

LE TRAMWAY DE SETIF : PROJET URBAIN OU SIMPLE PROJET DE TRANSPORT ?

Said MADANI

Université Ferhat Abbas – Sétif1

Dans les années 1980, le manque d'investissement dans la réalisation de projets d'aménagement et de transport urbain, particulièrement celui du transport collectif, est dû aux difficultés financières auxquelles l'Algérie a été confrontée. L'embellie financière de la fin des années 1990, grâce à la hausse des prix du pétrole, a provoqué l'explosion démesurée du parc automobile. Cette explosion est à l'origine des encombrements de la circulation urbaine communément appelés « bouchons » dont souffrent toutes les grandes villes et agglomérations.

La politique volontariste de l'Algérie en matière de transport est axée sur le développement et l'encouragement de transports collectifs de qualité. Dans le cadre des plans quinquennaux successifs, un programme de développement du tramway dans les principales agglomérations algériennes a été lancé. Après Alger, Oran et Constantine, Sétif fait partie des villes programmées pour bénéficier de ce moyen de transport, en l'occurrence les villes de Sidi Bel Abbès, Mostaganem, Tlemcen et Bechar (à l'Ouest du pays), Annaba, Batna, Béjaïa, Biskra, Skikda, Tébessa et Ourgla (à l'Est), ainsi que Blida et Djelfa (au centre) afin de maîtriser son développement et bâtir un espace urbain durable. Il s'agit de réduire la part des déplacements réalisés en voiture particulière au profit des transports en commun.

Le projet de tramway de Sétif fait partie intégrante des principales opérations publiques d'habitat et d'équipements en cours (stade, gare intermodale,...). Il constituera la colonne vertébrale sur l'axe majeur qui traverse la ville d'Est en Ouest. En plus de son premier rôle de répondre à la demande de déplacements internes de la ville de Sétif, il est aussi un outil d'aménagement et de développement des quartiers qu'il traverse.

Le tramway, conçu comme un mode de transport et outil de développement urbain, a démontré son efficacité dans de nombreuses villes à travers le monde. Les qualités objectives du tramway (sa modernité, son design et ses performances) sont

indiscutables. L'Algérie est confrontée à des défis de gestion de la mobilité urbaine dans les grandes villes. Ce projet de tramway est révélé comme un projet urbain par les pouvoirs publics et le discours qui l'accompagne exprime la volonté d'établir un lien entre mobilité et urbanisme.

Si le projet va permettre d'augmenter la capacité de transport tout en améliorant les conditions de confort et de sécurité et en préservant l'environnement, sera-t-il l'occasion de repenser la ville qu'il traverse ? La question de la requalification de l'espace public et de l'embellissement de la ville est fondamentale dans ce type de projet. En d'autres termes, s'agit-il d'un projet urbain ou d'un simple projet de transport ?

Le projet de tramway de la ville de Sétif aurait pu être conduit comme une alternative aux notions traditionnelles de planification, en s'inscrivant favorablement dans la démarche de développement urbain durable et qualifier de « projet urbain ».

Le tracé de la ligne 1 fournit quelques indications sur le processus d'élaboration mais ne rend pas compte des évolutions qu'a subi le projet entre la prise de décision de son inscription comme projet structurant par la wilaya et la déclaration d'utilité publique depuis septembre 2014.

Cet article vise à analyser la première étape du processus de concrétisation du projet qui correspond à sa phase amont, celle-ci court de la décision de la commande politique du projet de tramway aux autorisations réglementaires.

Il vise aussi à approfondir le processus qui a conduit aux choix arrêtés pour la ligne 1 et à identifier et comprendre les enjeux, les acteurs et principes directeurs d'aménagement.

1- Projet urbain et mobilité

Le projet urbain est un outil qui permet de répondre aux situations complexes de la ville. Il propose une nouvelle façon de faire la ville et accompagne le processus de transformation et de production de la ville dans la durée tout en s'inscrivant dans une démarche globale. « Le projet urbain est à la fois un projet territorial et un processus concerté : il consiste à définir et mettre en œuvre des mesures d'aménagement sur un territoire urbain donné, en partenariat avec tous les partenaires civils et institutionnels concernés, intégrant les différentes échelles territoriales et le long terme, en vue d'un

développement urbain durable»¹ Mais l'architecte Yannis Tsiomis considère que : "Le projet urbain est aussi le lieu d'expression des conflits car il est le lieu de formulation des stratégies propres à chaque acteur, stratégies parfois compatibles, souvent divergentes, mais toujours différentes."²

Si trop souvent, les différents acteurs (aménagement du territoire, logement, éducation, transport, etc.) ont tendance à travailler de manière séparée, le projet urbain adopte une approche intégrée à travers la mise en œuvre d'actions coordonnées. Le tramway 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

Dans tout le processus de concrétisation du projet, on distingue deux grandes étapes : la phase amont du projet et la phase du projet détaillé ; toutes les deux sont considérées comme très différentes sur le plan du contenu et des enjeux. La déclaration d'utilité publique, étape réglementaire, marque le mi-chemin entre ces deux étapes.

La première étape correspond à la définition des tronçons, des moyens humains et financiers, des délais, des finalités et du dispositif de conception et de production.

Sa vocation est d'explorer les tracés exacts de la ligne sur les tronçons à desservir, le nombre et l'emplacement des stations et les stationnements des lieux à desservir, les modes de réaménagement des espaces,

Les choix de redistribution des emprises au sol, les mesures de circulation et de stationnement.

La seconde étape est celle du projet détaillé. Elle a la vocation de décliner les différents choix en prescriptions afin d'organiser le travail des entreprises de construction, celle des travaux et celle de la

¹ Qu'est-ce qu'un projet urbain ? in <http://villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains/principes-strategiques-pour-la-gestion-de-projets-urbains/quest-ce-quun-projet-urbain>

² Tsiomis Y, 2007, Introduction, des actes du colloque " *Echelles et temporalités des projets urbains*", 22 et 23 mai 2007

³ Hamman Philippe (dir.), *Le tramway dans la ville*, Presses universitaires de Rennes, 2011, page 13 www.pur-editions.fr http://www.pur-editions.fr/couvertures/1297175350_doc.pdf

mise en service. Cette seconde phase vient juste de commencer à Sétif.

La ligne 1 a une vision urbaine moderne du tramway empruntant directement à l'expérience française qui a réintroduit le tramway.

Il s'agit bien de construire un mode de déplacement tout autant que de contribuer à la régénération urbaine, à la requalification des espaces et, plus largement, à l'image de la ville.

Le tracé prévoit le passage le long de la RN5 et la place Aïn Fouara, espace central représentant le repère urbain le plus mythique de la ville de Sétif, un lieu symbolique de l'histoire et de la mémoire de la ville, un lieu de rencontre et d'animation, d'identité et d'urbanité.

Le tracé de la ligne 1 fournit quelques indications sur le processus d'élaboration mais ne rend pas compte des évolutions que le projet a subi entre la décision de son engagement par les pouvoirs publics et la déclaration d'utilité publique promulguée dans le journal officiel en septembre 2013.

2- L'analyse du processus suivi

Le lancement de l'étude du futur tramway de Sétif et la réalisation d'une seconde gare routière à l'entrée Est de la ville ont été annoncés par le Wali au mois d'octobre 2005 lors de sa rencontre avec la presse locale.

En 2006, un planning pour une étude de faisabilité du projet de tramway de Sétif a été arrêté par le maître d'ouvrage délégué EMA (Entreprise du métro d'Alger).

L'avis d'appel d'offres a été lancé au mois de mars 2006 alors que l'examen du dossier par le comité ad hoc ainsi que la signature du contrat devait se faire en octobre 2006. Une enveloppe de 1 milliard de dinars a été débloquée pour l'étude préliminaire de ce projet qui a débuté au mois de novembre 2006 avec un rapport en avril 2007.⁴

L'option du tramway avait été retenue par les pouvoirs publics car ce mode de transport, dont la fiabilité est reconnue, " présentera une alternative attractive à l'utilisation de la voiture et participera à la requalification urbaine, à la qualité de vie, en luttant contre la pollution atmosphérique, l'insécurité et la difficulté de déplacement ". L'étude technique de faisabilité du tramway de Sétif a été lancée au mois de septembre 2007, « afin d'identifier les pôles générateurs de trafic, d'analyser les conditions actuelles de déplacement intra muros et de dégager les principaux axes de circulation ». Cette étude a été

⁴ Senoussaoui F, « Projet du tramway de Sétif : l'étude de faisabilité arrêtée » *Liberté* mercredi 2 août 2006

confiée à Egis Rail Transurb Technirail (groupement de bureaux d'études franco-belge), avec un délai de 8 mois, avait également « proposer un ou plusieurs scénarios d'organisation du réseau de transport collectif et d'en déduire le tracé de la première phase du tramway ». Elle avait déterminé la faisabilité technique et financière en termes d'investissement et d'exploitation et bâti un programme réaliste de conduite de l'opération jusqu'à la mise en service opérationnelle du tramway.⁵

Le Wali a institué un comité de pilotage, formé de cadres de la wilaya et de tous ses services techniques, ainsi que des membres de la société civile qui avaient pour tâche l'élaboration d'un tracé en fonction des besoins réels de la ville et des équipes s'attelaient déjà à la collecte d'informations nécessaires à cette étude.⁶

Le Wali avait également mis l'accent sur la nécessité d'éviter la fontaine de Aïn El-Fouara « qui fait partie du patrimoine bâti de la ville » et a appelé à organiser, à la veille du lancement des travaux de réalisation, une grande opération « Portes ouvertes sur le tramway » pour informer le public et le sensibiliser autour de ce projet dont les études de faisabilité avaient été lancées au mois de septembre 2007⁷. L'appel du Wali est resté lettre morte et l'opération « portes ouvertes » qui devait informer le public n'a jamais eu lieu. Les conséquences inévitables d'un dialogue avec les autres acteurs qui n'a été jamais instauré sérieusement a engendré nécessairement la perte de crédibilité et de confiance des autorités publiques auprès du citoyen.

Une réunion a eu lieu à la fin du mois de juin 2008 consacrée au futur tramway de Sétif. Cette rencontre présidée par le Wali avait regroupé les responsables du bureau d'études franco-belge, ceux du métro d'Alger, ainsi que l'ensemble des membres du comité de pilotage des grands projets de la wilaya de Sétif. Elle a été marquée par l'adoption de l'étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif.⁸

L'option globale pour un tramway en surface de 3 lignes a été retenue permettant une bonne accessibilité au centre-ville, avec en priorité la réalisation d'une première ligne principale de 15 kilomètres appelée à traverser toute la ville par les grands

⁵ « Un tramway en perspective » 17 septembre 2007 | R. L./APS

⁶ Le directeur du transport de la wilaya de Sétif répondait le 31/10/2007 à Sétif info à la question : " Où en est le projet du tramway ?".

⁷ Le projet de tramway à un stade avancé 26 mars 2008 | R. L. / APS

⁸ « Le tramway de Sétif sur la bonne... voie », 1er juillet 2008 | F. Z. *El Moudjahid*

boulevards de la zone ouest à El Bez qui regroupe les grands pôles universitaire, médical et sportif à la zone Est de la ville.

Ce premier axe sera doté sur ses 15 km de 30 stations pour une capacité offerte de l'ordre de 5.000 voyageurs par heure et par sens avec une insertion fonctionnelle adaptée et des parcs relais pour permettre la multi-modalité et mieux réguler le trafic routier au centre-ville. Deux autres lignes sont projetées, allant dans les sens inverses, elles couvriront le troisième pôle universitaire « El Hidhab » et desserviront du nord au sud de nombreuses zones de la ville, telles que la Cité El Hidhab, la cité Laararsa, la cité 500logts, la cité 600logts, la cité Kaaboub, la cité Bel air, le Quartier de la mairie, le Park et l'Hôpital.

a - Concertation.

L'amélioration de la qualité des moyens de transport public en ville pour les habitants et usagers de Sétif est devenue urgente. A cet effet, il faut non seulement travailler sur le court terme mais aussi, faire émerger, à moyen terme, une vision collective de tout le territoire de la ville de Sétif autour de ce tramway.

Afin de mener à bien un tel projet, un large consensus social paraît nécessaire. A cet effet, le Wali a insisté afin "d'entamer les études détaillées, le plus rapidement possible, et inscrire la réalisation de ce grand projet au titre du prochain programme quinquennal 2009-2013."

Il a pris des décisions pour préserver tous les espaces concernés par le tracé du tramway de Sétif et a préconisé la mise en œuvre d'actions d'information tendant à faire connaître au grand public ce grand projet structurant."⁹

Mais dans la réalité, le manque de communication de la part des autorités locales a laissé libre champ à différentes interprétations par la presse qui rapporte que des citoyens s'oppose au passage du tramway par le centre historique clamant : " On ne veut pas d'un tramway qui abimerait le poumon de la ville" ou encore "Il est hors de question que le tramway passe par Aïn Fouara pour traverser ensuite la rue de Constantine qu'on ne doit pas défigurer". La presse est allée jusqu'à interpellier les pouvoirs publics pour l'étude de la question.

Paradoxalement pour le chef de projet : «Ce tracé est la résultante d'une analyse et d'une étude approfondies. Présidé par le Wali de

⁹ ibid

Sétif, le comité de pilotage du projet a choisi la meilleure proposition. Le tracé du tramway de Sétif est le meilleur du pays.»¹⁰

Le comité de pilotage n'a pas confirmé sa vocation et s'est retrouvé une simple chambre d'enregistrement de décisions prises à Alger et par le Wali.

Il n'y a pas une structure de concertation prévue hors de la coordination des différentes autorités publiques directement concernées. Les citoyens, les associations et les syndicats n'ont pas eu l'occasion de s'exprimer, même dans le cadre de l'enquête publique, ce qui est déconcertant pour un projet de cette ampleur. La concertation avec le public apparaît comme le point faible du processus suivi, seuls quelques outils d'information *a posteriori* sont disponibles.

b – Tramway et requalification urbaine

La décision d'approuver le projet d'un tramway en site propre comme outil de développement et de renouvellement de la ville et celle de réaliser la première nouvelle ligne est justifiée par les pouvoirs publics pour sa capacité à transporter et à faciliter les déplacements mais également pour sa capacité à reconquérir l'espace urbain à Sétif et à constituer un outil de requalification urbaine.

Fig.1: itinéraire de la ligne 1 en cours de réalisation sur fond Google Earth



¹⁰ Benaïche K, « La première ligne du tramway de Sétif sera composée de deux tronçons de 15,2 km et 7,2 km ». - *El Watan* 03/10/2014

La ligne 1 vise à mettre en place un mode de transport moderne comme une alternative efficace à la voiture individuelle. Elle a pour enjeu de faire du tramway un excellent moyen pour réaménager la ville en redistribuant la voirie au profit des transports collectifs, des piétons et en procédant à la requalification de l'espace public.

La ligne 1 semble reposer sur les principes suivants :

- Une continuité urbaine tout du long des boulevards et quartiers traversés ce qui permet de fabriquer l'image d'une ville unifiée.
- Une diminution de l'espace destiné à la circulation mécanique au profit des espaces publics.

L'exemple de la place Ain Fouara qui sera totalement réaménagée, ou le transport public sera réhabilité, deviendra la première place piétonne du centre historique alors qu'elle comptabilisait des milliers de véhicules/jour. L'espace de la ligne, qu'il s'agisse de la plate-forme tramway ou des espaces adjacents, est lui aussi réaménagé.

c- Effets du tramway

Les effets du tramway seront considérables sur la mobilité de l'ensemble de la ville. Le caractère doublement stratégique du tramway apparaît comme un levier majeur du projet urbain de la ville de Sétif et la suppression des disparités entre quartiers, particulièrement entre la ville-centre qui concentre patrimoine urbain et activités de qualité et les quartiers périphériques.

A cet effet, un certain nombre de questions paraissent fondamentales pour le citoyen. Avec la première phase de la ligne 1 les potentialités foncières localisées à proximité du tracé envisagé (à l'exemple des docks) ont-elles été approchées avec une vision d'ensemble ?

Du point de vue urbanistique un traitement qualitatif des façades, le long des boulevards traversés par la ligne 1 du tramway est-il prévu ? Quelle est la qualité du projet sur le plan urbanistique ? Quel va être le design des différentes stations ?

Concernant les espaces publics, l'arrivée du tramway est un point fort pour la place Ain Fouara il va permettre de la réaménager complètement par la piétonisation de l'espace allant de l'angle des avenues Ben Boulaid et 1er novembre 1954 jusqu'à la mosquée El Atik. Cet aménagement de la place va permettre au flux de passants et touristes d'être plus proche de la fontaine.

Un autre atout est la mixité résidentielle et commerciale. Celle-ci se traduit par la présence de nombreux commerces au fort pouvoir de captation de flux et d'animation de l'espace public. Cette place est

attractive principalement durant la journée avec de nombreux restaurants et des structures hôtelières sur les abords de cet espace piétonnisé.

La mosquée El Atik est aussi un atout, constituant en soi un point de repère pour la place et contribue à son dynamisme. La place Aïn Fouara pourrait abriter aussi une fonction à haute valeur symbolique sur son territoire immédiat, dans le domaine des activités culturelles ou économiques. Une de ces opportunités est juste à proximité de la mosquée El Atik, il s'agit de la caserne militaire servant de siège aux bureaux du service national, que l'armée pourrait bien déclasser pour la rendre à des usages plus citoyens.

L'axe traversant la ville de Sétif d'Est en Ouest est actuellement au cœur de grands changements avec la réalisation du tramway et la réorganisation du réseau de transports collectifs liée à cette nouvelle infrastructure. Il est vrai que ce projet, actuellement en cours de réalisation, va grandement améliorer la qualité de vie des sétifiens. Cependant, de telle réalisation implique d'importants travaux et une nouvelle organisation de la voirie qui impactent directement l'offre de stationnement en supprimant des dizaines de places de stationnement dans le centre historique. A cet effet, avec l'arrivée du tramway va-t-il y avoir de nouveaux parkings prévus au centre-ville et au péricentre de Sétif ?

Pour ce qui est du logement, quelle va être l'impact du tramway sur le prix du logement dans les quartiers à proximité desquels passera le tram ?

Toutes ces questions pouvaient avoir des réponses si des actions d'information avaient été mises en œuvre afin de faire connaître au grand public ce grand projet structurant.

Conclusion

Le tramway n'est pas seulement un outil de transport mais aussi un instrument de requalification urbaine, qui doit s'inscrire dans un projet plus globale et avoir pour objectif le maintien de la densité du centre et du péricentre de Sétif, de densifier et d'urbaniser ses franges afin de contrôler l'étalement urbain. Paradoxalement le PDAU intercommunal de Sétif fait une simple description très succincte du projet de tramway et son rôle structurant n'est pas affirmé.

Aussi le processus d'élaboration du tramway comme projet urbain devrait accompagner la volonté politique sans pour autant négliger l'avis des partenaires civils et institutionnels concernés alors que le

projet du tramway de Sétif est pris en charge par les structures nationales et sectorielles.

Si l'analyse de la première étape, la phase amont du projet, a montré des carences (concertation effective, approche globale), la deuxième étape, la phase de concrétisation du projet, qui est en cours de réalisation peut, grâce à plus d'ouverture, de transparence et de sensibilisation, rattraper ces manques pour réaliser un véritable projet urbain pour la ville de Sétif.

Bibliographie

Benaïche K, « La première ligne du tramway de Sétif sera composée de deux tronçons de 15,2 km et 7,2 km ». - *El Watan* 03/10/2014

Marieu, J. et P. Rouland, 2009, « Tramway et modèles de ville ». P. Godier, C. Sorbets, G. Tapie (dir.), *Bordeaux Métropole. Un futur sans rupture*, Éditions Parenthèses, Marseille, pp. 50-65.

Senoussaoui F ,2006 F., « Projet du tramway de Sétif : L'étude de faisabilité arrêtée », *Liberté*, mercredi 2 août 2006

« Un tramway en perspective », 17 septembre 2007, *R. L./APS*

« A la question Où en est le projet du tramway ? Le directeur du transport de la wilaya répondait », 31/10/2007 à *Sétif info*

« Le projet de tramway à un stade avancé » 26 mars 2008, *R. L. / APS*

« Le tramway de Sétif sur la bonne... voie » 1er juillet 2008, F. Z. *El Moudjahid*

Thomassien M ,2009 « Pratiques de la négociation dans les projets urbains ou la " fabrique " de concertées en vue de réduire le risque d'inacceptabilité sociale », *Négociations* 1/2009 (n° II) p. 185-198
URL www.cairn.info/revue-negociations-zoo9-1-page-185.htm.

DOT 10.3917/neg.011.0185

Tsiomis Y, 2007, introduction, actes du colloque « Echelles et temporalités des projets urbains », 22 et 23 mai 2007, Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris.2008

Sites internet :

<http://villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains/principes-strategiques-pour-la-gestion-de-projets-urbains/quest-ce-quun-projet-urbain>.