

Les attentes sociales du projet du tramway de la ville de Constantine. Gouvernance urbaine et projet initié, quelles conjugaisons?

Social perspectives of the project of tramway in the city of Constantine.
Urban governance and initiated project, what connects them?

CHERIET Khaoula^{1*}, ARIANE-BOUCHAREB Houria²

¹ Université Constantine 3-Salah Boubnider, Algérie,
cherietkhaoula9@gmail.com

² Université Constantine 3-Salah Boubnider, Algérie,
houria.ariane@gmail.com

Date de soumission: 29/04/2021 Date d'acceptation: 08/06/2021 Date de publication : 10/06/2021

Résumé :

Les politiques urbaines à travers le monde sont une problématique majeure, caractérisées par l'absence des dispositifs régulant la gestion des villes, c'est pourquoi les autorités publiques ont eu recours à la notion de gouvernance urbaine, où essentiellement, l'urbanisme de projet devient indispensable. La ville de Constantine, connaît une multiplicité de dysfonctionnements de son espace urbain, cet état de désordre urbain nous suggère de réfléchir à une forme de gouvernance urbaine. Particulièrement en ce qui concerne un projet tel que celui du tramway, nous nous proposons d'aborder son caractère structurant de l'agencement de l'espace en enquêtant auprès des individus.

Mots clés : gouvernance urbaine ; la ville de Constantine ; projet de tramway ; projets urbain ; transport.

Abstract :

Urban process and urban policies are a major dilemma whenever we take look into the link between population and urbanization.

We believe that town planning project is required as a profound change through the use of new urban practices and strategies and the establishment of new forms of governance, which essentially aim to upgrade these towns and revalue them.

the city of Constantine experiences a multiplicity of dysfunctions and obstacles, which are serious current concerns to its managers .This study aims to understand the point of view of the inhabitants towards the implementation of the tramway project

Keywords: Urban governance; The city of Constantine; Urban projects; Tramway project; Transport.

*Auteur correspondant.

1. Introduction :

De nos jours, à quelques différences d'appréciation, le processus de métropolisation est à l'origine de transformations, qui se manifestent par des mutations économiques, spatiales et sociales sur le terrain. Ces dernières deviennent des agglomérations urbanisées de plus en plus étendues et désorganisées et induisent un étalement urbain en conséquence.

Force est de croire que ce genre de développement et cet étalement des villes ont évolué à travers le temps, ce qui a été à l'origine de l'apparition de nouvelles notions identifiant des principes et modalités de traitements des différentes préoccupations et dysfonctionnements dans la ville. Ainsi, la gouvernance urbaine et le projet urbain en tant que nouveaux modes de gestions, de mise à niveau des villes et de résolution des problèmes économiques et sociaux auxquels sont confrontées les différentes villes deviennent les inéluctables « PROCESS ».

Pour cela, « User de la gouvernance urbaine » consiste à examiner comment s'opère une prise de décision aux effets majeurs. Ceux qui ont pris cette décision et que l'on désignera comme étant les acteurs sont appelés à s'associer à bien d'autres représentations pour mieux résoudre tout obstacle.

Il est regrettable justement que ces acteurs locaux agissent seuls sans joindre en un partenariat les acteurs publics, les acteurs privés, les associations civiles autour du citoyen, ce dernier étant le pivot de cette gouvernance pour prendre des décisions sages quant à l'avenir de la ville en question. La gouvernance urbaine est : « *une modalité de gouvernement de la ville mettant en jeu divers acteurs aussi bien publics que privés induisant une participation potentielle de chacun ainsi qu'une recherche de compromis* »¹.

Ce nouveau concept est défini différemment selon les points de vue de différents auteurs. La gouvernance urbaine constitue :

*« Le modèle ou la structure qui émerge dans un système sociopolitique en tant que résultat de l'interaction commune de tous les acteurs en présence. Ce modèle ne peut être réduit à un seul acteur ou à un groupe d'acteurs en particuliers. Ainsi par gouvernance on entend guider, orienter, une action. il s'agit donc du processus par lequel les organisations humaines qu'elles soient privées, publiques ou civiques prennent elles-mêmes la barre pour se gouverner »*².

En recherchant de nouvelles approches pour appréhender et résoudre les dysfonctionnements des villes, et par là-même le développement de celles-ci, le projet urbain apparaît un instrument de mise en œuvre des politiques nationales de développement vu les multiples enjeux qu'il porte en lui en termes d'effets et

d'impact sur l'économie nationale et les conditions de vie de ceux qui en bénéficient.

L'Algérie comme tous les pays du monde vit des mutations à tous les niveaux ; plusieurs éléments d'ordres naturels, historiques, politiques, économiques, culturels et sociaux ont influé la fabrication du réseau urbain actuel. Ceci a engendré des problèmes et dysfonctionnements qui s'amplifient avec le temps.

La ville de Constantine est l'une des plus vieilles et des plus importantes villes en Algérie, en raison de ses poids démographique, économique, culturel et historique, elle joue le rôle d'une capitale de l'Est Algérien et est dotée d'un nombre important d'équipements et d'infrastructures qui servent toute la région de l'Est du pays.

Malgré toutes les particularités et potentialités dont elle dispose, elle souffre de plusieurs problèmes et de difficultés ; disfonctionnements dans plusieurs domaines qui influent négativement sur son développement à savoir : l'étalement urbain, la périurbanisation, des formes de conurbation, la saturation du site et des réseaux de communications, l'impact des mouvements pendulaires entre la ville mère et sa périphérie, la dégradation du parc bâti, le déclassement des sites et la détérioration des conditions de vie. Ce qui nous interpelle sur la question de la gouvernance urbaine, en vue de maîtriser les dynamiques, les propulsions et les aléas que subit toute ville.

Pour mettre fin aux différentes anomalies et incohérences dans la ville, les autorités publiques ont initié de nombreux programmes et opérations de modernisation et de mise à niveau à travers des grands programmes de mise à niveau, de restructuration et requalifications de la ville de Constantine en vue de promouvoir son développement.

Ces programmes comportent une série de projets de grande envergure désignés par « projets structurants ».

Parmi ces projets celui du tramway, il est construit comme « *un modèle de ville avec des actions à dimensions multiples visant à (re)fabriquer la ville suivant plusieurs référentiels (environnemental, social, économique...) et non de façon limitative de projets de transports en commun et de déplacements en ville* »³.

L'arrivée du tramway à Constantine s'inscrit dans cette logique et vise un objectif : répondre d'une manière efficace et confortable à une demande de mobilité toujours croissante et aménager et requalifier l'espace urbain.

Notre étude consiste donc à appréhender les impacts de la mise en place de cette ligne de tramway sur la ville de Constantine et ses habitants d'une part et d'autre part sur la qualité des services en matière de transport mis à la disposition de la

population. Nous montrons que le choix du tramway a été accompagné de réelles transformations. En effet, l'arrivée du tramway dans la ville de Constantine a effectivement engendré une restructuration de l'espace urbain tout le long de son corridor. D'un autre côté, la grande majorité des usagers du tramway pensent que ce dernier répond assez bien à leurs attentes en matière de mobilité urbaine et dans des conditions satisfaisantes (confort, durée du trajet, temps d'attente...).

Pour cela, le questionnement est le suivant :

- Quelle est l'opinion de la population en ce qui concerne l'implantation du tramway dans la ville de Constantine ? Une réussite ? Un échec ? En contrepartie, est-ce que le projet du tramway constitue un outil réel de déploiement socioéconomique ?
- Quel est l'impact de ce projet sur le quotidien des citoyens ? Et sur la restructuration de la ville ?

2. Méthodologie :

En raison de ses enjeux pluriels, scientifiques, sociaux, économiques, politiques et prospectifs ce travail exige une méthodologie qui s'appuie essentiellement sur :

- La méthode d'enquête qui représente : *«une façon d'aborder un objet de recherche suivant des procédures d'investigation auprès d'une population donnée»⁴.*
- et celle du questionnaire ainsi qu'une approche mixte d'entretiens et d'entrevues comme techniques.

La nature du sujet de recherche choisi nous oblige à enquêter auprès des individus, des institutions et des organismes, tels que les Bureaux d'études, les entreprises, les Ministères, les directions, etc.

Nous nous sommes appuyés sur les entretiens individuels dans un premier temps afin d'approfondir notre recherche, ceux-ci ont porté sur la façon dont les objectifs de qualité interviennent dans les relations entre maître d'ouvrage, maître d'œuvre, entreprises /habitants dans la réalisation du projet de tramway.

• L'enquête a été menée auprès de deux (02) catégories de population :

1. Les chercheurs issus du domaine de l'urbanisme et de l'architecture, de l'aménagement et de la gestion des villes....
2. Des citoyens de la ville de Constantine puisque le projet du tramway a été conçu pour améliorer leurs conditions de déplacement et satisfaire leurs besoins en matière de transport.

Notre échantillon était constitué de trente (30) habitants et vingt (20) chercheurs du domaine.

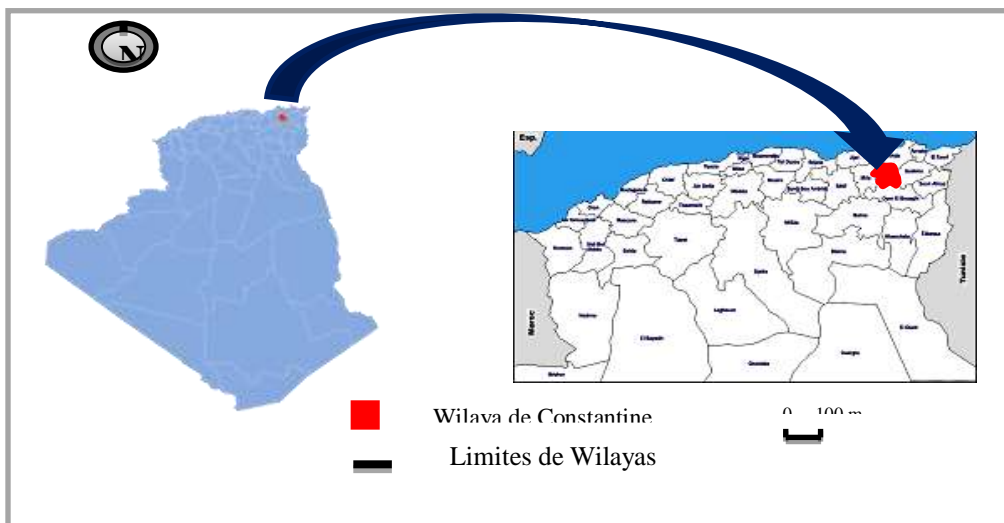
Nous avons pour cela utilisé la méthode « *AFOM* » qui présente une grille d'analyse nous permettant d'évaluer et d'orienter le projet du tramway tout en identifiant les atouts, faiblesses, opportunités et menaces auxquelles il fait face. En effet, cette méthode est un outil d'analyse stratégique qui permet principalement aux entreprises de réaliser un diagnostic externe et interne afin d'identifier les faiblesses-menaces et maximiser les opportunités-forces mais dans notre cas, elle peut être transposable.

Les objectifs essentiels de cette méthode sont l'évaluation et l'orientation de projet du tramway tout en prenant en compte les différents facteurs qui influent sur son bon fonctionnement afin de faciliter sa mise en œuvre.

3. Résultats et Discussions :

3.1- Situation de la ville de Constantine à l'échelle nationale :

Figure N° 01 : Situation de la ville de Constantine à l'échelle nationale



Source : service technique de la commune de Constantine+ traitement personnel
La ville de Constantine est une wilaya charnière, entre le tell et les hautes plaines, entre le Nord et le Sud. Elle est en même temps un espace carrefour, au croisement des grands axes Nord-Sud et Est-Ouest. « Elle s'étend sur une Superficie de 2278,20 km², soit 0,09% de l'ensemble de la superficie du territoire national »⁵.

Constantine a toujours connu d'importants flux de populations originaires de différentes régions de l'Est du pays surtout.

Les attentes sociales du projet du tramway de la ville de Constantine.

Gouvernance urbaine et projet initié. Quelles conjugaisons?

Le dernier découpage administratif (1984) a partagé la wilaya de Constantine en 6 daïra composées de 12 communes, à savoir : la daïra de Constantine, la daïra d'El Khroub, la daïra d'Ain Abid, la daïra de Hamma Bouziane, la daïra d'Ibn Ziad, et la daïra de Zigoud Youcef.

La wilaya de Constantine dispose d'un atout majeur du fait de sa situation des 02 grands axes Nord-Sud et Est-Ouest, faisant d'elle un carrefour et de jonctions majeures dans le maillage régional et national. Elle dispose d'un réseau routier divers et important qui lui facilite l'accessibilité vers les principaux axes régionaux.

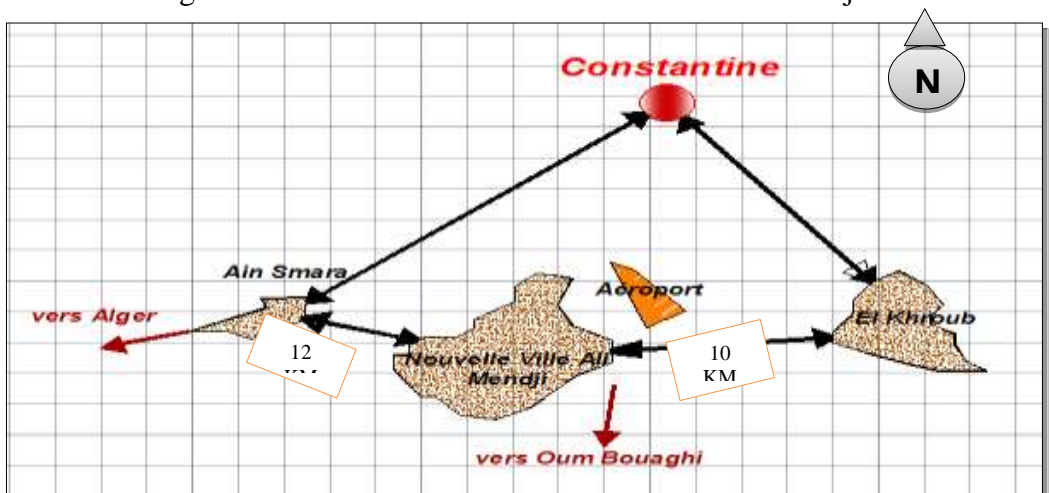
Par ailleurs, l'aéroport Mohamed Boudiaf lui assure la liaison avec le national et l'international et renforce son atout de pôle régionale majeure.

En effet, l'urbanisation accélérée de la ville de Constantine et l'accroissement de la population a engendré la saturation des différents sites de la ville ainsi que ses villes satellites qui ont été créée pour dé-saturé le centre-ville de Constantine. Cette situation critique de la ville avec le manque de terrains urbanisables et l'augmentation de la demande en matière de logements a poussé les autorités à envisager la création d'une ville nouvelle sur le plateau de Ain El Bey d'une superficie de 1500 HA afin de régler les différents problèmes de la ville et d'améliorer le cadre de vie de ses habitants. Cette dernière se situe à 12 km d'Ain Smara et à 08 Km d'El Khroub.

La ville nouvelle d'Ali Mendjeli se localise sur un site géré par deux communes Ain Smara (498 Ha) et El Khroub(1002 Ha).

3.2-Situation de la ville nouvelle Ali Mendjeli :

Figure N° 02 : Situation de la ville nouvelle Ali Mendjeli



Source : auteur 2021

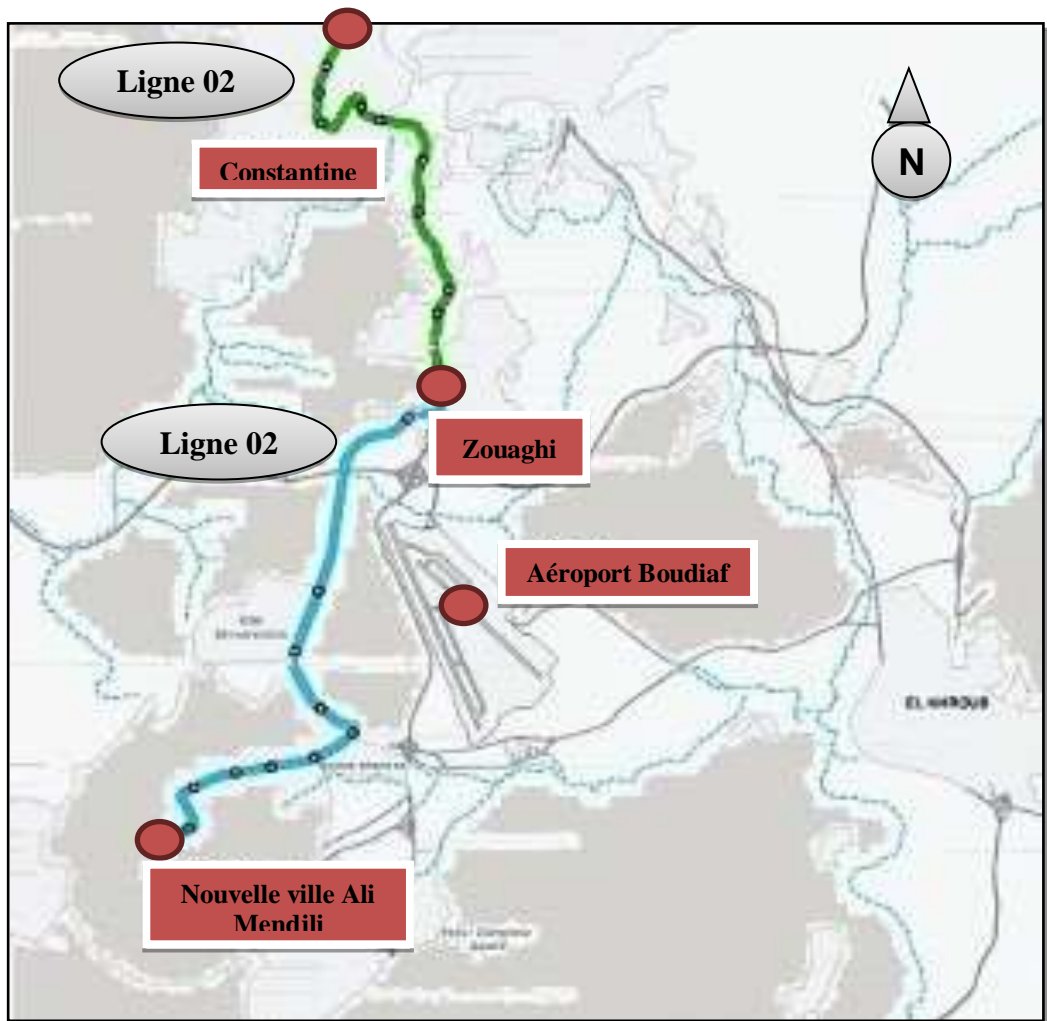
Le tramway est un nouveau mode de transport en commun lancé à Constantine en 2007, dans le cadre du PMMC⁶ défini comme :

« Une réflexion, une étude qui tente de donner une lisibilité aux différents projets structurants, une cohérence d'ensemble sur le plan territorial de la métropole, une articulation active et entreprenante entre les différents domaines et secteurs. L'aboutissement de cette vaste et profonde entreprise est le nouveau Constantine. Les postulats de départ sont la rupture avec les logiques précédentes d'aménagement et de développement, l'audace car visant et ambitionnant la modernité, l'originalité car s'appliquant à une métropole historique et l'exemplarité car utilisant des règles et méthodes transparentes »⁷.

Ce dernier constitue, un élément vecteur du changement, et de redéfinition de la ville en générale, et les quartiers traversés en particulier. C'est un moyen de transport collectif, approprié à la vie moderne et confortable ; il a facilité le déplacement de la population et a contribué au développement de la ville, par la création de nouveaux emplois pour la population constantinoise sur le plan économique, sur le plan environnemental. Ainsi, il a réduit le bruit, la pollution, il a un impact direct sur le décongestionnement des différents axes routiers de la ville. Le tramway est considéré comme un moyen de transport qui assure l'amélioration des conditions de déplacement des 400.000 habitants de la ville Ali Mendjeli et les 100.000 étudiants universitaires.

3.3-Présentation du tracé du tramway :

Figure N° 03 : Présentation du tracé du tramway



Source :Étude d'avant-projet détaillé, le suivi et le contrôle des travaux de réalisation de l'extension de la première ligne de tramway de Constantine APD « Zouaghi – Ali Mendjeli » volume a. mémoire juin 2013.

Cette infrastructure de transport et de liaison a été mise en service en juillet 2013 sur un linéaire de 8.1 KM du Nord au Sud depuis la station Ben Abd El Malak jusqu'à la zone de Zouaghi. et la deuxième ligne de Zouaghi à la ville nouvelle Ali Mendjli sur un linéaire de 10.5 KM comme il est présenté dans la carte au-dessus (Présentation du tracé du tramway).

Les objectifs du tramway se résument à :

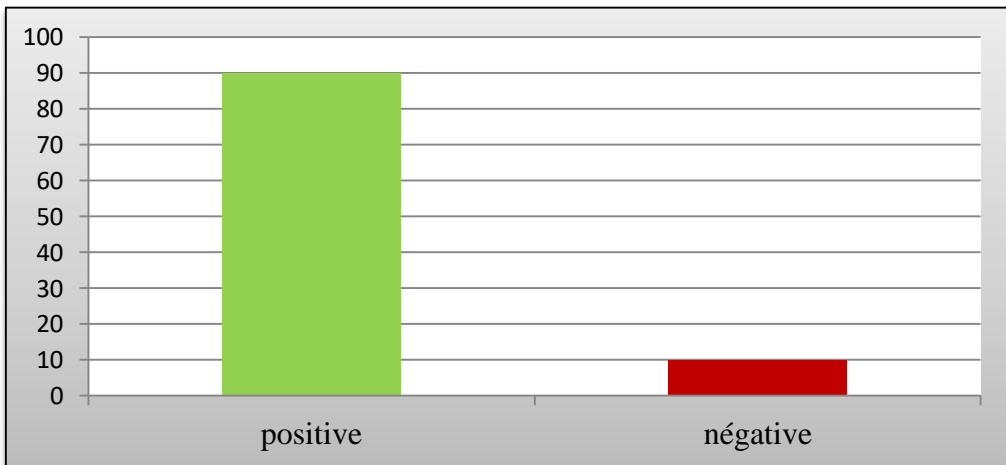
- Encourager l'utilisation du transport collectif afin de décongestionner le centre-ville et réduire la circulation au centre.
- Améliorer le cadre de vie des citoyens en assurant un moyen de transport en site propre, confort et disponible tout le long de la journée.
- Assurer à la ville une image dynamique et moderne.
- Améliorer le secteur économique et touristique de la ville.
- Réduire l'utilisation de l'automobile et le gain du temps de déplacement de ses utilisateurs.
- Création de nouveaux accès qui serviront directement des sites qui connaîtront une grande croissance (comme la ville universitaire).

Le tramway d'Ali Mendjeli comme nouvelle image de la ville, foyer régénérateur de tout l'environnement structurel, attrayant pour les nouvelles utilisations et activités environnantes qui confèrent au lieu une certaine impulsion.

4. Sondage d'opinions sur l'impact du tramway :

Pour comprendre les points de vue des différents acteurs et le comportement de ces derniers vis-à-vis de la situation actuelle de la ville de Constantine, et pour évaluer l'impact de projet du tramway sur la ville et ces citoyens nous avons effectué un sondage d'opinions que nous pouvons résumer comme suit :

Figure N° 04 : les attentes des habitants sur le projet de tramway :



Source : auteur 2021

90% de la population questionnée manifeste que le projet du tramway est un projet parfait et il résout les problèmes de circulation de la ville de Constantine, réduit le temps de déplacement. Selon cette catégorie, il est une réponse avantageuse

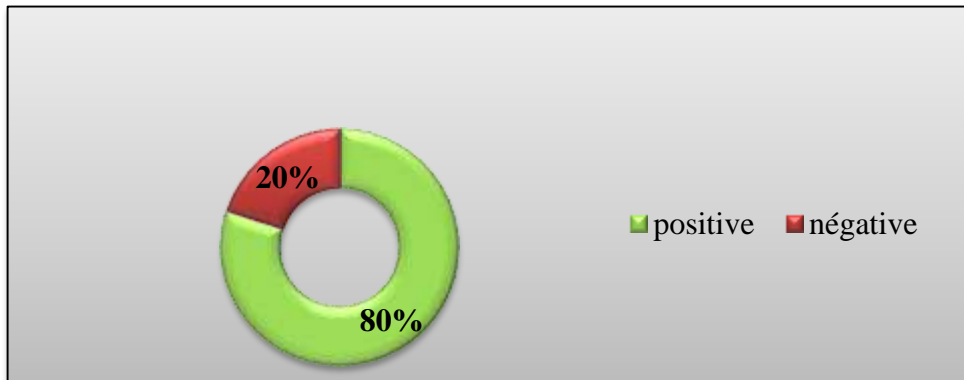
Les attentes sociales du projet du tramway de la ville de Constantine.

Gouvernance urbaine et projet initié. Quelles conjugaisons?

surtout pour les étudiants et les employés. Par contre, 10 % de la population trouve que le projet a un impact négatif :

- sur la ville par la destruction des routes, la suppression des centaines d'arbres, des biens publics, des jardins et des parkings.
- sur les habitants par les problèmes de congestionnement et de circulation ainsi que le tarif qui est élevé surtout entre deux stations successives.

Figure N° 05 : Les attentes des chercheurs spécialistes sur le projet de tramway



Source : auteur 2021

80% des chercheurs et spécialistes enquêtés trouvent que le tramway a un impact positif. Ils le considèrent comme un projet significatif et stratégique de grande importance puisque il a facilité le déplacement des habitants qui l'utilisent. Il permet un gain de temps, assure la rapidité et la sécurité des usagers, et contribue à l'amélioration de l'aspect esthétique de la ville. C'est un moyen de transports écologique et confortable qui a amélioré le bien-être des usagers, en leur faisant gagner du temps dans leurs déplacements.

En revanche, 20% de ces derniers voient que le projet du tramway a un impact négatif avec le dépassement du délai de réalisation prévu par le groupement Pizzaroti Alstom sans explication, ainsi que les problèmes de circulation à cause des travaux de réalisation surtout avec l'extension de la ligne vers la ville nouvelle Ali Mendjli ; qui a doublé le temps de déplacement entre le centre-ville et Zouaghi.

Afin d'évaluer le projet du tramway, faire ressortir les points forts et les points faibles lors de sa mise en place et sa réalisation et voir l'impact de ce dernier sur la ville de Constantine et ses habitants ; nous avons utilisé la méthode « AFOM » qui est une méthode sous forme de grille d'analyse qui nous permet d'évaluer et orienter un projet tout en identifiant les atouts, faiblesses, opportunités et menaces

auxquels il fait face. Les objectifs essentiels de cette méthode sont l'évaluation et l'orientation des projets tout en prenant compte les différents facteurs qui influent sur leurs bons fonctionnements afin de faciliter leurs mises en œuvre. Cette méthode détermine la combinaison entre les forces et les faiblesses et identifie les opportunités et les menaces afin d'établir l'adéquation entre la capacité stratégique et les facteurs clés de succès du projet, en minimisant les effets de menaces et faiblesses et maximisant ses forces et ses opportunités. Elle permet aussi, l'identification des axes stratégiques pour les développer.

Concernant l'application de cette méthode au projet du tramway, il en ressort l'image d'une ville dynamique et moderne.

-Réduction de l'usage de l'automobile et gain de temps.

- Reconsidération du patrimoine architectural et urbain de la ville.

• **Faiblesses :**

- Démolition de la trémie sur le boulevard Che Guevara (université des sciences islamiques mise en service en 2006 qui a coûté 25 milliards de centimes et n'aura donc servi que cinq ans, pour les besoins du projet.

- Abattage d'une centaine d'arbres dans toute la ville où des jardins ont été supprimés, au moment où l'on prône la conscience écologique dans le monde.

- Destruction de biens publics et d'équipement construits avec grands efforts et investissements lourds.

- Inadéquate programmation de réalisation : le délai de réalisation prévu par le groupement Pizzaroti Alstom a été largement dépassé sans explication.

• **Opportunités :**

- Développement du secteur économique avec la création des nouveaux emplois sur Constantine.

-Modernisation de la ville de Constantine par la gestion adéquate de la mobilité urbaine de cette dernière.

- Amélioration du volet touristique, vu qu'il se manifeste comme un élément d'embellissement de la ville

-Amélioration des conditions de transport de la population.

-Réduction du déplacement par voiture particulière au profit des transports en commun.

-Amélioration des conditions de déplacement des 400.000 habitants de la ville Ali Mendjeli et les 100.000 étudiants universitaires.

-Création d'une centralité secondaire.

• **Menaces**

- Le temps de déplacement entre le centre-ville et le quartier de Zouaghi a été doublé par rapport à auparavant en raison de l'insuffisance des nombres de rames existantes.

Force est de constater que le projet de tramway a apporté à la ville et aux citoyens un plus et une opportunité considérable puisqu'il a pu réduire la circulation et faciliter le déplacement des habitants, du fait qu'il transporte selon la direction de transport de la wilaya de Constantine 800 voyageurs (mois de mars 2018) et 342 voyageurs (mois d'Aout 2018).

Le tramway est devenu le meilleur moyen de transport dans la ville de Constantine particulièrement l'extension de la ligne vers la Ville nouvelle Ali Mendjli, étant donné que cette dernière est dotée d'un grand nombre d'infrastructures essentiellement le pôle universitaire avec 20000 places pédagogiques, 10000 lits en 5 résidences universitaires qui hébergeront 10000 étudiants(es) et des infrastructures d'accompagnement.

Notons que cette situation s'est affirmée avec le premier Centre National de Recherche en Biotechnologie (CNRB) implanté en son sein, comme élément d'un programme national visant à créer un réseau de centres de recherches scientifiques de haut niveau. Ce centre dont les études ont été lancées en Février 2002 a été achevé et inauguré en Avril 2007. Il est conçu pour recevoir plus de 300 chercheurs nationaux et étrangers spécialisés dans les domaines de l'agriculture, la santé, l'environnement, l'industrie alimentaire et la biotechnologie principalement (la chimie...etc.) »⁸. Entre autre, le temps de déplacement en tramway entre le centre-ville et le quartier de Zouaghi au Sud de la ville (qui est de surcroît une entrée de ville du côté Sud) a été doublé par rapport au passé en raison de l'insuffisance du nombre de rames existantes ce qui influe négativement sur les habitants de la ville surtout ceux qui habitent à Zouaghi et les étudiants des différentes universités de Constantine en particulier.

Cependant, le tarif reste à discuter puisque il est un peu cher surtout entre deux stations successives.

5. Conclusion :

Le projet urbain, est devenu un élément d'intermédiation sociale dont l'objectif est d'introduire une forme de négociation pour le changement à la fois du système urbain et du mode d'urbanisation. Il est devenu un cadre de reconstitution territoriale, continuité urbaine, restructuration de la ville et de gouvernance urbaine.

Toutefois, un projet de grande envergure inscrit dans une réalité urbaine, impose qu'un vaste ensemble de critères - économiques, sociaux, environnementaux – doivent être regroupés et des investissements de même nature et autant d'importance. Une mauvaise gestion et acceptation de ce projet par les différents acteurs peuvent compromettre l'atteinte de l'objectif initial de celui-ci et influencer négativement sur le fonctionnement de projet.

Suite à cette analyse relative au projet de tramway implantés dans la ville de Constantine, il nous apparaît que ce dernier présente un facteur de développement socio-économique et environnemental de la ville de Constantine.

Il est un levier de développement qui a enclenché une reconfiguration socio-spatiale nouvelle, cohérente et appropriée de la ville en rehaussant son image. De même, le projet du tramway a permis de lutter contre les dysfonctionnements et déséquilibres constatés dans la ville dans le domaine du transport, tout en contribuant à améliorer le cadre de vie de ses citoyens. Il est devenu un moyen de liaison indispensable entre le centre-ville de Constantine et la ville nouvelle d'Ali Mendjeli, contribuant ainsi dans une opération de couture urbaine soutenue par les différents paysages et infrastructures présentes.

Son apport socio-économique est notable surtout pour la communauté estudiantine des différentes universités de Constantine avec une capacité de 414 voyageurs par rame⁹.

L'extension vers la ville nouvelle Ali Mendjeli a augmenté le taux de fréquentation du tramway vu le nombre important de la population de la ville nouvelle toujours en hausse.

Cependant, il est impératif de compléter les systèmes de décision et de planifications existants dans le processus d'élaboration du tramway par d'autres outils qui accompagnent la volonté politique et facilitent les échanges entre acteurs par des processus de négociation, concertation et accords pour assurer la réussite et la performance des différents projets accompagnateurs et en permettre une meilleure acceptation.

6. Références bibliographiques :

¹ THOMAS Olivier (2002), Démocratie participative et gouvernance urbaine : la permanence d'un mythe, Revue canadienne de science politique, Vol. 36, No. 4.

² KOOIMAN Jean (1993), Finding, spéculations and recommandations, Modern gouvernance. Sage. London.

³ HAMMAN Philippe (dir.) (2011), Le tramway dans la ville, Presses universitaires de Rennes, page 13.

⁴ ANGERS Maurice (1997), Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines, Casbah, Alger, p110.

⁵ Direction de tourisme de Constantine, 2013.

⁶ Programmes de modernisation de la métropole constantinoise, initié en 2007 pour Constantine

⁷ LAHLOUL Manel (2012), Le projet urbain comme stratégie de modernisation pour la métropole de Constantine-cas du PMMC, mémoire de magistère, département d'architecture, université Constantine, page 116.

⁸ Ibidem.

⁹ Dossier : sociétés d'exploitation des tramways Constantine SETRAM, 2013.