

INTERMODALITE ET DEVELOPPEMENT URBAIN DANS L'AGGLOMERATION D'ALGER : DEFIS, ENJEUX ET PERSPECTIVES

Tahar **BAOUNI***
Rafika **BERCHACHE***

RESUME

Face à l'échec rejeté de toutes les politiques adoptées dans le processus du développement urbain de la ville d'Alger depuis la période coloniale et jusqu'à nos jours, force est de constater que les différents instruments d'urbanisme mis en place n'arrivent pas à venir à bout de toutes les contraintes de son site qui est très captivant et des contradictions d'une gestion qui n'arrive pas encore à trouver ses repères. Une ville qui n'arrive, au demeurant, pas à satisfaire aux besoins en déplacements d'une population en augmentation constante, et dont l'éloignement entre les lieux de résidence et les sites d'activité, exacerbé par l'étalement urbain, exerce une forte pression sur les réseaux de voirie et de transport. D'où l'écart qui ne cesse de se creuser entre une mobilité de plus en plus croissante et diversifiée et un réseau de transport qui n'arrive pas à être au même diapason et encore moins à briser le monopole de l'automobile. C'est pourquoi, les autorités ont mis en place une nouvelle stratégie de transport qui s'appuie sur une panoplie de moyens performants, dont l'interconnexion et l'intégration constituent le soubassement de l'intermodalité et de la multimodalité, considérées elles-mêmes comme une réponse très appréciable aux enjeux du développement durable de l'agglomération.

MOTS CLES : Développement urbain, mobilité, intermodalité, multimodalité, développement durable.

JEL CLASSIFICATION: L91, L92

* Laboratoire, ville, urbanisme et développement durable(VUDD) : Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU)- Alger, BP N° 177 Route de Beaulieu 16 200 El Harrach- Alger.

INTRODUCTION

L'agglomération d'Alger offre un environnement d'une très grande complexité urbaine. Les avantages de son site exceptionnel font qu'elle constitue l'une des plus belles cités de la Méditerranée. Mais il semble que ce même atout qui drapait la ville d'atouts appréciables, ne lui permet pas de s'affranchir des contraintes physiques qui se dressent en obstacle difficile à contourner pour son développement. La ville présente ainsi un site urbain éclectique où se juxtaposent des morphologies très distinctes. A la fois vieille et contemporaine, composée d'autant de fragments urbains dispersés que de centralités polarisées, lieu de mouvement, d'interactions sociales et de densité, elle présente l'image même d'une ville complexe car pleine de paradoxes.

La ville a été un laboratoire historique de la croissance urbaine rapide dès les premières années de la colonisation et au-delà et a été confrontée, de manière précoce et sans qu'elle s'y soit préparée, à des situations aujourd'hui omniprésentes dans les grandes métropoles, étalement urbain entraînant des fractures urbaines perceptibles, pression foncière, ségrégation et exclusion sociales, inadaptation des moyens de transport (que ce soit en volume ou en qualité ou encore en termes de dessertes ou d'infrastructures), aux conditions d'une mobilité de plus en plus diversifiée et en constante augmentation, dégradation de l'environnement et détérioration du cadre de vie, augmentation de l'insécurité...

En fait, comme le souligne Sidi Moussa (2000), «la position géostratégique de la ville et le poids de son histoire ont largement contribué à définir ce destin, qui sera définitivement scellé par son double statut de capitale politique et de premier pôle économique du pays. La fonction de capitale a évidemment concentré les centres de décision et donc polarisé les commerces et les services. Les effets conjugués se sont traduits, sur le plan spatial, par une surexploitation des structures urbaines existantes et par un développement urbain tentaculaire, particulièrement poussé dans la périphérie immédiate qui subit d'importantes transformations et qui porte le poids d'extensions trop rapides le plus souvent non contrôlées, en plus de l'entassement des activités et de la population. Les capacités d'accueil sont largement dépassées, les moyens mobilisables ne sont pas suffisamment

performants pour faire face à la demande et contenir un tel développement» (Moussa, 200).

La polarité de la ville entraîne, par ailleurs, des mobilités de plus en plus croissantes et des migrations pendulaires tout aussi importantes, s'effectuant le plus souvent dans des conditions de congestion éprouvantes et de temps de parcours de plus en plus longs et ce, que l'on soit transporté par voiture ou par transport collectif.

De plus, le développement des infrastructures routières entrepris à grands frais pour juguler la demande de déplacements et contenir le flot de véhicules qui envahissent la ville sans arrêt - une politique qui s'est avérée du reste inefficace à régler les problèmes de la circulation et des transports ainsi posés- n'a fait qu'exacerber les fractures urbaines, créer des ruptures très marquées entre quartiers qui constituaient auparavant des entités bien définies et favoriser l'étalement qui a aboli les frontières séculaires entre la ville et la campagne environnante.

Les médiocres conditions de confort dans les moyens de transport collectifs, leur manque notoire de régularité, leur faible vitesse commerciale due essentiellement à la congestion de la voirie et de ce fait leur faible attractivité ont conduit tout naturellement à une sur-utilisation de la voiture particulière. Or la prégnance de l'automobile est lourde de conséquences pour le développement de l'agglomération, l'environnement et la santé publique. Pour leur part, les transports collectifs (TC), dont le rôle est de répondre, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, aux besoins en déplacements des usagers, sont fortement bridés jusqu'alors par les insuffisances manifestes des réseaux.

Le développement de l'agglomération impose donc de rationaliser les déplacements, et de mieux canaliser les choix modaux des usagers quant aux moyens à utiliser. La mobilité étant un facteur d'épanouissement personnel et de renforcement de la cohésion sociale, il s'agit moins de réduire les trajets que de les réorienter vers des modes alternatifs à la voiture particulière, moins gourmands en énergie et moins polluants, moins consommateurs d'espaces également, par contre beaucoup plus performants et offrant des capacités d'accueil autrement plus importantes. Ils permettront au mieux de transporter une population ne faisant qu'augmenter, dont les lieux de résidence sont de plus en plus éloignés du centre ville et des sites d'activité.

Réconcilier la flexibilité offerte par la voiture et les avantages d'un transport collectif performant, passe par un changement de culture, tant pour les usagers, les transporteurs et les entreprises que pour les pouvoirs publics. Multiplier les transports par bus, train, métro, tramway, aménager des voies réservées aux TC, favoriser la multi-modalité et l'inter-modalité entre les modes et les services, tout cela offre des alternatives intéressantes et contribue à diminuer les solutions motorisées.

C'est la raison pour laquelle les autorités se sont enfin résolues à la recherche d'une nouvelle politique de transport qui prône à la fois une réduction de l'utilisation de l'automobile, une amélioration des conditions de la mobilité et une intégration des différents moyens de transport, plus en rapport avec un développement urbain harmonieux.

Cette politique s'appuie aussi bien sur la mise en service de moyens lourds (métro, tramway et train de banlieue modernisé) que sur la restructuration du réseau d'autobus de l'Entreprise des transports urbains et suburbains algérois (mise à niveau technologique, nouveaux parcours de bus, voies réservées), la modernisation du transport par câble (télécabines et funiculaire), l'aménagement de parcs relais et de rabattements de lignes de bus autour des stations de métro et tramway- véritable interface entre l'urbanisme et le transport- ou encore sur l'information de pointe des usagers, la tarification intégrée sur l'ensemble du réseau (train, autobus, métro, tramway et plus tard funiculaire)...etc. Autant d'atouts qui sont indispensables pour répondre aux exigences d'un achalandage d'une agglomération en quête d'une revitalisation et d'une redynamisation, voire d'une véritable révolution urbaine.

1- UNE MOBILITE EN EVOLUTION CONSTANTE FACE A UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT SATUREE

Le développement rapide du tissu urbain de l'agglomération d'Alger a entraîné des besoins de plus en plus importants en matière de déplacements et une mobilité donc aussi bien croissante que diversifiée. La réponse des pouvoirs publics en matière de transport collectif n'a pas été, par le passé, au diapason de cette nouvelle mobilité, si bien que l'écart n'a pas cessé de se creuser entre la demande de transport, due aussi bien au développement urbain et à l'étalement temporel des activités de la population, et la modicité des

moyens de transport mis en œuvre pour la satisfaire. En effet, les pouvoirs publics ont d'abord orienté leur politique en matière de déplacements vers les infrastructures routières. Une politique qui a prouvé, du reste, son inefficacité du fait qu'elle n'a pas permis d'absorber le flot incessant de véhicules qui congestionnent la voirie matin et soir, gangrénant aussi bien le centre-ville que la périphérie. De plus, le développement de ces infrastructures, entrepris au prix de gros investissements, ne s'est pas toujours conjugué avec le respect des terres fertiles de la plaine de la Mitidja qui en ont été fréquemment les victimes collatérales. L'érosion de l'offre de transport urbain ne lui a pas permis de répondre positivement à la nature et aux conditions de la mobilité qui ont évolué d'une façon spectaculaire, que ce soit en termes de desserte ou d'infrastructures. De plus, la question d'optimisation des déplacements constitue depuis toujours une contrainte à Alger, en raison de la nature de son site qui est resté jusqu'alors réfractaire à toutes les tentatives d'organisation d'un système de transport performant.

Les recensements généraux de la population et de l'habitat (RGPH) de 1998 et de 2008, ont mis en exergue la progression du phénomène de l'étalement urbain et la part de plus en plus importante de l'habitat individuel sur le territoire des communes périphériques. Ce type d'habitat, grand consommateur d'espace pour des densités relativement faibles, génère une occupation foncière importante et contribue à la recomposition spatiale et fonctionnelle des communes périphériques par la création de nouvelles zones de centralités, qui génèrent à leur tour une mobilité de plus en plus croissante face à un faisceau de besoins très variés ne faisant que s'exacerber chaque jour un peu plus. Plus de 95% de la population résident en zone agglomérée avec une densité moyenne de 35 habitants/ha que dépasse largement les 600 habitants/ha dans les communes du centre. Par ailleurs, l'analyse de la répartition de la population montre que la croissance s'effectue désormais à l'extérieur des zones denses du centre (hyper centre et ville centre). Ces dernières, qui restent malgré tout et jusqu'à présent les plus densément peuplées (34% contre 66% en périphérie), perdent en effet en population au profit de la périphérie. L'étalement urbain continue d'absorber la banlieue au détriment des zones centrales de la ville.

Ceci n'est certes pas le cas pour les emplois, dans la mesure où les communes du centre constituent un important bassin d'emploi, en attirant 52% de ce dernier, tout en n'occupant que 6% de la surface

totale de l'agglomération¹. La polarisation de l'emploi est ainsi consacrée dans cette zone. La tendance indique que les ménages s'installent davantage dans la périphérie et travaillent dans la zone centrale, d'où l'importance des migrations pendulaires à l'origine de la congestion et de l'hypertrophie de la voirie et des réseaux de transport. Soulignons que cette même région occupe le tiers des actifs de toute l'Algérie. La forte concentration de l'activité sur la bande côtière permet de la définir également comme zone d'emploi polarisée. Cet espace restreint de 47 km² offre 53 % de l'emploi et concentre 28% de la population de la wilaya.

La répartition de l'habitat et de l'emploi exerce une forte pression sur les réseaux de voirie et de transport car, en général, les personnes habitant dans la périphérie ont un taux de motorisation plus élevé et voyagent sur de plus longues distances pour le travail et les études que les résidents du centre.

Outre l'effet sur les densités, les différences de superficie influencent la mobilité à l'intérieur de l'agglomération. Puisque la population et les universitaires et, dans une moindre mesure, les emplois s'installent de plus en plus dans la périphérie, une augmentation dans les distances de parcours risque d'être perceptible. Les taux de croissance supérieurs dans la banlieue supposent effectivement une augmentation des déplacements périphérie-périphérie. Le cumul de la plus faible densité de ces faubourgs et de leur plus grande superficie suggère une demande de déplacements plus importante et des distances de parcours plus longues. Une augmentation de la motorisation peut aussi être présumée. D'une manière générale, les résidents des zones périphériques sont plus motorisés que ceux des zones centrales; l'attrait de la voiture, les distances de parcours plus importantes ou l'accès plus restreint au transport collectif en sont bien souvent la cause.

La population algéroise effectue quotidiennement 5 millions de déplacements dont 56% sont réalisés à pied et 44% en modes motorisés répartis comme suit² :

- déplacements par transport collectif (TC): 65 %;
- déplacements par voiture particulière: 29%;

¹ Etude des plans de circulation et de transport de l'agglomération d'Alger, Dessau/Soprin, 2005.

² Idem.

- déplacements par taxi: 6%.

Plus de la moitié des déplacements effectués au niveau de l'agglomération ont le centre-ville pour destination, répartis comme suit : 30% sont des déplacements centre-centre et 24% périphérie-centre. Les déplacements périphérie-périphérie sont, pour leur part, de l'ordre de 46%³. Rien d'étonnant donc à la situation de congestion chronique du réseau de voirie du centre, particulièrement aux heures de pointe qui tendent à être de plus en plus longues. 47% des déplacements à pied sont réalisés sur une distance qui varie entre 600 mètres et 1,2km et 33% sur une distance de plus de 1,2km. La marche à pied peut être le mode de déplacement exclusif pour les jeunes écoliers ou pour les activités de proximité, tout comme elle peut constituer un mode complémentaire pour les TC et même pour la voiture quand les contraintes de son usage ne permettent pas de faire autrement (congestion de la voirie, difficultés de stationnement, etc.). Toutefois, les distances parcourues à pied constituent un signe de la pénibilité de cet exercice, en raison de l'insuffisance de la couverture spatiale des transports collectifs et le plus souvent de la mauvaise intégration des différents moyens de transport. Les déplacements sont effectués aux trois quarts pour des motifs obligés (domicile-travail, domicile-école) et pour un quart pour des motifs divers (achats, visites, loisirs...). C'est dire qu'outre la mobilité exprimée qui est en régression, une autre mobilité est carrément réprimée. Cette dernière concerne plus généralement l'ensemble des personnes n'ayant pas d'accès aux transports motorisés. Elle concerne les résidents de la périphérie qui sont peu ou pas desservis par les transports collectifs. Elle concerne aussi certains groupes sociaux démunis, comme les femmes au foyer, les chômeurs qui ne peuvent, faute de revenus personnels, prétendre au véhicule individuel. Elle fragilise également les personnes âgées et les enfants, qui faute de moyens matériels et d'aptitudes physiques adéquates, ne peuvent accéder aux services urbains de la ville et doivent se contenter, dans ce cas, des services de proximité uniquement.

La part des déplacements effectués en voiture ne cesse, quant à elle, d'augmenter, le plus souvent aux dépens des transports collectifs. La part modale de la voiture est passée, entre 1972 et 1990 (dates des enquêtes ménages à Alger), de 13,5% à 15,3% des déplacements

³ Enquête ménages sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger, EMA/BETUR - CENEAP, juillet 2004.

effectués à Alger. Durant cette période et même après, le nombre de déplacements par voiture a connu un accroissement annuel de 8,1% qui dépassait largement celui de la population, lequel a été de 3% seulement. Mais il y a eu un revirement de tendance par la suite. En effet, l'enquête ménages de 2004 révèle que la part des déplacements réalisés en automobile a baissé au profit des transports collectifs, suite à l'augmentation de l'offre quantitative de transport en commun grâce à l'ouverture du secteur, au transport privé notamment. Les procédures incitatives, telles que l'installation dans le pays de gros concessionnaires automobiles, le crédit à la consommation et les facilités de paiement, ont stimulé par la suite l'acquisition, par de larges pans de la société, de véhicules particuliers. Le parc automobile a ainsi augmenté et le nombre de voitures en circulation a évolué en conséquence, créant des problèmes monstres de congestion, d'insécurité et d'atteinte à l'environnement. Toutefois, la tendance peut être encore une fois renversée, mais cette fois au profit des TC, à la faveur de la décision d'interdiction des crédits automobiles, qui ont déjà déstabilisé l'économie nationale et grevé le budget des familles désireuses d'acquérir un véhicule, même au prix de beaucoup de sacrifices et de privations. La situation peut tourner à l'avantage des transports collectifs grâce, aussi et surtout, à la politique de transport mise en place par les pouvoirs publics, basée essentiellement sur un faisceau de moyens intégrés et multimodaux.

2- PERSPECTIVES DE LA STRATEGIE DE TRANSPORT FACE AU DEVELOPPEMENT URBAIN DE L'AGGLOMERATION

Le réseau de transport collectif algérois est actuellement assuré par 2 lignes de transport ferroviaire de banlieue ainsi que par 4 lignes de transport par câble. L'exploitation du réseau de transport par bus est assurée par deux entreprises publiques: l'Entreprise des transports urbains et suburbains algérois (ETUSA), qui détient un parc de 302 bus⁴ répartis sur 58 lignes et l'Entreprise des transports urbains TRANSUB) qui dessert 2 lignes et quelques 2800 opérateurs privés dont l'exploitation est de type artisanal (1, voire 2 véhicules tout au plus par opérateur). Ces derniers détiennent 90% du marché en termes

⁴ Direction des transports de la wilaya d'Alger, 2009.

de capacités. Le transport de voyageurs est assuré également par taxis, qu'ils soient collectifs ou individuels.

Dans la situation actuelle, les transports collectifs ne peuvent assurer convenablement le rôle qui leur est dévolu, étant confrontés à des contraintes qui compromettent sérieusement leur rendement (étalement urbain, émergence de pôles périphériques, étendue de kilomètres linéaires d'autoroutes urbaines, déficience du service surtout dans les zones où le besoin se fait le plus sentir) ainsi qu'à l'hégémonie de la voiture suscitée par un ancrage très marqué de l'automobile dans les esprits et les habitudes de la population et, il est vrai, par le confort, l'intimité et la rapidité (en fait toute relative) du déplacement qu'elle offre.

Pour enrayer la dégradation récurrente des conditions de déplacements dans l'agglomération algéroise, les autorités ont mis en place un véritable réseau performant de transport public s'appuyant sur l'inter-modalité, clé de voûte d'une politique des déplacements urbains, qui se veut d'emblée réussie car mettant tous les moyens et toutes les énergies au profit d'un développement urbain de l'agglomération qui soit plus respectueux de l'environnement et de la qualité de vie. Il ne s'agit pas non plus de supprimer l'usage de la voiture, tous les efforts fournis dans ce sens ayant prouvé leur incurie, mais de la « domestiquer » en quelque sorte, d'en réguler l'usage et d'offrir un système multimodal s'appuyant sur tous les supports susceptibles de faciliter les déplacements des usagers par une utilisation rationnelle de toutes les opportunités offertes.

Plusieurs mesures sont déjà au programme pour améliorer l'offre de transport. La première concerne la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF) qui se fait actuellement fortement concurrencer par le transport routier. Les pouvoirs publics affichent cependant la volonté d'inverser la tendance en lançant un vaste programme pour la modernisation des chemins de fer afin de donner à ce secteur ses lettres de noblesse. Après la modernisation et l'électrification des lignes, Alger-El Harrach-Thénia et El Harrach-Blida-El Affroun, toutes en double voie, c'est au tour de la ligne Thénia-Tizi Ouzou, actuellement exploitée en voie unique, d'être modernisée ce qui permettra un délestage conséquent de la voirie des déplacements, effectués par route, de et vers Boumerdes et Tizi Ouzou. La SNTF envisage également la réalisation de la liaison Oued Smar-Gué de Constantine, permettant le transit est/ouest sans passer par El-Harrach,

le transfert d'ateliers et de dépôts, la construction d'une nouvelle gare de triage à Dar El Beida ainsi que le réaménagement de la gare d'Agha. L'autre opération inscrite sur le cahier des charges de la SNTF est la création de deux nouvelles lignes à double voie électrifiée : la première allant de Birtouta jusqu'à Zeralda en desservant la nouvelle ville de Sidi Abdellah et la seconde desservira les terminaux national et international de l'aéroport Houari Boumediene⁵. Ces liaisons, une fois achevées, permettront à l'usager de se déplacer d'Est en Ouest sans les désagréments des ruptures de charge et des temps d'attente le plus souvent pénibles.

L'ETUSA qui revient de loin, après une longue période de sommeil comateux ayant compromis jusqu'à son existence, affiche un regain d'énergie et déploie tous les efforts pour regagner son statut de premier opérateur de transport public incontournable. L'acquisition de nouveaux bus et de méga bus de marque VanHool permettra à l'entreprise d'étoffer le parc qu'elle détient déjà et d'injecter sur le réseau une offre substantielle de nature à combler un tant soit peu le déficit en offre de transport, d'autant que les bus VanHool sont connus pour leur souplesse, leur résistance et surtout leur capacité à surmonter les obstacles rencontrés dans les zones accidentées et de s'adapter aux tracés sinueux.

Plusieurs autres actions sont également au programme de cette entreprise dont, notamment, la mise à niveau technologique des ateliers et la modernisation de la gestion et de la maintenance assistée par ordinateur. L'entreprise s'emploie, par ailleurs, à la généralisation de l'utilisation du système de télécommunications à tous les autobus et afin de moderniser l'utilisation des billets de transport, l'ETUSA envisage de mettre en place un nouveau mode de paiement par tickets magnétiques en remplacement des billets actuels. Ce système de paiement automatique touchera tous les moyens de transport de la capitale, qu'il s'agisse du train, du métro ou du tramway. Ce dispositif ne pourra que renforcer l'intégration tarifaire qui permettra à l'usager d'effectuer son déplacement quel que soit le ou les mode(s) de transport utilisé(s) et sans qu'il ne soit question d'un plus à dépenser qui risquerait de le pénaliser sur le plan financier. De plus, *la mise en service du métro puis du tramway ainsi que la modernisation du*

⁵ Synthèse du plan d'entreprise de référence, Version définitive, Stander World's Best Bank, SNTF, 2008.

réseau ferré de banlieue, constituent une belle opportunité pour restructurer l'offre de transport de l'ETUSA : organiser des rabattements sur les stations du métro, du tramway et des gares de la SNTF et réaliser des pôles d'échange multimodaux de manière à constituer, avec les autres modes de transport, un véritable maillage de transport collectif en faveur d'un réseau intégré et performant.

L'entreprise a également réinvesti le créneau du transport pour étudiants qu'elle a repris en se dotant, depuis janvier 2010, de 275 nouveaux autobus destinés exclusivement au transport des étudiants dans la wilaya d'Alger.

L'ETUSA a déployé également de louables efforts dans la mise à contribution des téléphériques pour la prise en charge de la demande de déplacements de la population et le désengorgement des quartiers situés en hauteur. C'est pourquoi, outre la rénovation, la réhabilitation et la mise à niveau technologique des quatre (4) téléphériques d'Alger, en l'occurrence Hamma-Mémorial du Chahid, Bologhine-Notre Dame d'Afrique, Sidi M'hamed-El Madania et Oued Kniss-Palais de la Culture, trois nouveaux linéaires sont projetés pour Alger. Il s'agit d'une «télécabine» qui doit relier Oued Koriche à Bouzaréah par Frais Vallon, d'une autre de Bab El Oued, au niveau de la placette Saïd Touati (ex-Basetta), vers «Village Céleste» et Zeghara, chacune de ces télécabines pouvant transporter jusqu'à 2400 voyageurs/heure/sens et enfin la liaison Grande Poste Tafourah-El Biar (Balcon de Saint Raphael), passant par El Aurassi, qui sera assurée par un funiculaire souterrain, la solution semi-aérienne ayant été d'emblée rejetée par les autorités pour raisons de sécurité.

La mise en service du métro, du moins la première phase de la première ligne Tafourah-Hai El Badr, sur lequel sont fondés de grands espoirs quant à la prise en charge de la demande croissante des déplacements de la population, permettra à ce moyen dynamique d'être le vecteur du développement de l'agglomération, tant sur le plan de la mobilité que des opportunités d'aménagement urbain offertes et d'incarner, de ce fait, le rôle d'élément catalyseur d'une véritable révolution urbaine.

D'une longueur de 9,5 km en double voie et sur dix stations, le métro devra desservir Bachdjarah, El Maqaria, Hussein Dey, Sidi M'hamed et Alger-centre. Chacune des quatorze rames affectées sur

cette ligne se compose de six voitures, d'une capacité de 1200 personnes. D'autres extensions de la ligne 1 sont prévues. Il s'agit des linéaires de Hai El Badr vers Aïn Naâdja et de Tafourah vers la Place des Martyrs, en plus du tronçon Hai El Badr-El Harrach dont les travaux sont déjà entamés. Des avis d'appel d'offres pour la sélection de bureaux d'études ont été lancés pour les autres tronçons de l'Est et de l'Ouest d'Alger : El Harrach-Bab Ezzouar, Place des Martyrs-Bab El Oued, Bab El Oued-Chevalley et enfin Ain Naadja 2- Baraki.

En heure de pointe, la demande moyenne de transport est estimée à 21 000 passagers/heure, avant de doubler avec l'achèvement des premières extensions prévues, surtout sur le tronçon prioritaire reliant Place des Martyrs (centre d'Alger) à Hai El Badr. Après la mise en exploitation de toutes les lignes, le trafic devrait atteindre les 150 millions de voyageurs par an. C'est dire que ce moyen, moins polluant et moins énergétivore, qu'aucun autre ne peut prétendre concurrencer, et encore moins surpasser (en termes de capacité, de confort, de ponctualité et de rapidité) permettra, par un effet de captage des mouvements pendulaires, de délester la voirie du centre des véhicules qui l'encombrent, d'affirmer la mobilité des usagers et par la même de garantir l'égalité des chances à l'accès à la ville et aux opportunités qu'elle offre (travail, études, achats, loisirs, etc.), et de préserver l'environnement et le cadre de vie de la population.

Le tramway, ce moyen de transport en site propre, qui vient compléter la panoplie des projets de transport d'envergure permettra, outre la satisfaction des attentes de la population en termes de mobilité dans des conditions de confort, de sécurité et de rapidité appréciables, d'améliorer la qualité de vie des algérois et d'engendrer de nouveaux noyaux de développement urbain, son insertion dans le tissu urbain étant une belle opportunité pour entreprendre des travaux d'embellissement et des projets de revitalisation et de requalification urbaine.

La première ligne du tramway d'Alger en cours de réalisation, d'une longueur de 23,3km, permettra de relier les Anassers (les Fusillés) à Dergana, en passant par Hussein Dey (Tripoli), El Mohamadia, Bab Ezzouar et Bordj El Kiffen. La desserte programmée avec une fréquence de 4 mn en heures de pointe et 10 mn en heures creuses assurera, dès sa mise en service, le transport de 185 000 voyageurs par jour. Par ailleurs, une extension de la ligne jusqu'à la future gare routière, projetée à Bir Mourad Rais au niveau du

croisement de la route nationale n°1(RN1) et de la rocade sud, a été retenue et la ligne ouest qui reliera Bir Mourad Rais à Cheraga est à l'étude, la première prévue initialement entre la place des Martyrs et Ain Bénian ayant été supprimée. Grâce à cette extension, la population des alentours (Birkhadem, Ben Aknoun, Hydra, Cheraga, Kouba, etc.) sera fort aise de bénéficier d'un système performant et intermodal, d'autant que les rabattements de bus, au niveau de la gare multimodale, réduiront les ruptures de charges pénibles et la réalisation du parc relais incitera bon nombre d'automobilistes à délaisser leurs voitures pour emprunter ce moyen convivial.

En effet, l'aménagement de parcs relais et de rabattements de lignes bus autour des stations métro et tramway -lesquelles sont considérées à juste titre comme de véritables interfaces entre l'urbanisme et le transport - l'information de pointe des usagers à la disposition desquels seront mis tous les supports novateurs qui renseignent sur le trajet et les horaires des différents moyens de transport, la tarification intégrée sur l'ensemble du réseau (train, bus, métro et tramway) sont autant d'atouts indispensables pour répondre aux exigences d'une inter-modalité au service du développement d'une agglomération en quête d'une revitalisation et d'une redynamisation, voire d'une véritable révolution urbaine.

Les bienfaits attendus de la nouvelle stratégie de transport via l'inter-modalité, qu'ils soient d'ordre économique, social ou environnemental ou qu'ils concernent l'équilibre de l'armature urbaine, profiteront à toute la collectivité (pouvoirs publics, opérateurs de transport, usagers, riverains et l'ensemble de la population).

Un accroissement substantiel de l'efficacité des transports collectifs aura un impact bénéfique sur la mobilité et les conditions de déplacements des usagers (sécurité, confort, rapidité, ponctualité, amplitude). D'autre part, il est attendu que l'insertion dans le tissu urbain de moyens lourds, tels que le métro et le tramway, contribuera à infléchir les habitudes de déplacements et conduira non seulement les usagers des transports collectifs mais aussi les conducteurs de voitures, à recourir le plus souvent à ces moyens (d'où une diminution du trafic automobile). Ceci contribuera par conséquent à réduire la congestion de la voirie et à améliorer l'accessibilité des entreprises et des services. En outre, la mise en service du métro et l'insertion du tramway entraîneront par ricochet des opérations de revalorisation et de restructuration de quartiers, notamment en périphérie, caractérisés

actuellement par un aspect de désolation incommensurable et permettront de relier entre elles des parties de la ville qui se côtoyaient par le passé sans jamais se toucher.

En résumé, nous pouvons dire que la performance des transports via l'inter-modalité, concourra à structurer le développement urbain de la ville et à conserver à la population toutes ses chances d'équité à l'accessibilité aux emplois et aux activités urbaines (achats, loisirs, ...etc.); d'où la réduction des fractures sociales et des ruptures urbaines qui freinent l'épanouissement d'Alger en tant que métropole, capitale d'un pays qui regorge d'atouts naturels, matériels et humains et qui ne demande qu'à prospérer. Encore faudrait-il les utiliser à bon escient.

CONCLUSION

L'histoire de la ville révèle que son développement urbain s'est fait au jour le jour, au hasard des spéculations et des nécessités et le plus souvent sous le couvert de la précipitation et de la dictature de l'urgence. D'où une urbanisation tentaculaire et un étalement diluant de plus en plus les frontières séculaires entre la ville d'Alger et la campagne environnante, qui ont profondément affecté la ville et son territoire, donnant une dimension chaque jour renouvelée d'Alger qui a ainsi absorbé la banlieue et empiété sur les entités limitrophes. Il va de soi que cette situation a engendré une sur-utilisation de la voiture qui a entraîné à son tour des problèmes de congestion, d'insécurité, d'inégalités et d'exclusion sociale et aussi d'atteintes à l'environnement jamais égalées jusqu'à nos jours. Un scénario au fil de l'eau entrainera inmanquablement la ville dans une spirale de dysfonctionnements dont il lui sera difficile de se relever.

La réponse des pouvoirs publics pour contrecarrer ce funeste destin a consisté, en plus des schémas d'aménagements à long terme visant à fixer les populations et à réduire l'exode rural, en la mise en place d'un système de transport multimodal alliant confort, rapidité, sécurité et performance. L'inter-modalité, qui se définit comme l'usage alternatif ou complémentaire des différents modes de transport mis à disposition, conçue pour répondre aussi bien aux conséquences de l'étalement urbain qu'à la nécessité de réduire l'usage de l'automobile tout en facilitant la mobilité des usagers et l'égalité de leurs chances

d'accéder aux services de la ville, permettra à terme de répondre positivement aux attentes de la population et aux enjeux d'un développement urbain de l'agglomération qui se veut harmonieux et surtout durable.

Références bibliographiques

- Anouche K.**, 2001. *Pour une réforme de l'outil urbain et la construction d'une démarche de projet*, actes du séminaire international, enseignement et pratique de l'architecture, quelles perspectives? 23-26 avril, EPAU.
- Anonyme**, 2000. *Alger, métropole, région, ville, quartier*, Colloque SIAAL-EPAU, Alger.
- Anonyme**, 1998. *Alger, capitale du 20^{ème} siècle*, «Le grand projet urbain de la capitale», ANEP Alger.
- Attar A.**, 2009. *Les stratégies d'intervention en tissu urbain existant à Alger, entre théorie et pratique*, thèse de doctorat en urbanisme, Faculté d'architecture et d'urbanisme, Ion Mncu, Bucarest.
- Bakour M.**, 2006. *La question du renouvellement urbain à Alger, mémoire de magister*, USTHB, Alger.
- Baouni T.**, 2005. *Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération algéroise*, thèse de doctorat d'état, EPAU, Alger.
- Bahlouli A.**, 2000. *Politique de l'habitat et processus de financement du logement social en Algérie*, mémoire de magistère, EPAU. de magistère en urbanisme, EPAU, Alger.
- Baouni T.**, 2008. Le système de financement et de tarification des transports collectifs urbains dans l'agglomération d'Alger, *in revue Transports N°451 sept-oct, éditions editecom, Paris*.
- Berezowska-Azzag E.**, 2006. Alger, le territoire invente son avenir, *in European journal of planning*.
- Berezowska-Azzag E.**, 2001. Les instruments d'urbanisme de la période post indépendance et leur impact sur le développement spatial d'Alger, *in cahiers de l'EPAU n°9/10*.
- Bendali-Hacine A.**, 2002. *Régions polarisées, le cas d'Alger*, mémoire
- Benyoucef B.**, 2004. *Alger, métropole en chantier (défis et problématiques)*, actes du colloque international, Alger face aux nouveaux défis de l'urbanisation USTHB, 28&29 février.
- COMEDOR**, 1975. *Plan d'orientation générale d'Alger*, Alger.

- CNERU (Centre national d'études et de recherche en urbanisme), 1987. Plan d'urbanisme directeur, 3^{ème} phase, rapports écrits, Alger.
- Cote M., 1983. *L'espace algérien*, éd. Office des publications universitaires (OPU).
- Deluz J.J., 1988. *L'urbanisme et l'architecture d'Alger*, aperçu critique, Ed P. Mardaga, OPU, Alger.
- Décrets n° 67-625 et 80-275 du 22 novembre 1980.
- Direction d'urbanisme de la wilaya d'Alger, «cahier des charges relatif à l'élaboration du PDAU d'Alger», mai 2006.
- Hadjiedj A, Chaline C & Dubois-Maury J., 2003. *Alger, les nouveaux défis de l'urbanisation*, éditions L'harmattan, Paris.
- Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire: *Les lois relatives à la commune (n° 90-08), orientation foncière (n° 90-29 du 18-11-1990) et à l'urbanisme et l'aménagement du territoire (n° 90-29 du 01-12-1990).*
- Ministère de l'aménagement du territoire de l'environnement et du tourisme, 2006. *Rapports de synthèse SNAT et SRAT*, Alger.
- Ministère des transports, 2005. *Etude des plans de circulation et de transport de l'agglomération d'Alger*, Dessau/Soprin.
- Ministère des transports, 2004. *Enquêtes ménages sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger*, EMA/BETUR 1990 et EMA/BETUR-CENEAP.
- Moussa L.S., 2000. «Alger, métropole, Région, ville, quartier», Colloque SIAAL-EPAU.

Figure 1: Réseau de transport collectif d'Alger (lignes prioritaires et extensions)

