

INTRODUCTION GENERALE

L'analyse de ces cartes constitue un élément précieux de diagnostic, ainsi qu'une source fondamentale pour définir les tendances futures dans les différents secteurs.

- 3 - Mener des enquêtes auprès des usagers : un échantillon représentatif a été choisi pour mesurer la fréquence de certaines attitudes ; ce sont donc des enquêtes d'opinions, où il ne s'agit pas d'obtenir des résultats statistiques mais tout simplement examiner quelques faits, les analyser et en déduire les résultats nécessaires.

L'analyse de ces données portera plus particulièrement sur les caractéristiques et la structure du secteur sud par rapport au centre, en utilisant le modèle qui sera proposé.

PLAN DE LA RECHERCHE

La thèse démarre avec un chapitre préliminaire où nous proposons la base théorique sur laquelle elle s'appuie. La ville est conçue comme un système composé d'éléments en interaction. Ce cadre conceptuel nous sert de point de repère pour effectuer les analyses nécessaires.

Nous enchaînons ensuite avec trois parties principales : _ la première partie intitulée : "LE METRO DANS LE PROCESSUS DU DEVELOPPEMENT URBAIN", comprend trois chapitres : dans un premier chapitre, nous présentons une vision rapide des transports urbains au Caire, en insistant sur le problème des transports en commun afin de bien situer le métro dans ce contexte. Le second chapitre expose la réalisation du projet de métro : son rôle, les caractéristiques du tracé, et l'implantation des stations, les contraintes techniques et urbaines sont également abordées. Les opinions des

responsables, et les commentaires recueillis à travers la presse constituent un élément fondamental pour ce chapitre.

Quels sont les impacts susceptibles d'émerger lors du passage de ce métro ? C'est la question que l'on se pose au début du 3^{ème} chapitre, qui traite les différents impacts. Dans un premier temps, nous procédons à une classification des différents impacts et leurs critères, ensuite nous les définissons à travers des exemples empruntés à d'autres villes dotées de métro, notamment en France et dans les P.E.D.¹

Nous terminons cette première partie en indiquant ce que les expériences étrangères pourraient rapporter pour le cas du Caire.

En deuxième partie : "DIAGNOSTIC DE LA RELATION CENTRE/PERIPHERIE", deux chapitres sont consacrés à l'étude détaillée de ces 2 éléments et leur interaction.

Nous commençons par le centre du Caire, (chap. 4), où l'on aborde de près le problème de centralité. Délimitation, composantes, fonctions du centre sont au menu de ce chapitre.

Le 2^{ème} chapitre de cette partie est consacré à la présentation du secteur sud (population, activités, structure... ect), ses tendances futures, sa position dans les politiques urbaines et les relations qu'il entretient avec le métro d'une part et le centre d'autre part.

Ce chapitre débouche sur une délimitation du champ de travail, après avoir établi une typologie du secteur étudié. Les données de ce chapitre sont analysées en fonction de l'existant, donc des enquêtes sur le terrain, et à travers une analyse morpho-typologique. Nous développons des réflexions sur ce secteur qui nous serviront de guide pour la dernière partie.

¹Pays en voie de développement.

Dans la troisième partie : "LES EFFETS DU METRO DU CAIRE", nous analysons les impacts perçus et prévisibles ainsi que leurs conséquences sur la structure urbaine de l'agglomération en général et du secteur sud en particulier. Elle comprend 3 chapitres : le premier portera sur les différents impacts répartis sur 3 échelles : l'échelle de l'agglomération où nous traitons surtout les relations centre/périphérie (déplacements, pôles, structuration). Ensuite, au niveau du quartier et enfin, au niveau des stations. Nous menons une analyse plus détaillée sur le secteur sud, où nous insistons sur l'intégration de la station avec le quartier environnant, et ses effets sur l'espace avoisinant (implantation de commerces, rythme de construction.

Dans le chapitre suivant nous abordons le secteur nord, en étudiant les principaux aspects actuels et ses tendances futures, sans traiter les détails puisque la ligne desservant ce secteur n'est pas encore mise en service.

Dans le dernier chapitre nous récapitulons les propositions faites au cours de la recherche. De même, nous formulerons les principales recommandations et la stratégie pour établir un système de pôles hiérarchisés en fonction du métro.

Les résultats présentés seront confrontés avec les hypothèses pour établir la conclusion de notre recherche.

La thèse se termine par une table bibliographique et 2 annexes. Nous utiliserons autant que possible des plans, des schémas, des diagrammes des tableaux et des photos pour développer une idée ou une réflexion.

La mise en service de la ligne régionale en site propre dans l'agglomération Cairote, constitue un événement assez important pour que l'on s'intéresse de près à l'évolution d'un ensemble de paramètres susceptibles de se modifier à cette occasion.

La construction du tronçon souterrain dans un tissu déjà bâti, représente une nouvelle technologie pour cette métropole, où les conditions socio-économiques ne favorisent guère le développement des équipements d'infrastructure et de superstructure. Quels effets peut donc avoir cette technologie sur l'espace urbain ? et sur quels domaines les répercussions se rapportent-elles ?

Nous allons étudier les transformations que révèle la construction d'une nouvelle ligne de métro en site propre, sur la structure urbaine du Caire, en essayant de mettre en évidence les évolutions d'un certain nombre d'éléments, tels que le bâti, le marché foncier, l'implantation des activités.. etc ; en débouchant logiquement sur les conséquences de ces évolutions sur le développement de la périphérie par rapport au centre.

Centre, périphérie et transport sont donc les trois thèmes principaux autour desquels s'articule notre recherche.

Nous soulignons qu'il ne s'agit pas de porter une évaluation technique, ou de mesurer la rentabilité économique du métro. Il s'agit surtout d'étudier les corrélations qui existent entre l'urbanisation et un transport de masse.

Le métro étant considéré comme un axe structurant d'autant plus qu'un moyen de transport, joue un rôle important dans l'intégration du centre et la périphérie de l'agglomération. En effet, au Caire, comme partout ailleurs dans les grandes métropoles, le problème des transports urbains ne peut être isolé de celui de l'urbanisation galopante et de l'urbanisme contemporain.

Trois observations méritent d'être soulignées :

- 1- Le métro en question est une reprise du train de banlieue déjà existant et sa mise en site propre avec la construction de 5 stations souterraines.
- 2- Dans sa phase finale, la ligne est conçue pour assurer la liaison entre le sud et le nord de l'agglomération. Actuellement, elle n'est pas mise en service totalement, le tronçon ouvert assure la desserte du secteur compris entre Helwan et Ramsès. (fig. 1).
- 3- Une telle recherche présente quelques difficultés, qui proviennent notamment de l'analyse urbaine qui tente de mettre en évidence des évolutions qui doivent être étudiées sur une longue période.

1- L'intérêt d'une étude d'impact

Il est évident que toute infrastructure de transport, notamment une ligne de métro, influence la structure des zones traversées. Ce phénomène constitue un des aspects importants à prendre en compte dans le cadre des études consacrées à l'analyse des effets d'un métro, pour 2 raisons :

- a- Acquérir une meilleure connaissance des modifications qui interviennent lors d'un changement important de la structure et de la qualité de l'offre de transport.
- b- Pouvoir juger les actions réalisées, et mieux définir les actions qui restent à entreprendre, et d'en appréhender les implications urbaines, sociales, économiques... etc pour pouvoir à l'avenir maîtriser ces évolutions.

Partant de ces 2 principes, les études de pré-impact et de suivi, sont devenues une nécessité dans plusieurs pays industrialisés : une loi impose ces études lors de la construction d'une infrastructure de transports non

seulement en matière de déplacements et de mobilité, mais aussi les répercussions éventuelles sur l'environnement, et l'espace urbain pour évaluer les nuisances, minimiser les inconvénients et chercher les palliatifs. De nombreuses études sont élaborées en cet objectif particulièrement en France et aux Etats-Unis¹.

En Egypte, aucune loi exige ce type d'étude avant ou après la réalisation d'un projet de transport, d'ailleurs beaucoup de projets déjà réalisés au Caire seraient remis en cause si l'on procédait auparavant aux études de pré-impact.

QUATRIÈME SUJ ...

Pour notre part, nous sommes conscients qu'une étude d'impact dans le cadre d'un suivi de métro, doit se référer sur le long terme. Le métro étant mis en service récemment², nous insisterons sur les effets rapides et nous analyserons en prospectif les impacts prévisibles, en fonction de la relation centre/périphérie, que nous considérons comme les deux bouts de la chaîne de notre thèse, en nous inspirant des expériences acquises dans d'autres villes.

2 Les objectifs de la recherche :

L'étude des effets du métro sur l'urbain de la ville, nous conduit à évoquer le problème de la mobilité , et des déplacements.

L'organisation des déplacements ne peut être conçue sans relation avec le mode de développement de la ville et son fonctionnement. Inversement, le

¹En France, la réalisation d'une étude d'impact est en principe exigible pour tous projets d'aménagement, d'ouvrages et de travaux d'un coût total supérieur à six millions de francs. Un certain nombre de projets définis en annexe au décret du 12 octobre 1977, demeurent soumis à l'élaboration d'une notice d'impact lorsqu'ils sont dispensés d'une étude d'impact, ; il s'agit entre autre des travaux de transport. D'après COMBY Joseph, Memento d'urbanisme CRU 1977. Il en est de même aux Etats-Unis, les études d'impact sont exigées d'après la circulaire A/116 du 16 août 78. D'après LICHFIELD Nathaniel, Transportation and land use planning. In Traffic, transportation and urban planning, Edited by GODWIN Georges, LONDON, 1981.

²Le métro du Caire était ouvert au public le 1.10.87.

développement des quartiers périphériques, la rénovation des fonctions des centres villes ne peuvent se dispenser d'analyses intégrant les problèmes de déplacement¹.

Notre premier objectif est donc de souligner cette dualité, de mettre en évidence le dynamisme qui en résulte, et qui affectera par la suite les relations centre/périphérie.

Ce premier objectif s'articule autour du métro qui constitue un axe attractif important susceptible de modifier la mobilité, et par la suite, la structure interne des différents secteurs desservis, notamment le centre, et les quartiers sud de l'agglomération Cairote. Il facilite l'accessibilité au centre, qui pose actuellement un problème fondamental, celui de la concentration des activités, et de la multiplicité des fonctions. Face à ce problème, la politique urbaine nationale établie en 1981² avait opté pour le développement de la périphérie pour soulager le centre, et encourager les investissements en priorité aux transports collectifs.

Parallèlement au problème de la centralité, se pose celui des périphéries : l'habitat spontané, les extensions urbaines non planifiées, et surtout l'absence des équipements et des services nécessaires pour desservir une population captive des transports en commun.

L'étude de tous ces phénomènes est donc un but qui nous permettra d'atteindre notre second objectif.

¹BOURY Paul, Urbanisme Déplacements Transports, article dans LE MONITEUR des T.B.P. n° 44, novembre 1981.

²EL HAKIM Cherif, Transportation and urban development policy NATIONAL URBAN POLICY STUDY, Annexe 3A, PADCO, Le CAIRE, 1981.

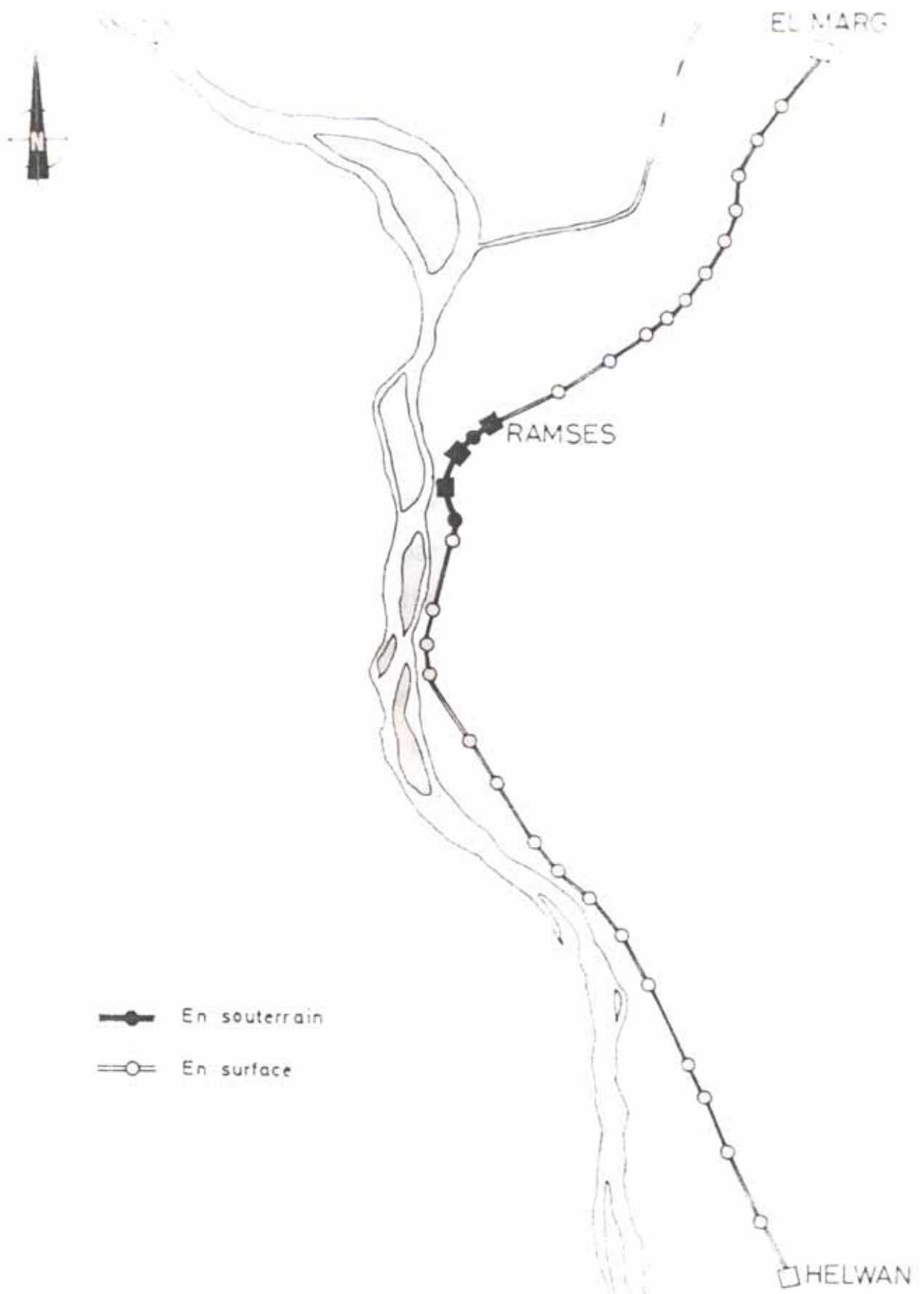


FIG 1 LA 1^{re} LIGNE DE METRO DU CAIRE

SOURCE ATTIA d'après le bulletin d'information- MINISTERE DES TRANSPORTS
(Le Caire)



Notre second objectif consiste à préciser la place et les fonctions que pourrait remplir le secteur sud par rapport au centre principal, donc l'éventualité d'établir un système de pôles hiérarchisés. On se demande alors si le métro peut constituer le moyen d'un renforcement interne de ce secteur, alors qu'il joue traditionnellement un rôle inverse en renforçant l'accessibilité au centre.

En effet, on se demande quelles seront les répercussions de l'arrivée du métro au centre ? Ne va-t-il pas encourager les citoyens à y recourir ? Et est-ce que ce processus peut être inversé par l'apparition de services adaptés et une nouvelle offre commerciale localisés dans le secteur en question, pour faire face à l'attractivité du centre ?

Or il faut bien admettre que le centre du Caire malgré son hétérogénéité, et la diversité de ses problèmes¹, demeure toujours le lieu privilégié des commerces, des bureaux, des services administratifs ... etc.

Nous pouvons donc résumer nos objectifs comme suit :

- 1 - Traiter la relation métro/urbanisation donc étudier les impacts prévisibles sur le milieu urbain en soulignant l'importance à accorder à ces impacts.
- 2 - Ces impacts, affectés au centre ou à la périphérie, sont étudiés en fonction de leur corrélation, nous proposons donc de :
 - a - Dégager les dynamiques prioritaires dans la périphérie, (qui sont représentées par les quartiers sud de l'agglomération, notamment Helwan et Maadi² en mettant en valeur les potentiels existants.

¹La congestion, la hausse foncière, l'invasion du tertiaire ... etc, tous ces problèmes seront abordés en détail dans le 4^{ème} chapitre consacré au centre

²Pour une définition plus précise des quartiers sud, voir chap. 5

- b - Développer une réflexion sur les aires à proximité des stations par rapport aux mutations probables.
- c - Proposer une stratégie de transformation urbaine, et de la progression des quartiers sud, en améliorant les relations centre/périphérie, pour assurer le fonctionnement de l'agglomération en profitant de la présence du métro.

Ces trois sous objectifs nous permettront, à travers une vision globale du secteur nord¹ comparé au secteur sud, d'identifier les phénomènes qui pourraient se répéter au nord, et de savoir si les impacts, seront les mêmes ? La relation centre/périphérie sud sera-t-elle applicable sur le secteur nord ?

La réponse à toutes ces questions, et celles posées dans les pages précédentes, constitue un élément important pour pouvoir atteindre les objectifs.

3. Cadre méthodologique et plan détaillé

Généralement, une étude d'impact, consiste à comparer quelques phénomènes ou éléments avant et après la mise en service du métro. Or, considérant le délai après ouverture, les résultats obtenus ne seront pas assez pertinents. Nous adopterons donc une méthode qui consiste à définir quelques processus et leurs éléments avant l'ouverture du métro, et analyser ensuite leur évolution prévisible en considérant le facteur espace/temps. Cette approche nous paraît plus adaptée à notre propos.

¹Cette vision très rapide sur le secteur nord dans le dernier chap. de la recherche, nous permet de situer le métro dans toute l'agglomération pour prévoir les phénomènes importants qui pourraient avoir lieu.

Pour faciliter l'analyse, nous avons proposé un cadre méthodologique inspiré de l'analyse des systèmes, dans lequel s'articule nos 3 éléments principaux :

- le métro
- le centre
- la périphérie

Les relations entretenues entre ces éléments nous permettent d'identifier les impacts perçus, et prévisibles sur le court, moyen et long terme. Nous obtiendrons ainsi un modèle d'analyse qui traduira nos concepts, les objectifs et les hypothèses de travail.

Parallèlement à ce cadre théorique, nous avons adopté une démarche expérimentale, qui présente l'avantage d'effectuer une analyse à la fois quantitative et qualitative des différents phénomènes. Il s'agit, là des enquêtes élaborées sur le terrain et auprès des usagers, avec le support de quelques interviews ainsi qu'une importante analyse de presse.

La démarche retenue pour élaborer cette recherche consiste donc à

- 1 - Identifier les éléments de la problématique, et leur rôle dans l'agglomération Cairote, en insistant sur le rôle du métro comme un outil de transformation, et définir les impacts possibles en se référant aux expériences des autres villes.
- 2 - Effectuer des relevés sur le terrain, ce qui permet d'obtenir sur des cartes de 1 : 5000 ème les données nécessaires sur l'occupation des sols, la densité du bâti, la structure des différents secteurs ... etc couvrant les abords de la ligne de part de d'autre, depuis Helwan jusqu'à El Marg.