1.2.4.5 Réseau du transport à l'échelle de la ville :

IV.1.2.4.5.1 Accessibilité et Liaison :

La ville de Guelma prend une position géographique stratégique en sa qualité de carrefour, donc elle bénéficie d'une accessibilité avantageuse. Mais au niveau de l'entrée Sud-Ouest (Ben Djerrah-Guelma), on marque une grande faiblesse fonctionnelle dont : La route W162 qui relie Guelma à Ben Djerrah, est relié directement avec deux voies secondaires au niveau de la ville de Guelma (route qui traverse *El Hadj Mbarek* qui mène au cœur de la ville, et celle qui traverse *Le Fougerole* jusqu'au nord de la ville), ce qui pose un flux supérieur sur la capacité de ces deux voies, causant la perte du temps et la congestion. On marque aussi un manque de liaison directe entre l'entrée nord et la partie sud de la ville, ce qu'exige de traverser la ville pour se déplacer du nord au sud en utilisant le boulevard volontariat qui souffre d'une grande congestion, ou en utilisant des voies secondaires. Et le même cas pour aller de l'est à l'ouest de la ville.

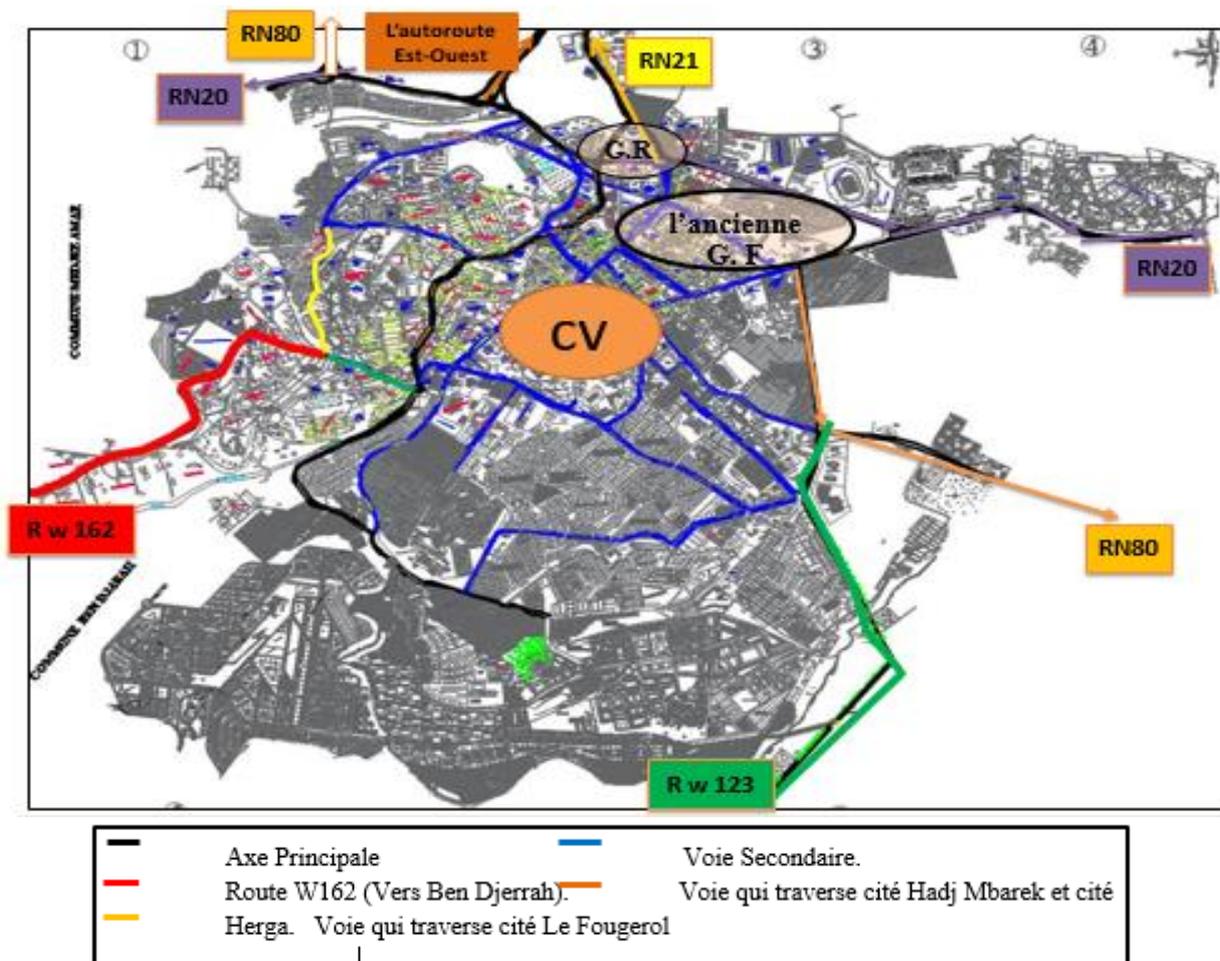
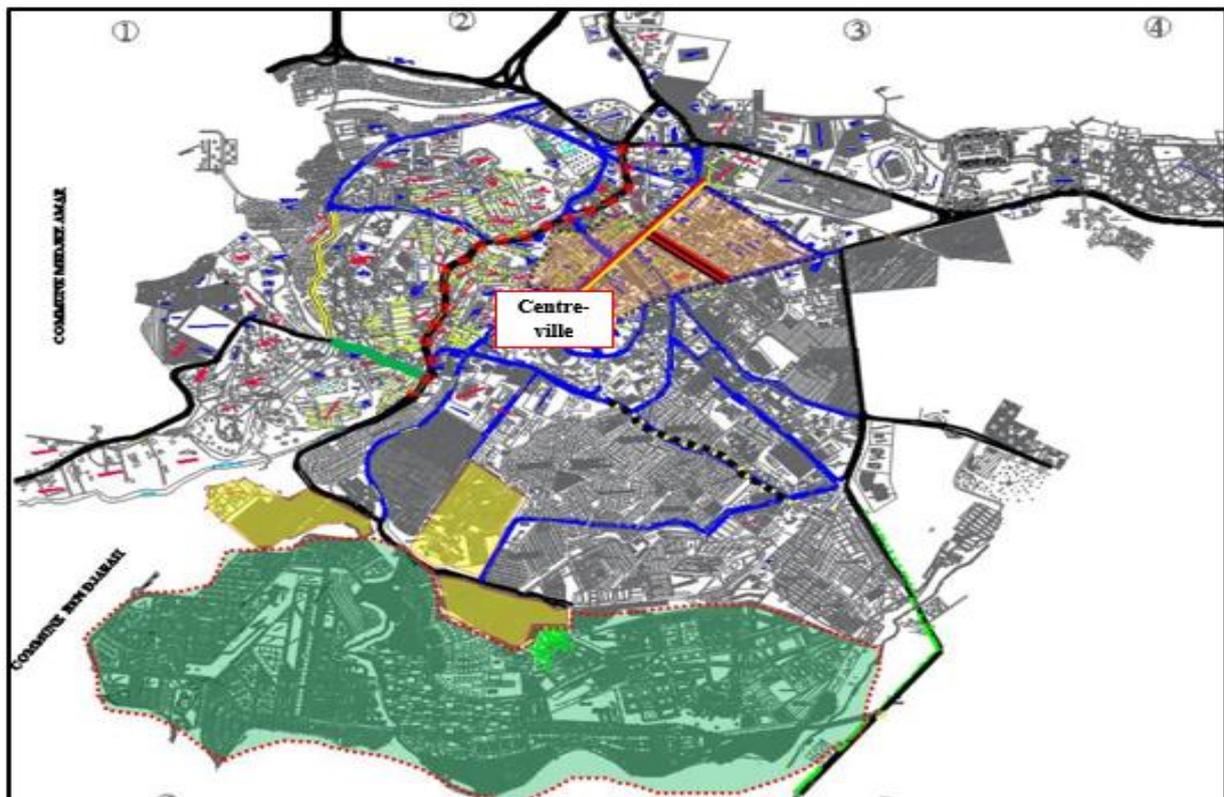


Figure 50 : Carte d'accessibilité et liaison, ville de Guelma. Carte reconstitué

Source : DUC de Guelma.

IV.1.2.4.5.2 Les grands axes de congestion :

Le réseau de voirie urbaine de la ville de Guelma s'étale sur 72 kms. Ce réseau est touché par une grande circulation mécanique non contrôlée, ce qui cause une menace de congestion sur des voies secondaires et même principales, et les plus axes touchés sont :



Légende :

 Boulevard Volontariat.	 Boulevard Ben Saada Younes.
 Boulevard <u>Soudani Boudjemaa</u> .	 Rue du Hadj Mbarek.
 Avenue 1 ^{er} Novembre.	 Rue du Fougerol.

Figure 51 : Carte des axes de congestion, ville de Guelma. Carte reconstitué

Source : DUC de Guelma.

- **Boulevard Mohamed Salem (Volontariat) :**
 - Une voie principale qui est la continuité de la route N20.
 - Le seul axe principal qui relie le Nord avec le Sud, en traversant le centre de la ville.
- **Boulevard Ben Saada Younes :**
 - Une voie secondaire qui relie l'Est de la ville avec son Ouest.

Le rôle de ces deux voies comme des grands axes de liaison dans le territoire urbain de la ville, explique l'interrogation sur le grand flux mécanique qui les traverse.

Ces deux axes sont articulés avec des voies secondaires de grand volume de circulation mécanique, et comme ces carrefours manquent de gestion, ce qui cause un chevauchement des circulations non contrôlées, ce qu'augmente le volume de congestion au niveau de ces deux axes principaux.

Le développement de l'activité commerciale sur les côtés de ces deux voies, a augmenté le volume de stationnement jusqu'à l'occupation de l'espace circulaire.

IV.1.2.4.5.3 Infrastructure d'accueil et d'échange et points de stationnement :

Malgré l'existence de plusieurs infrastructures de base : réseau routier, chemin de fer et aéroport, un seul mode de transport : le transport routier, a pu à la faveur de l'ouverture de ce marché au secteur privé, remédier à la pénurie de l'offre en la ramenant à un taux satisfaisant.

1. Les Bus :

Type de transport	Nombre de lignes	Nombre de Bus	Nombre de places offertes
Inter wilaya	18	127	4710
Intercommunal	20	253	7580
Rural	34	205	4214
Urbain	14	256	8972

Tableau 07 : La situation du transport collectif des voyageurs jusqu'à : 30-07-2016.

Source : Direction de transport.

2. Les Taxis :

Taxis entre wilaya	Nombre de places	Taxis interurbains	Nombre de places offertes	Taxis urbains	Nombre de places
210	1260	468	1885	265	1060

Tableau 08 : La situation des taxis de transport public jusqu'à : 30-07-2016.

Source : Direction de transport.

En appuyant sur des enquêtes sur terrain, on trouve que la ville de Guelma manque d'une infrastructure d'accueil et de traitement des voyageurs.

Les stationnements des Bus et Taxis interurbains ne sont pas regroupés, mais se sont séparés et dispersés dans le tissu urbain de la ville, comme il est représenté sur la carte suivante :

3. L'entreprise publique du transport urbain et semi-urbain de la ville de Guelma :

Lignes	Nombre des Bus	Chemins	Nombre de places
Ligne 01	05	Bd Soudani Boudjemaa vers la commune de Belkhir.	500
Ligne 02	04	Bd soudani Boudjemaa vers la commune de Héliopolis.	400
Ligne 03	03	Reliant la Cité Frères Rehhabi et le 1000 Lots.	300
Ligne 04	04	Bd Soudani Boudjemaa et la commune d'El Fdjouj.	400
Ligne 05	04	Bd Soudani Boudjemaa et la commune de Boumahra.	400
Total		20	2000

Tableau 09 : Transport publique : Guelma- Belkhir, Héliopolis, El Fdjoudj, Bouahra.

Source : Direction de transport.

Le manque de l'infrastructure d'échange pour ce type de transport public et le positionnement des quatre arrêts de Bus interurbains sur le boulevard Soudani Boudjemaa, dévalorise l'image du centre-ville, et cause de la congestion au niveau de cet axe principal.

4. Le transport des étudiants :

Le transport des étudiants est assuré par un opérateur privé, ce réseau de transport relie les infrastructures universitaires et les lieux de grand flux de circulation. Il contient les trajets suivants :

Trajet		Places couvertes
Ex Gare - école Tarek Ben Ziyed - El Karmet - nouvelle université - pôle universitaire Soudani Boudjemaa.	09	900
Ex Gare – pôle universitaire de Héliopolis.	04	400
Ex Caserne – école Tarek Ben Ziyed – El Karmet – Nouvelle Université – pôle universitaire de Soudani Boudjemaa.	09	900
Total	22	2200

Tableau 10 : Transport des étudiants, Guelma.

Source : Direction de transport.

Les points d'attente (départ et arrivé des bus) ne sont pas aménagés pour l'accueil des étudiants.

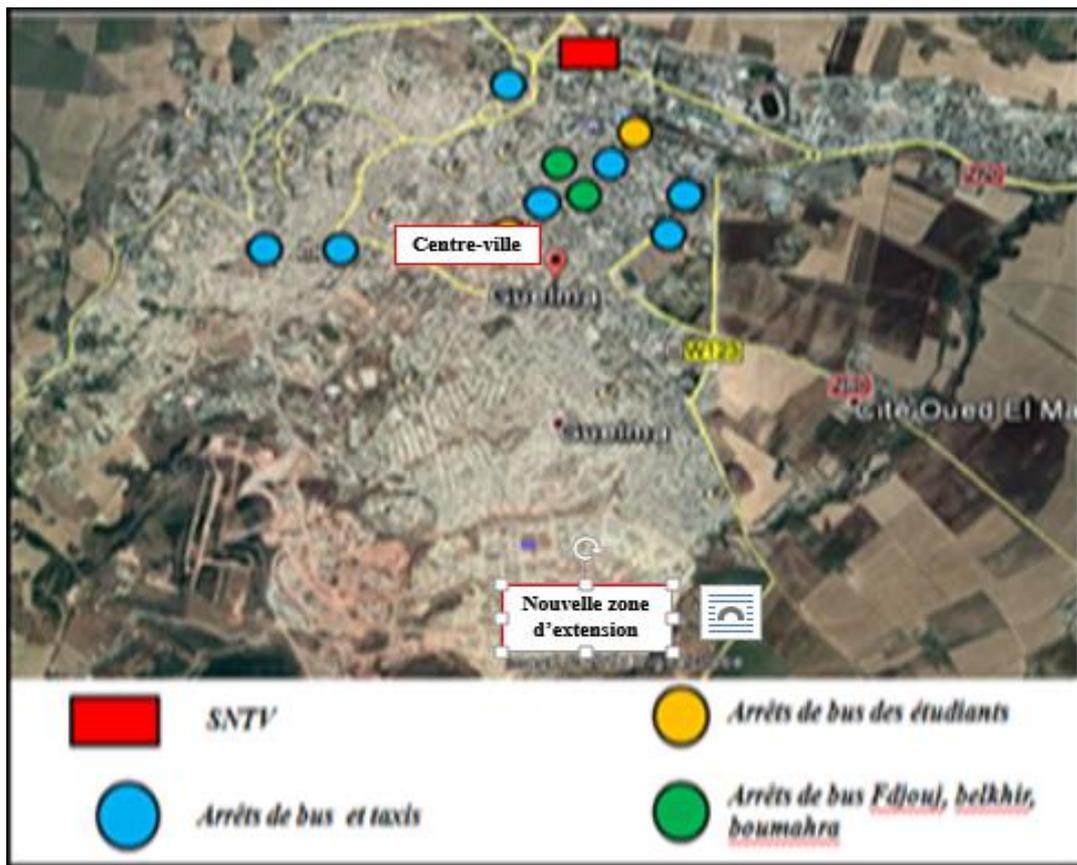


Figure 52 : Stationnement des Bus interurbains, et universitaires, ville de Guelma. Carte reconstitué.

Source : DUC de Guelma.

5. Le volet « livraison » :

Ce volet mérite une attention particulière, car souvent non réglementé et localisé dans la zone hyper centre. Cette activité constitue une source conflictuelle générant une gêne considérable aussi bien de circulation motorisée (voies très étroites) que piétonne (absence de trottoirs).

Le cas d'étude -ville de Guelma- manque de l'aspect fonctionnel, organisationnel et de gestion de cette activité, soit en terme de conditions d'accessibilité, soit d'horaires de livraisons, ou de tonnage autorisé.

Les contraintes physiques imposés par le site en termes d'espace disponible (principalement dans la zone hyper centre qui se caractérise généralement par des espaces de voirie urbaine de très faibles capacité ou souvent il est difficile de permettre même le passage du moyen de transport utilisé), ce que rend très difficile de proposer des aires de stationnement même pour de courtes durées pour procéder aux livraisons de marchandises.

6. La Circulation piétonne :

Le rayon de la ville de Guelma n'excède pas le 2.5 kms, à partir du centre-ville, aux limites des extensions urbaines projetées.

Dans ce rayon, le centre-ville et le Boulevard Volontariat, sont les deux zones les plus actuelles par un grand afflux piéton au long du jour. Et les problèmes remarqués sont :

- Ces espaces de rencontre et d'échange et de services, sont occupées par la circulation automobile, qui pose une congestion polluante (sois par carburant, sois sonore), ce que touche négativement au confort du piéton.
- Le manque des passages des piétons, ce qui donne priorité aux automobiles.
- Des trottoirs très étroits pour un tel afflux piéton.
- Des stationnements aléatoires qui occupent l'espace piéton généralement, ce que dévalorise l'image de ces zones et menace leurs fonctionnement.

7. Sécurité aux abords des écoles :

En matière d'infrastructure scolaire, l'ensemble des écoles réalisées dans la ville de Guelma, se situe à proximité des zones résidentielles, alors que les scolaires effectuent leurs déplacements (domicile-école) à pied, et sur de courtes distances. Et les problèmes remarqués dans ce valet sont :

- Les distances de trajet piéton ne sont toujours pas suffisamment sécurisées.
- Aux heures de pointe (entrée/sortie), on marque l'insuffisance des capacités offertes de stationnement des véhicules particuliers, qui empiètent sur la chaussée à proximité des écoles.
- Un flux mécanique non contrôlé traverse le long des infrastructures scolaires à des vitesses souvent exagérées, exposant souvent la population scolaire à d'énormes dangers.

C'est donc surtout cette population scolaire considérée très vulnérable, qui est exposée journallement aux risques d'accidents et dangers de la route. De ce fait, il est plus nécessaire de réaliser les aménagements requis pour préserver cette catégorie des aléas de la route.

▪ **Signalisation :**

La signalisation est un outil très important dans l'orientation et la lecture de la ville, qui aide à faciliter le déplacement au niveau urbain. Mais on remarque que dans la ville de Guelma, la signalisation se positionne que au niveau des entrés de la ville, et s'absente presque totalement au niveau interne de la ville.

IV.1.2.4.6 Tableau AFOM :

<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>	<i>Opportunités</i>	<i>Menaces</i>
<ul style="list-style-type: none">- Positionnement stratégique de la ville comme un carrefour dans la région Est.- Une bonne accessibilité.	<ul style="list-style-type: none">- Liaison faible entre les zones internes de la ville.- Manque de gestion de circulation et d'orientation.- Concentration des activités à grands influences au niveau de l'ancien noyau de la ville.- Manque des pôles d'accueil et d'échange insuffisance des largeurs des voies urbaines.	<ul style="list-style-type: none">- Un grand boulevard de liaison entre le Nord et le Sud de la ville (boulevard Volontariat).- Une nouvelle zone d'extension.- La friche de l'ex gare, qui se situe à la périphérie du centre-ville.- Disponibilité foncière pour le développement des aires de stationnement.- Disponibilité foncière à l'entrée de la ville.	<ul style="list-style-type: none">- La congestion au niveau des grands axes et carrefours de distribution et d'échange.- Congestion au niveau du centre-ville.- Pollution due aux émissions du carburant, et nuisances sonores.

Tableau 11 : Tableau des AFOM.

Source : Auteur.

IV.1.2.4.7 Formulation des enjeux :

Thématique	Enjeux	Objectifs
Urbanisme	Repenser la ville par les déplacements et la travailler dans ses limites arrêtées dans le P.D.A.U (renouvellement urbain).	Protéger l'environnement et harmoniser déplacement et développement urbain.
Population	Répondre à un besoin croissant de la mobilité des personnes et des biens.	Faciliter les déplacements.
Déplacements	Augmenter la part modale des chemins de fer transport des personnes et des biens.	Renforcement de l'intermodalité.
	Redonner à la gare ferroviaire une image dynamique et fonctionnelle.	Rendre les transports collectifs attractifs.
	Réorganiser le stationnement dans un objectif de réduction de la place de la voiture au profit des déplacements doux (marche et vélo).	Rechercher une réduction significative de la place de l'automobile dans le centre-ville.
	Modifier le plan de circulation et transformer une partie de la voirie en rue piétonne au centre-ville.	Pacification de l'espace public.
	Partager l'espace de circulation avec d'autres modes de déplacements (TC, deux roues et marche à pied) et réduire l'emprise de la voiture sur l'espace public. La réalisation d'une gare multimodale dans la ville de Guelma de telle sorte qu'elle serve toutes les communes et les wilayas limitrophes est une question primordiale voire urgente.	Définir un réseau hiérarchisé de voirie. Elle doit refléter l'image moderne de la ville.

Tableau 12 : Tableau des enjeux et objectifs.

Source : Auteur.

Conclusion de chapitre IV

Programme d'action (Le Scénario) :

- Interdiction du stationnement au niveau de rues Souidani Bou djemaa et Boumaiza Saïd.
- Liaison de la route de Bendjerah avec la Rn20.
- Ouverture (mise en service) des artères localisées : Lycée du 1^{er}.
- Réalisation d'une artère piétonne au niveau centre-ville (à la Rue D'anouna).
- Gare multimodale : Au Nord de la ville, à l'entrée, où les grandes routes de distribution mécanique à la ville marquent leur intersection et de telle sorte qu'elle serve toutes les communes et les wilayas.
- Partage de la voirie pour libérer la rue (Hadj Mbarek, Cité Fougerole), Aménager les arrêts des Bus/Voitures des étudiants.
- Installer une signalisation d'orientation au niveau de la ville,
- Améliorer la sécurité aux abords des écoles et des quartiers résidentiels,
- Parking en hauteur au périphérique de la ville pour développer l'offre de stationnement et l'organiser.
- Parking/silo au niveau de la gare routière actuelle.
- Faire de ce lieu un espace de rencontre de détente et de culture.
- l'ancienne gare qui est un patrimoine qui fait partie de l'histoire de la ville qu'on doit conserver on propose de la réhabiliter en un musée du transport.

Chapitre V :

Approche du site d'études

Introduction :

Le développement économique d'une région est conditionné, généralement, par la disponibilité d'un réseau de transport combiné solide et fonctionnant parfaitement en tant que base opérationnelle. La dépendance absolue du développement des transports envers la disponibilité des infrastructures s'observe dans les zones enclavées ou nouvellement habitées (quartiers éloignés du centre-ville ou cités d'habitations nouvelles ...).

Le transport collectif dans l'aire d'étude de Guelma prend en charge les déplacements inter wilaya, intercommunaux et urbains. Le transport par taxi assure les liaisons inter wilaya, et intercommunales. Les opérateurs privés et public constituent les contributeurs à la satisfaction de l'offre de transport par taxi et par bus.

Donc la nécessité d'un réseau de transport combiné solide et fonctionnant parfaitement en tant que base opérationnelle.

V.1.1 Analyse du terrain

V.1.1.1 Motivation du choix du site d'intervention :

Le choix du terrain appuis sur plusieurs critères :

- L'accès au terrain est pratique avec une bonne visibilité et accessibilité au niveau des intersections par l'existence de grands axes routiers.
- Une opportunité foncière importante à l'entrée de la ville, ce que permet de mieux s'inscrire dans le tissu urbain, avec un programme riche, et une volumétrie monumentale.
- Disponibilité des activités avoisinantes complémentaires à celles du projet de la gare multimodale ; Hôtel, centre commercial, station-service, sécurité.
- La nouvelle route pénétrante en réalisation, qui relie Guelma à l'Autoroute Est-Ouest sur 35.7km, et de continuité vers Annaba.
- la nouvelle ligne de chemin de fer Bouche gouf -El Khroub passera à travers le site d'intervention.
- Le site est un point d'intersection de quatre accès principale (Constantine, Annaba, Skikda, souk ahrase) reliés par la route nationale (RN20, RN21).
- Liaison entre 3 quartiers et 3 périodes différents (ancien, moderne, extension nouvelle).
- (Mekhancha, Ain defla, FreresRahabi).
- Terrain à pente négligeable.



Figure 53 : Critères de choix, et universitaires, site d'intervention, ville de Guelma.

Source : Auteur.

V.1.1.2 Les objectifs du projet :

- Amélioration des correspondances des transports collectifs par une meilleure organisation et une intégration des différents modes.
- La Gare Multimodale est édifée de façon à permettre trois utilisations différentes : la gare d'autobus et de taxis, la station du Tramway et la zone commerciale entièrement occupée par les piétons.
- renforcer l'attractivité et l'efficacité des transports collectifs par la mise en correspondance de ces réseaux
- permettre une complémentarité des modes dans la chaîne des déplacements et inciter au rabattement vers les réseaux collectifs, assurer une information multimodale.

V.1.1.3 Situation du terrain :

Le terrain se situe au Nord de la ville de Guelma, au niveau de l'entrée centrale de la ville.

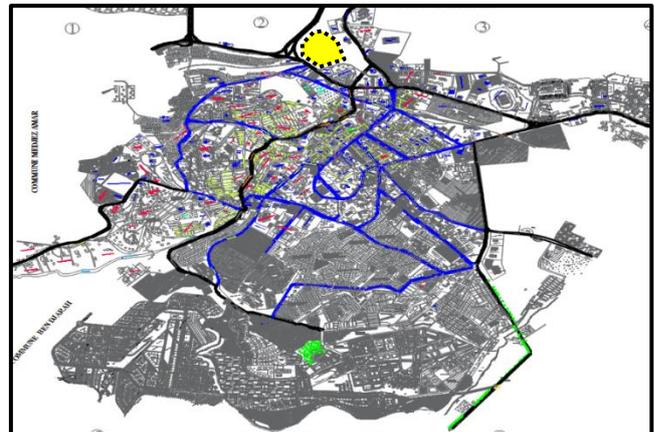


Figure 54 : Carte de situation du terrain.

Source : Auteur.

V.1.1.4 Voiries et accessibilité :

La situation avantageuse du terrain, lui assure une bonne accessibilité.

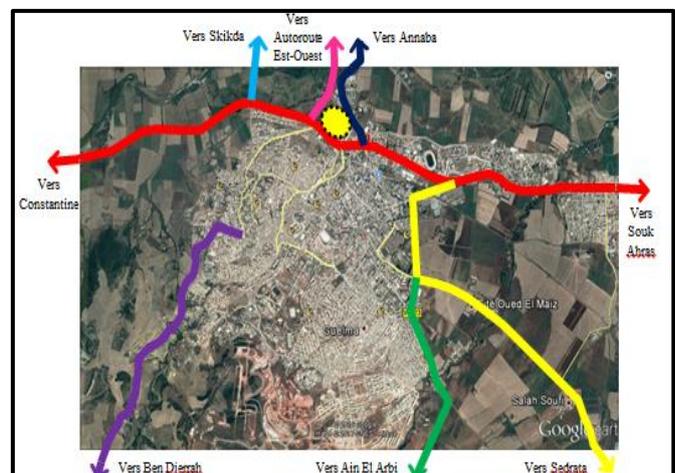


Figure 55 : Carte d'accessibilité au terrain

Source : Auteur.

V.1.1.5 Comment accéder au terrain :

La situation du terrain, offre plusieurs possibilités pour accéder au terrain :

- Par la RN 20 vers Constantine.
- Par la RN 21 vers Annaba.
- Par le Boulevard Volontariat.
- Par la nouvelle route vers Annaba.
- Par la rue de Bourwayeh.



Figure 56 : Carte des accès du terrain.

Source : Auteur.

Les potentialités :

- Une situation stratégique. En face la R.N°21,20, nouvelle autoroute.
- A proximité des zones touristique ; éducatives.
- Le terrain offre des qualités paysagères exceptionnelles.

Les inconvénients :

- Le bruit les R.N°. Présence de chaaba.

V.1.1.6 L'environnement immédiat du terrain :

Des activités avoisinantes complémentaires à celles du projet de la gare multimodale ; Hôtel, centre commercial, station-service, sécurité.

Le manque des habitations et la disponibilité des équipements est un point fort pour le projet, essentiellement à l'entrée de la ville.

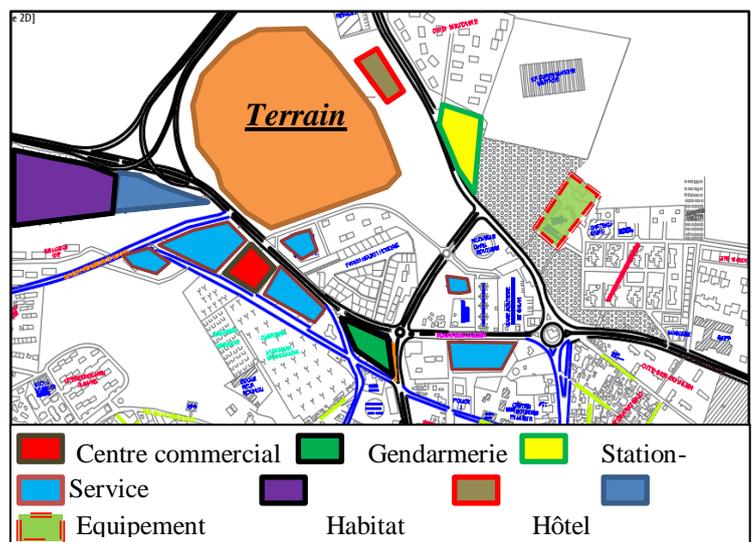


Figure 57 : Carte de l'environnement urbain du terrain.

Source : Auteur.

V.1.1.7 Morphologie du terrain :

- Le terrain est de forme irrégulière.
- La superficie du terrain $\approx 180\ 000\ m^2$.
- Le terrain est caractérisé par des pentes inférieures à 5% (presque plat).

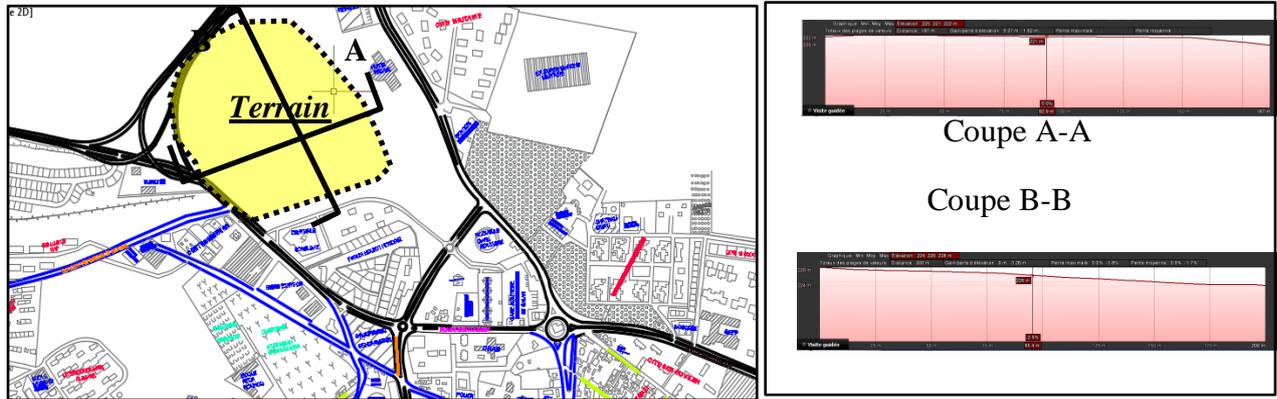


Figure 58 : Coupes Sur Terrain.

Source : Auteur.



Figure 59 : Différentes vues sur le terrain.

Source : Auteur.

V.1.1.8 **Forme et superficie du terrain :**

La forme de terrain est un trapèze avec une pente négligeable. D'une superficie de 18h.



Figure 60 : La forme du terrain d'intervention.

Source : Auteur.

V.1.1.9 **Données naturelles :**

Le terrain est dominé par les vents qui proviennent du Nord-Ouest, ce type de vent est souvent accompagné de nuages chargés de pluies. Les vents du sud sont dominés par la direction Sud-Est, ils sont connus sous le nom de siroco, et ont une caractéristique desséchante. Le terrain est protégé contre les vents Siroco par une mass bâtis du côté Sud et Est, mais il est exposé des vents du Nord et Nord-Ouest, qui passe par la double voie, ce que nécessite une couverture d'arbre au côté Est du terrain.

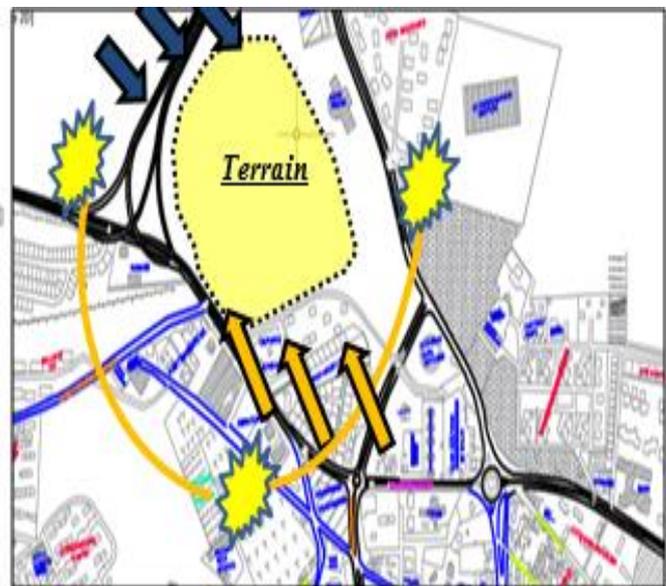


Figure 61 : Schéma représente l'orientation des vents.

Source : Auteur.

V.1.1.10 L'étude de voisinage :

- L'étude de bâti :

Bâti	Etat du Bâti	Gabarit	Typologie	Toit	Activité
Les logements	Nouveau	R+2	Moderne	Plat	résidentielle
L'hôtel	Nouveau	R+6	Moderne	Plat	culturelle

Tableau 13 : L'étude de bâti.

Source : Auteur.

- Analyse architecturale :

- L'absence des décrochements.
- Utilisation des claustras.
- Le rapport plein vide est proportionnel.
- Utilisation des éléments linéaire.
- Utilisation d'une toiture plate.

• **On remarque que :**

- La nature du terrain et sa grande surface nous permet d'implanter une gare multimodale avec une liberté de distribution des espaces.
- L'accès au terrain à partir de la ville se fait par une seule voie donc on doit l'élargir.
- Un avantage du terrain est la vue dégagée et il a un bon ensoleillement et ventilation.

Conclusion :

- D'après les résultats de la phase précédente et l'analyse du terrain on va opter pour un projet dans un contexte de **la démarche du projet urbain** qui est **une gare multimodale**.
- Notre objectif de projeter une gare multimodale, c'est d'améliorer l'image de transport dans la wilaya de Guelma et répondre à l'ensemble des besoins sociaux existants.

Chapitre VI :

Aménagement et conception

Introduction :

« La question de la forme n'a à priori strictement aucune importance pour moi. La forme ne m'intéresse qu'apostériori, un bâtiment peut être symétrique s'il a de bonnes raisons de l'être, carré s'il est utile qu'il soit. Ce que je veux, c'est que la forme ait un sens par rapport au contexte et au programme. Souvent la forme qui émerge de l'analyse est une vraie surprise. Il me reste bien sur le choix de le révéler ou de le détruire. » Jean Nouvel AM Chorssérie 4^o trimestre 2001

« En effet l'acte architectural n'est pas un geste vide ou gratuit, il doit être plein d'idées, fondé être fléchi, fruit d'un long processus d'élaboration et de mise en forme de l'idée »

Tout projet architectural est le fruit de la confrontation de plusieurs données issues des différentes analyses et recherches, thématique, contextuelles, climatiques et programmatiques.

L'approche architecturale constitue l'avant dernière phase de l'élaboration du projet, elle se base sur des idées fortes capables de mettre en interaction, le site d'intervention le programme et les références stylistiques liées au thème lui-même.

Notre projet est appelé à satisfaire des exigences fonctionnelle, sociales, économiques, techniques, esthétiques, et écologiques.

Le choix des formes, l'orientation et la disposition des bâtiments en plan de masse en élévation, ainsi que sa relation avec le site, sont autant de facteurs à prendre en considération.

VI.1.1 La conceptualisation du projet :

La conception d'une gare Multimodale est particulièrement délicate, car la réalisation de ce genre d'équipement nécessite une technologie très affirmée, elle doit être pensée d'une manière rigoureuse (capacité de gestion des flux, dimension des Bus, dimension des voies,etc.) et d'une exploitation économique des espaces, en vue de rentabiliser et de valoriser les activités projetées, ce n'est plus un lieu d'arrêt ou de passage mais plutôt un lieu d'échange. Etant donné le projet à l'échelle d'une Ville active que Guelma, la gare doit avoir une certaine affinité formelle.

- Les principes et concepts traduits dans le projet se divisent en deux catégories :
 - ✓ Les concepts à l'échelle architecturale.
 - ✓ Les concepts à l'échelle urbaine.

VI.1.1.1 Les concepts de formalisation du projet :

Afin d'aboutir à un projet architectural pensé dans son contexte, on doit se baser sur plusieurs concepts et fondements, les uns sont à l'échelle du projet architectural lui-même, les autres sont à une échelle plus grande qui est l'échelle de la ville.

VI.1.1.1.1 A l'échelle de la ville :

Sachant que la gare prendra en charge une activité urbaine très importante en l'occurrence « le transport », pour cela la, elle doit avoir un aspect architectural affirmé par :

- *l'Accessibilité :*

Marquée par la situation de la gare par rapport à la ville et aussi par son aménagement particulier.

Un aménagement cohérent va permettre à la gare de mieux se retrouver avec la ville, la clarté de repérage des accès permet de faciliter le mouvement de flux et sa fluidité.

- *la Monumentalité :*

La monumentalité illustre l'importance du projet.

- *la lisibilité (élément de repère) :*

Un repérage immédiat facilite l'accès à la gare, elle sera un élément de repère dans la ville,

- *Le mouvement :*

L'équipement gare est un équipement qui suggère le voyage donc le mouvement ; formellement ce mouvement se traduit par les inclinaisons des toitures.

- *La multi modalité :*

Concept récent dans le monde qui se traduit par la présence de plusieurs modes de transports regroupés dans un même lieu. Nous avons matérialisé ce concept en introduisant une station de bus, une station de taxis, des parkings et une liaison directe au train au sein de la nouvelle gare ferroviaire.

- La perméabilité :

Concept découlant directement de l'articulation, permettant l'accès, l'orientation, la circulation et les liaisons entre l'équipement et son environnement et entre ses différentes entités. La perméabilité doit être entendue dans son sens physique et visuel, car elle offre à l'utilisateur des moments d'arrêt et des choix directionnels et augmente le niveau de perspective, ce qui met en valeur les qualités spatiales et fonctionnelles du projet.

VI.1.1.1.2 A l'échelle du projet architectural :

- La mesure :

Pour offrir une réponse solide qui intègre les paramètres d'investissement ; de rationalité et d'adéquation aux fonctionnalités préexistantes et à venir le prolongement de la ligne du tramway « est » qui reliera cette gare au pôle d'échange des fusillés et donc à la totalité des quartiers desservie par le métro et le tramway

- la fluidité :

Fil conducteur pour toute démarche de conception d'une gare, la fluidité découle de la facilité d'accès et la lisibilité de l'organisation spatiale.

Même si ce concept s'appuie sur des contraintes fonctionnelles et techniques pertinentes, il peut devenir une source de l'invention et de la création.

- la singularité :

Un édifice public tel une gare Multimodale doit se démarquer par rapport aux autres édifices, sa singularité est affirmée par sa forme, ses services offerts et ses éléments architectoniques utilisés. Par sa forme singulière et sa forte présence dans le tissu urbain, la gare Multimodales créera un évènement dans la ville. Le but c'est de concevoir une gare qui sera apte à participer à l'animation de la vie urbaine.

- La transparence :

C'est l'expression formelle de l'ouverture du projet, elle matérialisera l'interpénétration des espaces entre l'extérieur et l'intérieur et sera également interprète à l'intérieur du projet afin de relier visuellement les espaces et les activités et d'améliorer les conditions d'attente et de travail, en terme de qualité d'espace et d'ergonomie parce que elle peut être un facteur de bien être des usager de notre équipement, autant plus que cela accentue et renforce la fluidité et la lisibilité des espaces.

VI.1.1.2 Les références stylistiques :

- **Le post-modernisme :**

Postmodernisme, tendance architecturale apparue dans les années 1960 en réaction contre l'orthodoxie moderniste. Cette architecture représente un type de construction spécifique reconnaissable. Elle est caractérisée par l'emploi des matériaux industriels ; en particulier l'acier, le verre et le béton, elle appelle à plus d'individualité, de complicité et d'originalité dans la conception architecturale.

- **Le High-Tech comme style architectural :**

L'architecture High-tech ou techno-architecture, est un mouvement architectural qui émergea dans les années 70, incorporant des éléments industriels hautement technologique dans la conception de toute sorte de bâtiment. Ce style est apparu comme un prolongement du mouvement moderne, en utilisant tout ce qui était rendu possible par les avancées technologiques. Il apparaît durant la période où le modernisme est déjà remis en cause surtout en Angleterre et aux Etats- Unis par le postmodernisme. Ses figures importantes sont : Renzo Piano, Richard Rogers et Norman Foster

VI.1.1.3 La répartition fonctionnelle :

La gare multimodale est un lieu vers lequel convergent ou se connectent différents modes de transport, et notre équipement abrite plusieurs modes à savoir : train, bus, taxi, vélo. C'est un espace de transit dont l'organisation spatiale s'avère très particulière.

Il est destiné à :

- Assurer le transit des voyageurs allant d'un mode de transport à un autre.
- Accueillir les services annexes au transport.

Il est aussi un espace de communication, de pratique et d'interaction sociale.

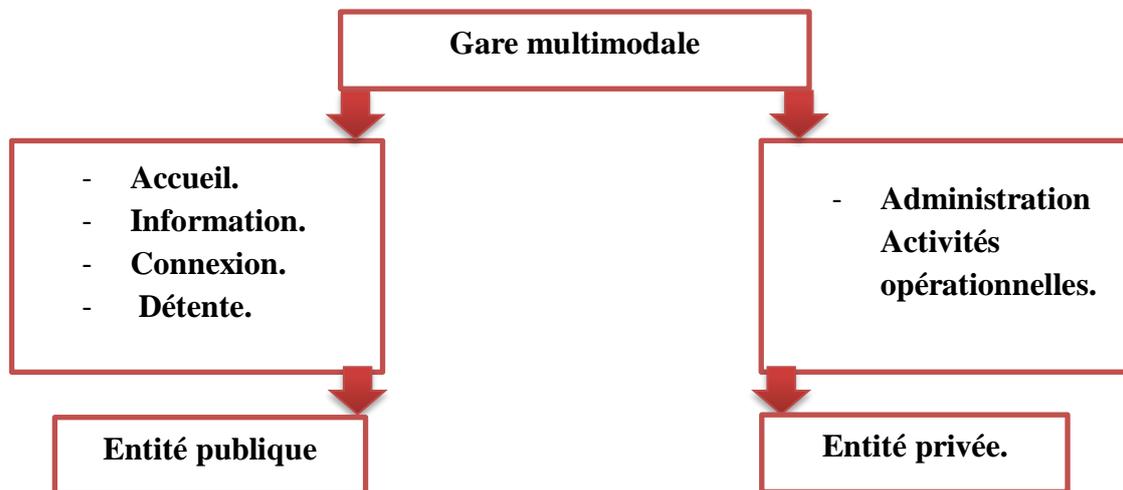
- L'urbanité de la gare multimodale se mesure à la lisibilité du pôle dans la ville, à la qualité de l'espace environnant et à son articulation avec le milieu urbain.
- La gare multimodale est soumise à la problématique de dynamique de fréquentation, les usagers sont généralement pressés, mais il arrive souvent que ces derniers disposent d'un temps d'attente assez long, dans ce cas-là la gare devient pour eux un endroit idéal pour en profiter de ce temps d'attente.

VI.1.1.4 Les fonctions principales du projet :

- **La fonction connexion :** Elle considère le phénomène des différents flux en gare, c'est la connexion des différents modes de transport (mode routier, mode ferroviaire...).

- La fonction service : Elle prend en charge les comportements et les besoins des usagers, elle comprend :
 - Les sévices d'aide aux voyageurs : ce sont des services liés directement au transport : accueil, information,....
 - Les services opportuns : ne sont pas forcément liés au transport, mais facilitent le séjour du voyageur pendant son passage, et lui assurent un certain degré de confort à savoir : commerce, consommation....
 - La fonction échange : Une entité d'échange qui comportera les activités commerciales, dans notre projet on aura une galerie commerciale, qui sera un lieu d'échange et de concentration des différents acteurs ou des opérateurs économiques.
 - La fonction accueil et information : Elle est comme étant le contacte entre le visiteur et l'équipement, la transition entre l'extérieur et l'intérieur. Elle comporte plusieurs activités qui permettent au visiteur le découlement d'une somme importante d'activités : orienter, renseigner, contrôler, informer, et vente de billets.
 - La fonction de gestion et coordination : Elle doit permettre une bonne gestion de l'équipement.

VI.1.1.5 Les entités fonctionnelles du projet :

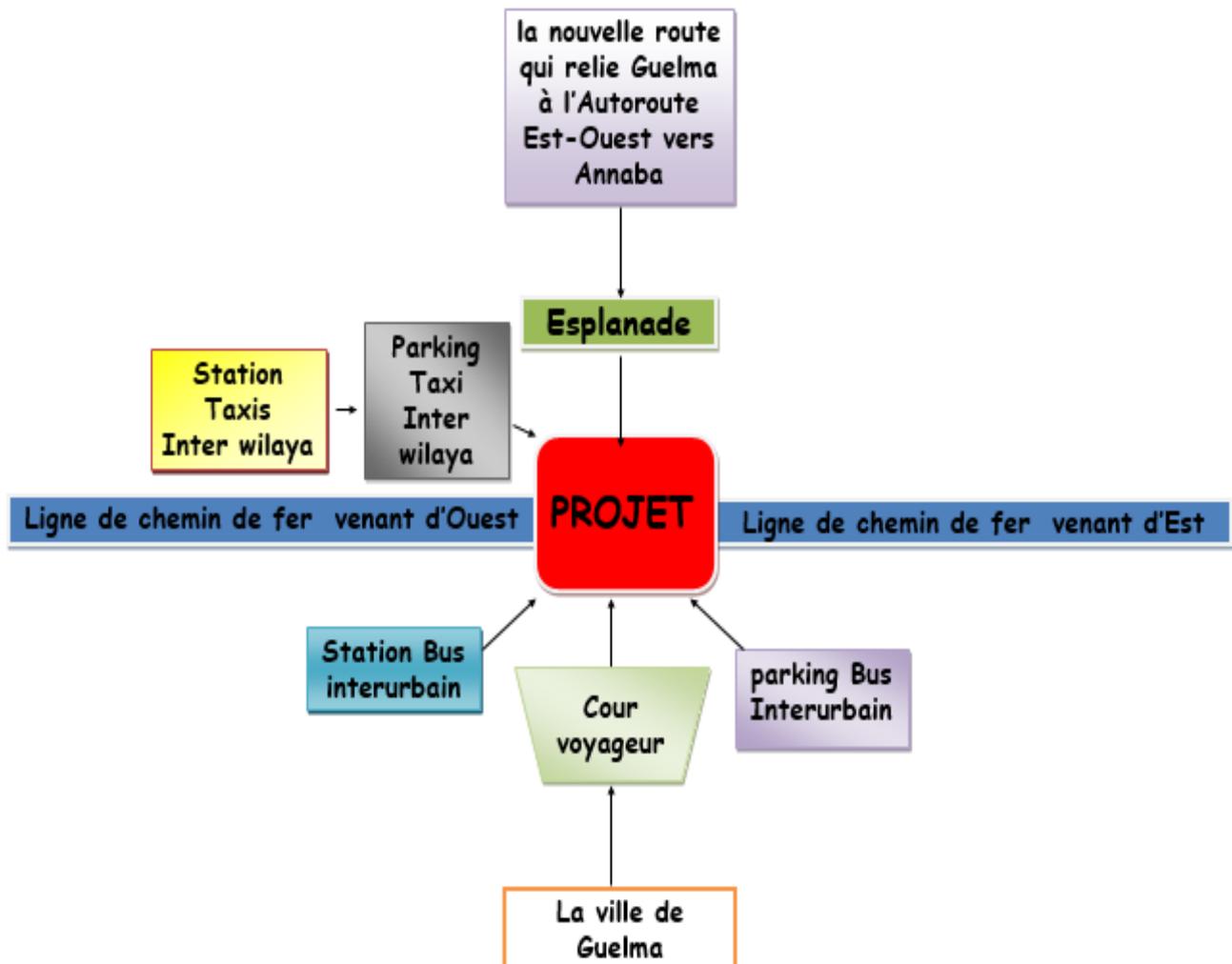


VI.1.1.6 Programme d'aménagement multimodal :

Notre projet de la gare multimodale va contenir :

- La station routière : nous prévoyons des bus qui assurent la desserte urbaine et suburbaine.
- La station taxi : des taxis mis à la disposition des usagers, assurant leurs déplacements vers les autres wilayas et communes, en plus des taxis individuels assurant le déplacement des usagers individuellement.
- La station ferroviaire : elle est à la fois le terminus des trains grand lignes venant de l'Est et l'Ouest de la ville, elle assure l'interconnexion avec le réseau urbain à Guelma.

VI.1.1.7 Schéma d'organisation fonctionnelle :



• **Programme retenu :**

1. Programme de l'entité ferroviaire :

Niveaux	Espaces	Nombre	Surfaces
R.D.C	Hall	1	958 m2
	Accueil	2	60 m2
	Poste decontrol	2	60 m2
	Consigne de bagage	1	60 m2
	Objectes trouves	1	46 m2
	Dépôt de produits d'entretiens	2	7 m2
	Cafeteria	1	105 m2
	Boutiques	1	108.77 m2
	Guichet	14	17 m2
	Bureaux	14	21 m2
	Restaurants	1	295 m2
	Sanitaires	6	25 m2
1er étage	Espaces d'exposition	3	200 m2
	Espaces d'attente	1	113 m2
	Bureaux	1	30 m2
	Boutiques	2	83 m2
	Restaurant	1	340 m2
	Cafétéria	1	466 m2
	Bureau SNTF	1	45 m2
	Sanitaires	2	21 m2

2ème étage	Accueil	4	35 m2
	Poste de control	4	35 m2
	Air de détente	2	100 m2
	Entretien	1	7 m2
	Salon d'attente	2	157 m2
	Cafétéria	1	
	Boutique	1	82.35 m2
	Salle de prière	2	44 m2
	Sanitaires	6	22 m2
	Quais d'attente	1	630 m2

Tableau 14 : Programme officiel de l'entité ferroviaire.

Source : Auteur.

2. Programme de l'entité routière :

Niveaux	Espaces	Nombre	Surfaces
R.D.C	Guichet	6	
	Consigne de bagage	4	
	Poste de contrôle	2	
	Poste police	1	
	Hall	2	
	Locaux commerciaux	1	
	Sanitaire	2	
	Restaurant	1	
	Cafeteria	1	
	Débit tabac et journaux	1	

	Dépôt de produit d'entretien	2	
	Ascenseur	5	
1er étage	hall	2	
	Salle de prière	2	
	Sanitaire	2	
	Espace d'attente	1	
	Cyber café	1	
	Agence de tourisme	1	
	bibliothèque	1	
	Dépôt de produit d'entretien	2	
2ème étage	Siege de nedjma	1	
	Siege de mobilis	1	
	Siege de Djezzy	1	
	Cafeteria	2	
	Restaurant	2	
	Locaux commerciaux	2	
	Agence de voyage	1	
	Département de la gare	1	
	hall	2	
	Sanitaire	4	

Tableau 15 : Programme officiel de l'entité routière.

Source : Auteur.

VI.1.2 Genèse du projet

Nous avons opté de travailler sur 6 étapes :

- **Etape1 : Les Eléments articulateurs.**

L'extension d'un voie structurant, la nouvelle route qui relie Guelma à la RN21 et RN20 vers notre terrain d'intervention afin d'assurer une articulation et une continuité entre cette dernière et la ville. Et mini jardins sont projetés à la fois pour assurer l'articulation entre les routes et notre projet mais aussi adoucir la forme aigue du terrain pour faciliter l'aménagement des quais.

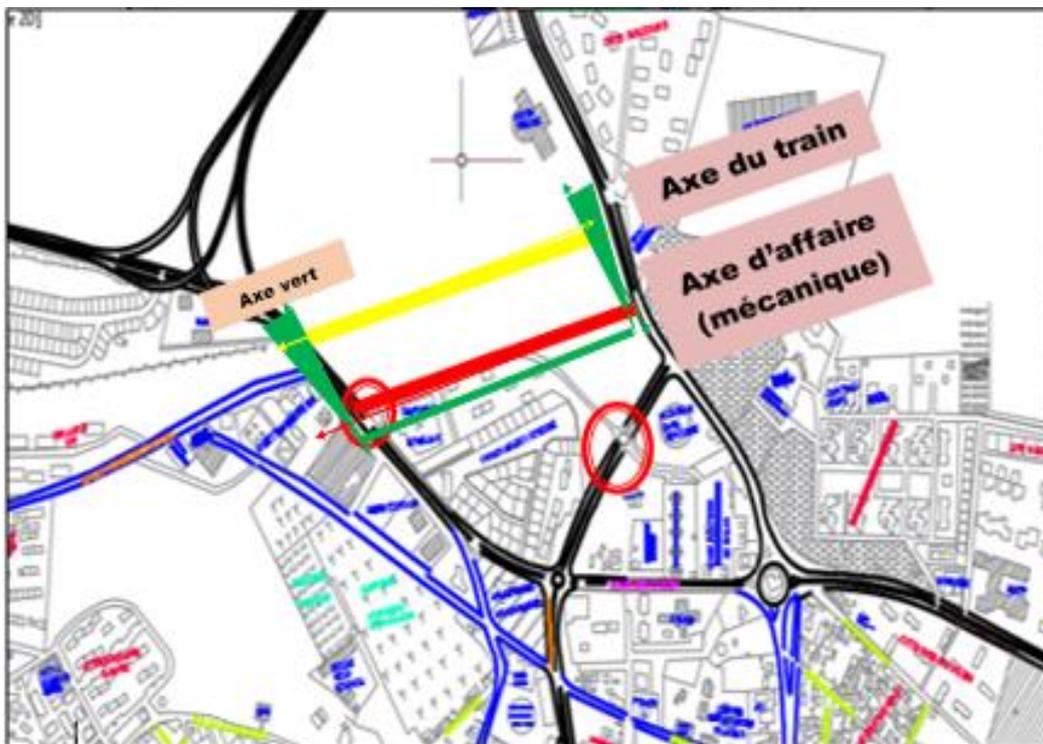


Figure 62 : Schéma de la 1ère étape d'implantation du projet.

Source : Auteur.

- **Etape2 : Les grandes lignes directrices du projet.**

A- Les axes

Ensemble de lignes virtuelles adaptées dans le but d'organiser, diviser, délimiter et composer la zone d'intervention. Donc notre idée s'appuie sur la proposition de 3 axes thématiques assurant l'articulation entre l'Autoroute Est-Ouest et les routes notionnels 21/80 vers la ville de Guelma et notre assiette d'intervention.

- **Axe d'affaire** : articule la nouvelle route qui relie Guelma à l'Autoroute Est-Ouest vers Annaba, RN20/21 et notre parcelle d'intervention.
- **Axes du train** : Il représente le passage du train sur la parcelle d'intervention.
- **Deux Axes vert** : il relie et articule les deux voies structurant et notre parcelle d'intervention.

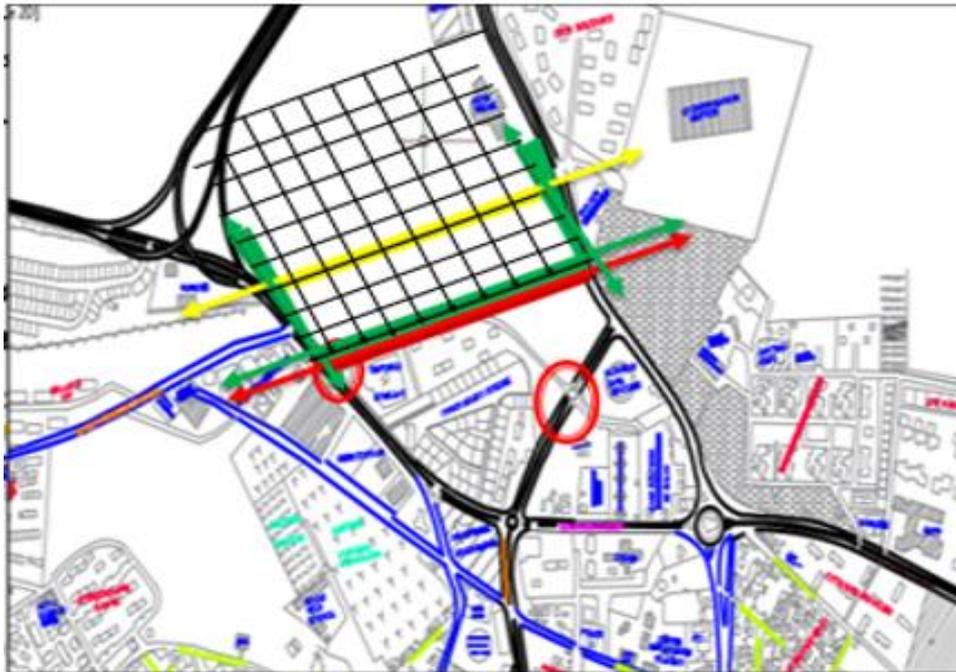


Figure 63 : Schéma de la 2eme étape d'implantation du projet.

Source : Auteur.

B- Trame et géométrie :

La projection d'une trame régulière, qui consiste en un système de grille constitué d'axes horizontaux et verticaux dont l'intersection est un angle droit, avec un module de base constant.

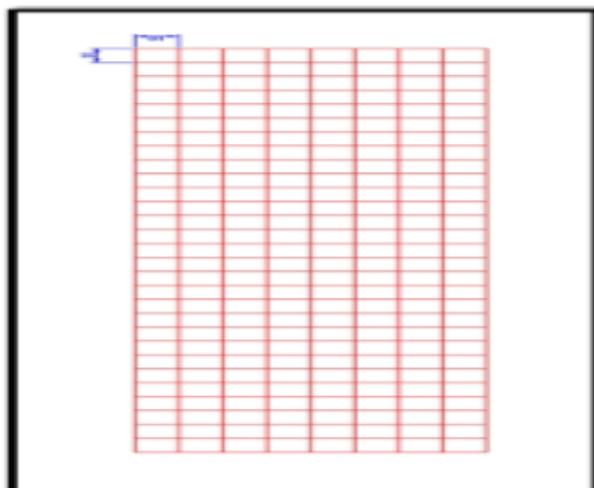


Figure 64 : Caractéristiques de la trame du projet.

Source : Auteur.

L'intersection de l'axe d'affaires avec l'axe du train et l'axe vert forme une perpendiculaire ce qui donne naissance à une trame en damier, de cette trame dérive un module de basse dont le principale rôle est d'assurer la proportion des formes de basse qui compose le projet.

- **Etape3 : La linéarité et les formes géométriques simples.**

L'alignement par rapport aux voies afin d'assurer une bonne lecture urbaine du projet en terme de conception visuelle et fonctionnelle. C'est ainsi que nous projetons deux parallélépipède dont la base, qui à la fois matérialise l'axe du terrain et répond au concept de linéarité, ce volume formera l'entité ferroviaires et l'entité routière.



Figure 65 : Schéma de la 3eme étape d'implantation du projet.

Source : Auteur.

Toujours dans le but de répondre au concept de linéarité nous projetons un second parallélépipède dont la base, parallèle aux voies de circulation et au volume précédant matérialisant ainsi l'axe vert.

- **Etape 4 : Dynamisme, mouvement et déconstruction.**

Notre souhait de lui donner un nouveau souffle, certains gestes dynamiques contribueront à la déconstruction de la géométrie ordonnée du projet :(inclinaisons, retraits et rotations de 10°).

- **Etape 5 : Articulation.**

Introduction d'une parcelle reliant l'entité routière et l'entité ferroviaire du projet afin d'assurer une bonne articulation fonctionnelle et spatiale.

Cette dernière sera d'une texture translucide afin de rester dans le principe d'interpénétration des espaces et de la continuité visuelle, en rapport d'une adéquation avec le principe majeur de notre thème qui est la fluidité, elle fera l'objet d'un parcours.

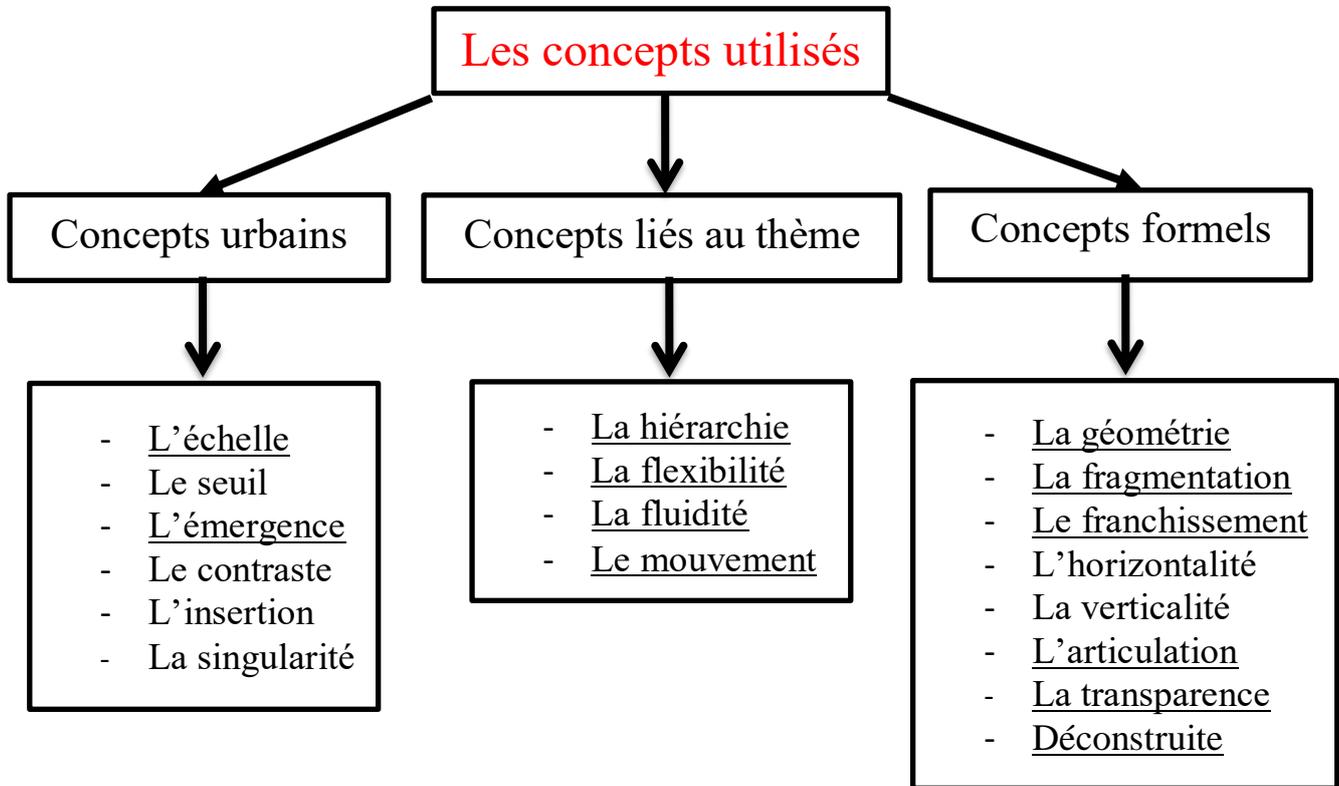


Figure 66 : Schéma de la 5eme étape d'implantation du projet.

Source : Auteur.

VI.1.2.1 Les concepts du projet :

« Pour exprimer des émotions, des intuitions ou des pensées intellectuelles dans l'architecture, il faut d'abord partir à la recherche d'idée et de concepts ».



a) Les Concepts urbains :

- L'échelle :

Le projet doit répondre à trois types d'échelles distinctes :

1. La première est une échelle d'envergure, que l'on veut lui attribuer (wilayas).
2. La deuxième est l'échelle du site qui doit s'intégrer à la ville.
3. La troisième est l'échelle humaine.

- L'émergence :

Interpréter par la verticalité de l'entité routière/échange commerciale qui affirme la notion de repère et de signal et de la puissance économique de la ville. En continuité dans le principe de la création d'une nouvelle image à la ville de Guelma.

b) Les Concepts liés au thème :

- **La hiérarchie :**

Qui sera utilisée aussi bien sur le plan formel, que fonctionnel. A la fois par la distinction des volumes, et par l'organisation des espaces suivant un schéma cohérent, allant du public vers le privé.

- **La flexibilité et fluidité :**

La gare doit nécessairement offrir une bonne fluidité par l'ouverture de ses espaces et leurs interpénétrations, qui découlent de la facilité d'accès.

- **Le mouvement :**

Le transport, la mobilité véhiculent l'idée du mouvement que nous avons interprété dans la composition volumétrique du projet tel qu'au niveau du chemin de fer en lui attribuant un traitement particulier.

c) Les Concepts formels :

- **La géométrie :**

« Les tracés géométriques sont superposés et se rejoignent pour donner naissance à un langage architectural plus riche et à un ordre spatial plus dynamique ».

Nous avons utilisé la géométrie comme instrument de composition de base, du fait qu'elle permet la mise en forme de rapports exigés par les différentes contraintes.

L'élément de base du projet est un module de dimensions (10x10) m², ce dernier servira à la finalité de la forme à travers sa subdivision, multiplication suivant une grille régulière.

- **La fragmentation et l'articulation :**

Notre projet englobe trois entités majeures distinctes (entité ferroviaire, entité routière et l'entité d'échange et de loisirs), l'entité routière et l'entité d'échange commerciale seront regroupées et liées par un élément d'articulation.

Cette fragmentation fonctionnelle a engendré une fragmentation formelle qui marque la volumétrie et s'inscrit dans la forme générale du projet.

- **La transparence :**

Un concept qui traduit l'ouverture des espaces vers l'extérieur, et l'interpénétration des espaces extérieurs et intérieurs en assurant le concept de continuité visuelle. Ce concept est interprété au niveau des espaces qui donnent sur l'extérieur pour permettre à l'équipement de participer à l'ambiance urbaine, mais aussi au niveau des espaces qui donnent sur la cour des voyageurs pour lui donner une vie.

- **Le franchissement :**

Dans le but de créer une connexion de multimodalité, et pour escamoter la voie ferrée qui constitue au départ une contrainte de rupture dans le site, nous avons effectué un franchissement de cette dernière à l'intérieur du projet.

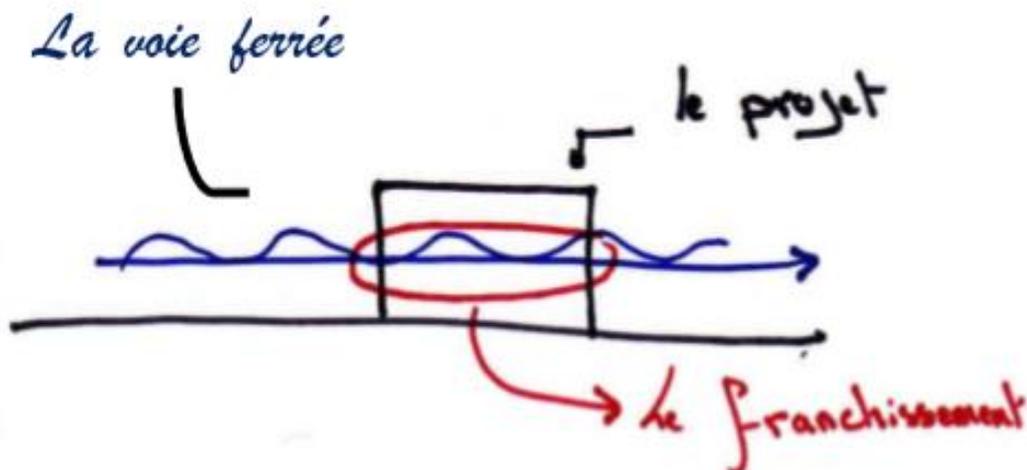


Figure 67 : Schémas du franchissement.

Source : Auteur.

- **"déconstruite" :**

Nous avons essayé de retravailler les entités de façon à casser la monotonie des espaces et d'atténuer son degré de massivité.

VI.1.2.2 La forme du projet :

Notre majeure préoccupation est d'intégrer notre projet au sein du site d'intervention (l'entrée de ville) mais avec une nouvelle écriture architecturale plus contemporaine.

Le projet est fondé sur la base d'une géométrie déconstruite pour exprimer la désorganisation du transport Guelmois, mais aussi montrer notre ambition de nous inscrire dans la dynamique de la nouvelle image à travers un projet futuriste, innovant.

Le pôle multimodal se fragmente en 2 entités majeures : L'entité ferroviaire, l'entité routière

- **L'organisation extérieure du projet :**

- Le projet contiendra :

- Une station de taxis inter wilaya.
- Un parking pour les taxis.
- Une station de bus inter wilaya.
- Un parking pour les bus.
- Un parking pour les usagers.
- Des placettes de détente et consommation.

A travers notre démarche nous avons essayé de mettre en avant nos connaissances et nos aptitudes dans le domaine de l'architecture et de la conception pour la concrétisation et la formalisation d'un projet répond aux enjeux présents et futurs concernant la ville de Gulema. Nous espérons avoir répondu aux objectifs que l'on s'est assigné et que notre projet contemporain aura un impact positif sur le quartier avec notre projet contemporain.

VI.1.2.3 Aspect technique des moyens de transports :

VI.1.2.3.1 La voie ferrée :

Elle est surélevée de 13 m, reposant sur une ferme métallique de 1,40 m (dalles pleines en béton de 40 cm, plus la ferme métallique), supportée par des éléments porteurs ponctuels en béton armé, permettant ainsi le dégagement du sol.

VI.1.2.3.2 Détail de la pente de la voie ferrée :

La pente du train est de 3,05% côté droit et 6,53% côté gauche ce qui ne pose pas de problèmes pour la descente du train.

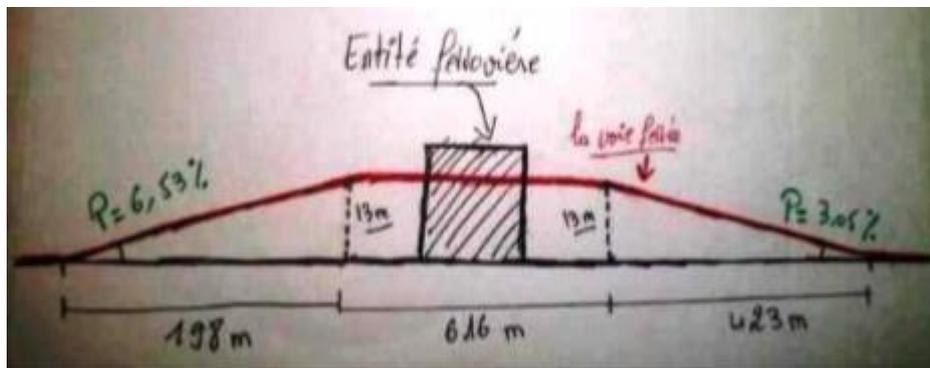


Figure 68 : schéma explicatif de la surélévation de la voie ferrée.

Source : Auteur.

VI.1.2.5.3 Système constructif de la voie ferrée :

Une large gamme de semelles et de bandes à placer directement sous les rails a été développée pour satisfaire les exigences de la modernité. Des atténuations des bruits et des vibrations de plus de 10 db peuvent ainsi être obtenus.



Figure 69 : exemple montrant la structure du chemin de fer.

Source : www.archimetal.com.

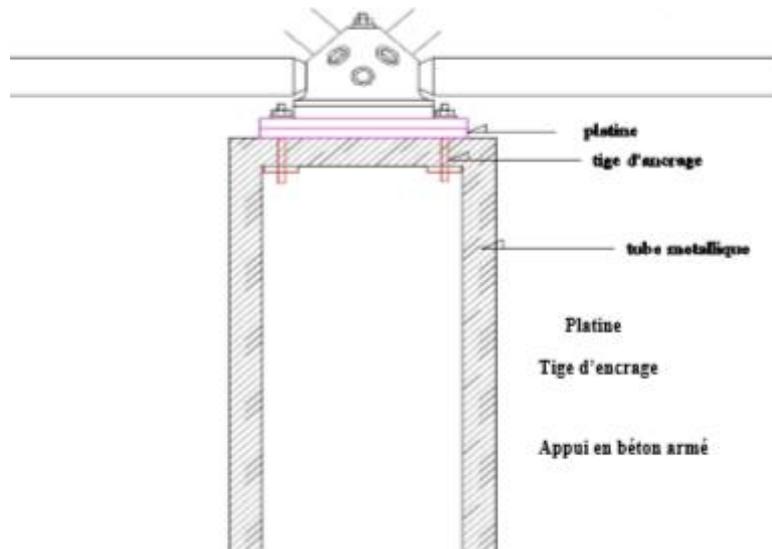


Figure 70 : Jonction des nœuds au niveau des tubes métalliques.

Source : www.archimetal.com.

VI.1.2.3.4 La pose des rails :

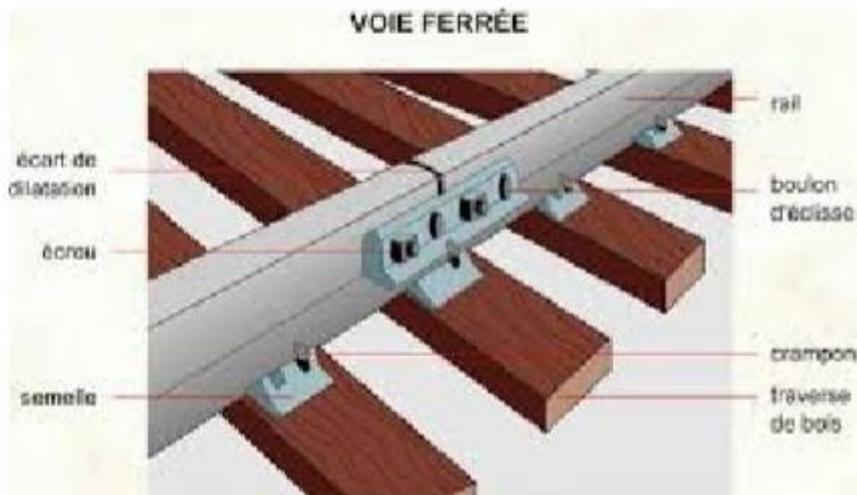


Figure 71 : La voie ferrée de notre projet.

Source : Auteur.

Conclusion :

La liberté d'expression des architectes, leur façon de concevoir est dépendante des matériaux qu'ils utilisent. C'est dans cette optique que notre choix s'est porté sur les nouveaux matériaux nobles, innovants, qui s'adaptent à toutes les formes et qui se distinguent des matériaux inesthétiques. Nous espérons avoir répondu à toutes les exigences et les contraintes à travers notre choix des matériaux, et avoir abouti à une structure qui s'adapte aux différentes fonctions.

Conclusion générale

L'extension urbaine de la ville de Guelma a généré un dysfonctionnement spatial et social.

Les instruments d'urbanisme, mis à la disposition des acteurs de la fabrication de la ville semblent se heurter à des pratiques qui sont en décalage avec les projections, et les espaces urbains de la ville souffrent et se dégradent, en offrant à ses visiteurs le sentiment de mal à l'aise et de désarroi.

Le diagnostic thématique et l'approche du territoire montrent la situation de détresse dans laquelle se trouve l'ensemble des espaces urbains, ainsi que la saturation des routes et des accès, et la mauvaise organisation du transport sous toutes ses formes. Le dysfonctionnement est important, et il nécessite une prise en charge réelle des préoccupations des habitants pour le bien-être de tous.

Les structures routières sont, aujourd'hui, dégradées, et le centre originel affiche l'insuffisance de réception pour ses visiteurs. La ville de Guelma ne possède aucune gare routière digne de son rang comme chef-lieu de Wilaya, et la gare routière projetée en type C (pour les chefs-lieux de Daïra) est en souffrance de réalisation depuis plus de treize ans.

Notre mémoire tente de répondre à ce besoin par la présentation d'une démarche projet urbain, et pour un renouvellement des pratiques urbaines, pouvant saisir les atouts de cette ville historique, touristique et culturelle, ainsi que les opportunités de réalisation de la double voie Guelma-Annaba et le tracé du chemin de fer Guelma-Constantine-Souk-Ahras.

La projection d'une gare intermodale et avec un ensemble d'actions pour l'amélioration du transport dans la ville de Guelma, ainsi qu'avec les agglomérations se trouvant dans son aire d'influence, pourra donner une identité de marque et améliorer l'image de la ville de Guelma comme chef-lieu de Wilaya.

Bibliographie

- [1] Kenneth POWELL, La ville de demain, édition SEUIL, Paris, 2000, p 156.
- [2] DIDIER (M), PRUD'HOMME (R), Infrastructures de transport, mobilité et croissance, CAE, 2007.
- [3] François Plassard, Transport et territoire, Paris, La documentation française, 2003.
- [4] PATW DE GUELMA, Plan D'aménagement Intégré Par Aire De Planification Et Par Echéance (scénario Retenu).
- [5] AHMED ZAID M., (2008), « Les voies de développement de la Kabylie », Séminaire sur le développement local durable, APW-Université, Tizi-Ouzou09 juillet 2008, p.15
- [6] Philippe Panerai, Projet urbain, Ed : Parenthèses, 2009, P08.
- [7] Kevin Lynch, Op, Cit, P : 54
- [8] Ibid.
- [9] Ibid, P : 55.
- [10] Ibid.
- [11] Ibid, P : 55-56.
- [12] <http://www.andi.dz/index.php/fr/secteur-de-transport>
- [13] Nouria Hadjar « transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou » 2012-2013 P14
- [14] RAMDINI S., cours : Grands services publics territoriaux, Master II: Management territorial et ingénierie de projets, UMMTO, 2012/2013.
- [15] PETIT F, (2005). « Quels principes pour les services publics » ; Paris, www.aitec.reseau-ipam.org.
- [16] PETIT F, (2005), op. Cit.
- [17] PDF MALIKAAHMED ZAID, transport interurbain et maîtrise de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

Bibliographie

- [18] Rapport Brundtland de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987.
- [19] Rapport Brundtland de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1987.
- [20] M. Didier et Prud'homme, infrastructures de transport, mobilité et croissance, p.9
- [21] Définition et vision du transport durable octobre 2002
- [22] Séminaire, département d'Architecture, Université 8 Mai 1945, Guelma, Algérie, Novembre 2016.
- [23] Chelzen, H. et Pech, P. (décembre 2011) Quelle image de la ville pour un projet de développement urbain durable ? L'exemple d'Aubervilliers. Revue sciences de l'environnement, [En ligne] 11 (3), Disponible sur : <https://vertigo.revue.org/11509> [Consulter le 15 décembre 2018].
- [24] <http://www.alphacoms.fr/comment-developper-lattractivite-et-limage-dune-ville/> [Consulter le 02 décembre 2018].
- [25] Bilal l'Abhar, mémoire de master 2, EPAU, Gares multimodale, 2014, p28
- [26] Abbaz Tarek, pôle d'échange intermodal, Annaba, mémoire de master option ville et architecture, université badji Mokhtar Annaba, juin 2012, P19.
- [27] Ibid.
- [28] Abbaz Tarek, Op.cit., P20.
- [29] Ibid.
- [30] <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/eurorennes/>
- [31] <https://fr.wikipedia.org/wiki/Rennes>.
- [32] <https://aperau2015.sciencesconf.org/conference/aperau2015/pages/PlaqueEuroRennes>.
- [33] <http://www.eurorennes.fr/>
- [34] <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/eurorennes/>

- [35] http://aperau2015.sciencesconf.org/conference/aperau2015/pages/Plaquette_EuroRennes
- [36] <http://www.eurorennes.fr/nouvelle-gare-nouvelles-mobilites>
- [37] <http://www.eurorennes.fr/un-pole-economique-en-centre-ville>
- [38] <http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/grands-projets/eurorennes/>
- [39] La direction de la gare intermodale de Jijel
- [40] Révision du PDAU
- [41] PAW phase 2 Guelma
- [42] Ibid.
- [43] DUC de Guelma 'Révision du PDAU intercommunal de : Guelma-Belkheir-El Fedjoudj-Ben Djerrah.

Ouvrage

- Bruno Zevi. Apprendre à voir la ville : Ferrare la première ville moderne d'Europe. Edition : Parenthèses. 2010.
- Philippe Panerai. Analyse Urbaine. Edition : Parenthèses. Juin 1999
- François Delure. La ville en questions. 2014
- Isaak Joseph. Villes en gares. Edition : l'Aube. 1999
- Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs. Edition Certu. France 2000.

Résumé

L'émergence d'une nouvelle vision, dans la fabrication et la gestion de l'espace urbain, intéressent aujourd'hui un public très large.

L'évolution urbaine de la ville de Guelma a générée un disfonctionnement spatial et social.

A l'image de toutes les villes algériennes moyennes, Guelma semble souffrir de l'absence d'une politique d'aménagement cohérente durant son évolution urbaine.

Elle a subi des transformations tant spatiales que sociales, la politique volontariste planificatrice, à l'aide d'instruments d'urbanisme rigides, a provoqué un étalement problématique, générateur d'une périphérie et de villes périphériques comme concentré de population pauvre accablée de tous les maux sociaux.

Le transport présente un élément clé qui peut participer à dynamiser les espaces urbains et améliorer l'image de la ville, et l'organisation de la mobilité à travers les espaces urbain en étalement est un souci à gérer. Les autorités publiques doivent, à travers des programmes et des outils à découvrir gérer le transport urbain et inter urbain de manière à durabiliser l'action et respecter la démarche projet urbain soucieuse d'un développement urbain durable.

La ville de Guelma manque, aujourd'hui d'une structure de transport adéquate à l'échelle Wilayale et régionale, et l'opportunité d'une double voie en réalisation selon les axes des deux métropoles de l'Est Algérien Constantine et Annaba, ainsi que le tracé programmé pour la ligne de chemin de fer Guelma-Constantine-Souk Ahras, nous permet de proposer l'inter-modalité pour la réalisation d'une gare intermodale à Guelma.

Le projet urbain comme démarche nous permet de saisir les opportunité pour scénariser des actions et proposer des projets qui puissent dynamiser les espaces urbains d'une ville, désenclaver des zones dans le territoire Wilayale et donner une identité forte à la ville de Guelma comme chef-lieu de Wilaya et occupant une partie stratégique au confins des métropoles de l'Est Algérien.

Ce mémoire tente de répondre à cette insuffisance par une proposition d'une gare intermodale à Guelma ville.

Mots clés : Projet urbain, transport, gare intermodale, durable, environnement, mobilité

ملخص

أصبح ظهور رؤية جديدة في تصنيع وإدارة الفضاء الحضري موضع اهتمام جمهور كبير للغاية.

لقد أحدث التطور الحضري لمدينة قالمة خللاً مكانياً واجتماعياً

مثل كل المدن الجزائرية متوسطة الحجم، يبدو قالمة تعاني من عدم وجود سياسة تخطيط متماسكة خلال تطورها الحضري.

لقد مرت بتحويلات مكانية واجتماعية على حد سواء، فسياسة التخطيط التطوعي، باستخدام أدوات التخطيط الحضري الجامدة، خلقت مشكلة الزحف، حيث تولدت مدن هامشية ومحيطة تتركز على السكان الفقراء المغمورة بجميع العلال الاجتماعية.

النقل يشكل عنصر رئيسي يمكن أن يساعد في تعزيز المساحات الحضرية وتحسين صورة المدينة، وتنظيم التنقل من خلال الامتداد الحضري الذي هو مصدر قلق يجب ادارته. يجب على السلطات العامة، من خلال البرامج والأدوات اللازمة لاكتشاف إدارة النقل الحضري وفيما بين المدن، جعل العمل مستدامًا واحترام نهج المشروع الحضري المعني بالتنمية الحضرية المستدامة.

تفتقر مدينة قالمة، اليوم، إلى هيكل نقل مناسب على مستوى الولاية والإقليم، وفرصة لتحقيق طريقة مزدوجة وفقاً لمحاور مدينتي شرق الجزائر قسنطينة وعنابة، بالإضافة إلى المسار المخطط لخط سكة حديد قالمة-قسنطينة-سوق أهراس، يسمح لنا باقتراح طريقة متعددة لإنشاء محطة متعددة الوسائط في قالمة.

يتيح لنا المشروع الحضري كنهج اغتنام فرص كتابة الإجراءات واقتراح المشاريع التي يمكن أن تعزز المساحات في الاقليم الولائي وتعطي هوية قوية لمدينة قالمة كمركز ولاية واحتلال جزء الحضرية للمدينة، وتفتح المناطق المنعزلة استراتيجي من أقطاب شرق الجزائر.

تحاول هذه المذكرة الإجابة عن هذا النقص من خلال اقتراح محطة متعددة الوسائط في مدينة قالمة.

الكلمات المفتاحية: مشروع حضري، نقل، محطة متعددة الوسائط، مستدامة، حركة

Liste des figures

Figure 01 : Le transport à travers les époques.....	09
Figure 02 : Les modèles et les conditions d'application du développement durable	17
Figure 03 : Les buts du développement durable	18
Figure 04 : La gare de Strasbourg	27
Figure 05 : Strasbourg -France-	28
Figure 06 : Plan de Situation-la gare de Strasbourg	28
Figure 07 : L'entreprise SNCF	29
Figure 08 : Dépôt de la gare	29
Figure 09 : La place de la gare	29
Figure 10 : la Société Nationale des chemins de fer français.....	29
Figure 11 : Plan de masse de la gare de Strasbourg.....	29
Figure 12 : La place de la gare de Strasbourg	30
Figure 13 : Aménagement place de la gare de Strasbourg	30
Figure 14 : Plan d'accessibilité de la gare de Strasbourg	31
Figure 15 : Ancienne façade de la gare de Strasbourg	32
Figure 16 : La façade de la gare aujourd'hui	32
Figure 17 : Les différents niveaux de la gare de Strasbourg.....	34
Figure 18 : Niveau +1 de la gare de Strasbourg.....	34
Figure 19 : Plan de la place de la gare de Strasbourg.....	35
Figure 20 : la galerie du tram.	35
Figure 21 : La station de tram	36
Figure 22 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour le Tramway.	36
Figure 23 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour le Métro	37
Figure 24 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour le Parking	37
Figure 25 : Schéma d'organisation fonctionnelle pour les taxis et bus	38
Figure 26 : Schéma d'organisation spatiale de la gare	38
Figure 27 : La situation de la ville Rennes - Bretagne	41
Figure 28 : Positionnement du projet urbain Euro-Rennes	42
Figure 29 : Le projet urbain Euro-Rennes	43
Figure 30 : 3D du projet de la gare	44
Figure 31 : Tramway à rennes.....	46
Figure 32 : La gare de Jijel	47

Figure 33 : La situation de la gare par rapport le centre-ville de Jijel.	47
Figure 34 : L'environnement immédiat de la gare.....	48
Figure 35 : Plan de masse de la gare	48
Figure 36 : Les différents accès de la gare	49
Figure 37 : Les différents cheminements de la gare	49
Figure 38 : Plan de la gare niveau 0.....	51
Figure 39 : Plan de la gare niveau 1.....	51
Figure 40 : Panneau d'information, London.	59
Figure 41 : Billetterie automatique, gare de tours.....	60
Figure 42 : Situation de la ville de Guelma.....	69
Figure 43 : Les limites de la wilaya de Guelma.....	69
Figure 44 : Situation de la commune de Guelma.....	70
Figure 45 : Carte des grandes voies de distribution mécanique à la ville de Guelma, Carte reconstituée.....	70
Figure 46 : l'ex gare ferroviaire de Guelma	79
Figure 47 : La gare routière de Guelma	80
Figure 48 : La nouvelle gare routière de Guelma.	80
Figure 49 : Le réseau routier de la ville de Guelma.....	81
Figure 50 : Carte d'accessibilité et liaison, ville de Guelma. Carte reconstitué.	83
Figure 51 : Carte des axes de congestion, ville de Guelma. Carte reconstitué	84
Figure 52 : Stationnement des Bus interurbains, et universitaires, ville de Guelma. Carte reconstitué.....	87
Figure 53 : Critères de choix, et universitaires, site d'intervention, ville de Guelma.	93
Figure 54 : Carte de situation du terrain.....	94
Figure 55 : Carte d'accessibilité au terrain	94
Figure 56 : Carte des accès du terrain.	95
Figure 57 : Carte de l'environnement urbain du terrain.	95
Figure 58 : Coupes Sur Terrain.....	96
Figure 59 : Différentes vues sur le terrain.....	96
Figure 60 : La forme du terrain d'intervention	97
Figure 61 : Schéma représente l'orientation des vents	97
Figure 62 : Schéma de la 1ère étape d'implantation du projet	108
Figure 63 : Schéma de la 2eme étape d'implantation du projet	109

Figure 64 : Caractéristiques de la trame du projet.....	109
Figure 65 : Schéma de la 3eme étape d'implantation du projet	110
Figure 66 : Schéma de la 5eme étape d'implantation du projet	111
Figure 67 : Schémas du franchissement	114
Figure 68 : Schéma explicatif de la surélévation de la voie ferrée	116
Figure 69 : Exemple montrant la structure du chemin de fer	116
Figure 70 : Jonction des nœuds au niveau des tubes métalliques	116
Figure 71 : La voie ferrée de notre projet	116

Liste des tableaux

Tableau 01 : Caractéristique des espaces de pôle d'échange de Strasbourg	29
Tableau 02 : Plan de la gare niveau 0.....	50
Tableau 03 : Plan de la gare niveau 1.....	51
Tableau 04 : Représente la répartition de la population.....	75
Tableau 05 : Numéro de bus et place dans la gare routière Guelma	80
Tableau 06 : Consistance physique du réseau routier de la zone de Guelma	82
Tableau 07 : La situation du transport collectif des voyageurs jusqu'à : 30-07-2016	85
Tableau 08 : La situation des taxis de transport public jusqu'à : 30-07-2016.....	85
Tableau 09 : Transport publique : Guelma- Belkhir, Héliopolis, El Fdjoudj, Bouahra	86
Tableau 10 : Transport des étudiants, Guelma.....	86
Tableau 11 : Tableau des AFOM.....	89
Tableau 12 : Tableau des enjeux et objectifs	90
Tableau 13 : L'étude de bâti.	98
Tableau 14 : Programme officiel de ferroviaire	106
Tableau 15 : Programme officiel de l'entité routière.	107