

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Mohamed Seddik BENYAHIA – Jijel

Faculté des Sciences et de la Technologie

Département d'Architecture



Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de :

MASTER ACADEMIQUE

Filière :

ARCHITECTURE

Spécialité :

ARCHITECTURE

Présenté par :

Amira CHOUIEB

Amel LALEM

THEME :

REDYNAMISER LA VILLE À PARTIR D'UNE GARE

INTERMODALE CONTEMPORAINE : CAS DE JIJEL

16/09/2021

Composition du Jury :

Mounia OUARI

MAA, université de Jijel, Président du jury

Rima BABA

MAA, université de Jijel, Directeur de mémoire

Ibtissem HALLAL

MAA, université de Jijel, Membre du Jury

Dédicace

Ce travail de fin d'étude est dédié

A ma chère mère,

A mon cher père,

Qui n'ont jamais cessé, de formuler des prières à mon égard, de me soutenir

Et de m'épauler pour que je puisse atteindre mes objectifs.

Pour tous leurs sacrifices, leur amour, leur tendresse, leur soutien tout au long de mes études,

A mes chères sœurs Faïza et Amel,

A mes cher frères Younes, Riad et Mohammed,

Pour leurs encouragements permanents, et leur soutien moral,

A celui qui m'a soutenu dans les moments difficiles et a toujours été avec moi

A tous mes amis.

A tous ceux que j'aime et que je respecte.

A ceux qui m'ont dit que tu ne réussiras jamais et n'atteindras pas l'ambition de tes parents.

Que ce travail soit l'accomplissement de vos vœux tant allégués, et le fruit de votre soutien

Infaillible

Merci d'être toujours là pour moi.

Amira

Dédicace

C'est avec plaisir que je dédie ce modeste travail :

*A mes très chers parents, source de vie, d'amour et d'affection qui m'ont toujours soutenu,
Que dieu leur procure bonne santé et longue vie.*

A mes très chères sœurs et leurs enfants, source de joie et de bonheur.

A mon frère yahia.

*A amira chère amie avant d'être binôme pour son soutien moral, sa patience et sa
compréhension tout au long de ce mémoire.*

*A tous mes amies de promotion de 2 année master et mes camarades Nour el houda et
Sabrine.*

*A mon encadreur Baba rima, Merci pour votre disponibilité, pour les nombreuses et
intéressantes discussions, pour les précieuses remarques et orientations, pour les nombreux
conseils avisés, pour vos encouragements quotidiens, pour le soutien permanent, pour votre
compréhension.*

*Sans oublier tous les professeurs que ce soit du primaire, du moyen, du secondaire ou de
l'enseignement supérieur. Je vous dis que j'avais l'honneur et le sentiment d'autosatisfaction
d'être parmi vos étudiants.*

A tous ceux qui ont participé à ma réussite.

Je vous dis Merci pour leurs amours et leurs encouragements

Amel

Remerciement

On remercie Dieu le tout puissant de nous avoir donné le courage, la santé et la volonté pour atteindre notre objectif.

Tout d'abord le travail ne serait pas aussi riche et n'aurait pas pu voir le jour sans l'aide et l'encadrement de Mme Baba Rima, on la remercie par la qualité de son encadrement exceptionnelle pour sa patience, sa rigueur et sa disponibilité durant notre préparation de ce mémoire.

On adresse également nos remerciements aux membres du jury de nous avoir accepté d'évaluer notre travail.

Nos remerciements vont aussi à l'égard de tous les enseignants du département d'architecture à l'Université de Jijel.

Nous tenons à remercier notre famille, qui nous a toujours soutenus dans nos projets et nous a toujours poussés vers le succès.

À nos camarades et à tous ceux qui nous ont soutenus de loin ou de près.

Sommaire :

Dédicace	I
Dédicace	II
Remerciement	III
Sommaire :	IV
Liste des cartes.....	VIII
Liste des figures.....	VIII
Liste des photos	IX
Liste des tableaux	IX
Liste des graphiques	X
Liste des abréviations	X
Introduction générale	1
I. Introduction	2
II. Problématique	2
III. Hypothèses	5
IV. Objectifs	5
V. Méthodologie de recherche.....	6
VI. Structure de mémoire	8
CHAPITRE I : Intermodalité dans la ville : définitions et enjeux	10
Introduction	11
I.1. Concepts et notions de base	11
I.1.1. Mobilité durable	11
I.1.2. Transport en commun.....	13
I.1.3. Gare	14
I.1.4 Notion de l'attractivité territoriale.....	14
a) Attractivité territoriale : éléments de définition	15
b) Différents types d'attractivité territoriale	17

c) Définition d'un lieu attracteur	17
I.2. Notion d'intermodalité	18
I.2.1. Intermodalité : Eléments de définition	18
I.2.2. Intermodalité et multi modalité	22
I.2.3. Origines de l'intermodalité.....	23
I.2.4. Enjeux de l'intermodalité	24
I.2.5. Avantages et Inconvénients de l'intermodalité	25
I.3. Lieux d'intermodalité.....	26
I.3.1. Fonctions principales des lieux d'intermodalité.....	27
I.3.2. Différents types des pôles	28
Conclusion.....	29
CHAPITRE II : Gare intermodale contemporaine : éléments structurants pour la ville	30
Introduction	31
II.1. Gares aujourd'hui : des pôles d'échanges structurants pour la ville.....	31
II.1.1. Gare intermodale contemporaine : Elément de définition	31
II.1.2. Évolution des fonctions de la gare	31
II.2. Gare contemporaine et son territoire.....	32
II.2.1. Gare comme monument au sein de la ville : D'un espace fonctionnel à une vitrine monumentale	33
II.2.2. Gare comme lieu de vie et territoire du quotidien	33
II.2.3. Gare : Une porte sur la ville	34
II.2.4. Gare : Elément de l'attractivité territoriale	34
II.2.5. Gare au cœur des moyens de transports durables	35
II.3. Gare intermodale contemporaine et son quartier des gares en mutations.....	35
II.4. Quartier de gare et ses potentialités	37
II.4.1. Quartier de gare un lieu de disponibilité foncière : Les friches ferroviaires	37

II.4.2. Quartier de gare un lieu du quotidien à l’ambition métropolitaine.....	38
II.4.3. Quartier de la gare : Un espace multiple et structurant.....	38
II.4.4. Densification urbaine autour des gares	39
II.5. Insertion des gares dans la ville contemporaine : Entre conception architecturale et théorie d’aménagement.....	39
II.5.1. Complexification des types de gare	40
II.5.2. Complexification des implantations de gare.....	41
II.5.3. Interaction des gares contemporaines et de ville	42
II.5.4. Humanisation de la gare.....	44
Conclusion.....	46
CHAPITRE III : Exemples des gares contemporaines à travers le monde	47
Introduction	48
III.1. Gare des Guillemins à Liège	48
III.1.1. Evolution de la gare des Guillemins : Histoire de la gare	48
III.1.2. Implantation de l’actuelle gare des Guillemins	49
III.1.3. Gare et son quartier	51
III.1.4. Prolongements de la gare : Une gare au cœur de la ville et de l'Europe	53
III.1.5. Gare et son architecture	54
III.2. Gare-passerelle de Mons : Projet pour la modernisation de la ville.....	59
III.2.1. Présentation	59
III.2.2. Centre-ville historique	59
III.2.3. Histoire de la gare de Mons : la gare qui agrandit la Ville.....	59
III.2.4. Gare, son quartier et l’attractivité de la ville	60
III.2.5. Gare et son architecture	61
1) Description du projet.....	61
2) Intermodalité	65
Conclusion.....	65

Chapitre IV : Gare intermodale contemporaine à Jijel : Vers un projet architectural intégré dans son milieu urbain	66
Introduction	67
IV.1. Evolution des types des gares en Algérie	67
IV.2. Gare intermodale de la ville de Jijel : Etat des lieux et devenir	68
IV.2.1. Présentation de la gare intermodale à Jijel	68
IV.2.2. Architecture et fonctionnement de la gare	71
IV.2.3. Quartier de la gare intermodale de Jijel.....	72
a) Fonction du quartier de la gare	73
b) Flux des véhicules	74
IV.2.4. Résultat de questionnaire	75
Synthèse.....	79
IV.3. Vers une gare intermodale contemporaine à Jijel	80
Conclusion	84
Conclusion générale	85
Bibliographie	89
Annexes	94
Résumé	103
Abstract.....	104
ملخص.....	104

Liste des cartes :

Carte 1: Plan de masse de la gare des Guillemins.....	51
Carte 2: La Belgique, carrefour de l'Europe de la grande vitesse.....	53
Carte 3: Situation géographique de la ville de Jijel.....	69
Carte 4: Gare intermodale de Jijel.....	70
Carte 5: Accès et limites de la gare de Jijel.....	70
Carte 6: Le rapport plein et vide dans le quartier de la gare de Jijel pos 7	73
Carte 7: Les fonctions au sein de quartier de gare de Jijel pos7	74
Carte 8: Le flux véhicules aux environs de la gare de Jijel.....	75

Liste des figures :

Figure 1: Méthodologie de recherche et enchaînement de mémoire.....	8
Figure 2: Structure de mémoire.....	9
Figure 3: Les trois piliers de la mobilité durable.....	12
Figure 4: Défis de la mobilité durable.....	13
Figure 5: Chaines intermodales	19
Figure 6: L'intermodalité-voyageurs.....	21
Figure 7: Déférence entre la multi modalité et l'intermodalité	23
Figure 8: Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges	27
Figure 9: Schéma d'un pôle d'échange intermodale	28
Figure 10: Les rôles la gare intermodale contemporaine	33
Figure 11: La typologie des gares selon André. Pény	40
Figure 12: Typologie des différents types d'implantation des gares	41
Figure 13: Impacts des différents modes d'implantation de nouvelles gares sur l'espace urbain.....	42
Figure 14: Evolution de la gare des Guillemins	49
Figure 15: Situation de la gare au niveau de quartier des Guillemins et de la ville	50

Figure 16: Représentation schématique de l'aménagement projeté du quartier des Guillemins	52
Figure 17: Vues de la gare des Guillemins.....	56
Figure 18: Coupe transversale de la gare des Guillemins	56
Figure 19: Evolution historique de la gare de Mons	60
Figure 20: Quartier de la Gare.....	61
Figure 21: Plan de masse de la gare de Mons	62
Figure 22: Parking nord de la gare de Mons	63
Figure 23: Parking sud de la gare de Mons	63
Figure 24: Cinq quais de la gare de mons	64
Figure 25: Les espaces en gare et leurs fonctions	64
Figure 26: Différents types des gares en Algérie	68
Figure 27: Classification des gares en Algérie.....	68
Figure 28: Ensoleillements et vents dominants.....	71
Figure 29: Vues sur la gare de Jijel	72

Liste des photos :

Photo 1: La gare de Strasbourg... sous toutes ses formes	43
Photo 2: Vue aérienne de la gare des Guillemins	50
Photo 3: Le quartier des Guillemins	54
Photo 4: Photo aérienne de la gare des Guillemins, Liège	55
Photo 5: Gare des Guillemins, vues depuis le hall et le dernier niveau.....	57
Photo 6: Gare des Guillemins, vues depuis les quais et la passerelle.....	57
Photo 7: Vues depuis parking souterrain et circulation verticale reliant le hall au parking et à la plateforme routière de la gare	58

Liste des tableaux :

Tableau 1: Exemple de dimension effective / potentielle et subjective/objective de l'attractivité résidentielle.	16
--	----

Tableau 2: Les déterminants de l'attractivité définis par un caractère objectif et symbolique.	16
Tableau 3: Les avantages et inconvénients de différentes solutions de transports	20
Tableau 4: Diagnostic du quartier de gare : potentialités nombreuses et lourdes contraintes	36
Tableau 5: Synthèse de différents avantages et inconvénients de la gare intermodale de Jijel et de son quartier.....	79

Liste des graphiques :

Graphique 1: Profession (%)	76
Graphique 2: Différentes raisons pour voyager.....	76
Graphique 3: Evaluation de l'équipement de la gare	76
Graphique 4: Evaluation de la billetterie	77
Graphique 5: Evaluation des moyens de transport en commun	77
Graphique 6: Comment définir le quartier de la gare.....	77
Graphique 7: Les atouts du quartier de la gare	77
Graphique 8: Les défauts du quartier de la gare.....	78
Graphique 9: Le moyen idéal pour venir à la gare	78
Graphique 10: Les conditions pour venir à la gare à pied ou en vélo.....	78
Graphique 11: Types de commerces	79
Graphique 12: Types de service	79
Graphique 13: Les priorités à mettre en avant dans le réaménagement du quartier de la gare	79

Liste des abréviations :

BIP : biens, informations, personnes

EGAU : Études en Groupe d'Architecture et d'Urbanisme

ERP : Etablissement recevant du public

ISTEA: Intermodal Surface Transportation Efficiency Act

Loi SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain

LOTI : Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs en France

PAW : Plan d'Aménagement de la Wilaya

PDAU : Plan directeur d'aménagement urbain

PDU : Plans de Déplacements urbains

PMR : Personne à Mobilité Réduite

POS : Plan d'Occupation des sols

SDAT : Schéma directeur d'aménagement touristique

SNAT : Schéma national d'aménagement du territoire

SNCB : société nationale des chemins de fer belges

TEC : Transports En Commun

TGV : train à grande vitesse

VIR : Vitrage à isolation renforcé



Introduction générale

I. Introduction :

L'une des exigences fondamentales de toute société, la mobilité joue un rôle majeur dans le développement socioéconomique des pays. Puisque, c'est une source de bien-être et l'une des facteurs d'amélioration du niveau de vie des individus. Facteur d'attractivité territoriale et touristique, la mobilité des voyageurs participe considérablement à l'augmentation des échanges socioculturels et économiques entre les peuples et les nations. De plus, la localisation de différents types d'activités (humaines, économiques et industrielles) se fait le plus souvent dans les territoires dotés d'offre de mobilité consistante.

Par ailleurs, ce secteur présente beaucoup d'avantage, mais cela ne nie pas qu'il pose de nombreux problèmes. En raison de la dépendance aux énergies fossiles, il représente un poids considérable sur l'empreinte écologique où cela contribue à la dégradation de la qualité de l'aire. D'autre part l'accroissement de la mobilité voyageur qui a apparu avec l'augmentation de l'utilisation des voitures individuelles depuis le début du XXe siècle Cela a conduit à une augmentation des embouteillages, des accidents...etc. L'intermodalité étant un élément essentiel des nouveaux services à la mobilité, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique. Elle est alors apparue comme une solution, en combinant les avantages de ces modes, pour fournir une solution globale alternative à la voiture.

II. Problématique :

L'Algérie dispose d'infrastructures de transport ainsi que des services associés. L'extension et la mise en réseau des infrastructures ainsi qu'un profond renouvellement des services et des démarches de planification associés apparaît nécessaire pour appuyer la compétitivité et l'attractivité des villes. Le réseau de transport connaît une profonde mutation, face auquel la désorganisation des opérateurs de transport et le déficit de planification posent problème. Le réseau routier prend en charge près de 90% du trafic intérieur de passagers et de marchandises. De son côté, le réseau ferroviaire s'organise à partir de la Rocade Nord, reliant, d'Est en Ouest, les principales villes du nord du pays. Comptant seulement pour 7 à 8% dans le système de transports du pays, le transport ferroviaire s'est montré encore moins réactif, et surtout moins concurrentiel, que le transport routier. Partant de ce constat, l'objectif stratégique d'aménagement est celui d'une desserte intégrale et hiérarchisée du territoire. Des réseaux de transport discontinus, parallèlement, l'intermodalité constitue un impératif à considérer en liaison avec la valorisation du rôle du chemin de fer (Loi n10-02, 2010).

Actuellement, un grand nombre de projets ont été réalisés ou ils sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant dans sa contribution au développement du pays. À travers les stratégies mises en place, à savoir, le SNAT, le SDAT et les plans de circulation des villes, elles visent le secteur du transport qui a insufflé une véritable mutation. La ville algérienne a eu une part importante de la programmation des moyens de transport, concrétisé dans le cadre du PDAU, mettant la ville à l'aube de la modernité en adoptant une stratégie de mobilité de déplacement, substituant le paradigme actuel de l'utilisation lourde du transport individuel et de la répartition modale du transport collectif par un nouveau modèle de mobilité et de transports. Ce modèle de déplacement est étayé par un ensemble de projets structurants qui développe un nouveau réseau de transports collectifs en site propre (chemin de fer, métro, tramway ...) et qui offre de nouveaux pôles d'intermodalité et d'articulation des transports. Le meilleur exemple étant la nouvelle gare centrale d'Alger, l'une des pièces fondamentales de cette stratégie. Afin de promouvoir l'intermodalité pour que les pôles d'échanges soient perçus comme des nœuds fondamentaux pour la structuration des réseaux de transport.

Par ailleurs, les villes algériennes connaissent depuis plusieurs décennies une dynamique urbaine forte. Dans ce contexte d'urbanisation croissante, les infrastructures de transport, en particulier ferroviaires, ont un rôle crucial à jouer pour promouvoir des solutions de mobilité urbaine durables œuvrant en faveur de l'amélioration de la qualité de vie en ville, de l'accroissement de l'attractivité économique et touristiques des différents quartiers et de la transition vers des villes durables.

En parallèle, des projets de développement de nouvelles infrastructures de transport, se pose également la question de rénovation, de la valorisation et du réaménagement des sites existants pour :

- Améliorer l'efficacité des transports et la qualité des services de mobilité en cohérence avec la croissance urbaine et le développement de la ville.
- Optimiser des emprises foncières et des patrimoines ferroviaires significatifs.

En effet, la valeur de ces sites ferroviaires sur les plans économique, fonctionnel et urbain est forte, notamment du fait de leur rareté, de leur localisation stratégique en centre-ville et de leur capacité à créer des articulations structurantes entre les différentes polarités des villes du territoire algérien. Cette thématique de la revalorisation des sites ferroviaires est au cœur des réflexions et orientations stratégiques de l'État algérien, que ce soit dans le plan stratégique de développement et d'aménagement des villes ou bien dans la politique du gouvernement en matière de transport et de mobilité urbaine et interurbaine. Nous assistons dernièrement à un

regain d'intérêt par les pouvoirs publics au secteur du transport et au retour vers le rail en lançant des projets de transport en commun tel que le tramway et le métro dans les grandes villes : Alger, Oran, Sétif, ...etc.

De nos jours, les gares, dans les différents pays du monde, ont assuré pendant des années des fonctions de plus en plus diversifiées et de plus en plus complexes passant d'un lieu simple de transit et de passage pour finalement entrer en compétition avec d'autres éléments de la structure urbaine. En plus à leur intermodalité, elles génèrent autour du voyage un ensemble d'activités et attirent même des flux des non-voyageurs en offrant une forte multifonctionnalité : commerce, loisirs, culture et rencontre. Elles sont devenues donc des véritables lieux de vie ce qui renforce l'image du quartier où elles sont insérées. Ce dernier est devenu la vitrine de la ville en tant que premier contact du voyageur qui est étranger, surtout avec la ville. En Algérie, le constat est que la plupart des gares existantes sont des simples lieux de passage avec des salles d'attente, ils posent plusieurs problèmes soit au niveau de fonctionnement ou par son rapport avec la ville.

Devant ces constats, **Est-ce que l'intégration adéquate des gares intermodales, peuvent participer à la redynamisation, à l'attractivité et la revitalisation urbaine des villes algériennes contemporaines ou elles s'insèrent ?**

Les sous-questions de la recherche sont :

- Quel est le rôle qu'elle pourrait jouer la gare intermodale à l'échelle du quartier et de la ville contemporaine ?
- Quel sont les enjeux de l'insertion de la gare intermodale dans la ville contemporaine pour participer à la régulation des problèmes liée à la mobilité non durable et pour puisse contribuer à la dynamisation des quartiers ou elles se trouvent conformément aux recommandations d'une politique de développement durable ?
- Comment la gare en tant qu'objet complexe et la ville arrivent à s'articuler pour créer un lieu de vie du quotidien et à influencer les quartiers alentours ? Autrement dit, à l'heure de l'hyper mobilité, comment articuler la mobilité, la vie quotidienne et l'attractivité des quartiers alentours et des villes ?

C'est à cet ensemble de questions que nous allons tenter de répondre dans ce mémoire.

III. Hypothèses :

Dans le cadre de cette mémoire, les hypothèses que nous formulons, feront l'objet de vérification et constitueront une forme de réponse à la problématique posée. Afin d'essayer de porter des éléments de réponse nous nous appuyons sur les trois hypothèses suivantes :

- 1) Élément majeur de la mobilité et du développement durable, l'intermodalité est un élément essentiel des nouveaux services à la mobilité durable, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique. Elle est alors apparue comme une solution, en combinant les avantages de ces modes, pour fournir une solution globale plus durable, et alternative à la voiture.
- 2) Acteur central de la vie urbaine, la gare accompagne le développement de son quartier et des villes non pas comme simple spectatrice mais comme actrice. La gare de par sa complémentarité entre les transports collectifs comme un lieu d'échange et comme un lieu de vie quotidienne, elle envisagée à la fois comme un lieu des transits et de centralité commerciale et urbain, participe à la structuration urbaine et à l'intermodalité au niveau des villes contemporaines.
- 3) Porte de la ville, la gare, pôle d'échanges et lieu d'attractivité, reflète son identité urbaine. A travers l'évolution des périmètres des gares d'aujourd'hui dans leurs fonctionnements et leurs tissus, la relation entre la gare et la ville est devenue plus forte et doit être plus harmonieuse. Les alentours de la gare de centre-ville possèdent une dynamique urbaine importante que ce soit en matière d'emplois, de commerces, de sièges sociaux, de tourisme, de loisirs, de culture, c'est un quartier multifonctionnel central et incontournable pour les villes.

IV. Objectifs :

Suite aux hypothèses posées, nous nous essayerons d'atteindre, par le biais de cette recherche, les objectifs suivants :

- Dresser une base théorique sur les deux concepts clés de ce travail de recherche ; intermodalité et la gare ;
- L'élaboration d'un ensemble de recommandations applicables pour adapter l'intermodalité aux particularités de la ville algérienne et encourager l'introduction d'autres modes de déplacements doux et collectifs pour diversifier et améliorer l'offre en matière de transport ;

- Déterminer les stratégies qui mènent vers l'intermodalité et montrer la part de la gare contemporaine dans l'intermodalité, la mobilité plus durable et le développement durable de nos villes ;
- Développer un réseau viaire plus durable et intermodal par la création des gares contemporaines intermodales afin d'améliorer le fonctionnement des équipements de transport existants (gare routière, ferroviaire) ;
- Désenclaver la gare et améliorer son intégration dans son environnement urbain ;
- Contribuer à la revitalisation urbaine des espaces et des friches ferroviaires (construction de logements, de bureaux, d'équipements culturels...);
- Enfin, plus généralement, améliorer l'accessibilité de la ville et donc renforcer son attractivité, notamment au plan économique.

V. Méthodologie de recherche :

Afin de répondre à la problématique et aux questions soulevées, de confirmer ou d'infirmer les hypothèses prédéfinies, et de concrétiser nos objectifs de travail, nous avons opté pour la méthodologie suivante (Fig.1) :

La collecte des données se fait principalement en deux étapes. Si la première consiste à rassembler autant d'informations que possible sur notre thème de recherche pour mieux cerner les concepts de base, la deuxième permettra l'acquisition de corpus théoriques afin de mieux appréhender le sujet de recherche. Cependant, il complète le travail effectué sur le terrain, mais il s'avère qu'il est très difficile de pallier le manque d'information concernant les gares intermodales en Algérie. Ce passage théorique sera suivi par une étude empirique. Quant au travail sur terrain, il consistera à prendre un cas d'étude national, en l'occurrence la « gare intermodale de la ville de Jijel » pour tenter de vérifier et d'appliquer les conclusions et les résultats obtenus à l'issue du traitement théorique à travers les visites sur terrain (entretiens et l'enquête par questionnaire).

En effet, les informations collectées et les données de base de cette recherche ont été recueillies à partir de la combinaison de plusieurs outils d'investigation :

- ❖ **Analyse de contenu** : ce mémoire de recherche est le résultat d'une synthèse de nombreuses sources bibliographiques (ouvrages, mémoires et thèses, travaux de recherche, articles de journaux, etc., ainsi que des sites Internet, consultations de médias).

- ❖ **Observation directe** : l'observation est une technique fréquemment utilisée pour mener une étude qualitative qui permet de recueillir des données verbales et surtout non verbales. Cette technique propose à l'enquêteur de se focaliser sur le comportement d'une personne, plutôt que sur ses déclarations. Elle consiste donc à regarder se dérouler sur une période donnée des comportements ou des événements et à les enregistrer. L'observation directe est utile dans le sens où elle permet au chercheur d'identifier la manifestation des comportements.
- ❖ **L'enquête par questionnaire** : C'est un outil technique très fiable qui permet de recueillir des informations à partir d'études de cas d'une manière spécifique et vise à comprendre les différents points de vue de la personne interrogée. En général, l'enquête par questionnaire vise à vérifier des hypothèses en faisant l'analyse de phénomènes sociaux qu'on peut étudier à partir des informations données par des individus. Pour notre travail, nous avons procédé en utilisant un type de questions : les questions fermes qui se présentent sous des formes très variées, notamment : à choix unique, à choix multiple pour chaque question, les participants ne sont pas invités à fournir une réponse libre, mais à choisir parmi une liste d'options prédéfinies (voir annexes).
- ❖ **Entretiens** : c'est une interview au cours de laquelle un enquêteur interroge une personne sur ses opinions, ses expériences et ses perceptions. Il s'agit d'un tête-à-tête oral entre deux personnes ou une personne et un groupe de personnes dont l'une transmet à l'autre les informations recherchées. Notre entretien avec usagers, les employés de la gare de Jijel et les habitants de son quartier « Casino » a été préparé par rapport aux objectifs poursuivis de recherche. Ces interviews nous ont permis de compléter les informations recueillies par le questionnaire ; leur impression autour de la gare actuelle de Jijel et son quartier ; les avantages ou bien les inconvénients posés par la gare actuelle et sa relation avec le milieu urbain ainsi que leurs aspirations autour de quartier de gare de demain.
- ❖ **Analyse urbanistique et architecturale** : Il s'agit d'une étude architecturale et urbaine des exemples des gares étudiées et la connaissance de la complexité de l'espace urbain dans lequel ils sont inscrits.

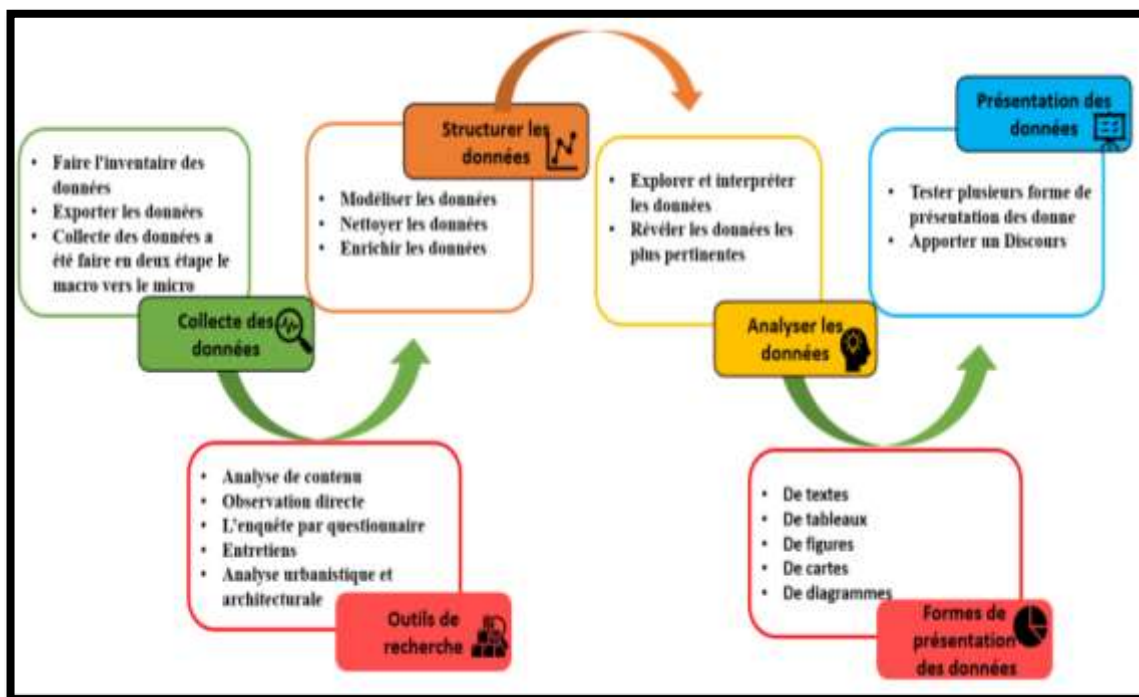


Figure 1: Méthodologie de recherche et enchaînement de mémoire

Source : (Auteurs, 2021)

VI. Structure de mémoire :

Hormis l'introduction générale et la conclusion générale le corps du mémoire est structuré autour de quatre chapitres. L'introduction générale qui contient des généralités sur la mobilité et les gares, la problématique, les hypothèses, les objectifs et les contributions de recherche ainsi que la démarche méthodologique utilisée et la structure du mémoire. Enfin, on va conclure ce travail par des recommandations applicables et des réponses aux questions de recherche établies. Ce travail se termine par une conclusion générale qui synthétise le contenu du mémoire et présente les éléments essentiels tel que l'aboutissement de la recherche et présente un ensemble de recommandations applicables dans notre cas (Fig.2).

Chapitre I : Intermodalité dans la ville : définitions et enjeux

Dans premier chapitre, il s'agit de définir les concepts clefs de cette recherche : mobilité durable, transport en commun gare, l'attractivité ...etc. Ainsi, il permettra dans un deuxième temps de préciser ce qu'est un « intermodalité » et de décrire comment cette notion a évolué dans le temps en repoussant les limites de son sens et de montrer son importance dans le développement une mobilité plus durable dans la ville contemporaine.

Chapitre II : Gare intermodale contemporaine : éléments structurants pour la ville

L'objectif de second chapitre est de traite la gare intermodale comme éléments structurants pour la ville contemporaine dont la notion de la gare intermodale et sa relation intime avec la ville contemporaine sera largement exposée. Il s'agit de développer, en suite, la relation entre

la gare contemporaine et son quartier et la gare intermodale contemporaine et son territoire. Enfin, les enjeux et les questions de l'insertion des gares dans la ville contemporaine, son interaction avec l'urbain, l'humanisation de la gare, seront abordé avec plus de détail.

Chapitre III : Exemples des gares contemporaines à travers le monde

Le présent chapitre sera dédié aux analyses des exemples (gare de Liège Guillemins et la gare de Mons). Il a pour objectif d'observer et de comprendre les réponses apportées par différentes gares à travers le monde. Il s'agit aussi de recueillir, à travers ces exemples, les clés de conception d'une gare répondant à un ensemble de problématiques architecturales et humaines.

Chapitre IV : Gare intermodale contemporaine à Jijel : vers un projet architectural intégré dans son milieu urbain

Le quatrième chapitre s'attèlera à présenter l'analyse urbanistique, architecturale et socioéconomique de la gare intermodale actuelle de Jijel et sa relation avec la ville dans le but de connaître et de comprendre les problèmes vécus par ce dernier. Ainsi, le diagnostic de cette gare intermodale permet de réaliser un travail de synthèse et de réflexion tout en détectant ses déficits et ses particularités. Il est question de mettre en exergue les causes de l'ensemble des dégradations non contrôlées. Le dernier volet de ce chapitre se focalise sur la définition des enjeux liés à l'insertion d'une gare intermodale nouvelle contemporaine dans l'entrée Est de la ville de Jijel en tenant compte des spécificités territoriales de l'exemple étudié.

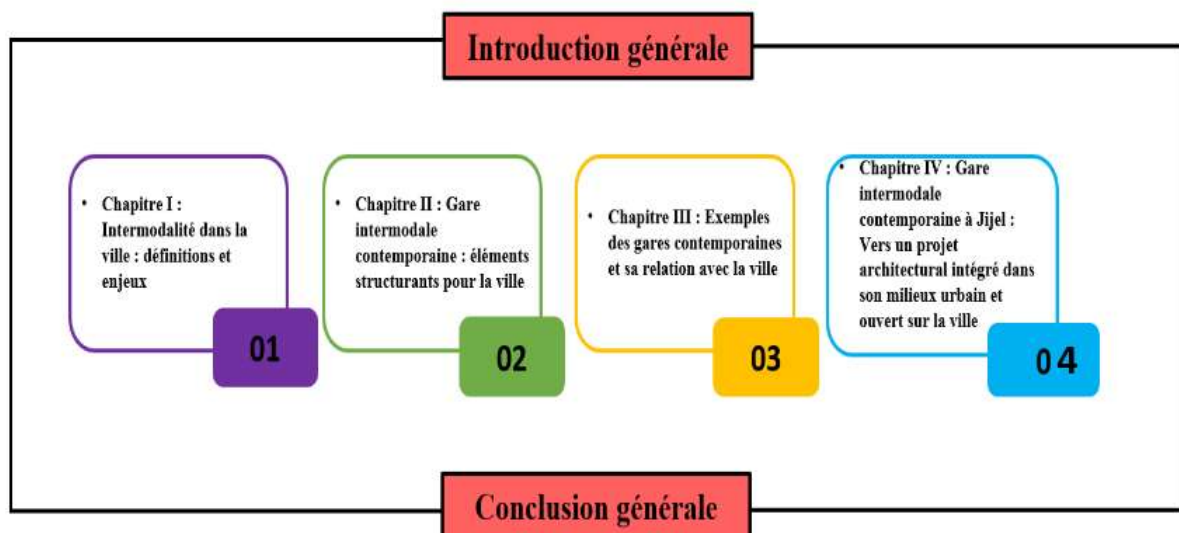


Figure 2: Structure de mémoire
Source : (Auteurs, 2021)



Chapitre I :

Intermodalité dans la ville : définitions

et enjeux

Introduction :

Dans ce chapitre nous allons traiter l'aspect théorique du problème de recherche que nous allons poser avant pour apporter un éclairage sémantique aux concepts relatifs à notre thème. Il s'agit, aussi, de définir un des concepts clefs de cette recherche « l'intermodalité » et de montrer son importance dans le développement une mobilité plus durable dans la ville contemporaine.

I.1. Concepts et notions de base :

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

I.1.1. Mobilité durable :

Par définition, la mobilité est « le fait de pouvoir se déplacer. Elle est définie par le nombre moyen de déplacements effectué par une personne dans une journée » (Smtu, 2021). Par ailleurs, la mobilité durable désigne « *une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie* » (Tigy, 2021). C'est un système de transport qui :

- Permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire avec la santé des humains et des écosystèmes ;
- Est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique ;
- Limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise les émissions sonores et la consommation des ressources (renouvelables ou non) dans le respect des principes de développement durable, tout en recyclant ses composantes.

En effet, parler de mobilité durable mène spontanément à s'intéresser à l'impact environnemental des déplacements. Cependant, la mobilité n'est réellement durable que si elle revêt également une approche économique et sociale (Fig.3). La dimension sociale est d'autant plus importante que la mobilité constitue un des piliers essentiels à l'intégration sociale et à l'insertion professionnelle des individus (Avisé, 2015).

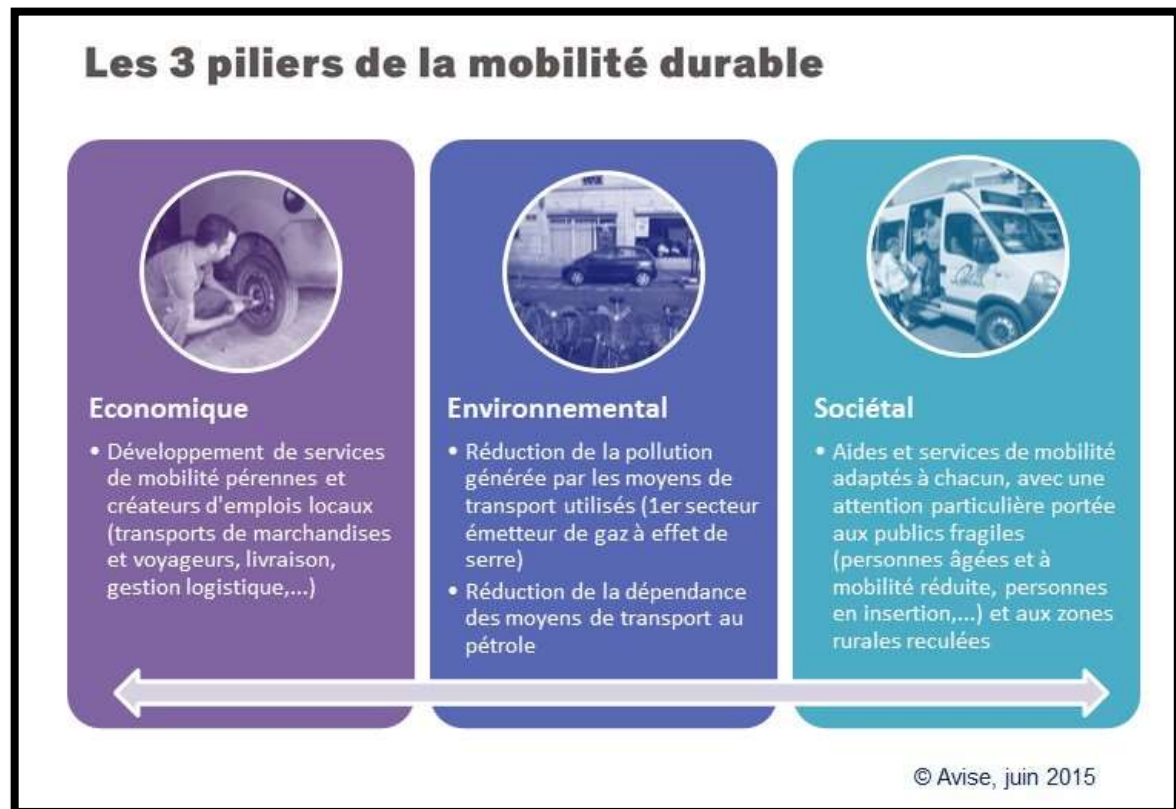


Figure 3: Les trois piliers de la mobilité durable

Source : (Avise, 2015)

Selon Mobiped (2019), la mobilité durable consiste à assurer l'accessibilité aux territoires et à satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures. Elle constitue un enjeu majeur de gouvernance territoriale, et participe activement à la fabrique des territoires (Fig.4) (CPDT, 2019) :

- Sur le plan environnemental : elle limite les nuisances liées aux déplacements, économiser les ressources tout en évitant la dispersion territoriale et l'artificialisation des sols ;
- Sur le plan social : elle répond aux demandes multiples des citoyens et des acteurs ;
- Sur le plan économique : elle améliore l'attractivité et la performance du marché des déplacements, tout en limitant les coûts d'investissement et d'exploitation.

Le premier objectif des infrastructures de transport est de faciliter la mobilité des citoyens (Bulteau, 2009). L'observatoire de la mobilité durable vise globalement à mieux comprendre les modalités, et la portée des politiques urbaines.

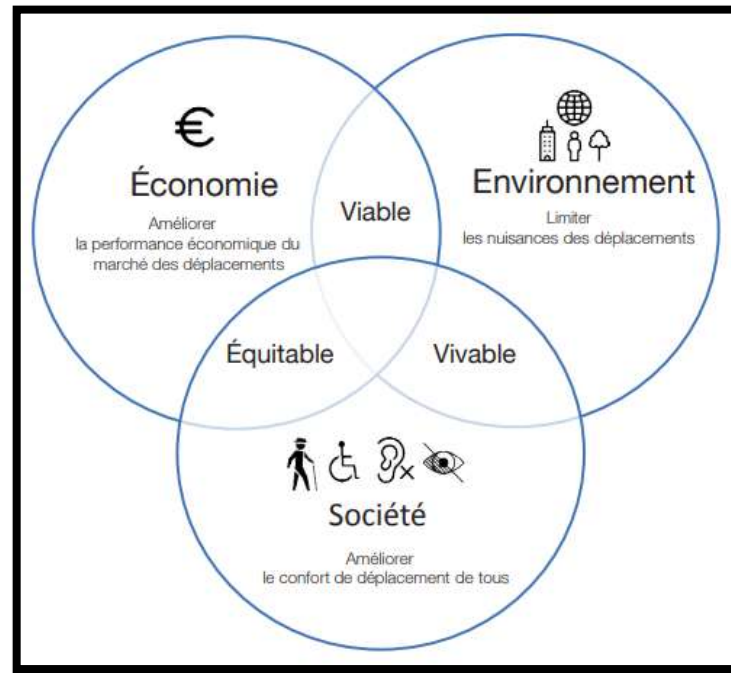


Figure 4: Défis de la mobilité durable

Source : (Mobiped, 2019)

I.1.2. Transport en commun :

Le transport est une fonction qui consiste dans l'acheminement des personnes et des marchandises d'un point d'origine à un point de destination en utilisant un ou plusieurs modes de transport, isolément ou de façon intégrée en assurant la qualité de service requis tout au long du voyage (Belaiche, 2016). Pour Michel Chestais (1980) : « *le système de transport est constitué d'un ensemble de moyens dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transport ou plus généralement de communication entre des lieux géographiques distincts* ».

Par définition, le transport en commun ou le transport collectif est le système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains, dont la tarification, les horaires et les parcours sont fixes. C'est l'un des transports durables souhaités dans la plupart des villes touristique et à forte mobilité, pour réduire la place de la voiture, principale facteur de pollution des villes et importante consommatrice. Or, pour augmenter la part des transports en commun et renforcer leur attractivité, (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2011). Il existe plusieurs types de transport en commun, on peut citer à titre d'exemples :

- **Les bus collectifs** : C'est le mode motorisé le plus répandu, il constitue parfois le réseau principal ou est un complément facile à mettre en œuvre pour s'étendre à la banlieue.

- **Tramway** : Contrairement à la voiture, le tramway joue un rôle de plus en plus favorable, associée à plusieurs valeurs positives comme le respect de l'environnement, l'amélioration de l'accessibilité, l'efficacité économique (Camillo et *all.*, 2013).
- **Train** : Ce mode de transport est aussi réservé aux agglomérations étendues et denses. Il transporte un nombre important de voyageur. Hors de la ville, les voies utilisées sont celles d'un chemin de fer, avec des gares possédant des parkings pour réduire le nombre des voitures sur le réseau de transports (Van Rillaer, 2009).

I.1.3. Gare :

Tout d'abord, quel est l'origine du mot « Gare » ? « *Le mot gare vient de garer (se mettre à l'abri). Il appartenait jadis à la terminologie fluviale désignant, bien avant la création des chemins de fer, les emplacements où, sur les rivières et les canaux, on garait les bateaux lors des crues* » (Ragon, 1984). A l'origine, les premières gares étaient apparentées à des installations industrielles existantes fortement présentes dans les agglomérations actives : les ports. D'ailleurs, les premières gares n'étaient pas désignées ainsi, mais s'appelaient simplement « embarcadères », toujours par analogie avec la voie d'eau.

Selon Mouffok (2016), parmi les types de gare, on peut citer :

- **Gare ferroviaire** : C'est un ensemble des bâtiments et voies d'un chemin de fer où se font le dépôt des marchandises et l'embarquement ou débarquement des voyageurs.
- **Gare routière** : C'est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun voyageant par la route. Des réseaux de différents types peuvent s'y rencontrer (urbain/suburbain, régional ou interrégional).
- **Gare intermodale** : c'est une gare qui englobe multiples modes de transport avec un haut degré de connectivité et échange entre ces modes.

I.1.4 Notion de l'attractivité territoriale :

La question de l'attractivité des territoires est devenue un objectif des stratégies mises en œuvre par des acteurs publics et privés. Dans un environnement concurrentiel, l'attractivité s'impose comme un indicateur de performance du territoire (Hatem, 2005). Ainsi, elle constitue un défi majeur pour l'action publique et territoriale, notamment dans un environnement économique de plus en plus globalisé (Noisette et Valérugo, 2010 ; Keramidias, Le Pennec & Serval, 2016).

a) Attractivité territoriale : éléments de définition

Afin de mieux appréhender la notion d'attractivité territoriale, il convient de passer d'abord en revue la notion de territoire. En effet, le concept de territoire est multidimensionnel dont plusieurs conceptions s'affrontent. Il peut désigner :

- Un construit socioculturel qui se maintient et se renouvelle au fil de l'histoire. Construit par des acteurs, sur un espace commun, dans des dynamiques de projet (Tchekemian, 2004).
- Un espace délimité par un ensemble d'interactions ou de pratiques sociales, régies par un individu, un groupe ou une autorité. Elle met en lumière la conjonction entre un espace et une fonction (Torgue, 2010).

Si pendant longtemps l'attractivité a été appréhendée principalement comme la capacité à attirer, nombre de participants soulignent que l'attrait d'un territoire doit inclure le désir de rester durablement. Par ailleurs, l'attractivité des territoires apparaît, aussi, comme un concept multidimensionnel. Reflet de la performance et de la dynamique des territoires, elle peut se définir comme « *la capacité d'un territoire à attirer et à retenir les activités, les entreprises et les populations, à travers l'existence de facteurs divers qui font qu'un territoire, de par ses caractéristiques propres, exerce un effet d'attraction plus ou moins fort sur les entreprises et les ménages, et leur permet de participer, avec un succès variable, à l'essor de ces derniers* » (Hatem, 2004 In : Bouhelouf, 2019). Dans ce sens, F. Cusin et J. Damon (2010) dites : « *Mesurer l'attractivité d'une ville, c'est évaluer sa sphère d'influence, sa capacité à générer du mouvement, à attirer à soi durablement...* ». Un territoire doit donc offrir bien-être et qualité de vie à ses habitants, ce que les auteurs nomment « l'attractivité résidentielle ». Ainsi, pour une ville ou un territoire, l'attractivité devient un concept mêlant :

- Attraction effective : la capacité à drainer des flux et à fixer durablement des ressources en un lieu.
- Attrait ou attraction potentielle : la capacité à se rendre désirable, qu'elle qu'en soit la raison.

Comme nous avons vu dans les définitions précédentes, l'attractivité abrite 02 notions : l'attraction qui s'apparente à une force capable à la fois d'attirer et retenir sur place et l'attrait qui renvoie à l'idée de séduction. Il est possible de distinguer quatre dimensions de l'attractivité : l'attractivité effective ou potentielle ; Et/ou subjective/objective. Cette distinction recoupe la différenciation opérée entre l'attraction et l'attrait (Tab.1) :

Tableau 1: Exemple de dimension effective / potentielle et subjective/objective de l'attractivité résidentielle.

Source : (Alexandre, Cusin&Juillard ,2010)

Attractivité	Objective	Subjective
Effective	Force d'attraction 1	Attrait1
	- flux migratoires entrants et sortants=effet démographique - évolution des prix immobiliers et place dans la hiérarchie des prix des villes= effet valorisation	- intensité des motivations des entrants et des sortants - diversité ou non des motifs qui président à leur choix - satisfaction des habitants et sentiments d'appartenance et d'identité
Potentielle	Force d'attraction2	Attrait 2
	- projet en suspens - recherche d'un logement par des entrants potentiels=effet fille d'attente	- souhaits d'habiter dans la ville - opinions à l'égard de la ville - notoriété et rayonnement

L'attraction potentielle et l'attraction effective sont les deux déterminants de l'attractivité alors que l'objectivité et la subjectivité sont deux façons de mesurer l'attractivité. Le pouvoir d'attraction d'une ville peut se mesurer très objectivement en calculant par exemple son solde migratoire. « *Les opinions comptent beaucoup en matière d'attractivité, notamment en ce qui concerne l'attrait qui en est l'aspect le plus psychologique et symbolique* » (Bouhelouf, 2019). Le tableau suivant (Tab.2) propose 09 déterminants de l'attractivité définis à la fois par un caractère objectif et un caractère symbolique :

Tableau 2: Les déterminants de l'attractivité définis par un caractère objectif et symbolique.

Source :(Alexandre, Cusin & Juillard ,2010)

Composantes	Ressources objectives	Ressources symboliques
Géographique	- proximité de la mer, espaces naturels, etc. - le territoire et sa valeur historique	- valeur paysagère - valeur symbolique
Géopolitique	- position au sein des réseaux interurbains - accessibilité, externalités de réseau	- sentiment de centralité
Démographique	- poids et dynamisme démographiques - caractéristiques des populations présentes et évolutions récentes	- image des populations et de leurs modes de vie
Economique	- croissance du PIB, situation du marché de l'emploi	- image de la ville auprès des entrepreneurs et des médias
Social	- capacité à intégrer les populations présentes sur le territoire, - qualité et coût de la vie, coût du logement	- image de la ville, qualité de vie, convivialité, ambiance, - cosmopolitisme mesuré et vécu
Infrastructurelle	- offre d'équipements et services aux personnes - ressources éducative - services de mobilité, sanitaires et sociaux	- appréciation et réputation de la qualité des services

Institutionnelle	- position dans le système politique nationale et international - organisation du pouvoir local - montant des recettes fiscales - politiques sociales locales	- rayonnement politique de la ville - image médiatique des élus - rayonnement national ou international des élus
Culturelle et patrimoniale	- infrastructure culturelles - monuments historiques, partie intégrante de l'identité architecturale et urbaine de la ville, site touristiques	- réalisations récentes attirantes, gages de modernité - notoriété médiatique
Environnementale	- espaces verts, politiques de protection de l'environnement	- reconnue comme ville responsable et durable

b) Différents types d'attractivité territoriale :

On peut alors énoncer que l'attractivité à plusieurs dimensions : attractivité des compétences touristique, économique, résidentielle, environnementale ou culturelle. Elle n'est pas seulement conçue comme un moyen d'entrer dans la sphère de la mondialisation, mais elle est également un puissant levier de développement, de redynamisation des villes. La notion d'attractivité est omniprésente comme *leitmotiv* dans les politiques qui s'intéressent aux territoires, à l'économie, à l'évolution des sociétés dans les différents domaines de prospérité et de bien-être (Bouhelouf, Hadjiedj et Dubois-Maury, 2019). L'attractivité territoriale est composée de plusieurs types qui sont (Saadi, 2015) :

- **Attractivité économique** : elle se compose de deux facettes : productive et résidentielle. L'attractivité productive est considérée comme la capacité d'un territoire à attirer et à retenir des activités nouvelles et des facteurs de production mobiles, capitaux, équipements, ...etc. L'attractivité résidentielle consiste à attirer des revenus par la présence, temporaire ou permanente, de certaines catégories de population.
- **Attractivité liée à la qualité de vie** : C'est la capacité d'une ville ou d'un quartier d'attirer et de donner envie de venir et de rester en offrant le meilleur cadre de vie, la meilleure offre urbaine, la sécurité, l'offre scolaire et universitaire.
- **Attractivité urbaine** : c'est la capacité d'une ville à être choisie par un acteur comme espace de localisation pour tout ou partie de ses activités.
- **Attractivité touristique** : peut se définir comme la capacité à attirer et à retenir des activités nouvelles et des facteurs de production.

c) Définition d'un lieu attracteur :

Un territoire attractif est un territoire vers lequel convergent durablement de nombreux flux : des flux de capitaux, d'entreprises, d'emplois, de biens, de services. Il doit savoir d'abord garder les siens car il est plus important de capter la richesse que de la créer.

Aussi, ce qui constitue un territoire attractif c'est un territoire qui est capable d'offrir un ensemble de prestations matérielles et immatérielles. Un territoire attractif aurait, selon la déclaration de Lisbonne, « *la capacité via le niveau de vie de faire progresser le bien-être de ses habitants.* » (Arnaud, Jean et Hubert, 2010). D'après Amandine (2011), les facteurs sont nombreux et vastes. Cependant, il existe des catégorisations qui permettent de les regrouper. Il existe six séries de facteurs qui concourent à rendre des territoires attractifs, sans pour autant pouvoir les hiérarchiser : l'environnement économique, technique et financier ; les ressources humaines ; l'organisation et le jeu des acteurs ; la présence de réseaux d'accessibilité et de transports diversifiés et organisés ; la qualité de vie ; la diversité de l'offre touristique et l'image.

I.2. Notion d'intermodalité :

Principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, l'intermodalité visant à coordonner plusieurs modes de transport par une gestion et un aménagement spécifique des interfaces entre les différents réseaux (Smtu, 2021). Avant toute chose, il faudrait penser à définir ce terme. En effet, le concept de l'intermodalité n'est pas nouveau, car il était d'actualité depuis longtemps, dans le secteur du transport de marchandises et sa nouveauté réside dans son application au transport de personnes (Tictac trip, 2020).

I.2.1. Intermodalité : Eléments de définition

Selon le dictionnaire Larousse (2006), l'intermodalité est « *l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, pour les marchandises ou les voyageurs* ». Le terme d'intermodalité désigne l'usage successif de plusieurs modes de déplacement pour un même trajet (Fig.5). Son objectif est de tirer parti des avantages comparatifs qu'offrent ces différents modes. L'intermodalité peut concerner le transport de voyageurs comme le transport de marchandises. Dans l'immense majorité des cas, le transport intermodal implique au moins un mode de transport collectif (Yeh, 2009). On peut en discerner deux grandes catégories : l'articulation entre deux transports collectifs et la combinaison entre un transport collectif et un mode de déplacement individuel. Le terme d'intermodalité est distingué de celui de multi modalité, qui est plutôt employé pour désigner la juxtaposition de solutions de mobilités différentes pour un même trajet, que l'utilisateur peut choisir suivant le contexte du moment (Puchaczewski, 2017). Ainsi conçue, l'intermodalité se caractérise par une double dimension :

- Côtés voyageurs : une dimension « déplacement intermodal ».
- Coté autorités organisatrices de transport / opérateurs ou collectivité : une dimension « offre intermodale ».

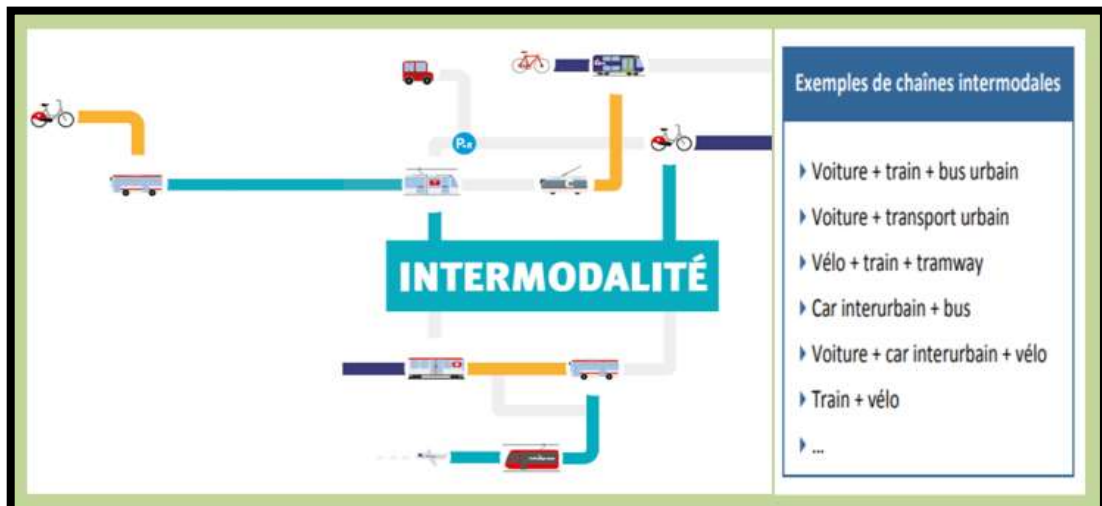


Figure 5: Chaînes intermodales

Source : (Sources diverses, réalisation personnelle 2021)

Un usager va chercher à optimiser son trajet individuel, du point de vue du temps, du coût, du confort, de la sécurité, et d'enjeux. De son point de vue, l'intermodalité est souvent perçue comme un obstacle car elle complexifie l'organisation de son trajet. Toutefois, elle peut constituer une réponse pertinente à ses besoins de mobilité, notamment quand il souhaite limiter l'usage de la voiture. La collectivité quand elle cherche à la fois d'optimiser l'ensemble des trajets effectués sur son territoire et à poursuivre un objectif de bien commun, agissant selon des objectifs prédéfinis. Elle a longtemps pu penser que le développement de l'automobile permettrait de répondre à tous ces objectifs en permettant à chacun de se déplacer sans limite. Toutefois, devant les limites de la logique tout-voiture, elle a dû se mettre à la recherche d'autres solutions. Ces solutions que sont les transports collectifs ou partagés, et les modes actifs, ont cependant, prises individuellement, leurs limites (Tab.3) (Puchaczewski,2017).

Un déplacement intermodal implique au moins une rupture au cours du parcours. Cela représente une contrainte forte pour l'utilisateur qui voit son parcours se complexifier et s'allonger. La contrainte peut être de différents types (Margot, 2018) :

- **Organisationnelle** : le voyageur doit pouvoir trouver une information claire concernant sa correspondance.
- **Temporelle** : le voyageur doit pouvoir connaître le temps d'accès à l'arrêt suivant, le temps d'attente à l'arrêt, le temps global du parcours et l'heure d'arrivée.
- **Financière** : le voyageur peut être amené à voyager sur une durée qui soit supérieure à la durée de validité d'un ticket simple.

Tableau 3: Les avantages et inconvénients de différentes solutions de transports
 Source : (Puchaczewski, 2017)

Mode de déplacement	Avantages	Inconvénients
Voiture	Rapidité/ distances importantes, porte à porte et Confort	Pollution ; coût important et Congestion en milieu urbain
Transport en commun	Rapidité/distances importantes Capacité ; Pollution moindre ; Confort et sécurité	Peu de flexibilité physique et/ou horaire ; desserte du dernier kilomètre et rupture de charge
Modes actifs	Pas de pollution ; porte à porte et faible coût	Lenteur/faible rayon desservi Effort/abilité physique
Transport intermodal	Rapidité ; desserte fine et capacitaire ; Faible pollution et flexibilité	Rupture de charge et difficultés organisationnelles

L'intermodalité étant un élément essentiel des nouveaux services à la mobilité, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique (Margot, 2018) permet de :

- Rendre le passage d'un mode à un autre fluide.
- Favoriser un parcours client qui soit agréable, fluide et pratique sans encombre dans un intervalle de temps minimal.
- Inciter un report modal de la voiture personnelle vers les transports collectifs et les autres mobilités et cela dans un objectif de réduction d'impact environnemental.
- Offrir un meilleur service pour fidéliser le client.
- Faciliter le passage d'un bassin de vie à un autre et le franchissement d'échelles de mobilité (urbain \diamond régional, local \diamond régional...)

L'intermodalité est une problématique qui concerne tout particulièrement le mode ferroviaire et les transports de longue distance. La facilité d'accès au réseau ferroviaire est donc essentielle pour son attractivité. Mais l'enjeu dépasse de très loin la simple performance du réseau ferroviaire régional. Elle permet d'utiliser au mieux les avantages de chaque mode, combinés avec ceux d'un autre. Elle peut allier la rapidité et la capacité des transports guidés. Ainsi, les modes alternatifs à la voiture, pris comme un système, peuvent être aussi performants que celle-ci. Cet enjeu de performance face à la voiture est un enjeu écologique et sociétal majeur. (Puchaczewski ,2017).

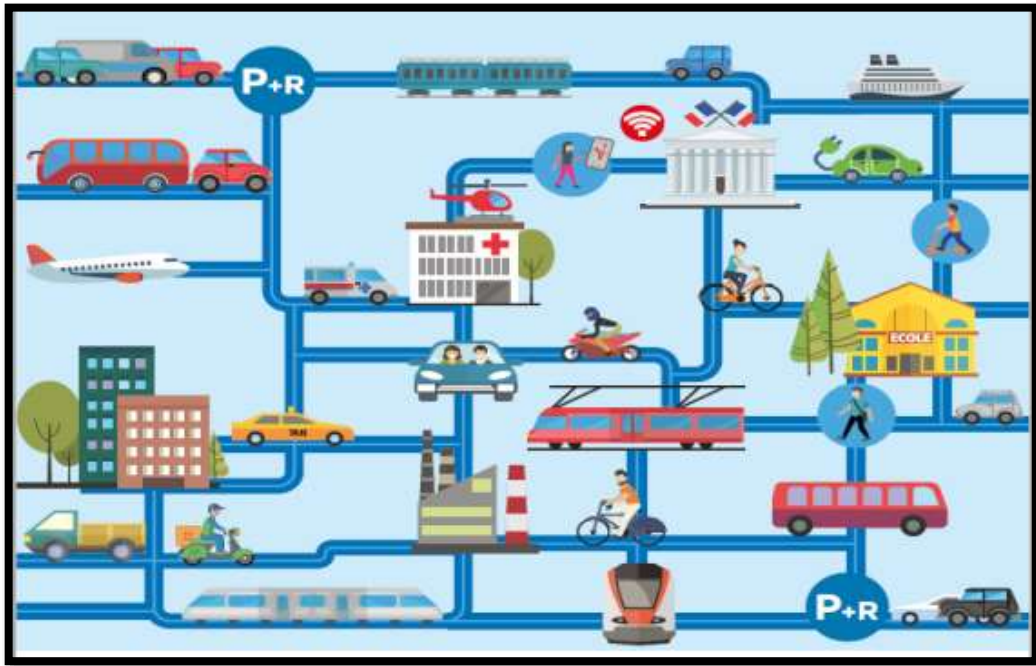


Figure 6: L'intermodalité-voyageurs

Source : (Lefrere et Renaudin ,2017)

Une intermodalité bien organisée améliore la performance globale des réseaux de transports concernés (Fig.6), mais nécessite souvent de la part des acteurs en charge de ceux-ci, des compromis qui peuvent être difficiles. Développer l'intermodalité nécessite de mettre en complémentarité les réseaux d'un point de vue technique, organisationnel et fonctionnel en coordonnant les offres de transports et nécessite de simplifier l'enchaînement des différents modes de transport. Pour cela, les piliers d'interventions sont les suivants (Margot, 2018) :

- L'information voyageur ;
- La billettique interopérable et la mise à disposition de titres de transport combinés ;
- L'aménagement des pôles d'échanges.

Selon, Margot (2018), les trois axes majeurs de la mise en place de l'intermodalité et visant à une étude globale de la mobilité d'un territoire reposent sur :

- Une large coopération des acteurs ;
- L'optimisation des pôles d'échanges ;
- La mise en œuvre des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Dans une telle approche stratégique, le traitement de l'intermodalité pourrait devenir central avec un triple objectif (Janailac, 2016) :

- Optimiser et rationaliser les systèmes publics de transport en tenant mieux compte dans le schéma de transport des zones de pertinence propres à chaque mode et en

reconsidérant les potentialités offertes par les modes actifs ou encore l'usage partagé de la voiture ;

- Assurer et favoriser la meilleure continuité de service non seulement entre les réseaux et les systèmes publics de transport mais également avec l'ensemble des services de mobilité afin de ne pas « décourager » les mobilités alternatives ;
- Promouvoir les conditions techniques et psychologiques d'émergence de comportements agiles et réactifs en matière de mobilité.

Parmi les rôles d'intermodalité, on peut citer :

- Faciliter les déplacements ;
- Limiter les contraintes liées aux ruptures de charge ;
- Tout l'enjeu est d'organiser l'intermodalité, pour permettre aux usagers des changements de mode de transport aussi simples et efficaces que possible ;
- Assurer les déplacements du premier au dernier kilomètre.

Les actions peuvent ainsi porter sur :

- L'organisation de rabattement des voitures vers les points d'accès aux transports collectifs ;
- L'interconnexion des réseaux de transports avec les mobilités douces ;
- L'intégration des nouvelles formes de mobilité.

I.2.2. Intermodalité et multi modalité :

On entend par intermodalité la coordination des modes de transport sur un territoire pour accroître leur performance d'un point de vue global et faciliter leur utilisation. A noter que nous utiliserons le terme d'intermodalité comme terme générique mais que ce terme regroupe en réalité plusieurs notions (Fig.7) :

- **L'intermodalité :** C'est l'utilisation successive de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement. Il peut s'agir d'intermodalité entre plusieurs modes de transport en commun utilisés de façon successive au cours d'un même déplacement. Mais l'intermodalité peut aussi se faire entre des modes de transports individuels et des modes de transports collectifs. Dans ce premier cas, une solution intermodale a pour but de minimiser la contrainte liée à la discontinuité de l'offre (Souchon,2006).
- **La multi modalité :** C'est la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur une même liaison. Elle est aussi appelée intermodalité alternative. Elle est basée sur la notion de choix et le client multimodal va orienter le choix du mode

utilisé différemment selon le jour, l'heure ou le motif de son déplacement. Il cherche à optimiser l'usage de la gamme de transport disponible en jouant sur les avantages de performance intrinsèques à chaque mode (Souchon, 2006).

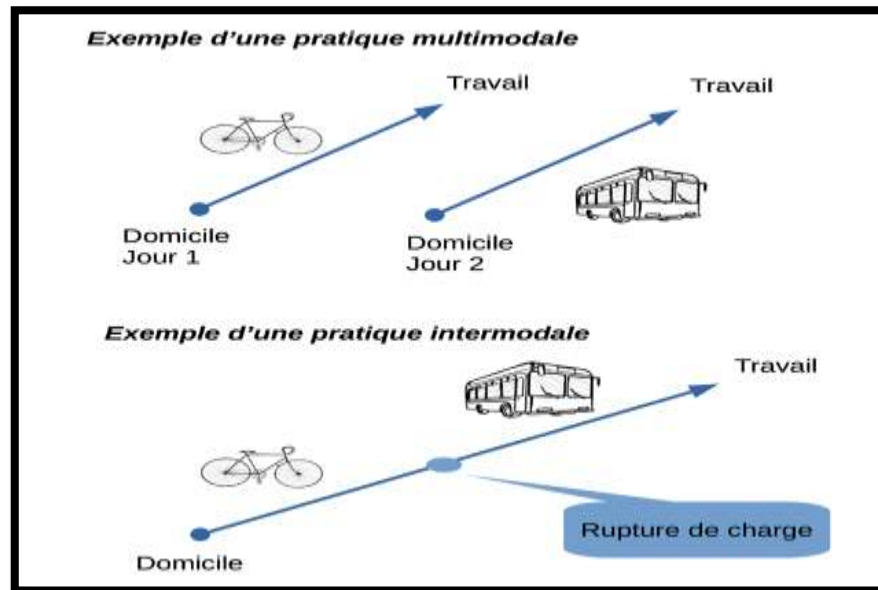


Figure 7: Définition entre la multimodalité et l'intermodalité
Source : (Cerema, 2018)

I.2.3. Origines de l'intermodalité :

L'articulation des modes de transport n'est pas un phénomène nouveau que ce soit dans le domaine des déplacements de personnes ou de marchandises. L'avènement des transports mécanisés puis motorisés, notamment le ferroviaire, a participé à l'émergence de l'intermodalité. L'accès aux réseaux de plus en plus rapides ne pouvant être garanti partout (Ollivro, 2000), le développement hétérogène de la vitesse nécessite un besoin d'articulation accrue. À partir du 19^e siècle, les gares, notamment les plus grandes, ont rapidement été le point de convergence des différentes offres de mobilité. Aux Etats-Unis, Joe Brennan explique que l'origine de l'intermodalité remonte au mouvement des "Union Station". Les différentes compagnies de chemin de fer ont saisi l'opportunité de desservir ces gares situées au croisement de plusieurs axes ferroviaires pour minimiser les coûts de constructions comparativement au développement de leurs propres stations (Horowitz et Thompson, 1994). Plus récemment, la notion de transport intermodal arrive l'agenda des politiques publiques (Yeh, 2009). En 1991, Les Etats-Unis ont promulgué une loi fédérale « Intermodal Surface Transportation Efficiency Act » (ISTEA) pour proposer un changement majeur de planification et de politique de transport. La commission européenne a désigné aussi cette notion dans le livre blanc pour la politique européenne des transports à l'horizon 2010 en 2001. En France, après une période dominée par l'accompagnement du développement de la

mobilité automobile, le législateur a voulu privilégier, en 1982, la complémentarité des modes de transport pour un usage mieux coordonné. Dernièrement, la loi SRU (2000) a promulgué un nouvel instrument de gouvernance, les « Syndicats Mixtes SRU », dans l'objectif d'assurer la coordination des offres, le développement de l'information multimodale et de la tarification intermodale (Certu, 2013).

I.2.4. Enjeux de l'intermodalité :

Le panorama des pratiques intermodales montre que les déplacements intermodaux répondent à certains besoins individuels et le développement de politiques intermodales de mobilité répond plus globalement aux enjeux du développement durable. L'intermodalité s'inscrit dans les enjeux transversaux de développement et d'aménagement du territoire. Elle détermine les conditions d'une mobilité plus simple et plus efficace. Elle participe également à la cohésion sociale et territoriale, en favorisant le désenclavement, l'attractivité et la mise en relation des territoires. À ce titre, les pôles d'échanges intermodaux facilitent la structuration des mobilités internes comme externes (Cerema, 2018).

Enjeux économiques : Les sources de financement traditionnellement mobilisées par les acteurs publics pour développer les réseaux de transports collectifs peinent aujourd'hui à couvrir les dépenses liées à la mise en place et au fonctionnement de ces réseaux. Il devient donc souhaitable d'orienter le modèle de développement de ces réseaux vers l'optimisation de l'offre existante et la complémentarité intermodale. La mise en connexion de l'ensemble des réseaux d'un territoire ainsi que le développement et la modernisation des outils favorisant l'intermodalité permettent d'améliorer sensiblement pour l'utilisateur. Par ailleurs, en améliorant les conditions de déplacement, une politique intermodale permet de renforcer la compétitivité des territoires et l'attractivité des villes (Cerema, 2018).

Enjeux sociaux : La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs en France a introduit la notion de droit au transport : « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité [...]* » (LOTI, 1982). Le code des transports met également l'accent sur la nécessité de prendre des mesures particulières pour les publics en difficulté de mobilité, qu'il s'agisse des personnes à mobilité réduite ou des « catégories sociales défavorisées ». Enfin, il insiste sur l'importance d'informer correctement l'utilisateur. Une meilleure articulation des services de mobilité offerts à l'utilisateur participe à la mise en œuvre de ce droit au transport (Cerema, 2018).

Enjeux environnementaux : Dans une période où les attentes de protection de l'environnement apparaissent de plus en plus prégnantes, l'intermodalité participe, à son niveau, au développement d'une politique de mobilité durable. Elle est en effet perçue, dans les politiques de déplacement, comme un moyen de limiter l'usage de la voiture. Il s'agit de proposer, par une meilleure articulation des modes de transports, une alternative attractive à l'automobile. L'intermodalité s'appuie ainsi sur la recherche de complémentarité, plutôt que sur la concurrence, entre les modes de transport. Dans cette approche, la voiture a toute sa place, à travers des usages combinés avec d'autres modes de déplacement. Elle permet notamment de s'affranchir de la contrainte du premier ou du dernier kilomètre, en permettant au voyageur d'accéder aux transports collectifs. C'est pourquoi elle doit être pleinement intégrée aux politiques intermodales à travers, par exemple : les parcs-relais, le stationnement à proximité des gares et des pôles d'échanges multimodaux (Lefrere et Renaudin, 2017).

I.2.5. Avantages et Inconvénients de l'intermodalité :

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

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

L'intermodalité permet de concevoir des solutions de mobilité qui exploitent les avantages commerciaux et techniques de chaque mode afin de mettre en place un système de transport plus durable. Un tel système se caractérise par des liaisons efficaces, l'existence de plusieurs choix pour les usagers, une coordination entre modes et une coopération entre organismes gouvernementaux à tous les niveaux et au sein du secteur privé. Elle vise à favoriser, lorsque cela est possible et économiquement praticable, le report vers les modes respectueux de l'environnement. Ce système pourrait donc stimuler l'économie et encourager le développement durable en offrant plus d'efficacité, de sécurité, de mobilité et d'équité (Nadji.2013).

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

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

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

Pour la collectivité : L'intermodalité présente pour la collectivité un inconvénient en matière de financement public, car elle exige des investissements importants en termes de lieux de correspondance et de parcs relais, elle nécessite également les conditions de correspondance, en termes d'infrastructure et de système d'information, afin de réduire la dépense temporelle (Chebouti, Ferhat et Guerroumi, 2017).

Ainsi, le choix de développer une politique intermodale contribue au développement d'un bouquet de services de mobilité et à l'optimisation de l'offre de transport et de mobilité. L'intermodalité naît de la connexion entre différents systèmes et services de mobilité. Un projet intermodal fait donc intervenir plusieurs opérateurs et autorités organisatrices de transports, complexifiant ainsi la gouvernance. Au-delà de ces acteurs centraux, il est nécessaire de mieux considérer certaines parties prenantes et d'en intégrer de nouvelles (Cerema, 2018).

I.3. Lieux d'intermodalité :

Par définition, le lieu de l'intermodalité est « *Un lieu de regroupement de plus de deux modes de transport en interrelation, où le croisement des flux est organisé de façon à créer une complémentarité entre ces machines et de permettre des transbordements des uns aux autres, dans des conditions optimales de temps et d'efficacité* » (Hireche ; Izzaoui, 2009). Des lieux aménagés de manière à faciliter l'intermodalité du déplacement et à donner accès à différents modes de transport. Nombre d'expressions (station d'échanges, de transferts, parc-relais, hub, etc.) ciblent le concept de « nœud intermodal ». Nous privilégions les termes de « plateforme d'échanges » ou « pôle d'échanges » qui se définissent comme un lieu d'articulation entre différents réseaux et différents modes visant à faciliter les correspondances entre ceux-ci. Ces pôles d'échanges jouent également un rôle d'interface entre l'agglomération et son réseau de transport (CPDT, 2019).

I.3.1. Fonctions principales des lieux d'intermodalité :

L'intermodalité permet de combiner et doit favoriser l'usage de différents modes de transport. Elle se pratique dans des lieux nommés pôles/points d'échanges. Lieu d'intermodalité c'est un lieu de « croisement » de différents réseaux de transport. Il recouvre, généralement, trois grandes fonctions (Fig.8). Il doit assurer l'équilibre entre ces fonctions simultanément (Annexe I), (Transitec, 2014 ; Cerema, 2017) :

- **Fonction transport :** De ce point de vue, l'enjeu principal est de faciliter les échanges avec le pôle, d'optimiser le passage d'un mode à l'autre et de minimiser la distance à parcourir à pied et d'assurer une bonne connexion des réseaux de transport pour sécuriser les circulations intermodales et fiabiliser les correspondances.
- **Approche urbaine :** L'enjeu est de limiter les coupures, d'améliorer la lisibilité et l'intégration du pôle d'échanges dans son environnement urbain, faciliter l'insertion urbaine et concevoir un quartier tourné vers l'offre de mobilité du pôle et de maximiser le potentiel de requalification urbaine sur les emprises mutables La qualité des aménagements.
- **Fonction de services :** L'enjeu est ici centré sur l'attente, le séjour dans le pôle d'échanges plutôt que sur le flux. Il s'agit à la fois de valoriser les temps de correspondance mais aussi d'offrir d'autres attributs au pôle d'échanges au-delà de la fonction transport, bien qu'incontournables, ils ne suffisent plus aujourd'hui à faire du pôle d'échanges un lieu du « quotidien ».

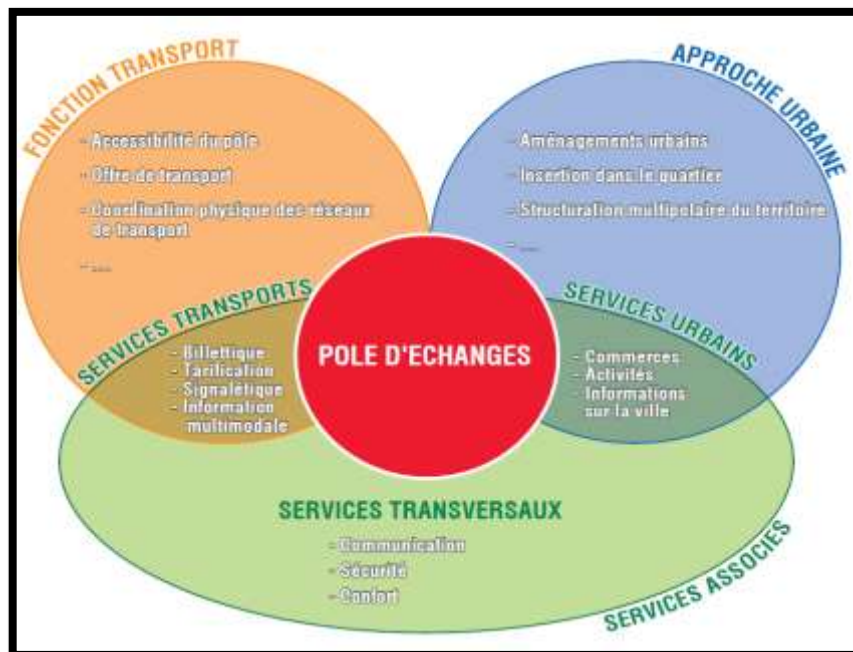


Figure 8: Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges
Source : (Richer, 2008)

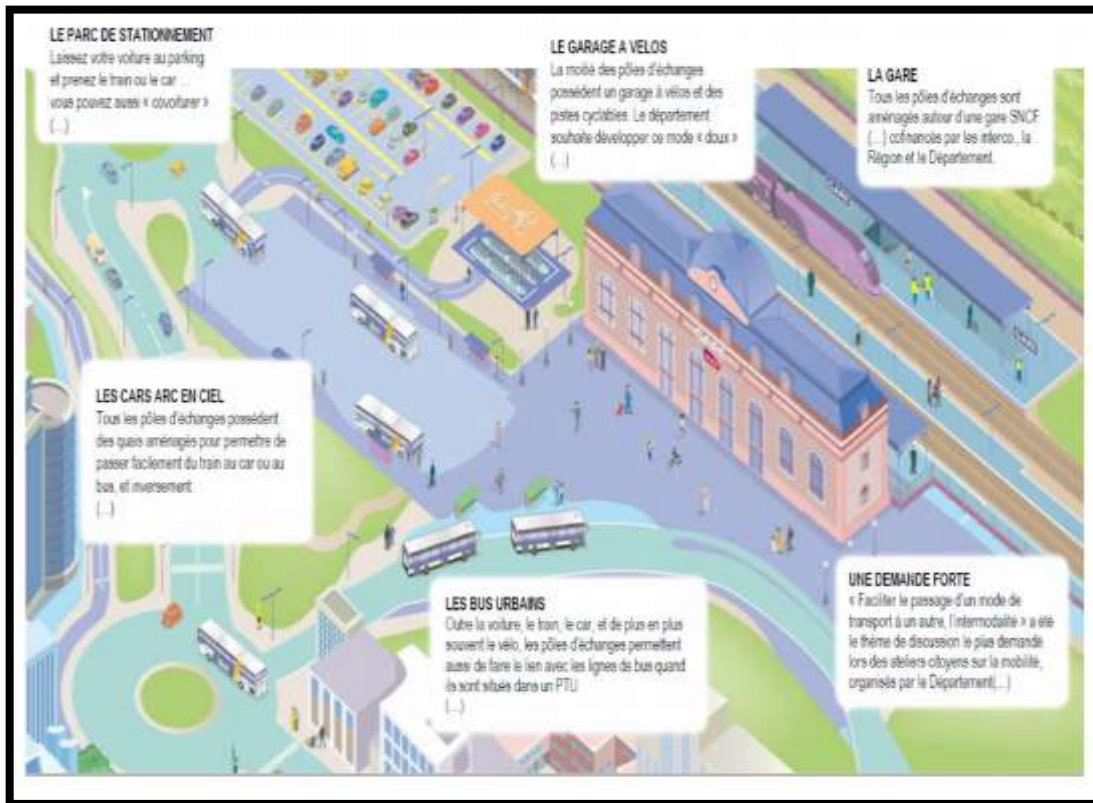


Figure 9: Schéma d'un pôle d'échange intermodale

Source : (Cerema, 2017).

I.3.2. Différents types des pôles :

Sont des lieux où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité. Les pôles d'échanges (Fig.9) constituent un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes. Leur création et leur mise en œuvre obéissent à une démarche de planification prévue par les plans de déplacement urbain. Ils sont des lieux où un ensemble d'installations permet aux usagers des transports d'accéder à plusieurs modes de déplacements de l'un à l'autre dans les meilleures conditions possibles (Merlin et Choay, 2010).

L'on peut distinguer plusieurs types d'interfaces (CETE, 2006) :

- **Les gares centrales**, conglomérat de lieux d'échanges sur un site donné où coexistent plusieurs modes de transport. Les accès aux différents modes sont le plus souvent complexes et les temps de transfert plus longs que dans les autres types d'interfaces. Ces lieux sont généralement équipés en plus des services directement liés à la fonction transport de services annexes destinés à améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs.

- **Les parkings relais**, parkings périphériques connectés à un réseau de transport collectif performant. La vocation première de ces lieux est le rabattement des automobilistes résidents du périurbain vers un transport collectif à destination du centre-ville. Certains parkings du tramway permettent également le transfert modal de la voiture vers les lignes urbaines et interurbaines et le vélo.
- **Les interfaces urbaines centrales ou suburbaines**, dont la localisation est proche du centre-ville.
- **Le site présente une bonne connexion des différents réseaux de transports collectifs de l'agglomération**, Ces nœuds de rabattement servent autant les habitants de la périphérie que ceux des quartiers centraux.

Conclusion :

L'intermodalité, une réponse à de nouvelles pratiques de mobilité et pour une ouverture des territoires. Pendant longtemps, les déplacements ont été dominés par des pratiques monomodales. Cependant, ceux-ci ont intégré plus récemment une composante intermodale non négligeable. Cette dernière exerce une influence sur les pratiques de déplacement. Ainsi, l'intermodalité permet aux systèmes de transport de s'adapter aux nouvelles pratiques qui naissent de l'évolution conjointe des contextes économiques, écologique et politique. Le bon fonctionnement de l'intermodalité traduit l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans un enchaînement de plusieurs trajets au cours d'un même déplacement (Margot, 2018). Alors, Les pratiques intermodales peut être facilitée par l'articulation d'une offre de transport intermodale au sein d'interfaces appelés pôles d'échanges, de même que par une approche intégrée de l'information destinée à l'utilisateur et de la tarification des services. La flexibilité et l'efficacité d'une offre de transport intermodale permet de diminuer le recours à l'automobile privée et constitue un volet d'une stratégie de mobilité durable. A l'image du terme de correspondance, l'intermodalité apparaît comme une problématique référée aux usagers des transports (Richer, 2007).



Chapitre II :

**Gare intermodale contemporaine : éléments
structurants pour la ville**

Introduction :

Le présent chapitre a pour objectif de donner un cadre clair concernant l'étude menée sur la relation entre la gare intermodale et la ville contemporaine. Avant, la gare était un simple lieu des transits, et à travers l'évolution des périmètres des gares d'aujourd'hui dans leurs fonctionnements et leurs tissus, nous avons essayé de montrer la relation intime entre la gare et la ville ou elle s'insère. Le but de ce chapitre n'est pas de faire un historique des gares ferroviaires, mais de comprendre les éléments clés qui ont créés les gares, à quels problèmes se sont confrontés les architectes et comment ces lieux ont été perçus et vécus au fil des années.

II.1. Gares aujourd'hui : des pôles d'échanges structurants pour la ville

La gare connaît aujourd'hui un renouveau et un changement d'affectation porté par deux dynamiques :

- 1) La croissance des mobilités ferroviaires liée à la fois à la grande vitesse et l'accroissement des transports express régionaux.
- 2) Le développement de l'intermodalité dans le domaine des voyageurs conduisant à l'émergence de pôle d'échange.

II.1.1. Gare intermodale contemporaine : Elément de définition

La gare intermodale contemporaine est un espace piéton intégrant l'ensemble des modes de transport pour permettre à l'utilisateur une desserte fluide et planifiable. C'est un pôle d'échanges entre les transports urbains, périurbains et interurbains. Elle doit pouvoir faire face à une importante augmentation des flux, être adaptée aux nouvelles formes de la mobilité et répondre à la demande croissante de services des voyageurs. Sur le plan du développement urbain les gares sont des lieux où la ville gagne à être densifiée, et où la mixité des fonctions peut être développée pour minimiser les besoins de déplacement. De ce fait, la gare contemporaine « *par nature, est un quartier de Ville, alors comme la Ville, elle doit assurer un équilibre entre espaces publics, espaces marchands et services au public et aux voyageurs dans une conception d'ensemble harmonieuse* » (Keller, 2009).

II.1.2. Évolution des fonctions de la gare :

La gare n'est pas un lieu figé. Aujourd'hui, ce bâtiment emblématique est en pleine métamorphose. Elle peut jouer un rôle important dans les villes. La fonctionnalité de la gare, d'un lieu monofonctionnel d'arrêt et de départs à un lieu multifonctionnel qui tend à se diversifier. Ce développement a été possible par l'avènement du TGV qui a permis aux gares

de se désengorger et d'augmenter leur capacité de desserte régionale. C'est aussi grâce à ces évolutions que les gares s'intègrent de mieux en mieux au tissu urbain. Elles ont retrouvé leur rôle de « porte d'accès à la ville ». A l'image des sociétés, elle évolue selon les modes et pratiques. Aujourd'hui il existe une offre urbaine en gare, mais pour que celle-ci fonctionne de pair avec la fonction ferroviaire, il est nécessaire qu'il existe une organisation globale coordonnée et cohérente.

Ainsi dans le même temps les usages en gare vont se diversifier, avec la création de nouveaux services et avec le développement de l'offre pour les voyageurs régionaux. Le tissu commercial évolue de concert avec les services voyageurs. De nouveaux services apparaissent même dans certaines gares, qui deviennent des lieux de rencontre professionnels. Cette multifonctionnalité de la gare estompe la frontière avec la ville. Au-delà des services voyageurs, la gare propose des services pour tous. Elle devient un lieu signifiant pour la ville. L'avènement du TGV a permis au transport ferroviaire de connaître un nouveau succès. Ce dernier crée le besoin de développer de nouveaux services. Comme décrit plus haut, la gare est devenue un lieu multifonctionnel. Elle est desservie par d'autres transports publics ; c'est un pôle d'échanges. Le développement de nouveaux services liés aux différents modes de transport.

L'ensemble de ces changements amène un débat parmi les concepteurs de gares. La gare reste un lieu dédié aux transports, principalement ferroviaires. Le débat porte sur l'importance de cette fonction et le fait que la gare soit devenue un pôle d'échanges est déjà un gros changement dans l'organisation ferroviaire. Cependant la gare est une infrastructure de transport, un lieu en mouvement constant, principalement utilisé par des voyageurs. Dans une gare, il n'est pas possible de tout faire. Lieu de centralité urbaine stratégique, la gare est un espace qui dégage plusieurs particularités. Le flux constant est un avantage pour les commerces et l'ensemble d'offres proposer en son sein. Mais c'est également un lieu d'attente, cet usage nécessite des besoins beaucoup plus classiques. La gare devient alors un savant mélange entre un mouvement spontané et une offre localisée. Aujourd'hui un énorme travail est fait pour donner vie aux gares. L'installation de commerces de proximité plus locaux joue sur l'ambiance du lieu mais rapporte moins. Les services en gare constituent un moyen de rendre la gare poreuse à la ville.

II.2. Gare contemporaine et son territoire :

La gare est un objet hautement symbolique, héritage culturel et historique, objet politique, outil économique... Les rôles que l'on assigne à la gare sont multiples (Fig.10). Il s'agit d'une

infrastructure de transport à travers laquelle plusieurs formes de pouvoir s'expriment sur le territoire. En effet, la gare intermodale contemporaine, qui rassemble tant d'acteurs et de flux, invite à réfléchir sur son impact sur la ville, les régions et le territoire national. Qu'elle agisse sur la vie quotidienne à l'échelle locale ou dans des stratégies de développement à long terme, la gare reste un emblème qui s'impose sur le territoire (Loubinoux, 2015).

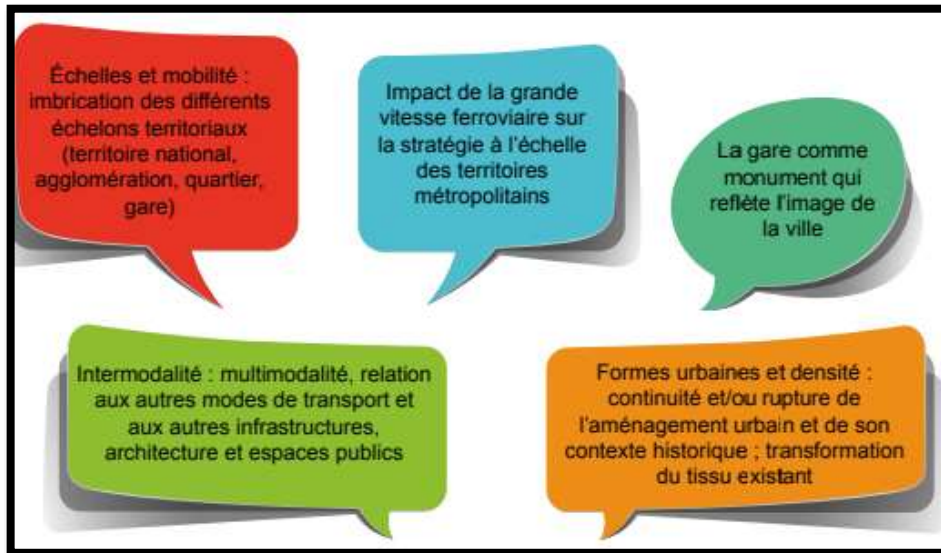


Figure 10: Les rôles la gare intermodale contemporaine

Source : (Loubinoux, 2015)

II.2.1. Gare comme monument au sein de la ville : D'un espace fonctionnel à une vitrine monumentale

D'embarcadère/débarcadères, la gare est devenue gare, puis bâtiment-voyageurs et plus récemment elle a muté en pôle d'échange. Elle redevient un élément essentiel de la ville contemporaine en tant que monument architectural. Ce sont des équipements de transport, entre pôles et connecteurs urbains, multifonctionnels, etc. A travers la gare se lit l'histoire architecturale de la ville qui l'abrite. Entre tradition et modernité, elle se transforme progressivement pour accueillir la ville dans la gare (Loubinoux, 2015). Monument de la grandeur urbaine, la gare au fil du temps est-elle devenue un palais urbain ? Son dimensionnement, son style néo-classique, le traitement particulier de la façade et du parvis en font sans conteste un monument architectural de qualité. La gare est un lieu clos sur l'extérieur, c'est le parvis et la façade qui vont monumentaliser la gare (Serviant, 2015).

II.2.2. Gare comme lieu de vie et territoire du quotidien :

Lieu de vie à part entière, Elle s'inscrit dans le nouvel imaginaire urbain dans lequel la gare devient un centre non seulement pour les voyageurs mais aussi pour l'ensemble des citoyens.

Véritable enjeu d'aménagement, elle a de ce fait, toute sa place au sein de stratégies d'évolution des territoires. Elle est de plus en plus pensée comme un espace public au point. La gare incarne le développement économique autour duquel la ville est venue se densifier pour créer de nouveaux centres urbains (Loubinoux, 2015).

La mutation urbaine se fait autour du transport. C'est une donnée fondamentale pour la ville de demain. Elle fait partie du quotidien de milliers de personnes qui chaque jour se retrouvent dans ses murs passant d'un mode à l'autre ou traversant juste l'espace. Aujourd'hui, la gare multiplie ces usages et s'encre encore un peu plus dans nos quotidiens. Il y a une réelle volonté des instances de transport de nous accompagner tout au long de la journée. La gare est aussi un lieu où les services et les commerces nécessaires à notre quotidien sont implantés dans son bâti. De ce fait, elle est bien une centralité dans nos vies surtout dans le contexte urbain où elle possède une dynamique forte, dû à sa légitimité dans l'espace urbain. Les alentours de la gare de centre-ville possèdent une dynamique urbaine importante, c'est un quartier multifonctionnel central et incontournable pour les villes.

II.2.3. Gare : Une porte sur la ville

Le développement des gares en ville révèle le besoin de faire muter l'infrastructure ferroviaire pour qu'elle s'imbrique dans son environnement. Porte sur la ville, il y a aussi une volonté forte de faire de la gare une entrée de ville, mais aussi d'homogénéiser l'espace ferroviaire. Le but étant de réduire le fossé entre la ville-noble et l'espace technique. Pour créer un effet signal, un parvis est mis en devanture de la gare. Il est amené à être un lieu d'intermodalité et d'échanges. Le parvis devient un élément signifiant de la gare, il est là pour inviter les voyageurs à entrer en ville. De plus, si l'espace est bien conçu, il permet de gérer les flux de voyageurs entrants et sortants. La gare, va être réorganisée. A présent les voyageurs passent par le parvis, avant d'entrée dans la halle de la gare et enfin d'accéder au quai par le biais d'un portique. Les bâtiments de service sont adjacents à l'espace voyageur et au rail. Il s'agit de bien articuler la double appartenance de l'espace public et industriel.

II.2.4. Gare : Élément de l'attractivité territoriale

Chaque gare possède une stratégie propre, des organisations urbaines, des temporalités différentes. La gare de demain sera un outil de développement territorial. Elle a pour vocation de devenir un équipement urbain structurant. Dans ce but, elle va réconcilier les enjeux des transports et d'aménagement du territoire. Elle aura alors pour mission de contribuer à densifier l'espace urbain autour d'une réflexion écologiste visant à limiter la consommation de l'espace naturel. Les quartiers de gare sont amenés à devenir une centralité forte des villes.

Ils seront amenés à évoluer et cela doit être fait en cohérence avec la géographie des emplois et des logements. Mais aussi à renforcer l'attractivité des territoires, l'implantation des gares va accélérer les processus de développement local. La gare devient un moyen de développer le territoire. Elle est une locomotive pour l'économie locale et un coup de pouce pour intégrer un projet dans le territoire. Elle est un moteur du territoire pour plusieurs raisons, une porte d'entrée et de sortie sur le territoire et elle connecte des espaces spatialement éloignés mais aux fonctions complémentaires. La gare est une centralité qui permet de développer une offre de services et de commerces intéressante aussi bien pour les voyageurs que pour les habitants. Pour une commune, l'implantation d'une gare va être l'occasion de développer un projet de quartier à une échelle plus grande (Serviant, 2015).

II.2.5. Gare au cœur des moyens de transports durables :

Faire face à la crise fonctionnelle qui peut exister entre la ville et la gare, c'est tout d'abord remettre le lieu de départ du train au cœur du système de transport des villes. Si la part du ferroviaire a augmenté notamment pour les déplacements professionnels, des nouveaux usages apparaissent concernant l'ensemble des modes de transport. Mais les quartiers de gares, par leurs évolutions successives sont souvent peu lisibles, complexes, et trouver le bon moyen de transport dans ces espaces peut s'avérer laborieux. L'enjeu est ici de replacer l'édifice gare au cœur de ce réseau de transport. Cela se traduit généralement par l'émergence de « Pôles d'Echanges ». Ces derniers se servent de l'image de la gare comme point de repère pour de nombreuses personnes, comme une sorte de point de rencontre évident même pour ceux connaissant peu la ville. Ainsi, la rénovation d'une gare peut être un point de départ pour redessiner l'offre de transport alentour. C'est aussi l'occasion de développer l'offre existante en mettant en place des parkings pour vélos, parkings relais, des services appropriés comme des salles d'attente ou abris, des zones de recharge des voitures électriques ou bien un accès wifi gratuit. Les pôles d'échanges intermodaux sont le moyen de replacer les gares au cœur des moyens de transport durables.

II.3. Gare intermodale contemporaine et son quartier des gares en mutations :

La gare est indissociable du chemin de fer dont la fonction est le transport de marchandises originellement, puis de voyageurs. Le développement de ces deux types de trafic s'accompagne avec une hausse du niveau de services offerts en gare, ainsi que d'une diversification de ces activités dans le périmètre du bâtiment voyageur dont la taille s'accroît en fonction. Mais, l'influence de la gare dans la ville dépasse rapidement les limites de la gare elle-même, et fixe un certain nombre d'activités, dont le lien commun réside dans la présence

d'une gare. En effet, la gare originelle désigne un ensemble relativement simple à appréhender : un lieu où l'on prend le train, avec un hall et des quais, et dont la taille variait en fonction de la place de la gare dans le réseau. Aujourd'hui, on recouvre du mot de gare des lieux parfois très différents, allant de gares classiques à de véritables complexes commerciaux et/ou de services comme dans les grandes gares. Au-delà de cette diversification fonctionnelle du bâtiment voyageur, la complexification du paysage des gares est multiple (Delage, 2013) :

- D'un point de vue géographique, les gares se diversifient dans leurs types d'implantation.
- D'un point de vue morphologique, les gares s'étoffent en pôles d'échanges.

Les mutations de la gare d'une part et de quartier d'autre part, il apparaît nettement que la gare change, son quartier change (Annexe II). En effet, on observe que les mutations des gares allant dans le sens d'une plus grande accessibilité, et d'une offre de services de plus en plus nombreux, et d'autre part une mutation des quartiers changeant de fonction économique (Tab.4).

Tableau 4: Diagnostic du quartier de gare : potentialités nombreuses et lourdes contraintes
 Source :(Delage, 2012)

Caractéristiques du quartier de gare		Potentiels	Contraintes
Fonctionnelles=pôle d'échanges intermodal	Un nœud de transports	- Accessibilité inter- voire intra- urbaine -Intermodalité (concentration de plusieurs modes de transports en interconnexion entre eux	- Gestion du stationnement automobile - Fortes contraintes organisationnelles (coordination d'acteurs aux intérêts et temporalités différents +articulation des réseaux
	La gare comme lieu de vie	- Potentiel économique lié au flux de passagers = valorisation commerciale du bâtiment voyageur ; - Disponibilité de surfaces inutilisées dans le bâtiment voyageurs	- Égalité de traitement entre les divers transporteurs - Contrainte d'aménagement urbain : coordination de l'offre commerciale en gare et de celle aux abords de la gare ou dans le centre ancien
Urbaines=pôle urbain (nouvelle centralité urbaine ?)	Voies ferrées	- Potentiel foncier si recouvrement des voies	- Contraintes urbanistiques et financières liées à la coupure urbaine majeure - Désaccord sur la réduction du faisceau ferré

	Friches industrielles et ferroviaires	- Potentiel foncier très fort vastes tènements mutables bien situés	- Contraintes techniques et financières (dépollution et surtout engendré...)
Symboliques	Gares= un monument urbain	- Parfois image de signal urbain/ entrée de ville	- Contraintes architecturales si classement patrimonial
	Le voyage en train	- Imaginaire positif	- Souvenir du train un peu vieillot
	Quartier industriels	- Potentiel patrimonial bâtiments industriels, mémoire cheminote	Mauvaise image de quartier interlope et populaire

II.4. Quartier de gare et ses potentialités :

Le quartier de gare abrite d’importantes opportunités de développement urbain. Actuellement, deux facteurs convergent pour arriver à un changement complet dans la prise en compte des gares et de leurs quartiers. D’abord, la disponibilité du foncier ferroviaire, n’est plus adaptée à l’exploitation moderne du réseau, qui offre de grandes opportunités de développement du bâti. Ensuite ce sont ces milliers de personnes qui convergent vers les gares et qui fréquentent quotidiennement les lieux. Cette convergence de facteurs intéresse fortement les pouvoirs publics. Les acteurs travaillent sur l’attractivité des quartiers de gares, pour amener la gare et son quartier à devenir un lieu emblématique de la ville entouré de diverses activités, transformant le lieu de passage en lieu de vie (Serviant, 2015).

II.4.1. Quartier de gare un lieu de disponibilité foncière : Les friches ferroviaires

La friche ferroviaire en l’état représente une perte d’emplois et de richesses. Elle possède une image extrêmement négative. Dans un premier temps, il a été souhaité de conserver la destination des friches. Cependant au fil du temps, la friche devient un problème urbain. Elle s’ouvre sur la ville. Nous voyons alors apparaître un moyen de réaffecter les lieux. La friche est une opportunité pour le développement urbain. Elle devient une des stratégies de régénération urbaine. Nous pouvons intervenir de différentes manières sur le tissu urbain existant des friches. Ces pratiques évoluent en même temps que les politiques urbaines et la perception que nous avons des friches :

- **Restauration** : Elle implique un retour à l’état d’origine. Elle concerne généralement un seul bâtiment intéressant par sa valeur historique ou architecturale.
- **Reconversion** : Elle signifie l’amélioration d’un bâtiment ou d’un site. C’est elle qui est le plus en cours dans le traitement des friches industrielle.

- **Rénovation** : Le terme garde une connotation négative. Il prévoit la destruction des bâtiments en vue d'une nouvelle destination du site.

II.4.2. Quartier de gare un lieu du quotidien à l'ambition métropolitaine :

Le lien entre la mobilité et le bâti émerge des territoires engagés dans la constitution de polarités métropolitaines. Ce qui oblige la prise en compte de limites pour les habitants. Dans les quartiers de gare connaissant des projets de restructuration, cette interrogation sur les délimitations est essentielle. Il s'agit de redonner cohérence et lisibilité au territoire à travers la couture des fractures existantes. Il faut alors centrer la réflexion sur l'homme, et la vision qu'il a de cet espace du quotidien. La dialectique du lieu, l'appropriation du quartier de gare va prendre un sens différent selon les individus. Le risque de la transformation de ces quartiers est de métamorphoser le projet en locomotive puissante, écrase la dialectique ancrage/mobilité. Nous arrivons dans ce moment-là à un territoire « traumatisé » par des logiques urbaines vouées à repenser les modes d'échanges entre les différentes polarités de la ville avec la création d'artères structurantes, d'espaces publics connectés.

Nous arrivons alors à une négligence de la vie ordinaire des quartiers de gare. La création seule d'espace n'est pas suffisante. Il faut s'interroger sur l'appropriation de l'espace. La concertation va permettre aux projets de prendre sens, de ne pas être un simple cadre mais un lieu chargé de contenu –histoire, usage, ... Il s'agit ici d'engager une réflexion de finesse sur le site de la gare de comprendre pourquoi ces espaces ont été délaissés et en quoi leurs réhabilitations vont apporter un nouveau souffle de vie au quartier. La dialectique de la mobilité et de l'ancrage va travailler sur l'habitabilité des territoires et la création de lieux porteurs d'identité. Le quartier de gare est un lieu identifié et chargé d'une mémoire commune. Il est un témoin de l'évolution de la société (Serviant, 2015)

II.4.3. Quartier de la gare : Un espace multiple et structurant

Si l'identité locale du quartier est primordiale pour en faire un lieu de vie il ne faut pas négliger l'importance du contexte métropolitain dans les orientations du projet. A l'image du quartier Euro Ville de Bâle, les quartiers de gare tendent à retrouver une valeur structurante. Ils sont à la fois « nœuds de jonction » et « espace-seuil », leurs articulations complexes de lieux carrefours à plusieurs échelles en font des espaces d'identité locale mais aussi des polarités urbaines. Ces réseaux s'appuient sur la polarisation des gares et de leur habitat, ils seront amenés à former l'Europe de demain, qui se veut une Europe « des petites et grandes villes et de leurs relations et identités multiples ». L'économie est un des piliers de ces quartiers, devenus des nœuds décisionnels incontournables. Cependant la métropole est tout

d'abord un lieu culturel. La ville se constitue d'une multitude infinie de personnes mouvantes qui donnent vie par leurs interactions à un nombre incalculable de façon de vivre la ville. Les quartiers de gare dans cette spirale d'interaction doivent s'appliquer à mettre en relation les identités métropolitaines (Serviant, 2015).

II.4.4. Densification urbaine autour des gares :

Les gares connaissent un renouveau depuis un certain nombre d'années. Cette renaissance de l'objet gare est permise en partie par le jeu d'échelle qui se joue entre le bâtiment de la gare et le quartier qui l'entoure. Aujourd'hui nous pensons la gare dans un sens plus large. Elle devient un élément urbain spécifique et essentiel au développement. Des usages vont s'y associer et eux aussi seront le théâtre de différentes échelles. Le jeu d'échelle doit être compris par la gare et ses différentes fonctions. Elle est une porte entre les différentes dimensions du territoire. La densification autour des gares concerne plus particulièrement le quartier de gare. La gare est un élément favorisant la densification urbaine, elle réunissant deux logiques ; celle du réseau de transport et celle de l'organisation urbaine.

Bien souvent l'évolution de la gare va être liée à celle de l'emploi, du logement, des loisirs. Il y a une mise en cohérence entre le développement du tissu urbain et celui de l'infrastructure de transport. Contrairement à l'automobile, la gare va permettre à la ville de se concentrer autour d'un pôle. Elle permet de lutter contre l'étalement urbain. Elle est donc un terreau pour l'aménagement d'une ville durable et dense. D'une part, par la formation d'une centralité autour d'un nœud de transport. Puis, par la réorganisation du bâti ferroviaire et urbain. La densification autour des gares va donc dépendre de la capacité de la centralité gare à capter les investissements et à se développer (Serviant, 2015).

II.5. Insertion des gares dans la ville contemporaine : Entre conception architecturale et théorie d'aménagement

La question des gares est initialement une question d'ingénierie et d'architecture jusqu'à la seconde guerre mondiale. Après ce moment, l'objet étudié est rapporté à la formation de la ville. Le regard scientifique sur les gares produit une historicisation de son ingénierie et de son architecture. La réflexion sur la conception et l'aménagement des gares devient sensible à mesure que se développent les compagnies ferroviaires de transport de passagers au début des années 1850. L'approche des gares en sciences sociales n'apparaît qu'au début des années 1940, soit un siècle après la construction des premières gares. Elles sont alors envisagées non plus uniquement sous l'angle de leur conception et de leur aménagement, mais sous l'angle de

leur insertion spatiale (Riot, 2015). Lieu polarisant des activités liées au transport de personnes et de marchandises, la gare est en premier lieu un nœud de transport.

Initialement, le chemin de fer est une alternative au transport par voie fluviale : la voie ferrée prend le relais du canal quand les conditions topographiques ne permettent plus le passage en bateau. Il est donc naturel de voir aboutir les premières lignes au canal ou au fleuve (Lambert, 1995). Rapidement, la gare attire les services de messageries et de poste, puis les transports en commun. Elle se dédouble par la dissociation entre les activités de transport des marchandises et les activités de transport des voyageurs (Joseph, 1999). Ainsi, même si les termes ne sont pas employés à l'époque, la gare est de fait un nœud d'interconnexion entre différents moyens de transport, donc un pôle d'échanges.

II.5.1. Complexification des types de gare :

La gare en tant qu'objet architectural suit un modèle assez immuable : un hall d'entrée de plain-pied avec des voies recouvertes d'une halle monumentale. Seuls varient les habillages architecturaux de façade, et la taille de la gare : la position de la gare dans la hiérarchie du réseau commande le type de bâtiment voyageur, plus ou moins grand. Au cours du XXe siècle, au fil des reconstructions et travaux de rénovation des gares, ce type quasi-unique de gares se diversifie, comme le souligne la typologie qu'en a établie André Pény (Fig.11). La gare terminus, ou "cul-de-sac", est le modèle qui a prévalu dans de nombreuses villes, quand on voulait rapprocher la gare au plus près du centre ancien, alors que les gares "traversantes" entraînaient une position tangente des voies par rapport au noyau historique, ce qui maintenait donc la gare à la lisière de la ville. Ces gares de tête représentent une contrainte technique non négligeable dans une logique de réseau : être en bout de ligne oblige les trains à rebrousser chemin quand ils repartent. Ce qui nécessite soit de changer la locomotive de côté du train, soit enfin d'avoir deux locomotives.

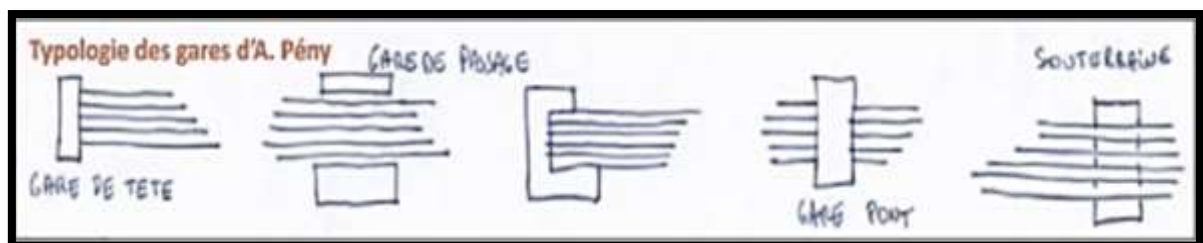


Figure 11: La typologie des gares selon André. Pény
Source : (Delage, 2013)

En ce qui concerne les gares de passage, la difficulté réside non plus dans l'exploitation des trains, mais dans l'accès au quai par les usagers : comment franchir les voies ? Soit on passe au-dessus à l'aide d'une passerelle desservant les quais comme un pont. Voire la gare elle-même est construite au-dessus des voies. Soit il faut emprunter un souterrain. Dans tous les cas, il y a un obstacle, une rupture de niveau dans l'accès au train (Delage, 2013).

II.5.2. Complexification des implantations de gare :

La construction du réseau moderne vient se superposer à l'infrastructure existante, il se pose la question de l'articulation avec le réseau classique, ainsi que la desserte des anciennes gares. Logiquement, plusieurs solutions s'offrent aux ingénieurs : l'alternative réside dans le choix d'une logique de réseau ou d'une logique de desserte davantage urbaine. La première solution nécessite de limiter le nombre d'arrêts et de détours par les centres-villes : il s'agit de réduire les pertes de temps liées au freinage, stationnement et redémarrage, et donc de privilégier un temps de parcours le plus rapide possible. L'effet d'annonce qui s'ensuit est au bénéfice de la stratégie commerciale de l'entreprise. La seconde solution consiste à desservir la gare centrale, au prix d'aménagements et de perte de temps, mais cela permet de conserver l'argument spécifique à la desserte ferroviaire, à savoir le transport de centre-ville à centre-ville. La figure (Fig.12) ci-après répertorie toutes les possibilités de raccordement (ou pas) entre la gare centrale sur la ligne classique et la gare périphérique sur la ligne à grande vitesse (Delage, 2013)

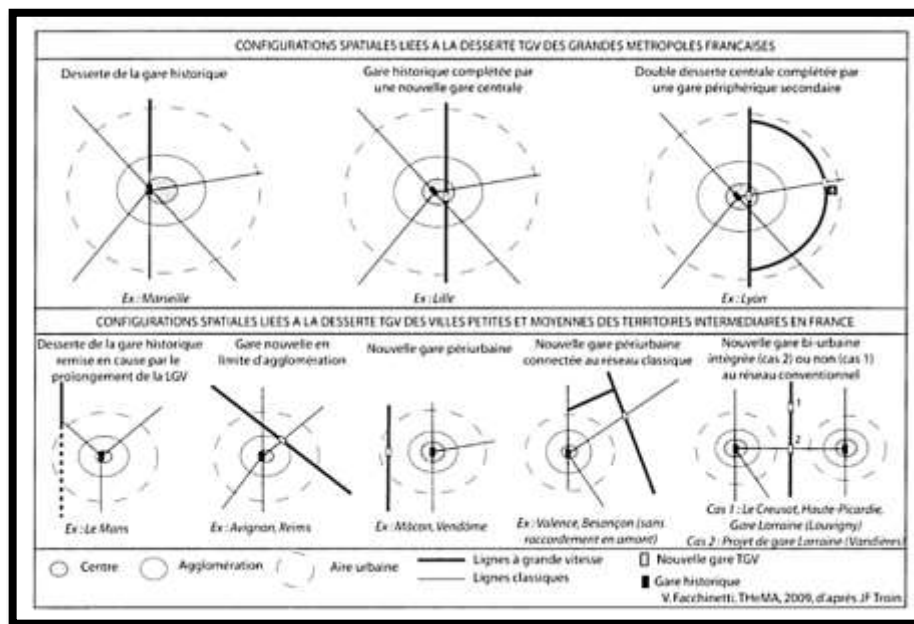


Figure 12: Typologie des différents types d'implantation des gares

Source : (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010)

Ainsi, plusieurs solutions sont possibles en termes d'entrée sur le réseau à grande vitesse et donc de positionnement de la gare : [la gare centrale peut accueillir le TGV sans trop de réaménagement], [créer une nouvelle gare centrale, en lieu et place de l'ancienne ou à un autre endroit de la ville, plus commode], [créer une gare "bis" en périphérie, formant un binôme avec la gare de centre-ville : la gare centrale. Ces gares copient souvent les aéroports dans leur souci architectural], [Les gares "d'interconnexion" forment une catégorie un peu à part, ni vraiment « bis », ni vraiment centrale. Situées en périphérie, elles sont destinées, comme leur nom l'indique, à interconnecter des TGV de plusieurs axes] (Delage, 2013). De façon générale, les impacts des différents modes d'implantation de nouvelles gares sur l'espace urbain peuvent se résumer comme suit (Fig.13) :

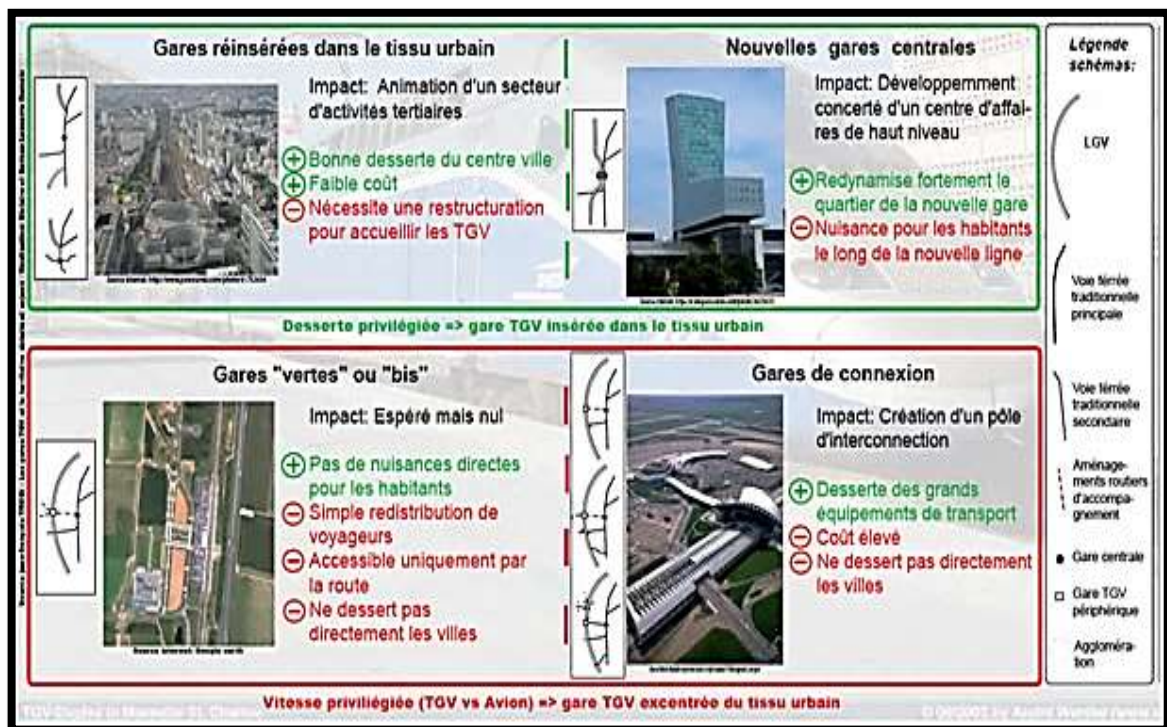


Figure 13: Impacts des différents modes d'implantation de nouvelles gares sur l'espace urbain

Source : (Berg, 2019)

II.5.3. Interaction des gares contemporaines et de ville :

Les gares contemporaines peuvent prendre deux types de formes architecturales en fonction de leur vocation, locale, régionale, nationale, internationale, et des contraintes topologiques et urbanistiques propres au site sur lequel ils sont implantés. La forme la plus répandue s'organise en structure verticale où les différents modes de transport « s'empilent » les uns au-dessus des autres, ce qui réclame une attention toute particulière pour la signalétique des cheminements. Qui peut, parfois, paraître insaisissable pour l'utilisateur. L'autre forme, en structure horizontale, offre à l'inverse une meilleure lisibilité du site, car les différents modes

de transport se répartissent sur un même niveau, généralement une place, mais elle peut présenter néanmoins l'inconvénient d'engendrer de nombreux conflits d'usages. C'est généralement à cette dernière forme qu'est associée l'idée de « quartier d'échanges » en raison de l'ampleur de son étendue et de sa position dans la ville.

Néanmoins il n'y a pas, à proprement parler, de « bonne » ou de « mauvaise » forme ou une forme plus importante qu'une autre pour une gare contemporaine, dont la configuration est surtout le résultat de la conformation du site préexistant mais il y a, par contre, une importance quant à l'exigence de sa qualité architecturale. Cependant, ce qui est important c'est que la gare contemporaine soit intégrée au quartier, autrement dit il convient de faire converger les différents modes de rabattement vers le pôle, en s'assurant de sa bonne connexion aux voiries locales et liaisons extérieures, quitte à devoir créer des entrées et sorties supplémentaires, routières ou piétonnes car le pôle ne doit pas générer d'effets de coupure dans le paysage. Pour ce faire, l'intégration de l'ensemble de ses façades est tout aussi essentielle ce qui explique aujourd'hui la forme architecturale de certaines gares comme celle de Strasbourg (Pho.1), (Sonntag,2010).



Photo 1: La gare de Strasbourg... sous toutes ses formes
Source :(Sonntag,2010)

De même, les aménagements internes se doivent d'être dans le prolongement des espaces extérieurs, afin d'assurer une meilleure interaction de la gare et du quartier. Car sa qualité architecturale, outre son aspect esthétique, joue un rôle essentiel surtout dans les quartiers les plus en déshérence. Véritable « commutateur » dans la ville, sa programmation, sa conception comme projet global d'aménagement et sa gestion sont cruciales pour assurer la cohérence fonctionnelle et sémantique du site, pour favoriser l'articulation entre le caractère du lieu et le

paysage du réseau ainsi que pour assurer l'harmonisation de l'équilibre spatial de la métropole. En effet, la gare contemporaine a un rôle fortement structurant, notamment dans les grandes métropoles. Même s'il répond avant tout à une demande forte, en matière de desserte du territoire puisqu'il permet de pallier, en partie, aux problèmes de congestion automobile et de mobilité, dans une perspective de développement durable, en apportant des solutions conformes au nouveau concept d'écologie urbaine.

Dans ce contexte, la gare contemporaine peut jouer un rôle pertinent, car il est en mesure de stimuler le tissu urbain en générant un véritable « effet entraînant » en étant le point d'entrée du réseau de transport. Son impact global est souvent sous-estimé vis-à-vis. En effet, le réseau peut aussi avoir un effet sur la réalisation de programmes immobiliers. De même toute création d'un nouveau point de desserte sur une ligne est un avantage qui accroît la mobilité, la réalisation de nouveaux points de desserte modifie l'attractivité du quartier en apportant une nouvelle clientèle, habitant ou travaillant sur la ligne, ce qui élargit alors l'aire de la zone de chalandise du quartier. L'attraction d'une gare contemporaine s'apprécie entre autres, comme celle d'un quartier. Néanmoins, tout projet de création d'une gare contemporaine peut avoir, sur le tissu urbain, des conséquences positives ou négatives.

La réalisation d'une gare contemporaine dans un tissu urbain peut donc faire du quartier un espace séduisant ou rebutant. Les nuisances peuvent détériorer l'image du quartier alors, qu'à l'inverse, la présence de commerces en nombre de plus en plus grand, de services aux personnes, l'aménagement d'espaces verts, de parcours de santé..., associés à la vocation de centralité du pôle peuvent majorer le prix du foncier sur le site et l'image du quartier. Il est donc difficile de réaliser, avec la création d'une gare contemporaine, une opération, toujours avantageuse pour le quartier ou la ville, d'autant que suivant les sites les contraintes peuvent peser lourdement sur sa future réussite car il existe de nombreux freins qui peuvent faire capoter son succès (Sonntag, 2010) : en premier, des contraintes rattachées aux questions de l'occupation du sol et aux disponibilités du foncier, notamment dans les zones urbaines à forte densité ; en second, des contraintes rattachées à la typologie de l'environnement ou des sols et enfin des contraintes liées aux documents mêmes d'urbanisme.

II.5.4. Humanisation de la gare :

Complexe et multifonctionnelle, la gare contemporaine devient tantôt un lieu d'exposition, un salon de réception, un restaurant, ou un centre commercial. En 2009, le rapport Keller sur la gare contemporaine propose « *d'affirmer la gare comme un centre-ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiées* ». Les

activités se développant actuellement en gare doivent être pérennisées, et les différents acteurs agissant en gare doivent s'associer pour aller en ce sens. De nombreuses observations permettent d'appréhender au mieux les motivations des usagers. Nous remarquons que ces derniers ne vont pas en gare seulement pour voyager. C'est le cas de la gare Part Dieu à Lyon, où des enquêtes recensent trois types d'usagers : deux tiers sont là pour voyager et l'autre tiers se compose de riverains qui viennent en gare pour son panel de services et d'activités. Ce dernier tiers est une valeur ajoutée importante pour humaniser les lieux, mais aussi créer de la richesse sur l'espace alentour. Cette transformation de l'image de la gare, va permettre à la population et aux passants d'identifier la gare comme un monument et une place de vie. Elle est amenée à devenir centrale dans la vie des villes. Pour cela la réflexion ne doit pas se cantonner aux espaces de gare mais être prolongée dans le quartier de gare et s'appliquer aussi bien à la fonction bâtie qu'à la circulation. Pour dynamiser et rendre praticable, la gare et ces alentours, il est essentiel de travailler sur les modes de déplacement. Aujourd'hui la gare comme lieu de vie passe par la création d'un espace intermodal.

a) L'accessibilité PMR : La mise en accessibilité pour les PMR est une obligation morale avant d'être une obligation légale. C'est devenu une mission publique de l'organisation des transports ferroviaires et de la gare. Il faut traiter l'ensemble de l'espace voyageurs, les quais, les cheminements, les accès, les parkings. De plus il y a une multitude de handicaps, demandant des traitements différents de l'espace. L'important est de voir l'accessibilité PMR de façon globale, les différents partenaires gérant la gare et le réseau ferré doivent travailler de concert. La mise en accessibilité PMR est un aménagement lourd dans une gare. Elle fait partie intégrante d'une refonte plus globale de l'espace ferroviaire. Ce projet de gare doit développer de nouvelles logiques de cheminement, permettant des déplacements plus fluides, agréables et sécurisés pour les utilisateurs (Serviant, 2015).

b) Les piétons : Dans l'espace de gare, les déplacements piétonniers ne sont pas toujours évidents. Pourtant la marche est le mode le moins encombrant du point de vue de la gestion. Il n'est pas polluant, ne prend pas de place, ne génère pas de nuisance. Le plus souvent c'est la structure même de la gare qui engendre ce rejet du piéton. Le croisement des transports, les voies réservées, les dalles de parkings, l'agencement des espaces fait de la gare un lieu peu commode et dangereux. Comme pour les PMR, l'accessibilité piétonne doit être améliorée ; piétons et PMR rencontrent souvent les mêmes difficultés en gare. Le piéton ayant une poussette, une valise ou autre, devient une personne en difficulté. Il a besoin des aménagements PMR pour circuler (Serviant, 2015).

c) **Le vélo** : Le transport en vélo est intéressant pour l'espace ferroviaire. Il crée une liaison efficace des deux modes de déplacement. Il permet en effet un trajet de « porte à porte », comme la marche. L'avantage du vélo sur la marche, c'est l'aire d'influence qu'il dégage autour de la gare. Le vélo va nécessiter certains aménagements mais ces derniers vont permettre d'apaiser la ville. Pour les usagers, il est aussi pratique que la marche et plus rapide. Le seul inconvénient c'est le côté sportif de ce mode, qui peut être pallié par la mise en place d'une assistance électrique. L'accessibilité des cyclistes en gare est une problématique récente, depuis le regain d'intérêt pour ce mode « actif ». Il peut se décomposer en 2 usages, les personnes qui déposent leur vélo à l'entrée de la gare et ceux qui voyagent avec. L'accessibilité n'est pas la même, le cycliste qui dépose son vélo, devient un piéton et ne devrait pas rencontrer de problèmes majeurs dans ces circulations. Alors que le cycliste qui le reste jusque dans le train devient une personne en difficulté, avec des mouvements et solutions de repli limité. Au final ce que nous observons dans l'espace de gare, c'est que nous sommes tous potentiellement « des personnes à mobilité réduite ». La gare est un lieu où les personnes sont pour la plupart encombrées et pressées. L'important dans la mise en accessibilité des gares, c'est de trouver le juste milieu entre tous les usagers (Serviant, 2015).

Conclusion :

Nous avons pu voir, durant tout ce chapitre, que la gare est un objet évolutif aux enjeux complexes. Signe d'un nouvel âge, la gare contemporaine est aussi un emblème qui rehausse la ville, notamment par son embarcadère, édifié comme un monument. Néanmoins on ne saurait réduire la gare et son étude à sa simple dimension architecturale car la gare n'est pas seulement la construction d'un bâtiment dédié aux voyageurs c'est, avant tout, un espace consacré au transport ferroviaire. La définition de la gare est donc beaucoup plus complexe que ce que l'on en retient souvent c'est-à-dire sa face urbaine, même si l'on ne saurait minorer l'importance de cette dernière dans la ville.

La création d'une gare contemporaine est une démarche globale. Il doit être considéré comme un équipement majeur de la ville en relation avec son environnement proche. Pour imaginer le devenir d'une gare et les services qu'il peut offrir aux usagers, il faut regarder ses caractéristiques : les modes de transports qu'il connecte, le type d'usagers qui le fréquente, sa taille, etc. Un élément central à prendre en compte est l'image du lieu dans lequel il se trouve dans la ville : élément de coupure entre deux quartiers, lieu central, lieu périphérique ou de relégation, etc. lieu de la mobilité, la gare doit se penser avant tout dans sa réalité la plus évidente et la plus visible : son ancrage sur un territoire.



Chapitre III :

**Exemples des gares contemporaines à
travers le monde**

Introduction :

Le présent chapitre dédié aux analyses des exemples, il a pour objectif d'observer et de comprendre les réponses apportées par différentes gares à travers le monde, en tenant notamment compte des points soulevés précédemment sur la relation ville et gares. La difficulté réside en la sélection de gares, apportant différentes solutions chacune mais affichant aussi des similitudes dans leurs réponses aux problématiques que soulèvent ces bâtiments, de leurs apparitions à aujourd'hui. Plus que l'architecture même de la gare, la mise en forme ou la matérialité, c'est la question de l'insertion d'une gare nouvelle qui nous intéressera dans cette partie. L'objectif à terme est de recueillir, à travers ces exemples, les clés de conception, si elles existent, d'une gare répondant à un ensemble de problématiques architecturales et humaines.

III.1. Gare des Guillemins à Liège :

Dans le cadre de notre recherche, nous avons choisi d'étudier e la gare des Guillemins à Liège. Nous allons en premier lieu présenter l'histoire de cette gare et ce qu'elle est aujourd'hui.

III.1.1. Evolution de la gare des Guillemins : Histoire de la gare :

En 1842, la première gare, réalisée en bois, est construite sur l'ancien site du couvent des Guillemites par l'ingénieur Henri Maus dont elle prendra le nom de « Guillemins ». Dès lors, l'hôtellerie et le commerce se développe autour de cette gare, motivés par sa position excentrée par rapport au cœur de la cité. La rue des Guillemins est créée afin de relier la gare au centre-ville et elle deviendra l'artère commerçante majeure du quartier. En 1963, Liège décide la reconstruction de la gare des Guillemins, elle est en pierre, cet œuvre de l'architecte Lambeau. Cette gare, du style « Belle Epoque », se veut plus spacieuse et mieux appropriée au développement de la ville et ses liaisons. Elle présente une façade classique et massive et une grande verrière recouvrant les quais qui en font sa fierté. Un quartier résidentiel et commercial se développe alors entre la gare et la Meuse. Elle subira de multiples transformations, notamment en 1905, à l'occasion de l'exposition universelle : les espaces réservés aux publics furent agrandis, le nombre de voies augmenté et des passages souterrains créés.

En 1954, l'électrification du réseau ferroviaire entraîne de nouvelles conceptions dans ce domaine. Ainsi, la gare de 1863 est démolie, afin de laisser place à une nouvelle gare en 1958. C'est de style moderne, imaginée par des architectes du groupe EGAU, qui s'inspire de la

gare de Rome. Il s'agit alors de mettre en valeur les qualités du chemin de fer moderne : efficacité, sobriété et rationalité. En 2007, cette gare est remplacée par une gare provisoire, constituée de conteneurs, permettant la réalisation des travaux de la nouvelle gare des Guillemins. En effet, l'arrivée des TGV à Liège, implique la transformation de la gare mais également son déplacement de quelques 150m. Liège devient dès lors un point d'arrêt du TGV reliant Bruxelles et Cologne.

L'actuelle gare des Guillemins, inaugurée en 2009, a été conçue par l'architecte espagnol Santiago Calatrava. Sa conception impacta fortement l'organisation du quartier de la gare, découlant de nombreuses négociations entre la ville de Liège et Euro-Liège TGV. Nous ne rentrerons pas dans l'historique du projet, aux vues de notre étude, il nous importe de présenter la situation actuelle de la gare et de son quartier (Fig.14), (Gonzalez, 2014).

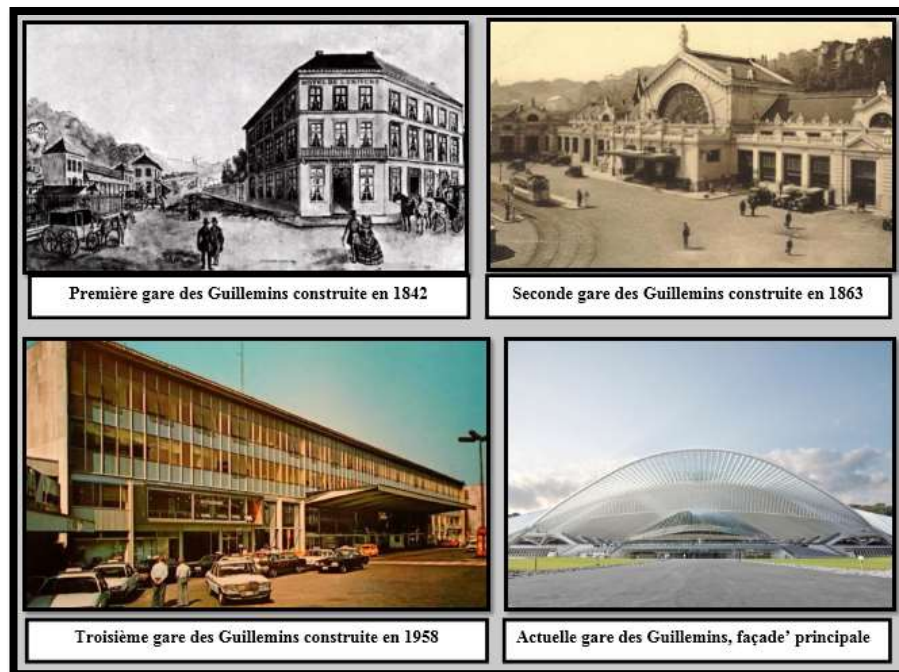


Figure 14: Evolution de la gare des Guillemins

Source : Auteur d'après Gonzalez (2014)

III.1.2. Implantation de l'actuelle gare des Guillemins :

Dès ses débuts a, donc, été une gare à caractère internationale. Son implantation ne se situe pas en plein centre de la ville, mais dans le quartier des Guillemins, où prenait place un couvent (Fig.15), (Pho.2). Cette gare n'est pas un terminus, ce qui implique que des voies rentrent et sortent des deux côtés du bâtiment. Du point de vue urbain, cela se traduit dans de nombreux cas par des barrières infranchissables créées par les voies si celle-ci ne sont ni enterrées, ni surélevées. Ce qui est intéressant dans l'implantation de la gare des Guillemins, c'est qu'elle est placée dès le début au pied d'une colline, contre une barrière naturelle. Ainsi,

la gare est entièrement tournée vers la ville à l'Est. Cependant, cette implantation est en fait dû à des contraintes géographiques de franchissement. La toute première gare était en bois, et avait un caractère très temporaire, car les élus souhaitaient qu'elle soit implantée en plein cœur de la ville de Liège. La gare a d'ailleurs longtemps été appelée « Liège-Extérieur ». Cette implantation n'a jamais pu être réalisée en raison de trop forte contrainte, et la gare est toujours restée au même emplacement. Bien sûr, le développement de la ville dans le temps a rapidement rejoint l'emplacement de la gare, et aujourd'hui elle fait partie intégrale du système urbain de Liège (Pages ,2018).

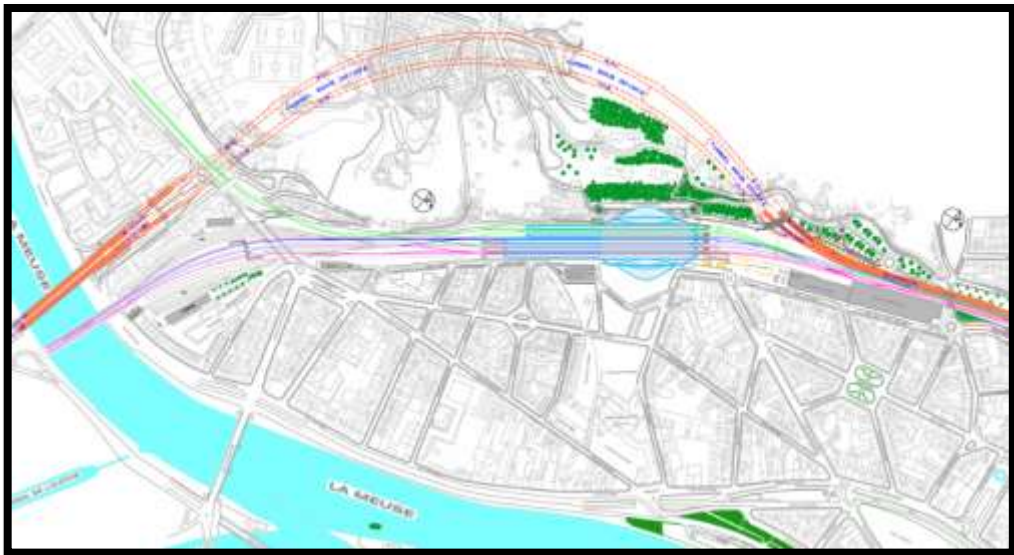


Figure 15: Situation de la gare au niveau de quartier des Guillemins et de la ville
Source : (Sources diverses, réalisation personnelle 2021)



Photo 2: Vue aérienne de la gare des Guillemins
Source : (Pages ,2018)

Le plan de masse définit un axe transversal et un axe longitudinal (Carte.1). Ce dernier correspond à l'orientation de l'esplanade. Il s'agit d'une composante majeure du futur quartier. Sa conception repose sur l'analyse des problèmes de fonctionnalité, de convivialité et de sécurité. Elaborée en fonction de modes de circulations lents, cyclistes mais surtout piétons. Elle intègre des nombreuses réflexions urbanistiques. Cet axe se poursuit par une passerelle au-dessus du fleuve qui donne accès au parc de la Bouverie avec ses facteurs culturels et au-delà vers la Média cité dessinée par Ron Arad dans le quartier du Longdoz. La réflexion ne se concentre pas pour autant sur un unique axe délimité par l'alignement de deux fronts bâtis. Nous avons également réfléchi à la nécessité de qualifier l'ensemble du tissu urbain tant à l'Est qu'à l'Ouest de l'esplanade, en relevant notamment son potentiel en termes de logement.



Carte 1: Plan de masse de la gare des Guillemins
Source :(Eurogare, 2015)

III.1.3. Gare et son quartier :

Depuis sa mise en service en 2009, la nouvelle gare a profondément transformé le quartier qui l'environne et a donné une visibilité et une attractivité nouvelle à la ville de Liège (Fig.16). La gare de Liège-Guillemins est la principale gare ferroviaire de la ville de Liège en Belgique. Elle est située au pied de la colline de Cointe. La gare de Liège-Guillemins est un carrefour important du réseau ferroviaire belge. Elle est également gare TGV internationale, Une nouvelle gare, œuvre de l'architecte espagnol Santiago Calatrava Valls, a été inaugurée le 18 septembre 2009 après une dizaine d'années de travaux (Eurogare, 2015).



Figure 16: Représentation schématique de l'aménagement projeté du quartier des Guillemins
Source : (Gonzalez, 2014)

La rue des Guillemins, notamment, faisait face à la gare et la reliait au centre-ville. Cette translation, ainsi que l'ambition monumentale accordée à l'architecture de la gare amène le quartier à subir de nombreuses transformations. Expropriations et démolitions de nombreux bâtiments, reconstruction d'une partie du quartier, percée jusqu'à la Meuse. Ces transformations redessinent le paysage urbain et engendrent de nombreuses polémiques quant à la viabilité et la pertinence d'un tel projet. Ce projet urbanistique de grande ampleur vise à créer un nouvel axe majeur de la ville de Liège (Gonzalez, 2014). A l'Est, du côté de la ville historique, la grande place des Guillemins permet de prendre du recul et de mettre en valeur l'édifice. En arrivant devant la gare, le piéton pourra choisir entre passer sous la gare, ou emprunter directement et librement les escaliers menant à la passerelle permettant de franchir les voies et d'amener de plain-pied à l'accès coté colline. Ce concept amène au fait que, aujourd'hui, la gare fait partie de la ville, et la ville de la gare. Elle n'est pas uniquement vue comme une infrastructure, mais fait aussi partie du parcours urbain quotidien (Pages, 2018).

L'arrivée de la gare à son emplacement actuel provoque une déstructuration durable d'un tissu urbain constitué depuis longtemps autour de l'ancienne gare et par ailleurs déjà en partie fragilisé dans les années 1970. D'une part en effet, le déplacement de la gare de 150 mètres entraîne la perte du lien fonctionnel et urbanistique entre la gare et la rue des Guillemins, qui se trouve excentrée, n'est plus l'exutoire naturel de la gare. Cette déstructuration du tissu commercial dédié à la restauration rapide, avait été pointée dès l'étude d'incidences environnementales de 1999. Parmi les objectifs de la construction de la gare de Liège-Guillemins :

1. Créer un centre de voyage moderne, intégré et multifonctionnel avec des fonctions diversifiées : bureaux, logements ...
2. Répondre à un ensemble de critères accessibilité, confort, sécurité, intermodalité, commerces, services
3. Développer un nouvel axe urbain 'métropolitain' Guillemins – Boverie – Longdoz, perpendiculaire à la Meuse.
4. Reconstruire les tissus urbains déstructurés depuis de nombreuses années par de nouveaux îlots fermés.
5. Aménager divers espaces publics piétons et valoriser le patrimoine contemporain.

III.1.4. Prolongements de la gare : Une gare au cœur de la ville et de l'Europe

La construction de cette gare, au même emplacement que l'ancienne, fut également l'occasion de se poser la question du franchissement perpendiculaire aux voies, qui était maintenant devenu une nécessité en raison du développement de la ville. Même si la densité de l'autre côté des voies n'est absolument pas la même, la colline de Cointe fut tout de même fortement construite et la ville continua de s'étendre sur les bords de la Meuse, sous la gare. « Le lien », thème d'actualité commun à de nombreuses nouvelles gares de ce type. En effet, la gare n'est en fait matérialisée que par une immense toiture, sans façades de chaque côté de la ville, et laissant ainsi le libre passage sous ou sur les voies (Pages ,2018). Grâce aux lignes nouvelles, Liège-Guillemins s'est rapprochée de Bruxelles, de Paris, de Londres, d'Amsterdam, ... Elle occupe une place centrale au sein de l'Euregio Meuse-Rhin et est gare-relais pour Hasselt en Limbourg belge et pour Maastricht en Limbourg hollandais (Carte.2), (Eurogare, 2015).



Carte 2: La Belgique, carrefour de l'Europe de la grande vitesse

Source : (Slideshare,2021)

Le quartier des Guillemins fait l'objet d'un Périmètre de Remembrement Urbain (Pho.3). La Ville a obtenu de très importants subsides européens et wallons pour créer une place devant la gare TGV, réaliser une passerelle cycliste et piétonne allant jusqu'au parc de la Boverie et aménager les quais du pont de Fragnée à l'Evêché dans l'optique de rendre les berges de la Rive gauche de la Meuse aux Liégeois-est. L'investissement privé de la tour des finances est définitivement lancé et le passage du tram par la nouvelle esplanade. Un appel sera réalisé pour édifier, sur une partie de l'espace entre la gare et la Meuse, un nouveau quartier d'affaires et de logements. La Ville de Liège constitue un arrêt sur la ligne TGV du nord-ouest européen. La présence de la nouvelle gare a incité la Ville à repenser et réaménager les espaces se trouvant face à ce remarquable édifice, qualifié de "plus belle gare d'Europe". Ce projet urbanistique est de grande ampleur (Liège, 2021).



Photo 3: Le quartier des Guillemins
Source : (Liège, 2021)

La conjugaison de la vocation métropolitaine du projet et de l'échelle du quartier est à même de donner à l'ensemble un rôle moteur pour l'image de Liège. A une époque de désertification de la ville, nous avons prêté une attention particulière au logement : les émergences ponctuelles et les remaniements en intérieurs d'îlots sont destinés à offrir des lieux de vie attractifs et conçus suivant les principes du développement durable. La gare des Guillemins est une chance qu'il faut saisir : il faut favoriser l'accueil d'habitants motivés par la « nouvelle » proximité avec Maastricht, Hasselt, Bruxelles ou Cologne offerte par les installations TGV. Ces réflexions intègrent la notion de mixité fonctionnelle. L'aménagement d'un quartier d'affaire encore inexistant à Liège et une implantation du secteur tertiaire respectueuse des commerces existants constituent autant de garants pour la vitalité de toute cette partie de la ville.

III.1.5. Gare et son architecture :

Pour Euro gare, maître d'œuvre du projet, « la gare s'impose comme un symbole du renouveau de la ville et comme l'une de ses plus prestigieuses cartes de visite (Pho.4) ». Elle est un outil de requalification de la ville entière : le terminal ferroviaire devient un élément de reconnexion des deux parties de la ville de part et d'autre de la gare. À Liège, la gare devient

aussi le pôle intermodal de la ville : outre les lignes de trains internationales, nationales et régionales, on trouve une gare de bus, une maison des cyclistes, une connexion à l'autoroute ainsi qu'une aire de stationnement et des passerelles piétonnes pour accéder à la gare. Un tramway et un parking-relais sont, de plus, actuellement en projet. À la rentrée scolaire 2012, une crèche a été inaugurée dans la gare, ce qui marque l'ouverture de nouveaux services en gare où la perception du rôle des gares dans la fabrique de la ville change aussi (Aucame, 2012).



Photo 4: Photo aérienne de la gare des Guillemins, Liège

Source : (pages, 2018)

« La nouvelle gare conçue par cet architecte de renom confirme bien l'intérêt retrouvé pour une 'architecture de gare' et pour un espace collectif à grande valeur symbolique » (Broux, 2003). Calatrava a en effet imaginé une gare monumentale pour Liège. Fort de son expérience dans ce domaine architectural, il décrit ses intentions en ces termes « j'ai voulu que cette gare soit en même temps un lieu de promenade et de méditation. Elle n'a pas de façade, elle est ouverte sur la ville. Elle est une des clés du renouveau de Liège qu'elle projette au XXI^e siècle ». La gare des Guillemins ne présente donc plus de façade matérialisée. Cette caractéristique illustre la volonté de l'architecte de créer un bâtiment voyageur perméable et en communication avec son contexte. Elle s'expose donc à la ville, couverte d'une immense voûte de verre. La gare expose une structure rythmée, transparente (Fig.17). La conception de la gare, toute de symétrie. Quant aux matériaux utilisés – béton, acier, verre et pierre naturelle – ils renforcent encore son caractère architectural. Les maîtres mots de cette œuvre semblent donc être la fluidité, la transparence, l'ouverture et la lisibilité. La gare des Guillemins semble donc être un objet architectural unique et monumental, projetant Liège dans l'ère contemporaine (Gonzalez,2014).

Calatrava a donc été sélectionné pour travailler à la volumétrie et à l'esthétique de la nouvelle gare. En ce qui concerne la volumétrie générale du bâtiment, il a puisé son inspiration dans les formes humaines et plus précisément dans les courbes de la silhouette féminine. Il a créé un

bâtiment “sans façade”, concentré sur sa fonction première qui est d’être un lieu de communication. Monumentale et expressive, aérienne et transparente, la gare de Liège-Guillemins est réputée parmi les plus belles du monde. À vocation mixte, elle accueille la clientèle des trains du réseau intérieur, des trains internationaux et des TGV. Implantée au cœur de la ville, elle est connectée aux bus urbains et suburbains ; elle est directement reliée au réseau autoroutier et propose 800 places de parking en relation immédiate avec les quais (Eurogare, 2015).



Figure 17: Vues de la gare des Guillemins
Source : Auteurs d’après Gonzalez (2014)

➤ **Organisation de la gare :**

La gare des Guillemins s’organise essentiellement verticalement sur trois niveaux : Le hall central ou la grande galerie, Les quais ; Les passerelles et la plateforme routière (Fig.18).

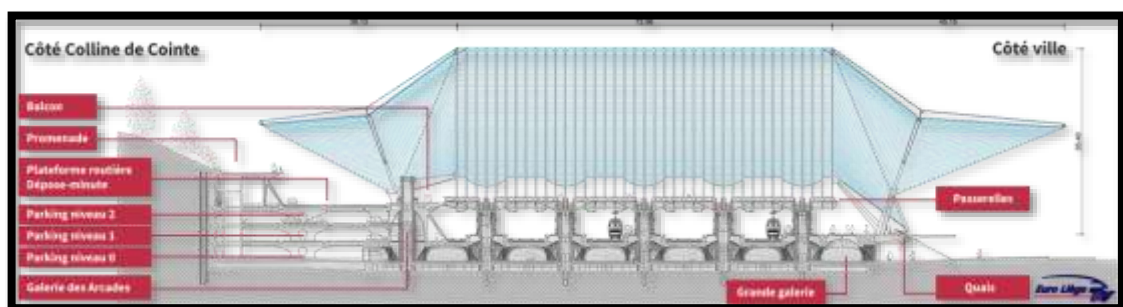


Figure 18: Coupe transversale de la gare des Guillemins
Source : (Eurogare, 2015)

Niveau ‘hall’ : Avec son entrée au niveau de la place de la gare, le hall permet de desservir les différents services et commerces de la gare. Cet espace se situe sous les quais, dont il permet l’accès grâce à des escaliers, des escalators ainsi que des ascenseurs panoramiques pour chacun d’entre eux (Pho.5). Côté colline, il permet également un accès direct au parking et au troisième niveau de la gare accueillant le dépose-minute. L’architecture de cet espace intérieur exprime une identité forte, par l’usage du béton blanc et du verre et l’expression des courbes. Son plan répétitif et symétrique, en lien avec les voies au-dessus, dessine une

succession alternée d'accès aux quais et de commerces. Des pavés de verres en plafond permettent également l'accès à la lumière naturelle dans cet espace souterrain (Gonzalez, 2014).



Photo 5: Gare des Guillemins, vues depuis le hall et le dernier niveau
Source : Auteurs d'après Gonzalez (2014)

Niveau 'quais' : La gare accueille 9 voies, entourées de 5 quais de 8m de large. 3 d'entre eux, situés sur l'avant de la gare, de 450m de long, permettent d'accueillir les doubles rames du Thalys. L'affectation des trains sur les voies a en effet été pensée en fonction de la fréquentation des dits trains. Les plus utilisés étant placés à l'avant de la gare pour une meilleure accessibilité. Les quais sont accessibles depuis le hall, comme nous l'avons vu précédemment, mais également depuis les passerelles, situées au niveau supérieur, grâce à des escaliers mécaniques et fixes. Les quais sont recouverts par une immense voûte de verre et d'acier (Pho.6), à l'instar des gares de la Belle Epoque, mais ont la particularité de ne pas avoir de façade matérialisée. Ainsi, ils sont ouverts sur la ville qui s'étend à leurs pieds et sur la colline en contre haut.

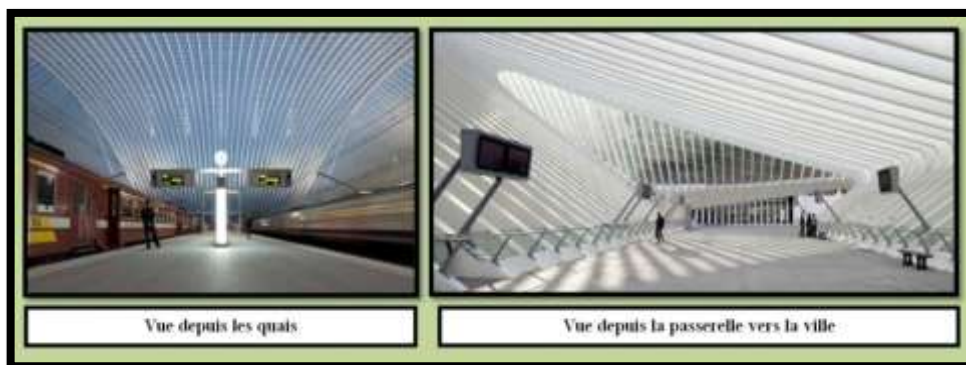


Photo 6: Gare des Guillemins, vues depuis les quais et la passerelle
Source : Auteurs d'après Gonzalez (2014)

Niveau 'passerelle' : Un pont, permet l'accès au niveau supérieur de la gare directement depuis l'autoroute. Ce dernier niveau permet donc de gérer l'intermodalité du train et de la voiture. En surface s'y déploie le dépose-minute ainsi que les accès au parking souterrain

(Pho.7). A flanc de colline, une série de services sont aménagés. La toiture de ces aménagements permet un accès piéton à la gare depuis les hauteurs de la colline de Cointe. Ainsi, la gare offre à nouveau une liaison entre les quartiers de Cointe et des Guillemins, autrefois séparés par des voies ferrées infranchissables. Depuis cette plateforme routière, nous pouvons accéder aux quais grâce à deux passerelles placées à leurs extrémités. Elles permettent également de soutenir la structure de la voûte qui protège aussi ce niveau de la gare (Gonzalez, 2014).



Photo 7: Vues depuis parking souterrain et circulation verticale reliant le hall au parking et à la plateforme routière de la gare

Source : Auteurs d'après Gonzalez (2014)

La gare s'organise de façon très simple sur trois niveaux. La place des Guillemins est de plain-pied avec le niveau inférieur, et l'accès coté colline de Cointe se fait également de plain-pied sur la passerelle, au niveau supérieur. Les voies prennent donc place sur le niveau intermédiaire. Ce type de gare, implantée sur le milieu d'une voie, nécessite forcément une distribution des quais sur ou sous les voies. En effet, l'obligation d'emprunter un mode de déplacement verticale, escaliers, ascenseurs, rampes, entraîne parfois des congestions en cas de forte affluence. Ce problème est plutôt bien résolu à la gare des Guillemins, d'une part, les voies sont distribuées par-dessous et par-dessus, ainsi, les personnes descendant d'un train pourront se répartir selon l'endroit où elles doivent se rendre.

D'autre part, l'attribution des voies a été optimisée, en effet, les trains dédiés au pendulaire représente 50% du trafic de la gare. La gare fonctionne donc de manière très ouverte et très efficace. Hors-mis sa toiture monumentale, elle n'a qu'un impact modeste, proposant simplement des franchissements aériens et souterrains, et une distribution rationnelle des quais. Toute la partie dédiée aux billetteries, restaurants et commerces, se développe au niveau inférieur, seul niveau « fermé » par des murs, dans la continuité de la place des Guillemins, et offre également l'accès à l'ensemble des voies (Pages, 2018).

III.2. Gare-passerelle de Mons : Projet pour la modernisation de la ville

III.2.1. Présentation :

Depuis longtemps, la ville de Mons rêve d'un moyen de relier la ville en elle-même avec le complexe commercial des Grands Prés. Le rêve se concrétise aujourd'hui avec un projet grandiose : une passerelle reliant les deux parties de la « nouvelle » ville, mais aussi une toute nouvelle gare ; le tout bâti par une légende vivante de l'architecture, Santiago Calatrava, l'un des meilleurs du monde (Picry et Leveque, 2008). La gare de Mons est une gare ferroviaire belge de la ligne 96, de Bruxelles-National Aéroport à Quévy (frontière), située à proximité du centre de la ville de Mons dans la province de Hainaut en Région wallonne. C'est une gare de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB). Le bâtiment a été démoli au 25 mars 2013 et sera remplacé par une nouvelle gare conçue par l'architecte Santiago Calatrava.

III.2.2. Centre-ville historique :

Véritable cœur de Cité, la vie culturelle, touristique et commerciale y joue un rôle de premier plan en termes de développement. Les investissements pour requalifier son bâti ont été importants depuis 2001. La priorité des autorités communales est de poursuivre la redynamisation du centre-ville par une politique visant à augmenter les services aux citoyens, par un soutien à l'initiative commerciale, par un dispositif d'aides aux personnes démunies et par une politique d'animations renforcée. Dans ce cadre, l'artère piétonne et ses rues adjacentes est un axe prioritaire de l'action communale. Elle mérite d'être requalifiée pour améliorer son attractivité. Dans ce cadre, le PDU devrait permettre de mener un projet de rénovation et d'embellissement visant à attirer des enseignes nouvelles (Conseil Communal de Mons, 2019).

III.2.3. Histoire de la gare de Mons : la gare qui agrandit la Ville

La gare de Mons est née dans les années 1840, mais fut réaménagée en 1871. Elle fut détruite durant la deuxième guerre mondiale et rebâtie 5 ans plus tard. Depuis cette date-là, il n'y a plus eu de gros changements architecturaux (Fig.19). Depuis les années 70, les personnes désirant aller de la ville vers le complexe des Grands Prés, ou inversement, se heurtent à un grand détour. Depuis ce temps la ville de Mons cherche une solution pour relier ces deux parties de la ville. L'idée d'une passerelle est née en 1977, mais est restée sans suite à cause de la crise économique. Ce projet revient à l'ordre du jour en 2004 à Euro Liège TGV la responsabilité de s'occuper des missions d'étude et de suivi des travaux de modernisation de la gare de Mons avec certains objectifs en point de mire :

- Sur le plan ferroviaire, l'objectif est de réduire le nombre de voies utilisables, pour augmenter leur rentabilité, d'uniformiser la longueur des quais (350m sur 8,5m), ainsi que de faire de la place pour permettre la double accessibilité de la gare.
- Sur le plan « accueil des voyageurs », l'objectif est de rénover la structure d'accueil, de faciliter l'accès aux quais, de rendre possible la construction d'un nouveau parking, et évidemment de créer une liaison entre le cœur historique de la ville et le complexe commercial.



Figure 19: Evolution historique de la gare de Mons

Source : (Picry et Leveque, 2008)

Soucieuse de vouloir développer un projet de qualité et d'avenir, Euro Liège TGV fait appel à un bureau d'architecture externe et lance un concours en 2006. Ce concours porte sur un projet de modernisation du site de la gare de Mons. Au terme du concours, le nom du gagnant est connu : l'espagnol Santiago Calatrava (Picry et Leveque, 2008).

III.2.4. Gare, son quartier et l'attractivité de la ville :

Grâce à son statut de Capitale européenne de la culture en 2015, Mons a acquis une reconnaissance culturelle et patrimoniale. Son flux touristique croît ce qui renforce la volonté des autorités de poursuivre les efforts entamés pour assurer un développement urbain accueillant, accessible et doté de tous les services. Si les années 2001 à 2015 ont permis de rénover son cœur urbain, les années post 2015 s'inscrivent dans la pérennisation de la politique d'attractivité du centre urbain. En effet, les efforts se concentrent afin d'en faire un pôle dynamisant au cœur du territoire 'Cœur du Hainaut' et un levier majeur du développement économique de la région. Dans ce cadre, la redynamisation commerciale du centre-ville est une nécessité absolue. Elle concerne les leviers liés à l'attractivité touristique et résidentielle mais également à la création d'activités nouvelles. La gare constitue une porte privilégiée de la Ville. Le quartier de la gare est un lieu stratégique (Fig.20). La gare est un repère structurant du territoire. Ces éléments nous ont confortés dans le choix de mener dans

ce quartier une opération de rénovation urbaine. En effet, c'est au sein du périmètre de rénovation urbaine proposé que s'inscrivent quelques-uns des projets phares actuels qui viendront compléter ceux qui ont permis de structurer la « ville nouvelle » ces dernières années dans le cadre de la requalification du quartier initié grâce au chantier de la nouvelle gare-passerelle. Fondamentalement, les initiatives culturelles et patrimoniales menées visent le développement économique de la ville et le mieux-être durable de sa population. Par ailleurs, des difficultés demeurent au niveau de la fragilité de la population résidente du périmètre, de l'insécurité, de la désertification commerciale et en matière de logement.

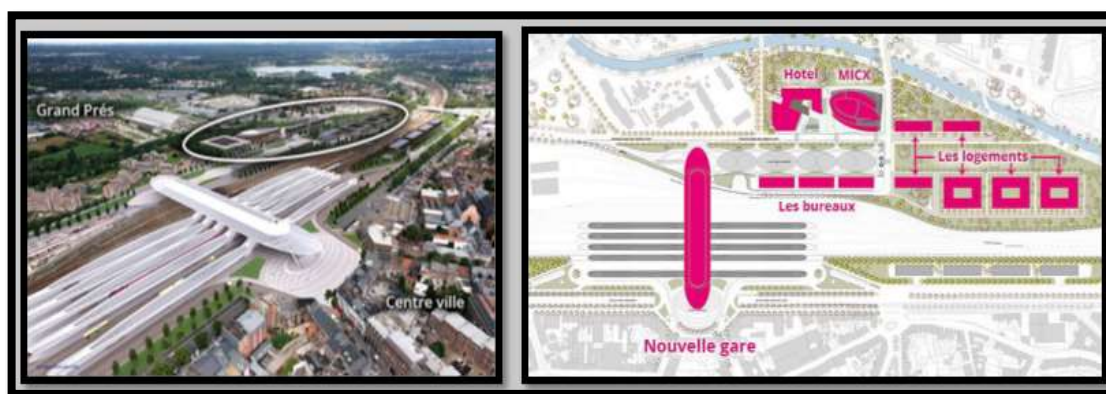


Figure 20: Quartier de la Gare
Source : (Conseil Communal de Mons, 2019)

La nouvelle gare-passerelle dessinée par Calatrava sera bientôt un acteur essentiel de la vie urbaine à Mons tant sur le plan de la mobilité que d'un point de vue urbanistique. Dans ce contexte, les deux places constituant les têtes de la passerelle, l'une côté vieille ville et l'autre côté Grands Prés revêtent un caractère stratégique en termes de mobilité et de cadre de vie, tant pour la ville de Mons que pour l'ensemble du territoire 'Cœur du Hainaut'. Elles seront, en effet, des éléments essentiels du nouveau cadre de vie. Les enjeux sont donc multidimensionnels et concernent la mobilité, bien sûr, mais aussi l'aménagement du territoire, le cadre de vie, le développement économique, l'image et l'attractivité du territoire. Notons que le quartier de la gare côté ville historique peine à retrouver du souffle et de ce fait, une demande de reconnaissance de périmètre de rénovation urbaine a été introduite (Conseil Communal de Mons, 2019).

III.2.5. Gare et son architecture :

1) Description du projet :

La gare comptait 7 voies à quai et 13 voies de garage ou destinées au trafic de marchandises (Fig.21). La réflexion entamée en 2004 a abouti à un concept innovant : ramasser en un seul geste des préoccupations d'ordre divers. Ces préoccupations sont en effet intimement mêlées

dans ce projet. Il s'agit à la fois de faire du site ferroviaire le trait d'union entre deux quartiers aux caractéristiques bien spécifiques - le cœur historique de la ville et le pôle de développement des Grands Prés - et d'assurer une accessibilité et une intermodalité maximales. Il s'agit aussi de créer un espace de vie de qualité qui assure une prise en charge optimale de la clientèle, voyageurs ou non, et répond à leurs exigences en matière de services, de commerces...

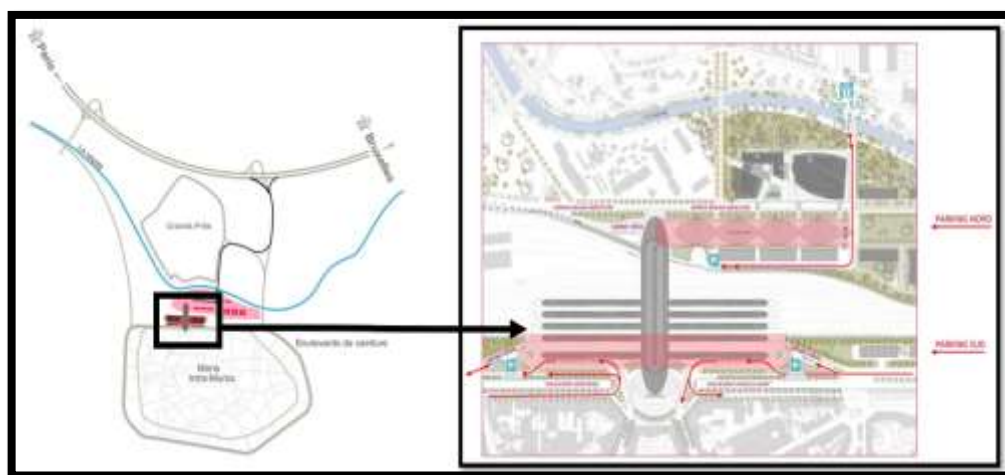


Figure 21: Plan de masse de la gare de Mons
Source : (Eurogare, 2015)

Les sept vertus de la nouvelle gare sont :

- Une liaison, entre la ville et les Grands Prés, qui permet plus de facilité pour piétons ;
- La réduction de la balafre urbaine avec notamment la suppression de 7 voies sur 20 ;
- De nouveaux quais plus grands (350m) et accessibles par les personnes non-valides ;
- La possibilité de construire une nouvelle gare de bus TEC derrière la gare actuelle ;
- 800 nouvelles places de parking verront le jour, autant pour les deux roues que pour les voitures ;
- La possibilité de rénover le quartier de la gare, considéré comme le plus dégradé de la ville ;
- Enfin, la réalisation architecturale est l'œuvre d'un des plus grands architectes contemporains, Santiago Calatrava.

Par ses nouvelles fonctionnalités, la nouvelle gare-passerelle de Mons agrandira la ville et constituera un atout de poids supplémentaire (Picry et Leveque, 2008). Au nord, la gare est connectée au réseau autoroutier ; au sud, elle est desservie par les boulevards périphériques. Deux parkings souterrains (1 niveau) sont localisés de part et d'autre du site, en relation immédiate avec la passerelle et les quais.

Parking Nord : Localisé sous la place des Congrès côté Grands-Prés, ce parking est connecté au réseau autoroutier (Fig.22). Capacité : 366 emplacements (dont 8 PMR) + 120 places 2 Roues.

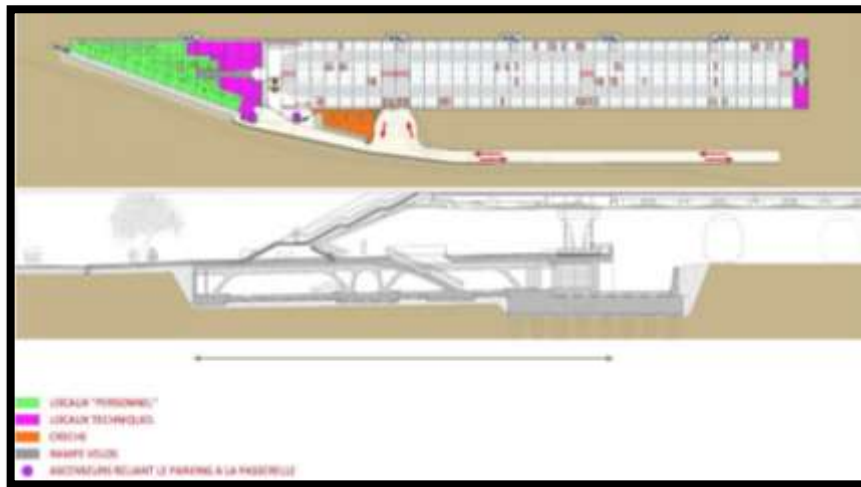


Figure 22: Parking nord de la gare de Mons

Source :(Eurogare, 2015)

Parking Sud : En relation immédiate avec les boulevards de ceinture et implanté sous les quais 0 et I, ce parking accueille les voyageurs au cœur de la gare. Il est accessible par ses deux extrémités Ouest et Est. La sortie du parking est située côté Ouest (Fig.23). Capacité : 492 places (dont 12 places PMR) + 120 places 2 Roues + 96 places 2 Roues sécurisées (Eurogare, 2015).

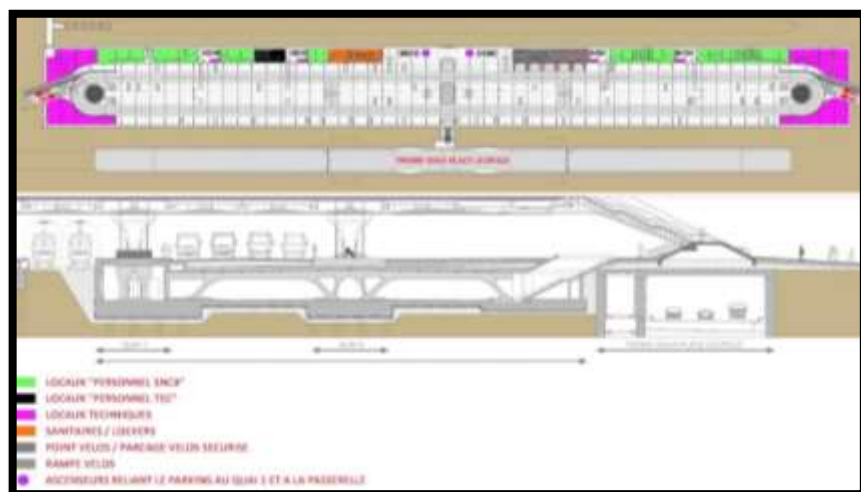


Figure 23: Parking sud de la gare de Mons

Source :(Eurogare, 2015)

Les quais : La gare ferroviaire et routière compte cinq quais (Fig.24) :

- Le premier quai est mixte : il accueille d'un côté les bus et de l'autre la dépose-minute et les taxis ;

- Le deuxième l'est également : il accueille les trains et les bus ;
- Les autres quais sont réservés aux trains. Tous les quais sont entièrement couverts. Ils sont desservis par des ascenseurs, des escaliers mécaniques et des escaliers fixes (Mouffok, 2016).

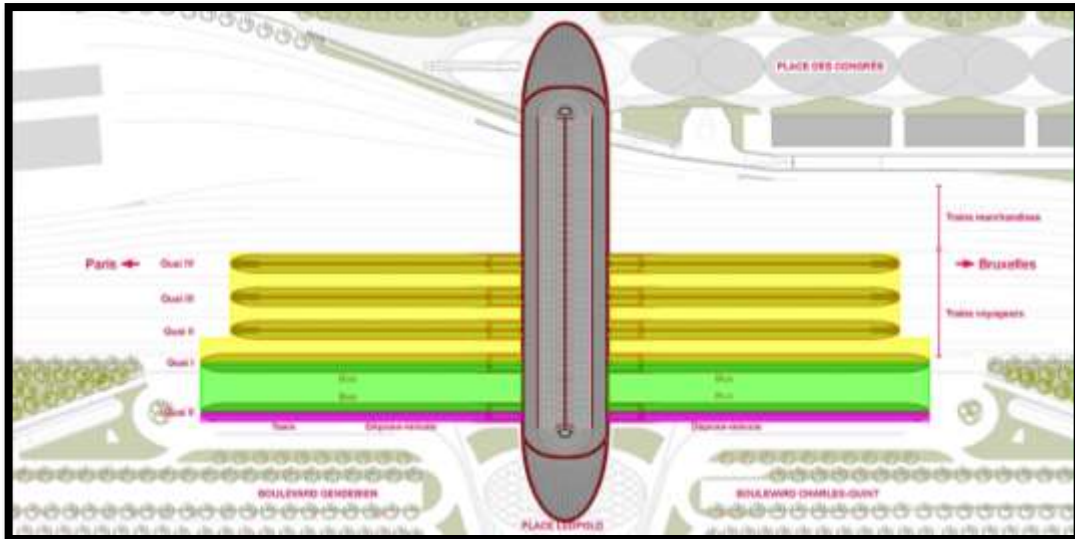


Figure 24: Cinq quais de la gare de Mons
 Source : (Eurogare, 2015)

La passerelle : La passerelle assure les fonctions suivantes (Fig.25) :

- Liaison entre les quartiers et distribution des voyageurs vers les quais ;
- Elle abrite le centre de voyages, des commerces, des services et des locaux pour le personnel ;
- Elle peut être comparée à une rue piétonne (Mouffok, 2016).

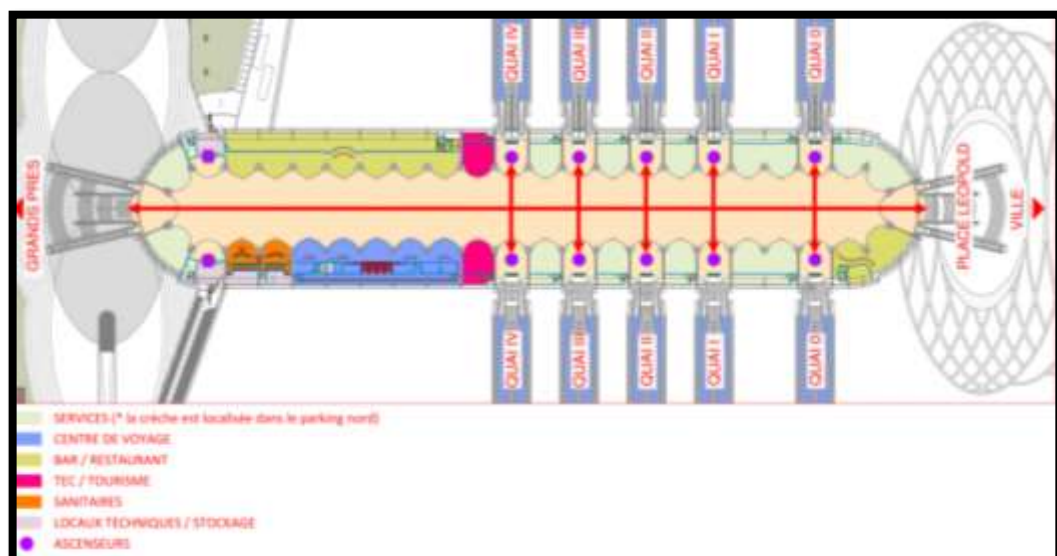


Figure 25: Les espaces en gare et leurs fonctions
 Source : (Eurogare, 2015)

2) Intermodalité :

Actuellement, on dénombre plus de 100000 passages hebdomadaires en gare. Une fréquentation qui va augmenter car (Eurogare, 2015) :

- La nouvelle gare est ferroviaire et routière donc la clientèle embarquera et débarquera dans la gare. Actuellement, le secteur de la gare de MONS génère de l'ordre de 20 000 mouvements de clients par jour.
- Les flux piétons/cyclistes vont se développer à travers la gare-passerelle qui joue le rôle de trait d'union entre le centre-ville, le nouveau quartier en développement et les Grands Près.

Conclusion :

Doter nos gares d'une personnalité forte grâce à une architecture de qualité. Les gares sont considérées parmi les constructions les plus intéressantes pour la structuration de la ville. Leur réalisation implique une étude profonde et longue pour bien comprendre toutes les techniques et les bases de départ pour leurs conceptions. La conception de ce type des constructions exige une analyse des exemples différents, à condition que ces exemples choisis soient convergents, soit du côté technique ou conceptuel. La combinaison entre ces projets existants peut donner au concepteur une vision générale sur ce type de construction concernant les différentes techniques conceptuelles utilisées relatifs à la distribution des espaces et l'autorité de ses surfaces, les différentes ambiances intérieures notamment le confort acoustique et thermique, l'application des normes de sécurité, l'organisation de la circulation et la solution de la problématique de la gestion de flux.



Chapitre IV :

**Gare intermodale contemporaine à
Jijel : Vers un projet architectural
intégré dans son milieu urbain**

Introduction :

L'Algérie est l'un des pays du monde qui a connu pendant ces dernières années un grand progrès dans le secteur des gares routières, ferroviaires...etc. grâce à l'apparition de nouveaux moyens de transport urbain comme le métro et le tramway, donc elle devrait à repenser la conception de nouvelles gares qui puissent recevoir les différents moyens de transport urbain connus sous le nom de gares intermodales. Le quatrième chapitre s'attèlera à présenter l'analyse urbanistique, architecturale et socioéconomique de la gare intermodale actuelle de Jijel et sa relation avec la ville dans le but de connaître et de comprendre les problèmes vécus par ce dernier. Le dernier volet de ce chapitre se focalise sur la définition des enjeux liés à l'insertion d'une gare intermodale nouvelle et contemporaine dans l'entrée Est de la ville de Jijel en tenant compte des spécificités territoriales de l'exemple étudié.

IV.1. Evolution des types des gares en Algérie :

On peut dire que l'Algérie est considérée parmi les pays les plus anciens qui ont connu l'architecture des gares en Afrique. Elle a commencé dans un premier lieu par la réalisation des gares ferroviaires par l'utilisation du chemin de fer dans le transport. Puis avec l'apparition des nouveaux moyens de transport qui sont les autobus, elle a réalisé des lignes et des autoroutes pour lier les différentes wilayas, donc c'est l'apparition d'un autre type des gares qui sont des dépôts de station puis devenus des gares routières. Ces dernières sont conçues d'une manière non adaptée aux normes. Ce qui produit plusieurs problèmes au niveau de la construction, notamment les problèmes techniques, ce qui affecte la qualité architecturale du bâtiment.

Pendant ces dernières années, l'Algérie s'est dirigée vers un développement remarquable au secteur de transport urbain, cela l'a aidé à faire un grand avancement dans ce domaine grâce au développement technologique. Et l'architecture des gares est devenue parmi les architectures les plus nécessaires en Algérie. L'état a introduit, en conséquence, des lois et des réglementations spécifiquement pour le secteur de transport et la conception des gares. Les gares actuelles sont conçues d'une manière technique adaptée aux normes réglementaires, ce qui améliore la qualité architecturale de ces types des équipements. Aujourd'hui l'Algérie travaille pour réhabiliter les gares déjà existantes qui ne sont pas adaptées aux normes et aux règlements de conception pour rester toujours en fonction et en même temps, d'une bonne qualité architecturale (Bounouiou et Merzouk, 2018). Il existe 3 types des gares en Algérie :

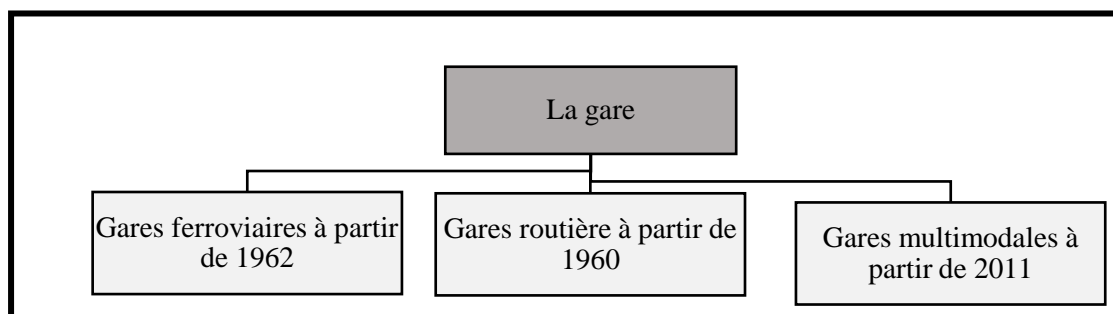


Figure 26: Différents types des gares en Algérie

Source : (Direction de transport wilaya de Jijel, 2018)

Selon le ministère de transport il existe trois classifications des gares routières en algérien :

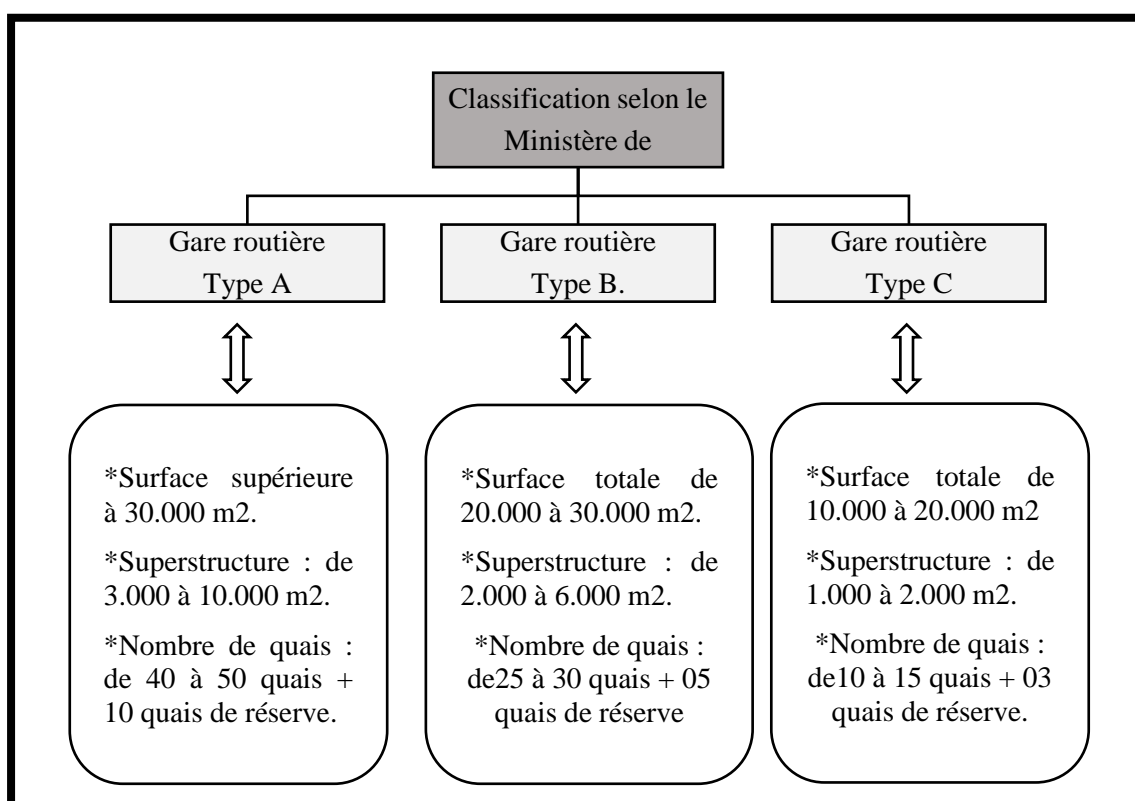


Figure 27: Classification des gares en Algérie

Source : (Direction de transport wilaya de Jijel, 2018)

IV.2. Gare intermodale de la ville de Jijel : Etat des lieux et devenir

IV.2.1. Présentation de la gare intermodale à Jijel :

La ville de Jijel se situe au nord-Est de l'Algérie, à 30 minutes de vol d'Alger et à une heure de Barcelone, de Naples et de Marseille. À l'est, elle est limitrophe de la wilaya (préfecture) de Skikda, à l'ouest de Bejaïa, et au sud des villes de Sétif et de Mila (Carte.3). Cette ville, portuaire et touristique de taille moyenne avec 765 334 habitants (Préfecture de Jijel 2010), s'étale sur un territoire de 2 396, 63 km² (Bouhelouf ; Hadjiedj et Dubois-Maury, 2019).



Carte 3: Situation géographique de la ville de Jijel
 Source : Réalisé par l'auteur sur la base de PAW de Jijel

La gare intermodale de Jijel est un équipement de transport (Carte.4), qui dessert le centre urbain, la commune de Jijel, les communes Est de la wilaya de Jijel, ainsi que d'autres Wilayas du paus (Skikda, Constantine, Mila...etc.) Elle est composée de deux parties : L'une ferroviaire avec une surface de 2246.4 m² et l'autre routière avec une surface de 3021.22 m² (tableau surfacique de la gare (Annexe III)) Située à l'Est de la commune de Jijel, elle est implantée dans une zone non loin des grandes concentrations. La gare est à la fois à la périphérie de la ville ; et proche de centre historiques et au zones urbaines. Le choix de site d'implantation était pris en considérant les contraintes liées à la réalisation d'un tel projet surtout au niveau de la réalisation des rails pour la partie ferroviaire qui exige beaucoup d'espace et une aire dégagée. Elle est limitée : Au Nord par : des habitats individuels et collectifs ; A l'Est par : la rue Ben Boulaid ; Au Sud par : la route expresse N°43 et la cité El-akaby ; A l'Ouest par : la cité village Moussa (Carte.5).

Elle est bien accessible depuis :

- Accès des véhicules de transport :
 1. Accès Sud : accès principal, il est situé au niveau de l'intersection avec R43.
 2. Accès Nord : c'est l'accès qui dessert l'entrée de la gare au deuxième niveau ; et les parkings des véhicules de transport urbain et des taxis.
- Accès pour piéton :

L'accès Nord : pour la partie ferroviaire et routière, se fait au niveau de l'entrée principale qui donne sur le hall du deuxième niveau. Les voyageurs arrivés par transport routier peuvent

accéder à la gare au niveau inférieur par un grand hall qui donne sur deux grands escaliers qui dirigent le flux vers la partie ferroviaire et vice versa.

Accessibilité mécanique : l'accès se fait soit au niveau de la route nationale N°43, qui dessert les autres communes de la wilaya ; soit au niveau de la route M6 qui dessert la zone urbaine de la ville.



Carte 4: Gare intermodale de Jijel

Source : (Auteurs, 2021)



Carte 5: Accès et limites de la gare de Jijel

Source : (Auteurs, 2021)

L'axe principal de la gare est orienté vers le Nord, La gare étant implantée dans une aire dégagée, elle est bien ensoleillée. Les espaces situés au deuxième niveau, ont une grande hauteur ce qui leur permet d'être éclairé par la pénétration des rayons solaires, par contre au niveau inférieur qui comporte la gare routière il y a un manque d'ensoleillement au niveau des espaces d'entretien et au niveau des sanitaires. La gare est protégée des vents hivernaux Nord

Est par les habitations individuelles ; par contre elle exposée aux vents Ouest. Le deuxième niveau de la gare est bien aéré (grandes ouvertures, espace dégagé), par contre au niveau bas il y a un manque d'aération surtout dans les salles d'entretien et les sanitaires (Fig.28).

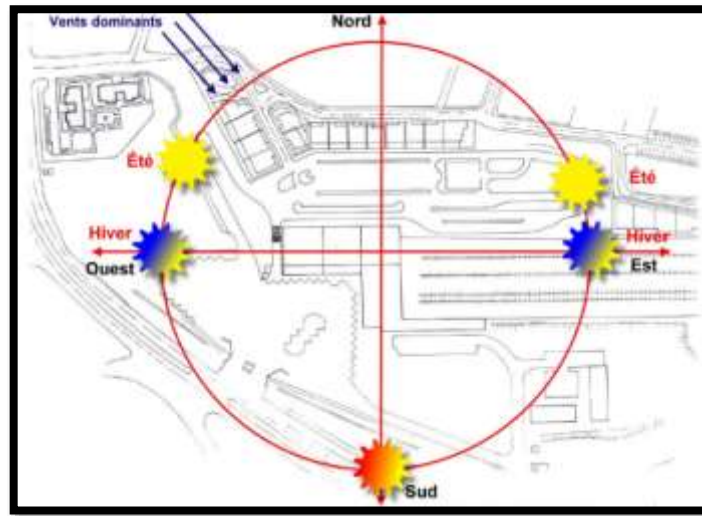


Figure 28: Ensoleillements et vents dominants
Source : (Auteurs, 2021)

IV.2.2. Architecture et fonctionnement de la gare :

La gare de Jijel est caractérisée par son horizontalité, très grande longueur par rapport à sa hauteur. Elle adopte une forme régulière composée un ensemble de rectangles de différentes dimensions, son volume est éclaté. Façades linéaires simples comportant des volumes en verticalité qui diminuent un peu l'aspect horizontal du projet. Inclinaison de l'acrotère vers l'extérieur, afin de donner un sentiment d'emprise et de stabilité (Fig.29). Sur plan structural, le bâtiment de la gare est composé de quatre blocs :

- Système poteau-poutre qui permet une portée qui peut aller jusqu'à 12 mètres (au niveau des salles d'attente) ;
- Le bâtiment étant conçu en longueur comporte 4 joints de rupture ;
- La hauteur du bâtiment est très importante au niveau du hall de distribution ;
- La retombée des poutres du bâtiment est importante, la distance entre poteau est de 10 mètres donc la retombée est de 1/10 ;

Toutes les façades de la gare sont caractérisées par l'alignement des ouvertures de façon horizontale, ce qui permet de foisonner la lumière dans les espaces intérieurs. La gare de Jijel souffre de la problématique de l'inconfort acoustique, puisque les matériaux utilisés ont une basse isolation acoustique.

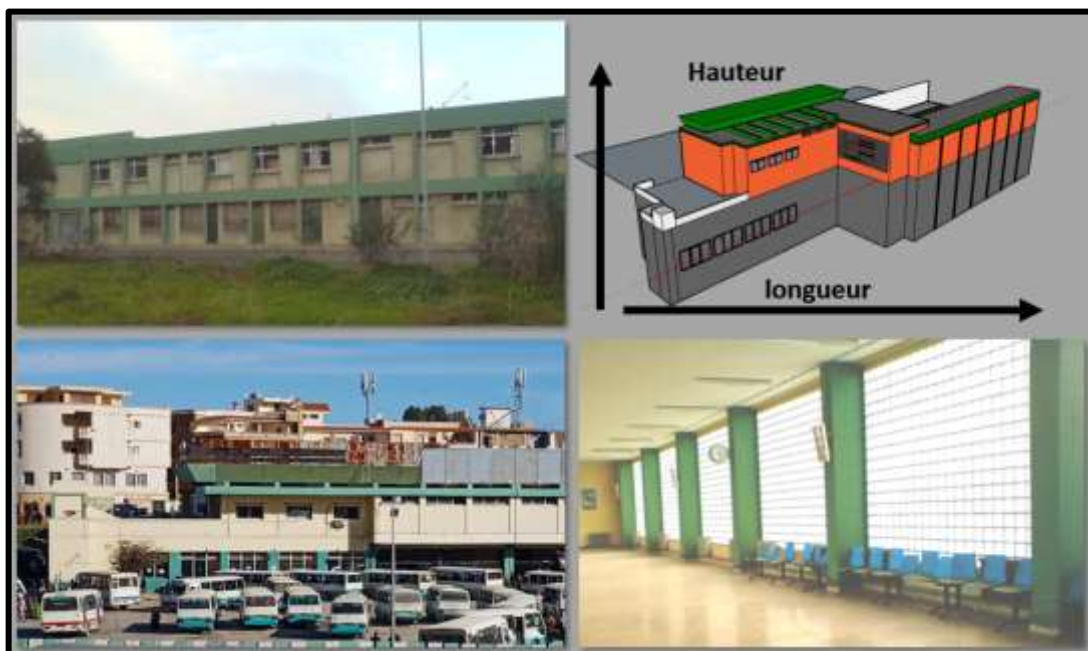


Figure 29: Vues sur la gare de Jijel

Source : (Auteurs, 2021)

La gare de Jijel se caractérise par une bonne organisation au niveau de la circulation des bus et taxis urbains, et la présence d'un parc d'attente. La hiérarchisation des espaces organise autour du hall la transparence des façades surtout celle du côté quais, une couverture pour les quais a été projetée mais non réalisée. Sur le plan fonctionnel, on remarque : La grande surface des halls pour répondre aux exigences et un croisement des flux mécanique (bus, trains, automobiles, autocars) et piétonne (personnel, voyageurs). Il y a un seul accès (entrée et sortie) pour les bus et les cars urbains et inter wilaya.

La gare routière, située à l'entrée est du chef-lieu de la ville, est en passe de devenir un refuge pour les mendiants, essentiellement les femmes. En effet, l'utilisateur de cette gare, dont la gestion est assurée par la Sogral, est d'emblée frappé par l'état des lieux où une nuée de mendiants, essentiellement des femmes, ont squatté les différents espaces, notamment les escaliers et ce, face au laxisme des agents de l'entreprise. Fait marquant : ces mendiants sont agressifs et causent des désagréments aux milliers de voyageurs qui transitent quotidiennement par cette gare routière, notamment aux femmes et aux personnes âgées

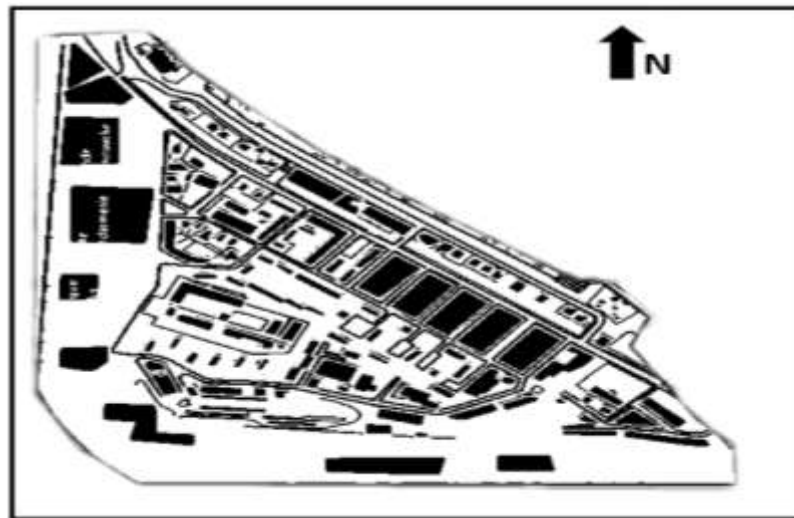
IV.2.3. Quartier de la gare intermodale de Jijel :

En 1907, un programme de nouvelles lignes portant sur 1256 km est établi et vient s'ajouter au réseau existant où a été réalisés la ligne El Milia-Jijel. Au cœur de la période juin 1959, un large programme d'investissement a été lancé. Il se caractérise surtout par la modernisation et l'accroissement de la capacité des lignes du réseau, les grands aménagements ferroviaires régionaux et l'extension géographique du réseau Ce programme a permis les réalisations des

nouvelles lignes celui de Jijel / Ramdane-Djamel (140 km) et l'aménagement, modernisation et reconstruction des gares réparties sur le réseau (Ayache, 2021).

La gare a joué un rôle important dans le développement, l'extension et l'organisation de l'espace urbain. Ainsi la création des gares a-t-elle été pour les villes, l'occasion de se développer et de se restructurer voire d'inaugurer de nouveaux centres de gravité cohérents et autonomes. A Jijel, la gare des voyageurs a constitué un noyau majeur pour l'urbanisation et le développement urbain de la ville. En effet, avec l'exploitation de la gare vers 1990, le quartier autour de la gare, dont plusieurs quartiers à la périphérie proche du centre-ville, se développent et engendrent une demande excessive de logements et de des déplacements surtout avec la croissance urbaine de la population jijélienne sous l'effet de l'exode rural massif notamment pendant la crise sécuritaire des années 1990, cette extension de la ville a favorisé la mise en place de tout un réseau de transport en commun pour la ville de Jijel.

Le rapport plein/vide du quartier est important. La zone est particulièrement dense en termes de constructions, et le peu de vide qui reste regroupe surtout les routes et quelques espaces inutilisés. Toutefois, malgré cette densité apparente, peu d'activités prennent place au sein du quartier. Certains marchands, faute d'endroit pour installer leur matériel, s'approprient les trottoirs et une partie des rues, ce qui crée des problèmes de circulation (Carte.6).

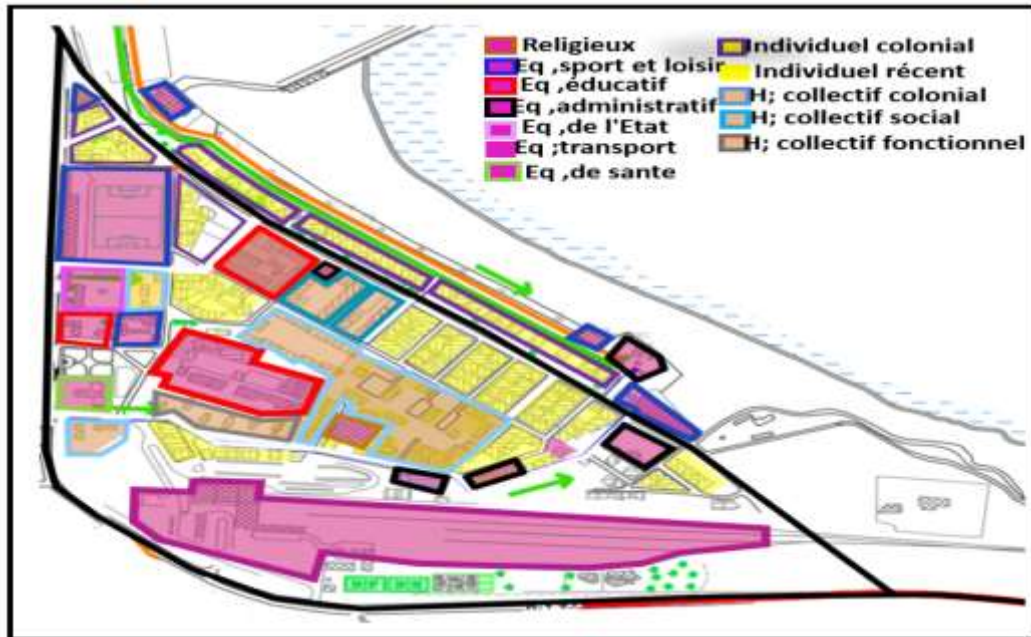


Carte 6: Le rapport plein et vide dans le quartier de la gare de Jijel pos 7
Source : (Auteurs, 2021)

a) Fonction du quartier de la gare :

Le quartier de la gare est multifonctionnel. Il est caractérisé par un entremêlement des fonctions urbaines (résidentielle), de services (commerces, administrations) et de transports. Les fonctions dominantes dans le quartier sont les fonctions commerciales (Fast Food, restaurants, cafeteria...)(Carte.7). Il est très important d'indiquer l'absence quasi-total des

espaces publics et des espaces verts, les aire de jeux, des équipements de service et de dans l'ensemble du périmètre. Au-delà de la rue W150 s'étalent des zones mixtes où la fonction résidentielle individuelle et collectives.

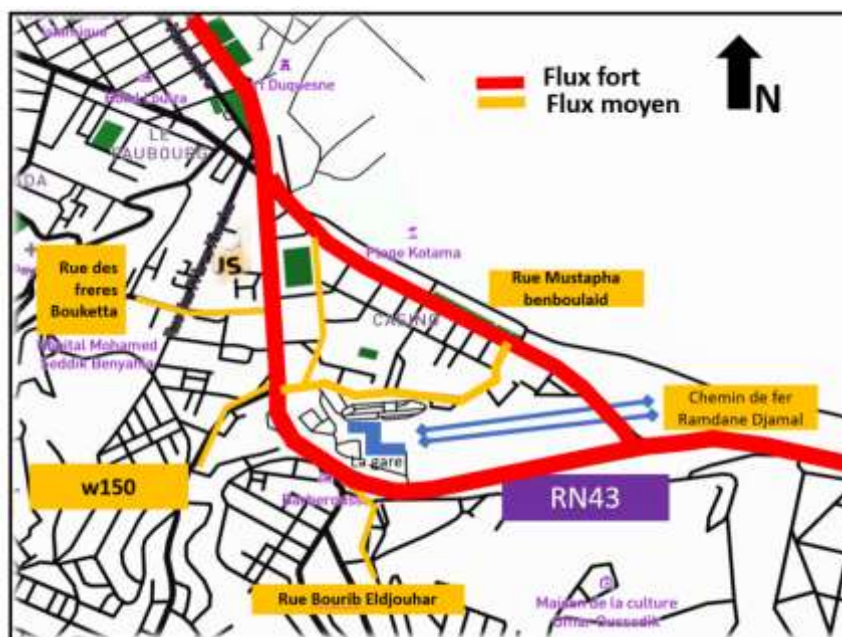


Carte 7: Les fonctions au sein de quartier de gare de Jijel pos7

Source : (Auteurs, 2021)

b) Flux des véhicules :

On remarque que les véhicules se concentrent davantage au sein de la route principale R43 qui mène vers l'entrée principale côté sud de la gare qui obstruer la circulation et créer des bouchons en face de la gare (Carte.8). La deuxième entrée de la gare côté au nord en contact avec la rue W150 qui a généralement un flux moyen à noter toutefois que l'activité commerciale qui empiète sur cette rue peut obstruer la circulation et créer des bouchons en face de la gare. L'implantation de la gare des voyageurs de Jijel a eu des conséquences sur l'organisation du quartier de la gare et l'évolution du nœud ferroviaire. Sur le plan spatial du quartier sa localisation, au l'entrée Est de la ville, tout près du centre-ville de Jijel, dans un espace limité par une urbanisation contraignante et une circulation mécanique est très élevée qui provoque le problème de l'encombrement surtout durant la période estivale à cause des nœuds qui constituent des points noirs de la circulation..., la gare se trouve bloquée son emplacement en plein centre du tissu urbain non seulement provoque une coupure dans le quartier mais il contribue à l'étouffement du centre-ville.



Carte 8: Le flux véhicules aux environs de la gare de Jijel

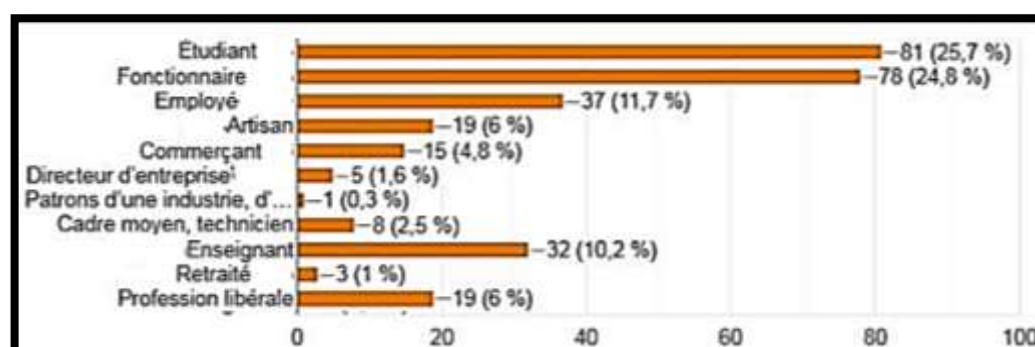
Source : (Auteurs, 2021)

IV.2.4. Résultat de questionnaire :

La zone de la gare ferroviaire s'impose comme un pôle essentiel du développement durable pour nos villes. Il s'agit généralement de territoire attractif situé aux portes de la ville. Notre recherche portera donc sur les divers concepts en relation avec les aménagements ferroviaires en zone urbaine et la relation ville / gare, mais aussi avec la récupération des friches ferroviaires et la requalification du quartier de la gare et l'intégration d'une gare intermodale contemporaine à son cadre bâti actuel et son milieu urbain. Le but de ce questionnaire (Annexe IV) est d'impliquer les habitants de la wilaya de Jijel et les usagers de la gare dans la prise de décisions sur l'essor de ce dernier et de son développement. Il comportant des propositions responsables afin d'en ressortir avec une stratégie de mise en valeur participative et responsable dont la gare n'est pas seulement un lieu de transit mais également un lieu de vie, de détente et un point de convergence des différents moyens de transports.

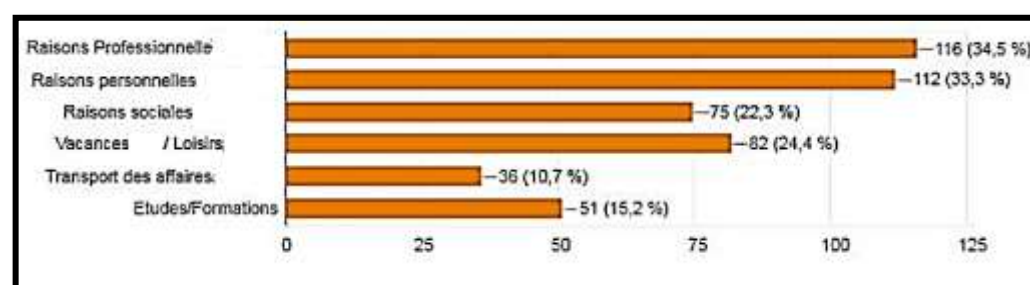
Pour cette enquête, nous avons réalisé un questionnaire de 20 questions qui s'articule autour de 4 axes majeurs : « Renseignements personnels », « Gare routière de Jijel aujourd'hui », « Quartier de la gare aujourd'hui », « les principaux défauts du quartier de la gare » et enfin « Quartier gare de demain ». Notre échantillon (346 personnes : 57,7% femmes et 42,3% hommes) est constitué des habitants et des usages de la gare. Environ de 98% des personnes enquêtées résident dans la wilaya de Jijel et 2% hors celle-ci (Annexe V) dont la majorité des personnes interrogées sont des étudiants et des fonctionnaires (Graph.1). Concernant les raisons de voyage, ils sont pour des raisons professionnelles 34,5% et personnelles 33,3%

(Graph.2). Selon les graphs (3, 4, 5) On remarque que la majorité des personnes interrogées ne sont pas satisfaits par le bâtiment de la gare dont 97,3% sont avec la rénovation et la reconstruction de cette gare notamment après les inondations récentes¹.



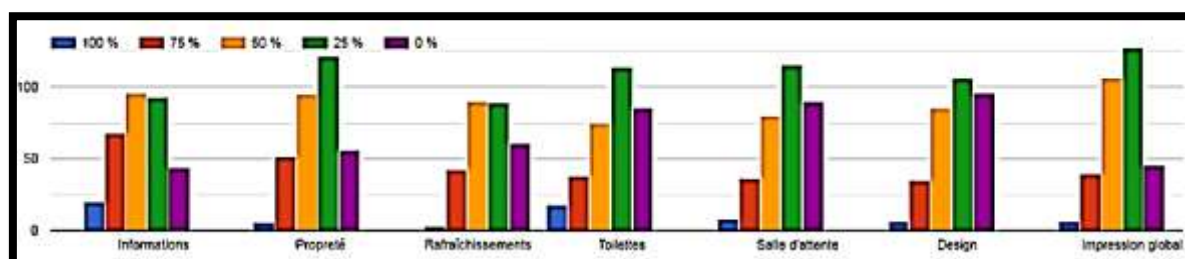
Graphique 1: Profession (%)

Source : (Auteurs, 2021)



Graphique 2: Différentes raisons pour voyager

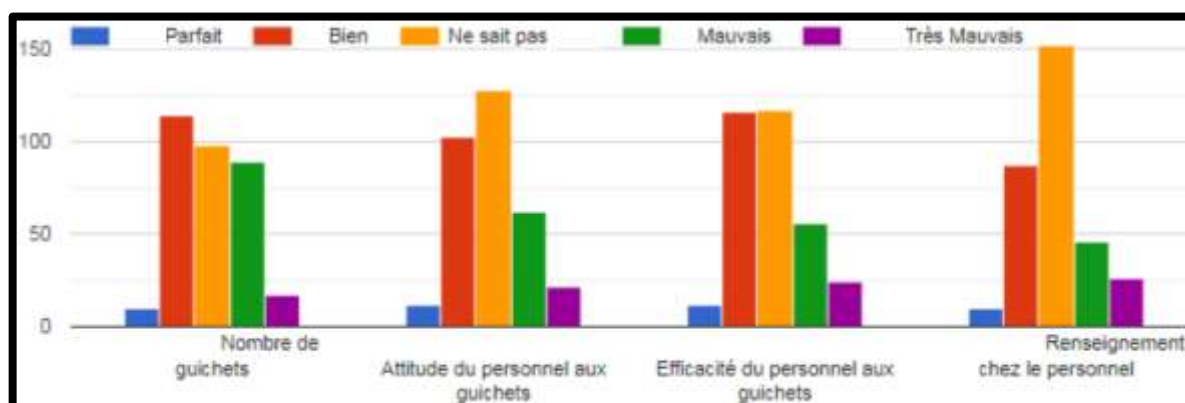
Source : (Auteurs, 2021)



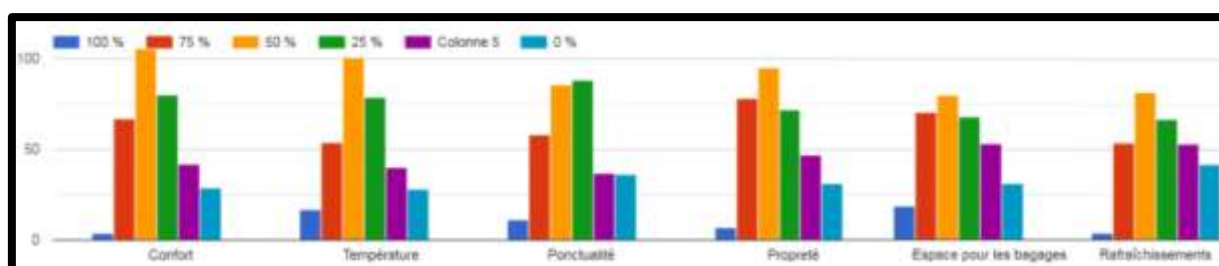
Graphique 3: Evaluation de l'équipement de la gare

Source : (Auteurs, 2021)

¹La gare a été frappée par de grandes inondations le 22/12/2020, provoquant d'importants dégâts matériels et emportant des dizaines de véhicules. L'Oued Lemkaseb, totalement bétonné et toujours mis en cause dans ce genre de situation, a encore une fois déversé des torrents d'eau sur toute la partie Est de la ville, mais cette fois-ci, avec une ampleur jamais connue, constatent des médias algériens. Le pont de l'entrée Est de la ville a été littéralement inondé à la faveur des pluies diluviennes qui se sont abattues sur la ville, dans la nuit de dimanche à lundi, emportant dans les crues de cet Oued de nombreux véhicules. Le bilan des dégâts enregistrés fait état d'au moins 25 bus totalement inondés à la gare routière, alors que 19 véhicules, dont 10 camions et 9 voitures, ont été charriés par la furie brutale des eaux.

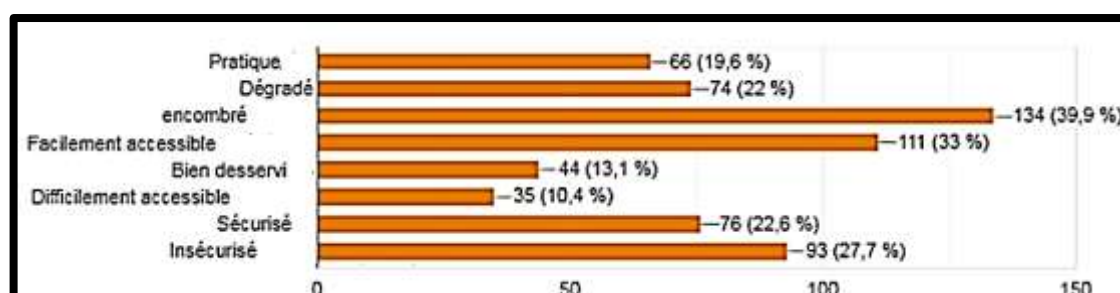


Graphique 4: Evaluation de la billetterie
Source : (Auteurs, 2021)

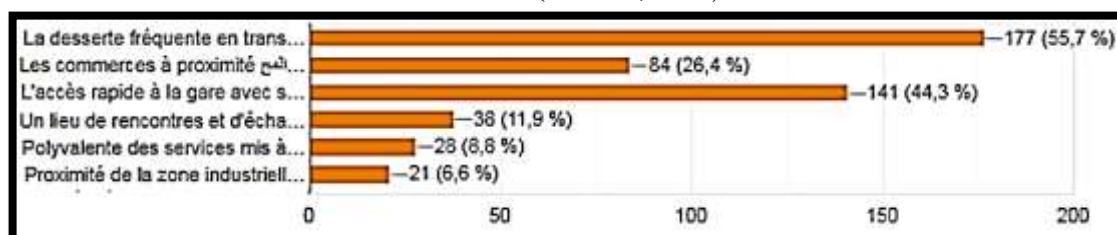


Graphique 5: Evaluation des moyens de transport en commun
Source : (Auteurs, 2021)

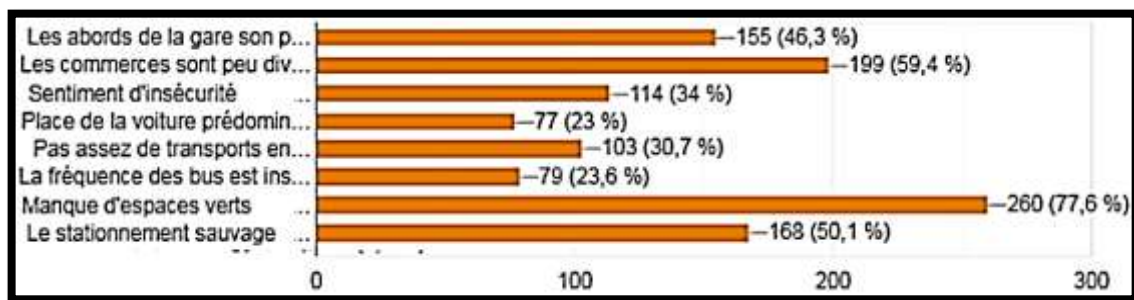
Pour le quartier de la gare aujourd’hui, la plupart des personnes enquêtés le définit comme un espace principalement encombré (39.9%), insécurité (27.7 %), facilement accessible (33%) mais dégradé (22%). Selon les graphes (6, 7, 8), le quartier de la gare a des potentialités tels que ; la desserte fréquente en transports en commun, l'accès rapide à la gare avec son véhicule personnel et les commerces à proximité, et des fragilités tels que ; Risque d’encombrement, les commerces sont peu diversifiés, le manque d’espaces verts et le stationnement sauvage.



Graphique 6: Comment définir le quartier de la gare
Source : (Auteurs, 2021)



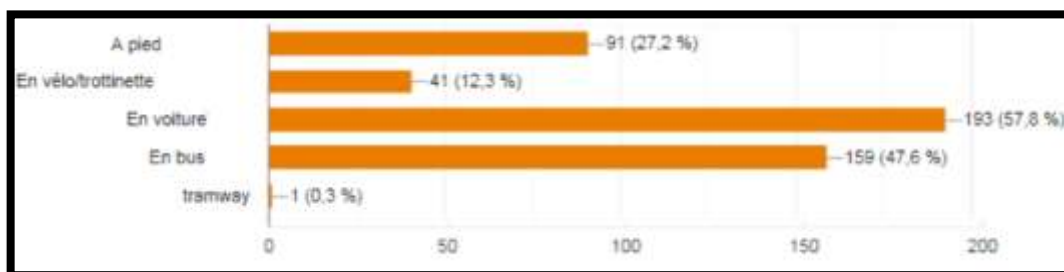
Graphique 7: Les atouts du quartier de la gare
Source : (Auteurs, 2021)



Graphique 8: Les défauts du quartier de la gare

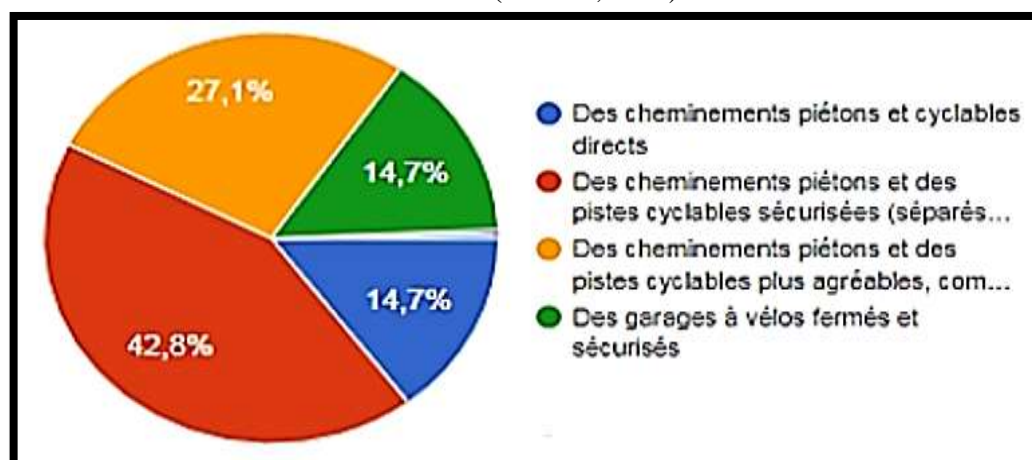
Source : (Auteurs, 2021)

Quant au Quartier gare de demain, selon les graphes (9, 10) le moyen de déplacement idéal pour venir à la gare c'est la voiture (75.8%), le bus aussi. Les conditions les plus importants pour venir à la gare à pied ou en vélo sont : premièrement, les cheminements piétons et des pistes cyclables sécurisées (séparés des voitures) (42,7%), en deuxième lieu vient les cheminements piétons et des pistes cyclables plus agréables, comme des promenades 27,4%, puis, des cheminements piétons et cyclables directs 14,9% et enfin des garages à vélos fermés et sécurisés 14,2%. Ainsi, selon les graphes (11, 12,13), il y a un manque dans plusieurs types d'équipement et service notamment les services monétaires (poste), les services sanitaires (Médecin généraliste, centre médical, médecin spécialisé, pharmacie) ainsi que des restaurants et des cafétérias de qualité et les équipements de loisirs et de sport.



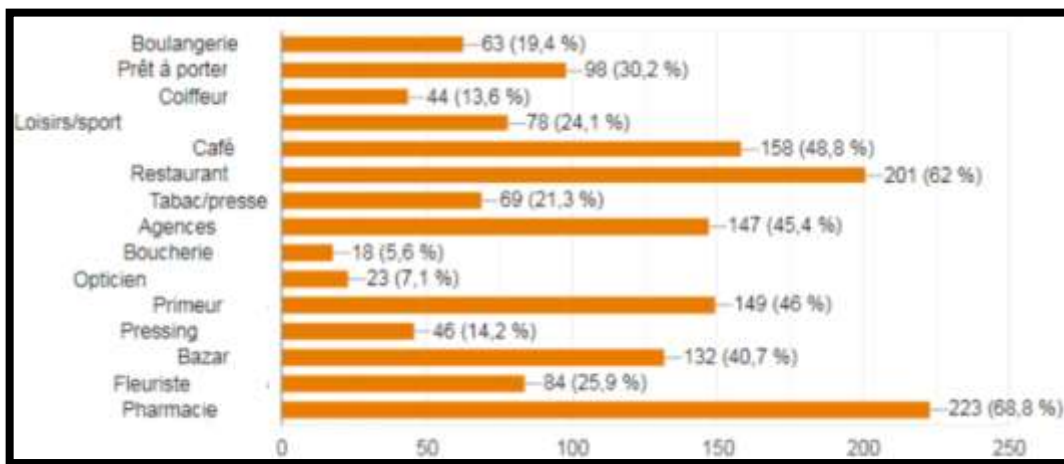
Graphique 9: Le moyen idéal pour venir à la gare

Source : (Auteurs, 2021)



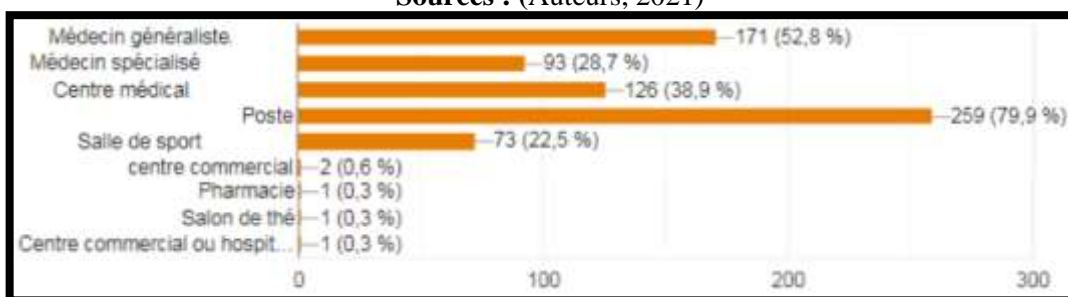
Graphique 10: Les condition pour venir à la gare à pied ou en vélo

Source : (Auteurs, 2021)



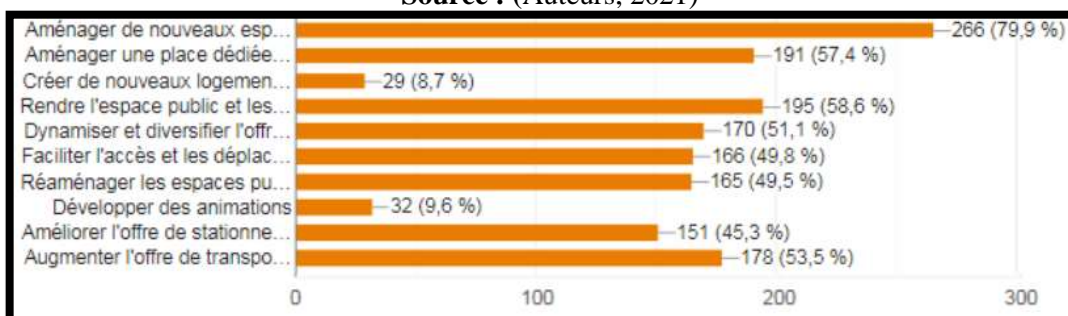
Graphique 11: Types de commerces

Sources : (Auteurs, 2021)



Graphique 12: Types de service

Source : (Auteurs, 2021)



Graphique 13: Les priorités à mettre en avant dans le réaménagement du quartier de la gare

Source : (Auteurs, 2021)

Synthèse :

Cette synthèse est élaborée à partir de travail du terrain, l'observation et l'interprétation des résultats de questionnaire.

Tableau 5: Synthèse de différents avantages et inconvénients de la gare intermodale de Jijel et de son quartier.

Source : (Auteurs, 2021)

	Avantages	Inconvénients
La gare	-La billetterie est bien fonctionnée -La gare est à la fois à la périphérie de la ville ; et proche des zones urbaines ;	-Salle d'attente est mal fonctionné -Manque de propreté surtout au niveau des sanitaires ; -Manque des espaces verts -Insuffisants des défèrent services ; Manque d'ensoleillement ;

	<ul style="list-style-type: none"> -La gare étant implantée dans une aire dégagée ; -Connexion directe à R43 ; -Accessibilité facile pour les habitants de la ville et même pour les visiteurs d'autres wilayas ; -La gare routière comme point de distribution vers toute la ville, un point de repère de la ville de Jijel ; Un lieu qui relie l'Est et l'Ouest ; -Position stratégique entre deux axes routiers structurants et très dynamiques ; 	<ul style="list-style-type: none"> -Des façades moches ; -Un manque d'aération dans les sanitaires publics ; -Exposée aux vents ouest ; -Les aires de stationnement (partie sud) sont vulnérable aux inondations, problème de circulation ; -Manque des cheminements pour piétons et pour bicyclettes ; -Une faible intermodalité dans la gare, La grande majorité des usagers n'utilise qu'un seul mode pour venir à la gare ou partir ; -L'insuffisance du nombre de quais qui ne répond pas vraiment aux besoins actuels de la gare ; -Manque des espaces de détente, l'absence des espaces couverts dans les quais pour protéger les voyageurs manque de confort et de propreté ; -Arrêts de bus non aménagés, dysfonctionnement des mobiliers urbains ;
Quartier de la gare	<ul style="list-style-type: none"> -Quartier multifonctionnel et très dynamique 	<ul style="list-style-type: none"> -Absence des espaces verts et des espaces publics ; -Problème d'embouteillage au niveau des nœuds ; -Problème de nuisances sonores et olfactives dues à la forte circulation sur la RN43 ; -Manque de visibilité au niveau des nœuds surtout à l'intérieur du quartier, parce qu'il est encombré ; -Absence des équipements de loisir (aires de jeux enfants/aquarium.) -Absence de lieux de rencontre ; -Absence d'équipements culturels ; des espaces verts au niveau du quartier ; -Absence des toilettes publiques ; -Manque des équipements ; Manque des types de service ; -Manque des aires de stationnement ; -Terrains de jeux situés dans la partie Sud sont difficilement accessibles ;

IV.3. Vers une gare intermodale contemporaine à Jijel : Recommandations

Selon les règlements du ministère de transport, dans la conception des gares, il faut appliquer La conception des infrastructures d'accueil de transport intermodale et contemporaine exige l'application des points suivants :

a) Sur le plan technique :

Ouvrages et les installations :

Les gares routières doivent comporter notamment les ouvrages et les installations suivantes :

- 1) Des parties bâties ouvertes au public regroupant notamment Le hall d'accueil du public, Les guichets, La salle d'attente, Les Cabines téléphoniques, les cafétérias, restaurants, Les sanitaires, des bureaux pour le gestionnaire, Une salle de prière, Un local pour les bagages ;

- 2) Des quais pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs ;
- 3) Un parking et/ou zone de stationnement pour autocars, taxis et véhicules particuliers revêtu ;
- 4) Un dispositif d'éclairage ;

Mesures de sécurité :

- Les gares doivent être éclairées pendant la nuit.
- Créer des loges de gardiens pour le contrôle.
- Il est obligatoire d'aménager des locaux pour la protection civile.
- Le bâtiment doit être clôturé.
- Créer un système de signalétique dans l'intérieur et dans l'extérieur.
- Installation des déversoirs à proximité des accès.
- Utilisation de la technique de robinet d'incendie.
- Utilisation des pompiers installés des lors de planchers comme les colonnes sèches et les colonnes ponctuelles.
- Utilisation des matières pour l'extinction comme les poudres CO².
- Aménager des postes pour la protection civile.
- Créer des aires de retournement, éclairer les voies de circulation.
- Créer des regards pour l'évacuation de l'eau.
- Utiliser des produits de revêtement des quais et des passages permet de la prévention contre le risque de chute.

Ainsi, les gares doivent être dimensionnés en fonction des moyens de transport ;

- Le dévers des pentes ne doit pas excéder ;
- Les infrastructures d'accueil de transport urbain doivent être caractérisés par : Inter modalité, Correspondance, Stationnement, Insertion urbaine, Accès, Usages, Identité, Signalétique, Profondeur, Qualité architecturale
- Les surfaces communes de circulation des voyageurs, espaces et salles d'attente communs,
- Le mobilier de gare (bancs, sièges, poubelles, etc.),
- Les équipements et installations destinés à la circulation des flux voyageurs comme les accès aux passerelles, accès aux souterrains, escaliers mécaniques, ascenseurs, portes automatiques, trottoirs roulants... etc. ;
- Les équipements destinés aux personnes à mobilité réduite ;

- Créer des accès internes et externes des gares pour faciliter les entrées et les sorties.
- Créer plusieurs aires de stationnement tous type de véhicules de façon suffisante, créer des quais pour le stationnement.
- La circulation doit être facile et fluide.
- Prendre des dispositions réduisant les manœuvres de marches arrière des véhicules.
- Créer une entrée et une sortie pour le bâtiment et pour le parking.
- Les quais de départ et d'arrivée doivent être séparés.
- Les parkings d'attente des véhicules et les parkings pour les services taxi doivent être séparés des quais.
- La rénovation totale de la gare intermodale (démolition et reconstruction) notamment après les inondations récentes ;
- Assurer une bonne fluidité de circulation mécanique au niveau de l'environnement immédiat de la gare par l'élargissement des voies non conforme et la création des échangeurs ;
- Réaménagement des flux entrants et sortants de la gare et l'exploitation de la partie nord pour minimiser l'encombrement au niveau de la route nationale ;
- Création de nouvelles aires de stationnement pour les voyageurs ;
- Hiérarchisation des réseaux pour tous les modes de transports à la fois urbain et interurbain ;
- Choix et l'articulation des modes de transports issus de l'identification des besoins de la clientèle et de la performance des systèmes mis en œuvre ;
- Mise en œuvre d'une gare intermodale contemporaine efficiente où se croisent l'ensemble des réseaux ainsi que l'optimisation de la complémentarité voiture-bus ;
- Meilleure organisation des correspondances et l'indissociabilité entre les modes actifs, les modes doux et les transports en commun ;
- Coopération mutualisée entre l'ensemble des intervenants de la mobilité à l'échelle régionale ;
- Tarification intégrée et un système de billetterie intermodale ;
- Articuler aussi bien que possible les différents modes de déplacement lorsqu'une offre importante est disponible. Les réflexions autour de l'intermodalité visent ainsi à optimiser l'offre, à en faciliter les enchaînements et à y intégrer autant que possible les mobilités actives ou émergentes ;
- Développer l'usage des modes de transports collectifs pour les distances importantes ;

- Offrir une véritable alternative concurrentielle à l'automobile ;
- Assurer la complémentarité avec les autres modes de transports collectifs interurbains et urbains mais également avec les autres modes motorisés et les modes doux ;
- Limiter la pénibilité lors des ruptures de charges pour l'utilisateur en tant que point de correspondance.

b) Sur le plan social :

- Répondre aux besoins des habitants par l'implantation de nouveaux équipements sportifs, culturels, commerciaux et création des espaces de rencontre et de loisirs ;
- Réaliser les aménagements idoines autour des pôles d'échanges pour favoriser cette intermodalité et prendre en compte les enjeux de complémentarité entre modes de transport sur les territoires ;
- Assurer l'information multimodale et le service auprès des voyageurs ;
- Proposer des lieux bien identifiés (accessibilité, insertion urbaine, confort, sécurité...)
- Intégrer la dimension piétonne dans la conception de la gare ;
- Aménager un lieu de vie en proposant une mutualisation des usages et des services connexes ;
- Les accès doivent être identifiant les cheminements des différents utilisateurs avec une description précise du cheminement ;
- La création des espaces larges et ouverts ;
- L'utilisation des matériaux ayant une haute qualité acoustique ; Généralement pour minimiser le bruit, on utilise des isolants, ou bien des matériaux isolants comme le double vitrage, le survitrage, le vitrage à isolation renforcé VIR, la double fenêtre ;
- Installer des bandes d'avertissement tactiles ;
- Créer des allées pour la circulation piétonnière des personnes ayant une déficience visuelle, créer des trottoirs aux abords des arrêts et aux quais ;
- Créer les trottoirs pour la circulation piétonnière ;
- Créer des rampes adaptées aux normes pour la circulation des PMR ;
- Créer des parkings particuliers en fonction de la disponibilité de l'espace.

c) Sur le plan environnemental :

- Création des espaces verts riches en végétation pour la purification et rafraîchissement de l'air et la régularisation des écarts ;

- Création d'une ceinture d'arbres persistants dans la partie ouest en fonction de protéger le site contre les vents défavorables d'hiver et même temps protection vis-à-vis les nuisances sonores et olfactives.

d) Sur le plan économique :

- En tant que vitrine et porte de la ville, la gare contemporaine et intermodale peut participer à l'amélioration de l'attractivité de la gare et l'attractivité touristique et économiques de la ville de Jijel
- La mobilité est un facteur important de cohésion sociale, de vitalité économique et d'attractivité des territoires et les usagers doivent pouvoir se déplacer avec facilité, le plus rapidement et confortablement possible, en utilisant au mieux l'offre du territoire ;
- Assurer l'attractivité du territoire, par « *des conditions d'accès efficaces à l'ensemble du territoire mais différenciées selon les situations par le développement des modes alternatifs, l'amélioration des conditions d'intermodalité ou l'organisation du rabattement* » (Lefrere et Renaudin, 2017).

Conclusion :

Après l'étude de ces différents exemples ; exemples livresque (chapitre 3), gare de Jijel (chapitre 4), en constate que les gares sont des bâtiments très importants pour la ville, la vie humaine, l'urbanisme de la ville, ainsi que le développement des pays dans les différents domaines, notamment le côté économique. D'autre part, lorsqu' on parle du côté architectural et technique, on peut dire que la réalisation d'un projet gare implique la spécialisation des grands espaces et des grandes surfaces de l'extérieur que l'intérieur pour bien résoudre le problème de flux, et l'organisation de la circulation soit mécanique ou piétonne. Comme elle accueille un grand nombre de personnes, l'architecte ne doit pas oublier que cette construction peut être visitée par toutes les catégories de personnes. Par conséquent, l'application des mesures de sécurité est très importante pour une gare intermodale. Enfin, la maîtrise des normes réglementaires est la base fondamentale pour une très bonne architecture des gares.



Conclusion générale

Aujourd'hui notre mouvement, notre mise en réseau des villes, cristallise des nœuds de transport, des lieux attractifs en matière de mobilité. Ce sont les aéroports, les ports, les gares...etc. Dans ce mémoire nous nous intéresserons tout particulièrement à la gare. Vieux moyen de transport, le train a accompagné notre histoire, a connu des hauts et des bas, a subi la concurrence des autres modes. La gare a toujours été un lieu où l'on prend le train. C'est un équipement dédié principalement aux transports ferroviaires. Aujourd'hui l'activité ferroviaire des gares n'est qu'une activité parmi d'autres qui animent quotidiennement ces lieux. Les gares contemporaines accueillent une gamme très large de modes de transports et participent ainsi plus que jamais à l'amélioration des conditions de l'accessibilité urbaine. De la gare ferroviaire, au pôle intermodal d'interconnexion des réseaux des transports publics respectueux de l'environnement, la gare renforce son rôle au sein des territoires à plusieurs échelles.

Élément majeur de la mobilité et du développement durable, l'intermodalité est un outil et essentiel au service de la mobilité durable, de compétitivité et d'attractivité des villes contemporaines. Elle est apparue comme une solution efficace, en combinant les avantages de ces modes, pour fournir une solution globale plus durable, et alternative à la voiture. Aujourd'hui, les transports dans la ville s'organisent autour des lieux d'échanges où se jouent l'intermodalité. Ces lieux sont des lieux par excellence de la mobilité, où, ils doivent bien donner les conditions techniques du passage d'un mode à un autre. Aussi, de fournir l'environnement nécessaire à une bonne signalétique pour les usagers. Au présent, l'enjeu de la gare est tout à la fois un défi technique, un défi institutionnel et un défi de management urbain. Ces pôles d'échanges, sont également des lieux de la ville dont ils peuvent être considérés, en ce sens espaces publics et de vie. C'est dans ce sens que les gares doivent proposer aux usagers les conditions d'intermodalité confortables : parking, information, temps minimum pour le changement de modes de transport.

De par sa complémentarité entre les transports en commun et la vie urbaine, elle envisagée à la fois comme un lieu des transits, élément urbain, lieu d'attractivité et de services, participe à la redynamisation et à la structuration urbaine et à l'intermodalité au niveau des villes contemporaines. Aujourd'hui, la gare ne concerne pas seulement le réseau ferroviaire. La centralité commerciale et urbaine de la gare s'alimente de différents modes de déplacement pour devenir un pôle d'intermodalité. La gare doit être le lieu de l'intermodalité par excellence, elle réunit les différents systèmes de déplacement, du national au local, des lignes à grandes vitesses au transport urbain classique (métro, autobus, tramway) en passant par les

modes plus « doux ». La mise en relation des différents services de transport n'est pas simple. Une multitude des acteurs, la diversité des modes, les différentes contraintes d'exploitation forment des frontières invisibles qui segmentent le territoire des gares.

La gare est un nœud, un point de jonction entre des personnes qui arrivent et partent. Cet échange crée divers dynamiques : de mouvement, de consommation, d'économie, ... Qui vont influencer l'organisation urbaine. Consciente de ce nouvel enjeu, la conception et la programmation des gares doit tenir compte des évolutions des modes de vie des usagers. Les projets de gares doivent intégrer des services suffisamment variés et pas uniquement liés à la seule activité de transport. L'intégration de nouveaux services dans le cadre de cette vision de la gare comme lieu de vie et d'échanges, permet d'améliorer son attractivité et donc l'attractivité de tout le système des transports en commun et de la ville. Cette intégration est une forme de réponse spatiale pour s'adapter aux évolutions rapides des modes de vie, des pratiques et des comportements des individus et un moyen pour leur faciliter la vie quotidienne devenue de plus en plus compliquée et contraignante.

Les réflexions sur le développement de la ville doivent porter une attention particulière à la mixité de ces quartiers. Evitant de concentrer le développement des espaces autour des gares dans un unique sens. Les quartiers se composent donc de logements, d'espaces publics, divers lieux de loisirs ou dédiés à la culture. Nous en revenons à la réflexion sur la mixité des quartiers qui doit permettre d'éviter, entre autres, la création de ville dortoir ou, à l'inverse, la fuite des populations. Les richesses captées doivent permettre d'améliorer l'image du territoire, de créer des opportunités de développement socio-économique, de rénovation urbaine. Il faut des volontés fortes et l'engagement des acteurs est essentiel.

Dans les grandes villes, les gares accueillent des centres commerciaux aménagés en différents espaces de loisirs dont, le commerce agrément le voyage et associe l'efficacité et le plaisir pour les clients. Les gares sont aujourd'hui en passe de devenir un emblème de l'attractivité urbaine, pour reprendre l'expression suivante « ... [ce sont devenu] *les principaux repères d'une ville qui perd ses repères* ». La gare est le pôle intermodal de demain, elle doit être ouverte vers l'extérieur. Un site intermodal où le passage doit se faire sans coupure avec fluidité. Le passager doit se sentir à l'aise / favorisant les correspondances entre le rail, la route et les mobilités douces. Aujourd'hui, la gare devient le lieu de l'intermodalité capable de répondre aux besoins comme aux désirs de mobilité des citoyens, de plus en plus soucieux de transports doux et écologiques.

Aujourd'hui, après de longues décennies de déclin, la gare et son environnement apparaissent comme centre d'un territoire urbain et durable à fort potentiel. C'est l'émergence de la gare contemporaine. Cette transformation nécessite de travailler à la fois les dimensions transport intermodal et développement urbain, pour faire émerger un vrai quartier de ville. L'essor des services proposés dans les gares a contribué à estomper la limite entre l'espace ferroviaire et la ville. Les gares deviennent progressivement des espaces publics, dont les services sont utilisés aussi bien par les voyageurs que par le reste de la population. Cette évolution présente aux gares contemporaines aujourd'hui les met face aux enjeux du développement durable et la volonté politique d'améliorer les transports publics et doux. Si l'offre de transports est assez large, diversifiée et efficace, l'intermodalité peut apporter plusieurs bénéfices aux particuliers. En réduisant l'usage quotidien et individuel de la voiture, l'utilisateur perdra moins de temps dans les embouteillages et fera des économies de carburant et d'argent. La gare contemporaine accueille en priorité les piétons et PMR, et organise leurs cheminements sécurisés. Ceci explique l'intermodalité dans cette dernière. C'est aussi dans la « Grande Gare » que se développent les transports doux, vélos et pistes cyclables, voitures partagées et stations de recharge pour voitures électriques, circulations piétonnes agréables et sécurisées. L'information disponible sur la chaîne de déplacement est importante aussi pour valoriser les potentiels de l'intermodalité.

Brièvement, un beau projet de « gare contemporaine » nécessite ainsi de croiser les objectifs. Il force à considérer le projet d'une part autour du voyageur, pour faciliter ses déplacements de porte à porte, dans un contexte et un potentiel urbain à inventer et d'autre part comme un lieu de vie urbaine avec ces espaces publics continus, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés. Comme une place publique, la gare contemporaine doit être lieu d'échanges et de rencontres (propre et sécurisé) avec des circulations et zones d'attente, des espaces commerciaux, restaurants et bureaux et des services au public (Poste, crèche). L'organisation d'événements culturels (expositions, concerts, cinéma) permettra d'affirmer leur nouveau statut. De là nous combinons entre deux cultures se rencontrent en gare, celle du transport et celle de l'aménagement urbain., il s'agit de développer un quartier dense et durable autour de la gare contemporaine. Des terrains, autrefois ferroviaires, sont disponibles autour des gares, créant un vaste potentiel d'aménagement ; ainsi émergeront des éco quartiers, bien desservis, lieux de la mixité urbaine et sociale, et réduisant à la source les besoins de déplacement individuel. Ces projets intégreront un accueil de qualité des PMR.



Bibliographie

1. Alain l'Hostis, Alexis Conesa. Définir l'accessibilité intermodale. Arnaud Banos, Thomas Thévenin. *Systèmes de Transport Urbain*, Hermès, pp.24, 2010, IGAT. hal-00303439
2. Amandine Mohamed. Associations de parcs d'activités : enjeux et perspectives pour l'attractivité du territoire. *Sociologie*. 2011. fhal-01878459f
3. Arnaud Bourgain, Jean Brot, Hubert Gérardin Dans *Mondes en développement* 2010/1 (n° 149), pages 7 à 10 (<https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-7.htm>)
4. Aurélie Delage. La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. : Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaucreux (France) et Liège-Guillemins (Belgique). *Architecture, aménagement de l'espace*. Université Lyon 2 Lumière, 2013.
5. Aurélie Souchon. De l'intermodalité à la multi modalité : enjeux, limites et perspectives, illustré par un projet d'expérimentation d'une tarification multimodale entre Martignes et Marseille. Mémoire de stage de fin d'études en gestion et management. 2006. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00412863/document>
6. Berg, Patrick. Les enjeux de l'implantation d'une gare nouvelle-Synthèse. Rapport pour Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie - Ministère de la Transition écologique et solidaire. Avril 2019. www.normandie.developpement-durable.gouv.fr.
7. Bulteau. J. (2009), « la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement », thèse de doctorat en sciences économiques de l'université de Nantes, p22.
8. Catherine Charlot-Valdieu, Philippe Outrequin. *L'urbanisme durable ; concevoir un écoquartier* (2e édition). Hors Collection Le Moniteur. 2011.
9. Cerema (2017). Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable.
10. Cerema-IFSTTAR, coll. Rapport d'études et de recherches, pp. 131-142. <http://www.certu-catalogue.fr/mobilite-en-transitions-connaître-comprendre-et-représenter.html>
11. CERTU -Jouve N., Richer C., Chomat G.- (2013), *La coopération entre AOT : les syndicats mixtes SRU*, édition CERTU, collection Dossier n°279, 107 p
12. CERTU, *La planification des transports au niveau régional : une lecture des évolutions de ces 25 dernières années*, 2004
13. Chebouti Mohamed, FERHAT Amine et Guerroumi Mohamed Amine. L'intermodalité en Algérie mythe ou réalité ? Cas de la ville d'Alger. Mémoire de Master 2 en architecture. Université de bejaia. 2017.
14. Chloé Gonzalez. *AMBIANCE D'UNE GARE : Méthode du parcours commenté appliquée à la gare des Guillemins*. Travail de fin d'études de Master en Ingénieur Civil Architecte à finalité approfondie. Université de Liège.2014.
15. Commission Européenne. *The Common Transport Policy Action Programme 1995-2000*. 1995. [Consulté le 23 juin 2021]. Disponible sur l'adresse : http://aei.pitt.edu/1115/1/transport_action_plan_COM_95_302.pdf
16. Conseil Communal de Mons. *Politique des Grandes Villes Mons. Perspective de Développement Urbain 2019-2024*. 3 septembre 2019.
17. Direction de transport wilaya de Jijel., (2018). *Programme du concours (03 gares routières et 5 stations urbaines)*.
18. Dobruskes F., Hubert M., Laporte F., Veiders C., *Réorganisation d'un réseau de transport collectif, ruptures de charge et mobilités éprouvantes : l'expérience bruxelloise*, revue *Articulo*, 2011
19. Fabienne WAKS, Hubert Bonin et François Xavier Point. *L'esprit d'une gare, Bordeaux Saint-Jean Relié – Illustré*, 11 mai 2017. Éd. Recherche Midi. 2017.p.160.
20. François Cusin ET Julien Damon. *Les villes face aux défis de l'attractivité : CLASSEMENTS, ENJEUX ET STRATÉGIES URBAINES*. Article.2010.25p
21. Gilles Lefrere Nicolas Renaudin. L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine. Rapport de Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) de Nouvelle-Aquitaine présenté par la Commission n°2 « Mobilité ». 2017. https://ceser-nouvelle-aquitaine.fr/sites/default/files/2019-08/Rapport_Intermodalite_Final_Web%281%29.pdf

22. Hassina Nadji. L'intermodalité dans le transport public local : Outil de régulation de la mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Mémoire de Master en Sciences Economiques.2013.137p.
23. Hatem F, (2005), « Attractivité du territoire : de la théorie à la pratique », L'industrie en France et la mondialisation, Service des études et des statistiques industrielles.
24. Hatem, F. (2004) – « Attractivité : de quoi parlons-nous ? », Pouvoirs Locaux, n°61 (II/2004), pp 34-43, http://www.fabricehatem.fr/fh-medias/publications/attractivite_pl.pdf.
25. Henry Torgue. Architecture et territoire : matière et esprit du lieu. Séminaire “ Territoires en réseaux ” - Institut d'Urbanisme de Grenoble, Mar 2010, Grenoble, France. Ffhalshs-00503805
26. Hervé Alexandre, François Cusin & Claire Juillard « L'attractivité résidentielle des agglomérations françaises ». Université de Paris, Juillet 2010.
27. Horowitz, Alan J. and Nick A. Thompson, Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities. US Département of Transportation, Septembre 1994.
28. Joseph S. Szyliowicz (2003), « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme », Revue internationale des sciences sociales n°176, juin 2003.
29. Justine Margot. Impacts des nouvelles technologies sur le fonctionnement de l'intermodalité. Travail de fin d'étude, Master Économie de l'Environnement, de l'Énergie et des Transports. L'École Nationale des Travaux Publics. Université lumière Lyon 2.2018.
30. Karima Belaiche. Les transports de marchandises en Algérie : Impact sur l'activité économique dans la wilaya de Tizi-Ouzou. Mémoire de Master en sciences économiques Spécialité. UNIVERSITE MOULOUD MAMMERRI DE TIZI-OUZOU ;2016.
31. Keller. F, La gare contemporaine, rapport à Monsieur le Premier Ministre, Paris, mars 2009, p.51.
32. Keramidas. O, Le Pennec, E. & Serval, S. (2016). Caractériser l'attractivité d'un territoire, une approche par les ressources : le cas de 5 EMN européennes nouvellement implantées dans la région de Kalouga en Russie. Management international / International Management / Gestion Internacional, 20, 130–142. <https://doi.org/10.7202/1063710ar>.
33. L'Hostis Alain, Conesa Alexis. Définir l'accessibilité intermodale. Arnaud Banos, Thomas Thévenin. Systèmes de Transport Urbain, Hermès, pp.24, 2010, IGAT. hal-00303439.
34. Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs en France
35. Loi n°10-02 du 16 Rajab 1431 correspondant au 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire.
36. Madiha Bounouiou, Wafa Merzouk. LES EXIGENCES TECHNIQUES ET ARCHITECTURALES DE CONCEPTION DES INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL DE TRANSPORT URBAIN EN ALGERIE. Mémoire : MASTER ACADEMIQUE, architecture ; Université Jijel ; 2018
37. Mouffok Fouzia, Mouffok Malika. Transport, gare intermodale. Mémoire de Master en architecture.2016 [en ligne] URL : <http://dspace.univ.tlemcen.dz/bitstream/112/10518/1/Ms.Arc.Mouffok.F%2BMouffok.M.pdf>. Page consultée le : 09/02/2018
38. Noisette P, Vallerugo F, (2010), Un monde de villes. Le marketing des territoires durables, Editions de l'Aube, Clermont-Ferrand.
39. Ollivro J. (2000), L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée, coll. Espace et Territoire, Presses Universitaires de Rennes, p 175
40. Picry Juliette, Leveque Fabrice. La gare qui agrandit la ville. Bulletin communal d'information, Mons magazine no 39, Éd. Elio Di Rupo, Bourgmestre, Mai 2008.
41. Pierre Zembri. La planification des transports au niveau régional : Une lecture des évolutions de ces 25 dernières années. CERTU, 198 p., 2004, Dossiers du CERTU, 2-11-0914106-5. Hal-01584472
42. Rabaud M., Richer C., Walking: The Missing Link of Intermodality? in The Intricacy of Walking and the City: Methods and Experiments, International conference MUP-UPM, Marne-la-Vallée, 21-23 janvier 2015.
43. Ragon, Michel. L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer. 1984. 108 p

44. Richer C. (2008). L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires. Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°54, pp. 101-123. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00460325/document>
45. Richer Cyprien, Bentayou Gilles, Dépigny Bertrand, Les pôles d'échanges multimodaux au service de l'intermodalité et de la ville durable, Lyon, éditions du Cerema, 2017, 112 p., ISBN 978-2-37180-215-5 (imprimé), ISBN 978-2-37180-216-2 (pdf).
46. Robin Puchaczewski. Quelles opportunités pour l'intermodalité en Occitanie ? La réforme territoriale et la mise en place du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Mémoire de Master 2 Transports & Mobilités Université Toulouse .2017.
47. Rubén Camillo Lois Gonzalez, Miguel Pazos Oton, Jean-Pierre Wolff. Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse. Annales de géographie, Armand Colin, 2013, pp. 619-643. <https://www.cairn.info/revue-Annales-de-geographie-2013-6-page-619.htm>.
48. Saadi, Ibtissem, L'attractivité urbaine dans les quartiers en difficulté, cas de sidi salem-annaba-. MEMOIRE DE MAGISTER. Habitat et Développement Urbain. UNIVERSITE BADJI MOKHTAR –ANNABA. 2015
49. Serviant Océane. La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines. Mémoire de master en sciences du territoire – urbanisme et projet urbain. Université Pierre Mendès, France. 2015.
50. Tchekemian, 2004. « Entre démarches de qualité et diversification, une ressource territoriale à l'épreuve des faits ». CERMOSEM – La notion de ressource territoriale.
51. Transitec, Les principaux lieux d'intermodalité du territoire de Lille Métropole - Guide illustré d'aide à la compréhension et à la conception des lieux d'intermodalité. 2014.
52. Van Rillaer Sandra, 2009. Le train comme moyen de transport touristique international sur le marché belge : perspectives d'avenir. Mémoire de Master en Sciences et gestion du tourisme. Université libre de Bruxelles.
53. Vincent Pages. La scénarisation des gares ferroviaires. Mémoire de thèse master of arts heso/bhf in architecture. Haute école spécialisée de suisse occidentale, Genève. .2018.
54. Yasmine Bouhelouf, Ali Hadjiedj et Jocelyne Dubois-Maury, « Potentialités et projet d'attractivité du territoire de la ville de Jijel (Algérie) », Bulletin de l'association de géographes français [En ligne], 96-1 |2019, mis en ligne le 15 mai 2020, consulté le 10 décembre 2020. URL: <http://journals.openedition.org/bagf/4686>; DOI: <https://doi.org/10.4000/bagf.4686>
55. Yeh, Chao-Fu. Intermodalité et coûts des déplacements urbains dans les mégapoles. Les cas de Paris, Shanghai et Taipei. Thèse d'architecture et aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2009.

Site internet :

<http://collectivitesviables.org/articles/intermodalite.aspx> COMMUNAUTO (2004)

<http://www.agorah.com/upload/urbanisme/mobiiite/PLAQUETTEvFINALE.pdf>

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

<http://www.tigy.fr/vivre-tigy-environnement/mobilite-transport>

http://www.urba2000.com/club-ecomobiliteDUD/IMG/pdf/les_poles_d_echanges_intermodaux_fr.pdf

https://cesernouvelleaquitaine.fr/sites/default/files/201908/Rapport_Intermodalite_Final_Web%281%29.pdf

https://connaissanceterritoire.maregionsud.fr/fileadmin/user_upload/20200525_Le_Reseau_attractivite.pdf

https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/vademecum_promouvoir_lintermodalite_au_quotidien__0.pdf

<https://hal.univ-lorraine.fr/hal-01878459/document>

https://www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/20180111/avise_dossier_mobilite-durable.pdf

<https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2010-1-page-7.htm>

<https://www.eurogare.be/fr/aboutissement-gare-guillemins>

<https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-ecomobilite-7529/>

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Amenagement-du-territoire-transport-et-environnement/Les-transportes-du-quotidien/Developper-l-intermodalite-sur-notre-territoire>

https://www.smtu.nc/glossaire-388.html?no_cache=1&lettre=I

https://www.smtu.nc/glossaire-388.html?no_cache=1&lettre=M

<https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf>

<https://www.tictactrip.eu/faq/intermodalite-multimodalite-transportes-combines>



Annexes :

Annexe I : Fonctions et enjeux des pôles d'échanges

Source :(Cerema, 2017)

Fonction	Aspect positif	Aspect négatif	Enjeu pour les pôles d'échange
Transport	Lieu ressource en matière de solutions de mobilité diversifiées Potentiel relationnel élevé des nœuds et amélioration de la performance globale des réseaux ; développement des services aux usagers.	Rupture de charge et pénibilité dans la chaîne de déplacements ; allongement et fragilisation du temps de parcours.	Faciliter le passage d'un mode à un autre
Urbaine	Site stratégique de valorisation réciproque entre urbanisme et transport collectifs	Coupures urbaines par la concentration d'infrastructures : nuisance liée aux circulations	Faire la ville autour des pôles d'échanges
Service	Possibilité d'agrémenter et de valoriser le temps d'attente dans un endroit confortable et sécurisant. Carrefour social, espace public animé, activité diurne/nocturne.	Sentiment de temps perdu dans des espaces sans confort de base. Non-lieu, espace anonymes, surpeuplés où se croisent et s'ignorent des milliers d'individus...	Faire des pôles d'échanges des lieux de vie

Annexe II : Modèle évolutif du quartier de gare

(Delage, 2012)

Modèle évolutif du quartier de gare			
Période	(1) La naissance du quartier de gare dans la ville industrielle	(2) La déliquescence du quartier de gare lors de la désindustrialisation	(3) Le renouvellement de quartier de gare dans la ville post-industrielle
Signification de la gare	La gare est un signal urbain. Son architecture exprime sa position dans le réseau ferroviaire. Elle est le symbole de la splendeur de la compagnie ferroviaire, et de l'équité territoriale	La gare et le quartier de gare sont des marges urbaines et sociales, le repoussoir d'un mode de vie	La gare est instrumentalisée par les collectivités locales à des fins de compétition des territoires. Rôle de signal urbain disputé par des tours.
Relation ville-gare	La ville se ferrovarise (sur un mode bipolaire)	Gare et quartier de gare sont des délaissés de la ville	Banalisation multiples du quartier de gare dans la ville.

	<p>1. La gare est construite en lisière urbaine</p> <p>2. La croissance urbaine rattrape la gare qui se trouve enkystée dans le tissu urbain</p> <p>La gare génère la ville (?) // la gare est une coupure physique et mentale. C'est aussi une enclave urbaine puis elle devient plus perméable aux non voyageurs</p>	<p>Le transport ferroviaire ne présente pas d'intérêt particulier pour les villes, la gare non plus.</p> <p>= relative indifférence entre la gare et la ville.</p> <p>La gare est une contrainte urbaine forte (coupure)</p>	<p>L'arrivée du TGV rend les gares desservies très prisées par les villes, qui y voient un avantage distinctif.</p> <p>La gare est une opportunité pour la ville.</p>
Relation gare-quartier de gare	<p>La gare polarise son quartier : les activités et les hommes sont fonctionnellement liés à la gare.</p> <p>Constitution du « quartier de gare » comme entité socio-spatiale clairement identifiée</p>	<p>Le transport ferroviaire est concurrencé par les transports routier et aérien : les infrastructures et les gares sont vieillissantes voire obsolètes.</p> <p>L'automobile colonise les abords des gares.</p> <p>[Avec un décalage temporel] : le départ des activités industrielles libère de vastes terrains = friche autour de la gare</p>	<p>Vaste programme de rénovation des gares par la SNCF</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement des abords extérieurs de la gare - Transformation de l'espace intérieurs de la gare <p>La gare s'urbanise, elle est plus poreuse à son quartiers</p>
Relation quartier de gare-ville	<p>Le quartier de la gare a une connotation ambivalente dans la ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vitrine de modernité et du progrès industriel - « Antimonde », quartier interlope 	<p>Le quartier de gare est une verrue urbaine : valeur clairement négative.</p>	<p>Les espaces autour de la gare sont des terrains privilégiés de l'action publique et privée.</p> <p>Le quartier de la gare est le pôle tertiaire, le « quartier d'affaire » de la ville. Il peut être envisagé comme un levier de développement urbain.</p> <p>Le quartier de gare concentre de fortes potentialités dans la ville</p>

Annexe III : Tableau surfacique de la gare intermodale de Jijel

Partie ferroviaire :

Espace	Surface (m2)
1er étage :	
Agent de manœuvre	27.90
Visiteur du matériel	27.90
Agent de transit	27.90
Local de command	30.00
Local d'appareillage	86.50
Adjoint et secrétariat	27.90
Chef de la gare	29.30
Archive	27.90
Sanitaires	26.50
Poste	57.20
Circulation	27.90
Attente et pré embarquement	936.70
Salle de prière	61.30
Guichet	48.40
Salle de bagage	125.25
Bureau	18.25
Bureau	18.40
Salle des pas perdus	275.30
RDC :	
Entrée détente	55.80
Vestiaires	42.00
Sanitaires	27.50
Etagère à câble	42.50
Local à batterie	27.90
Entretien d'énergie électrique	27.90
Téléphone	29.30
Poste	57.20
Circulation	27.90
Total 1er étage	1880.50
Total RDC	365.90

Partie routière :

Espace	Surface (m2)
1er étage :	
Hall de circulation	741.20

Tabac	20.70
Local	13.20
Local	13.20
Local	13.20
Local	13.20
PTT	21.50
Police	21.25
Circulation verticale	79.02
Buvette	134.90
Office	31.60
Dépôt	36.20
Cuisine	63.20
Sanitaires	21.20
Dégagement	36.65
Salle de bagage	88.65
Local	46.20
Guichet	28.40
Expédition	24.70
Caisse	13.60
Bureau chef de gare	24.80
Nouveaux bureaux	75.00
Bureaux	60.00
RDC :	
Hall de circulation	796.00
Espace d'attente	28.50
Entretien	45.00
Sanitaires	42.00
Dépôt	40.25
Espace détente	55 .00
Sanitaires (administration)	45.00
Salle de bagage	88.40
Dépôt	30.00
Entretien	30.00
Télex	12.00
Archives	8.00
Bureau	11.25
Bureau	22.50
Bureau	16.00
Les locaux	130.00
Total 1er étage	1621.32
Total RDC	1399.90

Totale :

Partie ferroviaire : 2246.40 m2 /Partie routière : 3021.22 m2

Annexe IV : Fiche de questionnaire sur la gare intermodale de Jijel et son quartier

Numéro : Date : Heure :

Lieu d'origine : Lieu de résidence :

Fiche d'enquête par Questionnaire (français)

Ce questionnaire s'inscrit dans le cadre de préparation d'analyse de module atelier du projet et du mémoire de fin d'études de master 2 en Architecture (option : habitat et politique de la ville) sur : les gares routières et intermodales en Algérie.

On vous informe que :

- Ce questionnaire est adressé uniquement pour les habitants de la wilaya de Jijel et les usages de l'actuelle gare routière (l'entrée est de la wilaya de Jijel).
- Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses, ce qui compte c'est d'abord votre point de vue.
- Nous vous remercions de bien vouloir participer à cette enquête. L'aboutissement de ce travail dépend de votre aide et coopération. Nous espérons avoir des réponses claires et authentiques.

I. Profil de l'enquêté : Renseignements personnels

I.1-Sexe : Féminin Masculin

I.2-Age : moins de 20 21-30 31-40 41-50 51-60 Plus de 60.

I.3-Lieu d'habitation :

I.4-Le niveau de scolarité : Primaire moyen secondaire universitaire

I.5-Profession :

Étudiant Fonctionnaire Employé Ouvrier Artisan Commerçant Directeur d'entreprise Patrons d'une industrie, d'un commerce Cadre moyen, technicien Enseignant Retraité Profession libérale. Autre.

Si autre, précisez :

II. Gare routière de Jijel aujourd'hui :

II.1-À quelle fréquence voyagez-vous ?

Tous les jours Toutes les semaines Tous les mois Au moins une fois par semaine Occasionnellement Jamais.

II.2-Pour quelles raisons voyagez-vous habituellement ?

Raisons Professionnelle Raisons personnelles Raisons sociales Vacances/ Loisirs Transport des affaires Etudes/Formations

Si autre, précisez :

Quel moyen de déplacement utilisez-vous majoritairement pour vous rendre à la gare ?

A pied vélo/trottinette En voiture En bus

Si autre, précisez :

II.3- Comment évalueriez-vous gare ?

	100%	75 %	50 %	25 %	0 %
Informations					
Propreté					
Disponibilité d'une assistance					
Rafrâichissements					

Toilettes					
Salle d'attente					
Design					
Impression globale					

II.4. Comment évalueriez-vous la billetterie ?

	Parfait	Bien	Ne sait pas	Mauvais	Très Mauvais
Nombre de guichets					
Attitude du personnel aux guichets					
Efficacité du personnel aux guichets					
Libre-service					
Renseignement chez le personnel					

II.5-Comment évalueriez-vous les moyens de transport en commun ?

	100 %	75 %	50 %	25 %	0 %
Confort					
Température					
Ponctualité					
Propreté					
Espace pour les bagages					
Renseignements dans les moyens de transport					
Rafraîchissements					

II.6-Seriez-vous d'accord pour la rénovation de la gare notamment après les inondations récentes ? Oui Non

III. Quartier de la gare aujourd'hui ;

III.1-Comment définissez-vous le quartier de la gare aujourd'hui ?

Pratique Dégradé incomber Bien desservi Facilement accessible Difficilement accessible Sécurisé Insécurisé Autres

Si autre, précisez :

III.2-Quels sont les principaux atouts du quartier de la gare aujourd'hui ?

- La desserte fréquente en transports en commun
- Les commerces à proximité
- L'accès rapide à la gare avec son véhicule personnel
- Un lieu de rencontres et d'échanges
- Polyvalence des services mis à disposition
- Proximité de la zone industrielle

III.3-Quels sont les principaux défauts du quartier de la gare ?

- Les abords de la gare son peu attrayants
- Les commerces sont peu diversifiés
- Sentiment d'insécurité
- Place de la voiture prédominante sur celle des piétons
- Pas assez de transports en commun reliant les autres quartiers
- La fréquence des bus est insuffisante
- Manque d'espaces verts
- Le stationnement sauvage

IV. Quartier gare de demain :

IV.1- Selon vous, quel serait le moyen de déplacement idéal pour venir à la gare ?

A pied En vélo/trottinette En voiture En bus Autres

IV.2- Quelles seraient les conditions pour que vous veniez à la gare à pied ou en vélo ?

- Des cheminements piétons et cyclables directs
- Des cheminements piétons et des pistes cyclables sécurisées (séparés des voitures)
- Des cheminements piétons et des pistes cyclables plus agréables, comme des promenades
- Des garages à vélos fermés et sécurisés

IV.3- Quels types de commerces aimeriez-vous trouver à proximité de la gare ?

- Boulangerie Prêt à porter Coiffeur Loisirs/sport Café Restaurant Tabac/presse
- Agences Boucherie Opticien Primeur Pressing Epicerie Bazar Fleuriste
- Pharmacie Cordonnerie Autres

IV.4- Quels types de services aimeriez-vous trouver à proximité de la gare ?

- Médecin généraliste Infirmière Médecin spécialisé Centre médical Poste
- Salle de sport Hôtel Banque Autres

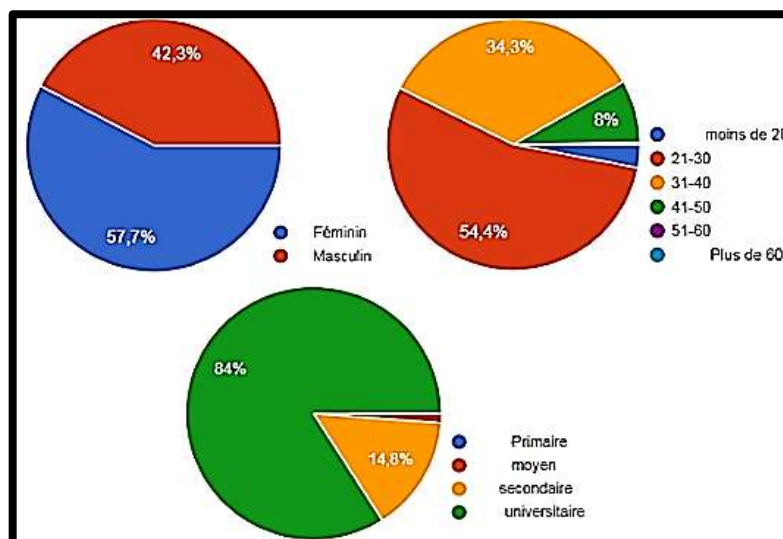
IV.5- Quelles seraient selon-vous les priorités à mettre en avant dans le réaménagement du quartier de la gare ?

- Aménager de nouveaux espaces verts
- Aménager une place dédiée aux piétons
- Créer de nouveaux logements
- Rendre l'espace public et les équipements accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Dynamiser et diversifier l'offre commerciale
- Faciliter l'accès et les déplacements vers la gare
- Réaménager les espaces publics
- Développer des animations
- Améliorer l'offre de stationnement
- Augmenter l'offre de transports en commun

V. Remarques, observations :

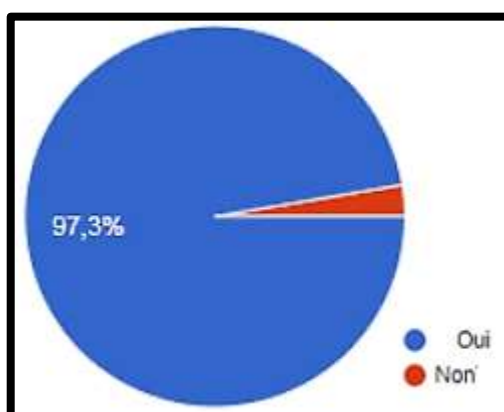
Annexe V : Interprétation des résultats

Nous avons essayé à travers ce questionnaire de récolter le maximum d'informations qui peuvent nous aider à comprendre et à évaluer le potentiel que présente la gare de Jijel du point de vue de ceux qui l'utilise. Lors de l'élaboration de ce questionnaire, nous avons pris en compte le niveau d'instruction des personnes enquêtées, en essayant de simplifier la formulation des questions et l'utilisation d'un style direct. Il a été distribué sur terrain et élaboré en français et en arabe par l'outil Google Forms puis partagé en ligne, Les questions ont été posées de manière fermée, c'est-à-dire, des questions ayant une liste de propositions ou à choix multiples fixées à l'avance pour permettre aux participants de faire le meilleur choix possible. A la fin de cette enquête, les résultats obtenus sont organisés sous forme de graphiques représentatifs, afin de pouvoir analyser les données et en ressortir par des synthèses. Nous avons préféré l'utilisation des graphiques à barres groupés, qui nous permettront de bien distinguer les différences existantes entre les diverses variantes proposées, ces graphes seront analysés par groupes de questions selon leurs natures ainsi que l'objectif visé.



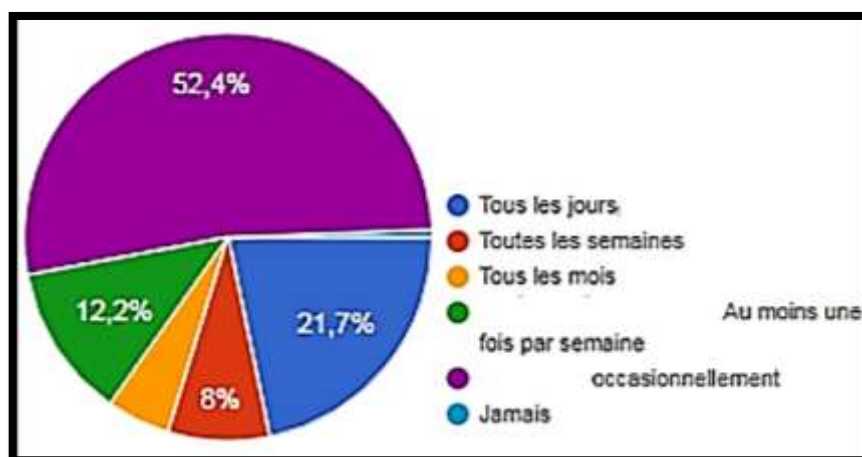
Graphique : Sexe, Age, et niveau de scolarité (%)

Source : (Auteurs, 2021)



Graphique : Sondage pour la rénovation après les inondations récentes

Source : (Auteurs, 2021)



Graphique : Fréquence des voyageurs (%)

Source : (Auteurs, 2021)

52,4 % des habitants ont voyagé occasionnellement, le petit pourcentage c'est les habitants qui ne voyagent pas 0,6%.

Résumé :

Porte de la ville contemporaine, la gare a une relation intime avec l'évolution de son quartier et des villes algériennes non pas comme simple spectatrice mais comme actrice tout en reflétant leurs identités urbaines. Depuis, le début du développement des réseaux ferrés, la gare fait partie de notre quotidien. Elle nous accompagne dans les étapes de construction et de reconstruction de la ville d'aujourd'hui. Le présent mémoire tend à mettre en lumière ce rapport spécifique, entre la gare contemporaine et la ville autour de la question de l'intermodalité. Ces deux éléments se sont nourris l'un de l'autre pour évoluer, de nos jours encore la gare n'est pas un équipement neutre dans la ville. Elle favorise les correspondances entre le rail, la route et les mobilités douces.

Ainsi, le présent travail de recherche vise à dresser un état des lieux des gares en Algérie, à travers l'exemple de la gare intermodale de la ville de Jijel, qui se présente comme un simple lieu de passage avec des salles d'attente. De plus, elle pose plusieurs problèmes soit au niveau de fonctionnement ou par son rapport avec la ville. A l'issue de cette étude, nous avons formulé un ensemble de recommandations dans un dessein de promouvoir les réflexions autour de l'impérieuse nécessité d'asseoir une attitude responsable afin de trouver les parcours pour que les gares algériennes jouent un rôle dynamique dans l'amélioration de l'attractivité, les stratégies de développement et de redynamisation de nos villes.

Mots clés : Intermodalité, gare contemporaine, attractivité, redynamisation, mobilité durable, Jijel.

Abstract:

Gateway to the contemporary city the station has an intimate relationship with the evolution of its district and Algerian cities not as a simple spectator but as an actress while reflecting their urban identity. Since the beginning of the development of the railway networks, the station is part of our daily life. It accompanies us in the stages of construction and reconstruction of the city of today. The present thesis tends to highlight this specific relationship between the contemporary station and the city around the question of intermodality. These two elements have fed off each other to evolve, and even today the station is not a neutral facility in the city. It favors connections between rail, road and soft mobility. Thus, the present research work aims to draw up an inventory of stations in Algeria, through the example of the intermodal station of the city of Jijel, which is presented as a simple place of passage with waiting rooms. Moreover, it poses several problems either at the level of operation or by its relationship with the city. At the end of this study, we have formulated a set of recommendations in order to promote reflection on the urgent need to

establish a responsible attitude in order to find ways for the Algerian stations to play a dynamic role in improving the attractiveness, development strategies and revitalization of our cities.

Keywords: Intermodality, contemporary station, attractiveness, revitalization, sustainable mobility, jijel.

ملخص

بوابة المدينة المعاصرة، تحافظ المحطة على علاقة حميمة مع تطور جوارها والمدن الجزائرية، ليس كمتفرج بسيط ولكن كمثل بينما تعكس هويتهم الحضريّة. منذ بداية تطوير شبكات السكك الحديدية، كانت المحطة جزءًا من حياتنا اليومية. ترافقتنا في مراحل بناء وإعادة إعمار مدينة اليوم. تميل هذه الأطروحة إلى تسليط الضوء على هذه العلاقة الخاصة بين المحطة المعاصرة والمدينة حول مسألة الوسائط المتعددة. يتغذى هذان العنصران على بعضهما البعض للتطور، وحتى اليوم المحطة ليست منشأة محايدة في المدينة. تفضل الاتصالات بين السكك الحديدية والطرق والتنقل السهل.

وهكذا، فإن العمل البحثي الحالي يهدف إلى إجراء جرد للمحطات في الجزائر، من خلال مثال المحطة متعددة الوسائط في مدينة جيجل، والتي يتم تقديمها كمكان بسيط للمرور مع غرف الانتظار. بالإضافة إلى أنها تطرح عدة مشاكل سواء على مستوى التشغيل أو من خلال علاقتها بالمدينة. في نهاية هذه الدراسة، قمنا بصياغة مجموعة من التوصيات من أجل تشجيع التفكير في الحاجة الملحة لتأسيس موقف مسؤول من أجل إيجاد الوسائل للمحطات الجزائرية للعب دور ديناميكي في تحسين الجاذبية والتنمية. وإحياء استراتيجيات مدننا.

الكلمات المفتاحية: الوسائط المتعددة، المحطة المعاصرة، الجاذبية، التنشيط، التنقل المستدام، جيجل.