

Université Mohamed Khider – Biskra  
Faculté des Sciences et de la technologie  
Département :Architecture  
Ref :.....



جامعة محمد خيضر بسكرة  
كلية العلوم و التكنولوجيا  
قسم: هندسة معمارية  
المرجع:.....

Thèse présentée en vue de l'obtention  
Du diplôme de  
**Doctorat en science : Architecture.**

**Spécialité (Option) : Ville et Projet Urbain.**

## **Intitulé**

**Gouvernance urbaine et mise en valeur des villes dans le cadre d'un  
projet urbain.  
-Cas du tramway de Sétif-**

Présentée par :  
**Sarra KACHEF-ATOUT**

Soutenue publiquement le : **15 /05/2022**

**Devant le jury composé de :**

Pr. ZEMMOURI Nouredine	Professeur	Président	Université de Biskra
Pr. LABII Belkacem	Professeur	Rapporteur	Université de Constantine 3
Dr. BOUZEHER Soumia	Maitre de Conférences 'A'	Co-Rapporteur	Université de Biskra
Pr. ALKAMA Djamel	Professeur	Examineur	Université de Guelma
Dr. BESTANDJI Siham	Maitre de Conférences 'A'	Examineur	Université de Constantine 3
Dr. SELATNIA Khaled	Maitre de Conférences 'A'	Examineur	Université de Biskra

## ***Dédicaces***

*C'est avec fierté et respect que je dédie ce modeste travail :*

*A mes très chers parents, uniques et indéniables symboles du sacrifice, de l'amour, de la tendresse et de l'encouragement. Que Dieu vous gade pour nous.*

*A mon mari pour son encouragement, son aide précieux et surtout sa patience.*

*A mes fils « Mohamed Yanis » et « IYAD », mes plus beaux cadeaux dans cette vie.*

*A mes très chers frères et sœurs : Manel, Hichem, Hanane, Riadh, Naniss et Lydia.*

*A ma belle-mère, mes beaux frères et mes belles sœurs : Mounir, Mhamed, Lamia, Nesrine, Abed Elhak, Ishak, Ilhem, Kenza et Ikram.*

*A mes très chers neveux et nièces : Wassim, Dhayaa, Djoud, Raouf, Adem, Tamim et Racim, Maya, Razane Aya et Lila.*

*A toute ma famille, tantes, oncles, cousins et cousines.*

*A tous mes amis et collègues.*

## **Remerciements**

*Tout d'abord, je remercie **ALLAH** le tout puissant pour m'avoir éclairé la voie du savoir donné la santé, la volonté et la force pour achever ce travail dans les meilleures conditions.*

*Je tiens à exprimer mes remerciements, mon respect et ma profonde gratitude à mon encadreur le professeur **Belkacem LABII**, pour m'avoir dirigé, aidé et soutenu afin de mener à ce modeste travail de recherche.*

*J'adresse également mes remerciements les plus sincères à mon Co-encadreur docteur **Soumia BOUZAHER**, pour sa confiance, pour sa disponibilité, ses précieuses orientations, et surtout sa modestie.*

*Je remercie les honorables membres de jury : Professeurs **Djamel ALKAMA** et **Noureddine ZEMMOURI**, ainsi docteurs **Siham BESTANDJI** et **Khaled SELATNIA** d'avoir accepté d'examiner, évaluer et discuter ce modeste travail et bien vouloir m'apporter leur caution scientifique.*

*Je remercie aussi Mr **DJAMAL Mohamed** et Mr **GUANFOUD Rochdi**, ainsi Mr **CHENAF Azzedine** qui m'ont facilité l'accès à l'information.*

*Je tiens à remercier aussi mes collègues enseignants du département d'architecture de Biskra : **Adel SEKHRI**, **Mostefa MEDOUKI**, **Azzedine DAKHIA**, **Ayoub BOUDOUKHA**, **Yacine SAADI**, **Soumaya MAKHLOUFI**, **Manel NASRI** et **Yamina ABDOU**, ainsi que mes amis : **Hassina DIB**, **Houda MENANI**, et **Meriem DEKKAR** pour leurs soutiens et encouragements pendant toute la période de préparation de la présente thèse.*

*Et à tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.*

### Résumé

Cette recherche aborde le fait de « Gouverner la ville par un projet urbain », dans laquelle nous proposons d'appréhender le projet du tramway de Sétif comme une nouvelle façon de penser, de gérer et surtout de gouverner la ville. En s'intéressant à la question de la qualification de ce projet, et son adoption d'une démarche de projet urbain.

Pour ce faire, deux dimensions sont abordées, la stratégie des acteurs et l'effet structurant. Ceci dans le cadre d'une évaluation à priori (évaluation In-itinère), mettant l'accent sur le processus d'élaboration du projet d'une part, et d'une évaluation à posteriori d'une autre part, à travers les impacts du projet sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif, et sur l'évolution de la mobilité et de l'amélioration urbaine.

L'objectif de cette recherche est de comprendre à travers ce projet du tramway de Sétif les changements récents de la gouvernance urbaine, et de vérifier si son processus de pluralisation a pu répondre à des principes de partenariat, de diagnostic partagé et de participation citoyenne.

Pour cette raison la méthodologie de recherche implique une investigation sur le terrain par une enquête compréhensive partant de l'observation à l'entrevu auprès des différents acteurs du projet. Suivie par une enquête explicative on se rapprochant des citoyens. Les données issues des enquêtes effectuées sont manipulées par le logiciel MACTOR, déterminant les rapports de forces, ainsi les convergences et divergences d'intérêts, permettant de comprendre la logique d'intervention et le jeu d'acteur approuvé.

Cette recherche nous a permis de ficeler les forces et les faiblesses du projet, par rapport à la qualité de participation citoyenne (satisfaction/ revendications), l'efficacité du principe de partenariat et la réussite d'un diagnostic partagé. Des résultats qui pourront servir ultérieurement comme des suggestions pour les futures lignes de tramways et pour toute démarche de gouverner la ville par son projet.

**Mots clés :** Tramway de Sétif, Projet urbain, Stratégie des acteurs, Effet structurant, Évaluation à priori/ Évaluation à posteriori, MACTOR.

**Abstract.**

This research addresses the fact of “Governing the city through an urban project”, in which we propose to understand the Setif tramway project as a new form of thinking, managing and above all governing the city. We are interested in the qualification's question of this project, and its adoption of an urban project approach.

To do this, two dimensions are addressed: the strategy of the actors and the structuring effect. This within the framework of a priori evaluation (In-itinere evaluation), emphasizing the project development process on the first side, and a posteriori evaluation on the other side, through the effects of the project on the urban dynamics of the city of Setif, and on the evolution of mobility and the urban improvement.

The aim of this research is to understand, through the Setif tramway project, the recent changes in the urban governance, and to verify whether its process of pluralization has responded to the principles of partnership, shared diagnosis and citizen participation.

For this reason, the research method involves an investigation in the field through a comprehensive survey starting from observation and interview with the various actors of the project. Followed by an explanatory survey approaching citizens. The data from the surveys carried out are manipulated by the MACTOR software, determining the balance of power, as well as the convergences and divergences of interests, making it possible to understand the intervention logic and the approved actor's game.

This research allowed us to tie up the strengths and weaknesses of the project, in relation to the quality of citizen participation (satisfaction/claims), the effectiveness of the principle of partnership and the success of a shared diagnosis. Furthermore, the results that can later be used as suggestions for future tramway lines and for any approach to governing the city through its project.

**Keywords:** The Setif Tramway, Urban project, Actors strategy, Structuring effect, Priori evaluation / Posteriori evaluation, MACTOR.

## الملخص.

يتناول هذا البحث حقيقة "حوكمة المدينة من خلال المشروع الحضري"، أين نقترح فهم مشروع ترامواي سطيف باعتبار ه شكلاً جديداً من أشكال التفكير والتسيير وفوق كل ذلك حوكمة المدينة. هذا العمل يهتم بمسألة تأهيل هذا المشروع، واعتماده لنهج المشروع الحضري.

ولأجل هذا يتطرق هذا البحث إلى بعدين رئيسيين: استراتيجية الجهات الفاعلة والتأثير الهيكلي. وذلك في إطار تقييم مسبق (تقييم داخلي) من خلال عملية تطوير المشروع من جهة، وتقييم بعدي من جهة أخرى من خلال تأثيرات المشروع على الديناميكية الحضرية لمدينة سطيف، وعلى تطور التنقل والتحسين الحضري.

الهدف الأسمى لهذا البحث هو فهم التغييرات الحديثة في الحوكمة الحضرية، من خلال مشروع ترامواي سطيف ، والتحقق ما إذا كانت عملية التعددية قد استجابت لمبادئ الشراكة والتشخيص المشترك ومساهمة المواطنين.

ولهذا السبب، تتضمن منهجية البحث تحقيقاً ميدانياً من خلال مسح شامل يبدأ من الملاحظة والمقابلة مع مختلف الجهات الفاعلة في المشروع. يليه مسح توضيحي بالتقرب من المواطنين. أين يتم تحليل البيانات المستمدة من الاستطلاعات التي تم إجراؤها بواسطة برنامج MACTOR، وتحديد توازن القوى، بالإضافة إلى تقارب وتباعد المصالح، مما يوصلنا إلى فهم منطق التدخل ولعبة المتفاعلين.

سمح لنا هذا البحث بربط نقاط القوة والضعف في المشروع، فيما يتعلق بجودة مساهمة المواطنين (الرضا / المطالب)، وفعالية مبدأ الشراكة ونجاح التشخيص المشترك. علاوة على ذلك، يمكن استخدام النتائج مستقبلاً كإقتراح لخطوط الترامواي المستقبلية وأي نهج لحوكمة المدينة من خلال مشروعها.

**الكلمات المفتاحية:** ترامواي سطيف ، المشروع الحضري، استراتيجية الجهات الفاعلة ، التأثير الهيكلي ، التقييم المسبق

/ التقييم البعدي، MACTOR.

**SOMMAIRE**

<b>Dédicace</b> .....	<b>I</b>
<b>Remerciements</b> .....	<b>II</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>III</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>IV</b>
<b>الملخص</b> .....	<b>V</b>
<b>Sommaire</b> .....	<b>VI</b>
<b>Liste des Figures</b> .....	<b>XVII</b>
<b>Liste des Photos</b> .....	<b>XX</b>
<b>Liste des Tableaux</b> .....	<b>XXII</b>
<b>Liste des Matrices</b> .....	<b>XXIV</b>
<b>Liste des Graphes</b> .....	<b>XXV</b>

**CHAPITRE INTRODUCTIF.**

INTRODUCTION.....	1
1. MOTIVATION ET CHOIX DU THEME.....	3
2. PROBLEMATIQUE.....	3
3. HYPOTHESES DE RECHERCHE.....	7
4. OBJECTIFS DE RECHERCHE.....	7
5. METHODOLOGIE.....	8
5.1. Recherche bibliographique et documentaire. ....	9
5.1.1. La collecte bibliographique. ....	9
5.1.2. L'exploitation diversifiée de documents. ....	10
5.2. Enquête de terrain.....	11
5.2.1. L'observation in situ. ....	11
5.2.2. Les interviews.....	11
5.2.3. Le questionnaire.....	12
5.3. L'analyse à l'aide de l'outil MACTOR (Méthode Acteurs, Objectifs, Rapport de forces) ....	12
5.4. La méthode AFOM ou SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities, Threats) ....	13
6. STRUCTURE DE LA THESE. ....	14

## SOMMAIRE

---

### CHAPITRE I : GOUVERNER LA VILLE PAR UN PROJET URBAIN.

INTRODUCTION.....	17
1. LA GOUVERNANCE, UNE NOTION POLYSEMIQUE QUI S'IMPOSE..	18
1.1. La gouvernance urbaine : champ d'application, enjeux et mécanismes...	19
1.1.1. La ville, un champ opérationnel de la gouvernance urbaine.....	19
1.2. La gouvernance urbaine, un chantier de recherche en plein essor.....	20
1.3. La bonne gouvernance urbaine, une finalité souhaitée. ....	23
2. LE PROJET URBAIN, UN OUTIL DE LA GOUVERNANCE URBAINE	24
2.1. Le projet urbain, vers un renouveau de la planification urbaine.....	25
2.2. Le projet urbain, une approche multidimensionnelle et multisectorielle.	26
2.2.1. La dimension économique du projet urbain.....	27
2.2.2. La dimension sociologique du projet urbain.....	27
2.2.3. La dimension politique et institutionnel du projet urbain.....	27
2.2.4. L'approche spatiale d'un projet urbain. ....	27
2.2.5. L'approche temporelle d'un projet urbain. ....	28
2.2.6. L'approche stratégique d'un projet urbain « l'acteur au cœur du processus » .....	28
2.3. Le projet urbain, d'une procédure à une démarche stratégique. ....	29
2.4. La démarche du projet urbain, de nouvelles modalités d'action.....	29
2.5. La démarche du projet urbain. Une recomposition d'une capacité d'action collective. ....	30
2.5.1. La mobilisation, une affaire d'un système d'acteurs cohésif.....	31
2.5.2. Le partenariat, un pivot de l'action concertée du projet urbain...	32
2.5.3. L'approche participative, un déterminant d'une démarche partenariale et d'une gouvernance transparente.....	33
2.5.3.1. Les différentes formes d'une approche participative.....	34
2.5.3.2. Les principes de la mise en œuvre d'une démarche participative.....	34
2.6. Le processus d'élaboration d'un projet urbain (modalité d'action).....	35
2.6.1. Phase de la maturation. ....	35
2.6.2. Phase d'élaboration du projet .....	35
2.6.2.1. Passer du diagnostic à l'enjeu du projet. ....	36
2.6.2.2. Passer de l'enjeu aux orientations stratégiques du projet...	36

## SOMMAIRE

---

2.6.2.3. Passer des objectifs au plan d'action du projet.....	36
2.6.3. Phase de la mise en œuvre du projet .....	37
3. L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN.....	39
CONCLUSION.....	40

### CHAPITRE II : LE PROJET DU TRAMWAY ENTRE PROJET DE TRANSPORT ET PROJET URBAIN.

INTRODUCTION.....	42
1. Le TRAMWAY AU COEUR DES GRANDS PROJETS URBAIN.....	43
1.1. Le tramway en France, d'un simple projet de transport à un projet urbain	43
1.2. Quel projet urbain porte le tramway ? .....	44
1.2.1. Le tramway, un projet politique. ....	44
1.2.2. Le tramway, un projet de transport. ....	44
1.2.3. Le tramway, un projet urbain. ....	45
1.2.3.1. Un projet de requalification urbaine. ....	45
1.2.3.2. Un projet multi-acteurs, un projet dynamique. ....	45
1.2.3.3. Un projet social, un projet négocié.....	45
1.3. Le tramway et l'articulation transport et urbanisme. ....	46
2. LE TRAMWAY DANS LA POLITIQUE URBAINE ALGERIENNE.....	47
2.1. Le tramway d'Alger. ....	48
2.1.1. Le tramway d'Alger, ambition d'une stratégie de « marketing urbain » .....	49
2.1.2. Le tramway d'Alger, un levier d'un projet urbain ou d'un projet de ville ? .....	49
2.1.2.1. En termes d'adhérence stratégique. ....	50
2.1.2.2. En termes d'adhérence spatiale.....	50
2.2. Le tramway d'Oran. ....	51
2.2.1. Quel jeu d'acteurs pour l'insertion du tramway à Oran ?.....	51
2.2.2. Le tramway s'invite en ville mais l'espace public reste un éternel oublié. ....	53
2.3. Le tramway de Constantine. ....	54
2.3.1. Le PMMC et la démarche du projet urbain. ....	55

## SOMMAIRE

---

2.3.2. Tramway de Constantine, Gouvernance urbaine et projet initié, quelles conjugaisons ? .....	55
2.3.3. Orienter et évaluer le projet de tramway de Constantine par la méthode AFOM. ....	56
2.4. Le tramway de Sétif.....	58
3. METHODES DE RECHERCHE ET POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE. ....	59
3.1. L'évaluation d'un projet : objets et temps d'évaluation.....	59
3.2. Méthode appropriée à notre recherche. ....	60
3.2.1. La méthode d'enquête. ....	60
3.2.2. Le MACTOR. Outil de prospective stratégique pour l'analyse et l'évaluation du jeu d'acteurs dans un projet urbain. ....	62
3.2.3. Analyse AFOM ou SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities, Threats) .....	66
4. L'ENQUETE DU TERRAIN ET LA CONSTRUCTION DES QUESTIONNAIRES. ....	68
4.1. Enquête n°01 auprès des usagers piétons du centre-ville et de la place de Ain Fouara .....	70
4.1.1. L'échantillon.....	70
4.1.2. Le formulaire des questions. ....	70
4.2. Enquête n°02 auprès des commerçants du centre-ville .....	71
4.2.1. L'échantillon.....	72
4.2.2. Le formulaire des questions.....	73
4.3. Enquête n°03 auprès des habitants .....	73
4.3.1. Le périmètre d'étude. ....	75
4.3.2. L'échantillonnage.....	76
4.3.3. Le formulaire des questions.....	76
CONCLUSION.....	78

### **CHAPITRE III : DYNAMIQUE ET MOBILITE URBAINE DANS LA CAPITALE DES HAUTS PLATEAUX. LE PROJET DU TRAMWAY DE SETIF**

INTRODUCTION.....	80
1. SETIF, UN CONTEXTE TERRITORIAL FAVORABLE POUR UNE METROPOLISATION SOUHAITABLE.....	81

## SOMMAIRE

---

2. DU CONTEXTE TERRITORIAL AU CONTEXTE LOCAL. ....	83
3. SETIF, UNE DYNAMIQUE URBAINE COMBINEE ENTRE UNE CROISSANCE SPATIALE ET DEMOGRAPHIQUE. ....	84
3.1. La ville de Sétif, une évolution spatiale radioconcentrique caractérisée par une structure urbaine axiale. ....	85
3.2. Sétif, une croissance démographique importante .....	88
3.3. La maîtrise de la dynamique urbaine à Sétif, quelles stratégies et quelle planification urbaine ? .....	89
3.3.1. Le plan de Constantine. ....	89
3.3.2. Le plan d'urbanisme directeur de la ville de Sétif (PUD1982) ...	90
3.3.3. Le plan d'aménagement de la wilaya (PAW 1984). ....	90
3.3.4. Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU 1997). 90	
3.3.5. La stratégie du PDAU intercommunal de Sétif.....	91
4. SETIF, DE LA CONGESTION A LA GESTION DE LA MOBILITE URBAINE. ....	92
4.1. Les dysfonctionnements du système de mobilité à Sétif. ....	93
4.1.1. Sétif, une structure urbaine bien articulée à travers un réseau de voirie bien hiérarchisé.....	93
4.1.2. Le trafic routier à Sétif, entre une trame viaire cohérente et une saturation apparente. ....	94
4.1.3. Le réseau de transport urbain à Sétif, une approche purement quantitative. ....	97
4.2. Le tramway de Sétif. Outil d'une politique globale de mobilité et d'aménagement urbain. ....	99
4.2.1. Quelles finalités pour le projet de tramway à Sétif ? .....	100
4.2.2. Le tracé de la première ligne du tramway de Sétif, entre diagnostic des déplacements et impacts attendus. ....	101
4.2.3. Le tramway de Sétif et sa desserte des différents quartiers sur l'axe majeur Est-Ouest. ....	102
4.2.4. L'intermodalité, au cœur des enjeux du projet de tramway de Sétif. ....	104
4.2.4.1. Les parcs relais .....	104
4.2.4.2. Les pôles d'échanges. ....	108
CONCLUSION.....	110

## SOMMAIRE

---

### CHAPITRE IV : L'ELABORATION DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF. UNE DEMARCHE DE PROJET URBAIN ?

INTRODUCTION.....	112
1. LE TRAMWAY DE SETIF, D'UNE VOLONTE POLITIQUE A UNE OPPORTUNITE D'UN PROJET URBAIN. ....	113
1.1. Un nouveau réseau de transports collectifs pour la ville de Sétif.....	114
1.2. D'un objectif de mobilité restreinte, à des enjeux primordiaux de modernité et de durabilité. ....	114
2. PROCESSUS D'ELABORATION DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF. ....	115
2.1. La phase de la maturation du projet de tramway de Sétif. ....	118
2.1.1. L'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Sétif....	119
2.2. La phase d'élaboration du projet de tramway de Sétif. ....	121
2.2.1. L'étude d'avant-projet détaillé de la première ligne du tramway de Sétif. ....	121
2.3. La phase de la mise en œuvre du projet du tramway de Sétif.....	123
2.3.1. Installation et organisation du chantier du tramway de Sétif.....	125
2.3.2. Déroulement et contraintes du projet du tramway de Sétif.....	126
2.3.2.1. Les contraintes urbaines. ....	127
2.3.2.2. Les contraintes sociales. ....	129
2.3.3. Le suivi et l'avancement des travaux de la première ligne du tramway de Sétif.....	130
2.3.4. La mise en place d'un dispositif de suivi et de consultation.....	132
3. LA DYNAMIQUE D'ELABORATION DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF. ....	133
3.1. L'approche volontariste du projet de tramway de Sétif. ....	133
3.2. Partenariat et diagnostic partagé. ....	134
3.3. La participation des citoyens dans l'étude du projet de tramway de Sétif. ....	135
3.3.1. Le niveau d'information des citoyens.....	135
3.3.2. Le dialogue entre « Acteur décideur » et « Acteur citoyen ».....	136
3.3.3. L'implication des citoyens dans l'étude du projet de tramway de Sétif. ....	136
3.4. L'implication des citoyens dans la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif. ....	138

## SOMMAIRE

---

3.4.1. Faire participer les citoyens indirectement par le biais de l'association de protection du consommateur. ....	138
3.4.1.1. La coopération des citoyens. ....	138
3.4.1.2. La concertation des citoyens. ....	139
3.4.1.3. La consultation des citoyens. ....	139
3.4.2. Impliquer le citoyen directement par le biais de la cellule de communication ....	139
3.4.2.1. Informer les citoyens. ....	139
3.4.2.2. Sensibiliser les citoyens. ....	140
3.4.2.3. Concerter les citoyens. ....	142
3.4.3. Enquête auprès des citoyens pendant la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif. ....	144
3.4.4. Analyse, Interprétation et Discussion des résultats de l'enquête. ....	145
3.4.4.1. Connaissance et acceptabilité du tramway de Sétif par les citoyens. ....	146
3.4.4.2. Satisfaction et opinions des citoyens. ....	147
CONCLUSION.....	149

## **CHAPITRE V : LA STRATEGIE DES ACTEURS DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF. IMPLICATION, COMPROMIS ET INTERACTION A L'AIDE DU MACTOR**

INTRODUCTION.....	152
1. LE SYSTEME D'ACTEURS DANS LE PROJET DU TRAMWAY DE SETIF. ....	153
1.1. Les acteurs du secteur public. ....	153
1.2. Les acteurs du secteur privé. ....	153
1.3. La société civile. ....	155
2. ANALYSE DU JEU D'ACTEURS DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF PAR LE LOGICIEL MACTOR. ....	157
2.1. Identification des différents acteurs impliqués dans le projet de tramway de Sétif.....	157
2.2. Identification des enjeux et des objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	159
2.3. Relation Acteur/Acteur, et Acteur /objectifs.....	160
2.3.1. Matrice des influences directes (MID) ....	160

## SOMMAIRE

---

2.3.2. Matrice des positions valuées Acteurs/objectifs (MAO) .....	163
2.4. Influences et dépendances entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. ....	165
2.4.1. Le degré d'interaction entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. ....	166
2.4.2. Rapport de forces (RI) des acteurs du projet de tramway de Sétif. ....	169
2.4.3. Balance Nette des influences directes et indirectes (BN) entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. ....	172
2.5. De l'implication à la mobilisation des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	174
2.5.1. Le positionnement des acteurs par rapport aux objectifs déterminés.....	174
2.5.2. L'implication des acteurs par les objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	174
2.5.3. La mobilisation des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	176
2.6. Le consensus autour des objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	179
2.6.1. La hiérarchisation des objectifs du projet de tramway de Sétif. ...	181
2.6.2. Convergence entre acteurs du projet de tramway de Sétif.....	183
2.6.3. Divergences entre acteurs du projet de tramway de Sétif.....	186
CONCLUSION.....	189

## **CHAPITRE VI : POUR UNE EVALUATION OBJECTIVE DES IMPACTS DU TRAMWAY DE SETIF SUR LA MOBILITE URBAINE.**

INTRODUCTION.....	192
1. LE TRAMWAY DE SETIF, UN CATALYSEUR DE MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION POUR LA VILLE DE SETIF. ....	193
2. LE TRAMWAY DE SETIF, UN VECTEUR POUR LA REORGANISATION DE LA CIRCULATION SUR L'AXE MAJEUR DE LA VILLE. ....	195
2.1. L'évolution du trafic routier sur le corridor du tramway de Sétif.....	196
2.1.1. Une réduction considérable du trafic routier sur le corridor du tramway de Sétif. ....	197
2.1.1.1. La partie Ouest du corridor du tramway de Sétif	198

## SOMMAIRE

---

2.1.1.2.	La partie Est du corridor du tramway de Sétif.....	200
2.1.1.3.	La partie centrale :centre-ville « Avenue 8 mai 1945 ».....	202
2.1.2.	Une perturbation des conditions circulatoires sur les avenues adjacentes de la ligne du tramway de Sétif. ....	204
2.2.	La gestion des carrefours. ....	205
2.2.1.	Réaménagement des carrefours existants sur la plateforme du tramway. ....	205
2.2.2.	Création des nouveaux carrefours avec les voies existantes. ....	207
2.3.	L'évolution du stationnement. ....	208
2.3.1.	Un dysfonctionnement du stationnement au niveau du centre-ville. ....	208
2.3.2.	La réorganisation du stationnement avec l'insertion du tramway.	210
2.3.3.	La politique des parcs relais entre insertion et exploitation.....	212
3.	LE TRAMWAY DE SETIF, UN FIL CONDUCTEUR A LA FAVORISATION DU TRANSPORT EN COMMUN ET L'AMELIORATION DE L'INTERMODALITE. ....	214
3.1.	La restructuration du réseau du transport en commun suite à l'insertion du tramway de Sétif. ....	214
3.1.1.	La restructuration des lignes de bus publics (ETUS) . ....	215
3.1.2.	La restructuration des lignes de bus privées. ....	216
3.2.	L'intermodalité, une démarche efficace pour améliorer le transport urbain à Sétif. ....	218
3.2.1.	Les échanges tramway/modes de transport, un premier pilier pour le développement de l'intermodalité à Sétif. ....	218
3.2.2.	La tarification communautaire et l'information intermodale pour le développement de l'intermodalité à Sétif. ....	220
4.	EVOLUTION DES PRATIQUES INTERMODALES. ....	222
4.1.	L'évolution de la fréquentation de RTC. ....	222
4.1.1.	Le renforcement de la fréquentation du RTC après l'exploitation de la première ligne du tramway de Sétif. ....	223
4.1.1.1.	Pendant la 1ere période (la période la plus ancienne avant 2014). ....	223
4.1.1.2.	Pendant la 2eme période (la période intermédiaire 2014-2017). ....	224

## SOMMAIRE

---

4.1.1.3. Pendant la 3eme période (après la mise en service du tramway 2017-2019). .....	224
4.1.2. Le partage modal. ....	226
<b>CHAPITRE VII : LE TRAMWAY DE SETIF ENTRE PERCEPTION, SATISFACTION ET ATTENTES DES CITOYENS.</b>	
INTRODUCTION.....	231
1. TRAMWAY ET CHANGEMENT DES PRATIQUES DES USAGERS PIETONS AU CŒUR DE LA VILLE DE SETIF. ....	232
1.1. L'appartenance au centre-ville de Sétif .....	234
1.2. Une fréquentation du centre-ville de Sétif qui ne cesse de s'améliorer avec l'arrivée du tramway. ....	235
1.3. Le centre-ville de Sétif, une nouvelle image, et une attractivité limitée avec l'arrivée du tramway. ....	238
1.4. La place Ain Fouara, une revalorisation sous l'effet du tramway.....	241
1.4.1. L'appropriation de la place Ain Fouara. ....	242
1.4.2. La flexibilité de la place Ain Fouara.....	244
1.4.3. La valeur historique et patrimoniale de la place Ain Fouara, ....	244
2. LETRAMWAY ET L'EVOLUTION DE L'ATTRACTIVITE COMMERCIALE AU CŒUR DE LA VILLE DE SETIF. ....	245
2.1. Une clientèle de passage disparue suite à l'insertion du tramway.....	245
2.2. Un Chiffre d'affaire qui ne cesse de baisser. ....	248
2.3. Une livraison assez difficile en exclusion des aires de stationnement. ...	249
2.4. Un relouquage relative des magasins avec l'arrivée du tramway.....	251
2.5. Une satisfaction assez discrète, une déception majoritaire. ....	252
2.6. L'appartenance des commerçants du centre-ville par rapport au projet du tramway. ....	254
3. L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE A TRAVERS LE PROJET DU TRAMWAY DE SETIF. ....	255
3.1. Caractéristiques des personnes interrogés. ....	255
3.2. Le tramway de Sétif et son incidence sur la mobilité des habitants.....	256
3.2.1. Les changements des habitudes modales des habitants .....	257
3.2.2. Le changement des comportements modaux des habitants .....	258
3.2.3. Les changements de mobilité au sein des quartiers traversés par le tramway. ....	262

## SOMMAIRE

---

3.3. Le tramway de Sétif et son incidence sur l'amélioration urbaine des quartiers qu'il traverse. ....	264
3.3.1. L'incidence du tramway sur la requalification urbaine des quartiers. ....	264
3.3.2. L'incidence du tramway de Sétif sur l'appartenance des habitants à leurs quartiers. ....	266
3.3.3. L'incidence du tramway sur l'amélioration de l'image du quartier. ....	267
3.4. La satisfaction des habitants vis-à-vis de l'insertion du tramway à proximité de leurs quartiers. ....	268
3.5. L'appréciation des habitants par rapport au projet du tramway de Sétif. ....	269
3.5.1. L'expression des habitants. ....	270
3.5.2. Les attentes des habitants. ....	271
3.5.3. La sensibilisation des habitants après l'exploitation du tramway. ....	271
3.5.4. L'efficacité du projet de tramway de Sétif. ....	272
CONCLUSION.....	274

### CONCLUSION GENERALE

1. RAPPEL SUR LA REFLEXION. ....	276
2. RESULTATS DE LA RECHERCHE. ....	277
2.1. Par rapport à la démarche du projet de tramway de Sétif (structure et stratégie des acteurs). ....	278
2.1.1. De bonnes intentions d'intégrer le projet dans un cadre d'un projet urbain global. ....	278
2.1.2. Une démarche partenariale limitée. ....	279
2.2. Par rapport à l'effet structurant du projet de tramway de Sétif. ....	280
2.2.1. Un effet considérable en termes de mobilité. ....	280
2.2.2. Un effet limité en termes d'attractivité urbaine au centre-ville. ...	281
2.2.3. Un effet délicat en termes d'amélioration de cadre de vie. ....	282
2.3. La correspondance : projet de tramway de Sétif/ Projet urbain. ....	282
3. ORIENTATIONS ET RECOMENDATIONS. ....	284
4. LIMITES, PERSPECTIVES ET FUTURS AXES DE RECHERCHE. ....	286
BIBLIOGRAPHIE.....	288

### ANNEXES

## LISTE DES FIGURES

---

### LISTE DES FIGURES.

Figure 01 : La grille conceptuelle.....	8
Figure 02 : L'approche méthodologique de la recherche. ....	13
Figure 03 : La structure de la thèse. ....	16
Figure I-1 : composantes dynamiques du modèle général de gouverne urbaine.....	22
Figure I-2 : Les caractéristiques de la bonne Gouvernance. ....	23
Figure I-3 : l'interrelation entre les différents acteurs d'un projet urbain.....	32
Figure I-4 : Les étapes d'élaboration d'un projet urbain. ....	37
Figure II-1 : Plan de transports publics d'Alger, y compris le réseau du tramway.....	48
Figure II-2 : Plan de l'itinéraire de la ligne du tramway d'Oran : sud-nord-est.....	51
Figure II-3 : Le tracé du tramway de Constantine. ....	54
Figure II-4: Tableau récapitulatif AFOM sur l'aire d'étude d'après Boufendi.....	57
Figure II-5 : Méthode MACTOR (Approche méthodologique). ....	65
Figure II-6 : le périmètre d'étude : le tronçon du centre-ville. ....	69
Figure II-7 : Les différentes enquêtes à effectuer pour l'évaluation de l'impact du tramway sur la dynamique urbaine au cœur de la ville de Sétif. ....	69
Figure II-8 : L'attribution du cadre de vie à travers le projet de tramway. ....	75
Figure III-1 : Les limites de la wilaya de Sétif. ....	81
Figure III-2 : Sétif, une situation géographique stratégique renforcée par un réseau routier structurant. ....	82
Figure III-3 : Les communes limitrophes limitantes de la commune de Sétif. ....	83
Figure III-4 : Les agglomérations secondaires autour de la commune de Sétif.....	84
Figure III-5 : Les zones internes et externes (Couronnes) de la commune de Sétif.....	87
Figure III-6 : Composition du réseau routier de la ville de Sétif.....	94
Figure III-7 : Caractéristiques générales de la première ligne du tramway de Sétif... ..	100
Figure III-8 : Les enjeux généraux de la première ligne du tramway de Sétif.....	101
Figure III-9 : Le tracé du tramway de Sétif avec les nominations des stations.....	103
Figure III-10 : Synoptique de la ligne de tramway de Sétif avec ses six parcs relais... ..	105
Figure III-11 : Parc relais au niveau de la station BERCHI Abid « ELBez ».....	105
Figure III-12 : Parc relais au niveau de la station Scipion. ....	106
Figure III-13 : Parc relais au niveau de la station 08 mai 1945 (Gare routière).....	106

## LISTE DES FIGURES

Figure III-14 : Parc relais au niveau du terminus Est « station 11 décembre 1960 ».....	107
Figure III-15 : Parc relais au niveau de la station « Mohamed BOUDIAF » (institut de formation professionnelle) .....	107
Figure III-16 : Synoptique de la ligne de tramway de Sétif avec ses quatre pôles d'échanges (en vert.) .....	108
Figure III-17 : Pôle d'échanges zone de dépôt.....	108
Figure III-18 : Pôle d'échanges Gare Routière.....	108
Figure III-19 : Pôle d'échanges université El Bez.....	109
Figure III-20 : Pôle d'échanges Scipion. ....	109
Figure IV-1 : Processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif.....	116
Figure IV-2 : Les différents scénarios du projet de tramway de Sétif.....	120
Figure IV-3 : Les différentes étapes de l'étude de faisabilité du projet de tramway de Sétif. ....	120
Figure IV-4 : Les différentes étapes de l'étude d'APD du projet de tramway de Sétif. ....	123
Figure IV-5 : Les différentes étapes de la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif. ....	125
Figure IV-6 : Outils d'information des citoyens du projet de tramway de Sétif.....	140
Figure IV-7 : Panneaux de chantier pour sensibiliser les citoyens.....	142
Figure V-1 : Schéma d'implication des acteurs dans le processus organisationnel du tramway de Sétif. ....	156
Figure V-2 : Plan de influences et dépendances entre acteurs.....	168
Figure V-3 : Plan implication/mobilisation des acteurs face aux objectifs du tramway de Sétif .....	178
Figure V-4 : L'implication et la mobilisation des acteurs sur objectifs du tramway de Sétif. ....	179
Figure V-5 : Schéma comparatif des objectifs impliquants et mobilisateurs du tramway de Sétif .....	181
Figure V-6 : Plan des Convergences entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 3 .....	185
Figure V-7 : Plan des Divergences simples entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 1 .....	186
Figure VI-1 : Les pôles générateurs du trafic dans la commune de Sétif. ....	196
Figure VI-2 : Les différents secteurs et tronçons du réseau d'étude de tramway de Sétif. ....	197

## LISTE DES FIGURES

---

Figure VI-3 : La partie Ouest du corridor du tramway de Sétif.....	198
Figure VI-4 : La partie Est du corridor du tramway de Sétif.....	200
Figure VI-5 : Les carrefours stratégiques traversés par la ligne du tramway de Sétif...	205
Figure VI-6 : La confrontation de la ligne du tramway avec la ligne ETUS 102.....	216
Figure VI-7 : L'extension de la ligne ETUS 101 du Boucekine aux 1014 logements passant par Guaoua. ....	216
Figure VI-8 : Le réseau de transport urbain (tramway / lignes de bus privées).....	217
Figure VI-9 : Les différents kiosques et agences commerciales sur la ligne du tramway de Sétif. ....	221
Figure VII-1 : L'aménagement proposé au niveau de la place Ain Fouara.....	233
Figure VIII-1 : Pour une approche du projet du tramway de Sétif avec les citoyens...	285

## LISTE DES PHOTOS

---

### LISTE DES PHOTOS.

Photo III-1 : L'encombrement sur l'avenue principale du centre-ville « 8 mai 1945 ».	96
Photo III-2 : Parc relais au niveau de la station BERCHI Abid « ELBez ».....	105
Photo III-3 : Parc relais au niveau de la station Scipion.....	106
Photo III-4 : Parc relais au niveau de la station 08 mai 1945 (Gare routière).....	106
Photo III-5 : Parc relais au niveau du terminus Est « station 11 décembre 1960 ».....	107
Photo III-6 : Parc relais au niveau de la station « Mohamed BOUDIAF » (institut de formation professionnelle) .....	107
Photo IV-1 : Les différentes mesures prises pour l'installation du chantier de la première ligne du tramway de Sétif. ....	126
Photo IV-2 : Avis des citoyens vis-à-vis le passage du tramway par le centre-ville....	129
Photo IV-3 : Actions effectuées par la cellule de communication pour sensibiliser les citoyens. ....	141
Photo IV-4 : Actions effectuées par la cellule de communication pour concerter les citoyens. ....	142
Photo IV-5 : Installation des kiosques dans le centre-ville de Sétif pour concerter les citoyens. ....	143
Photo IV-6 : Un exemplaire des écrits des citoyens dans le cahier de doléance mis en place dans les kiosques installés au centre-ville de Sétif. ....	143
Photo IV-7 : Questionnaire effectué par la cellule de communication auprès des visiteurs des kiosques pendant la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif.	144
Photo IV-8 : Avis des citoyens vis-à-vis le projet de tramway de Sétif (Satisfaction et recommandations) .....	147
Photo VI-1 : La modification du sens de circulation sur la Rue Targo Faudil.....	199
Photo VI-2 : La suppression d'un sens de circulation sur l'avenue Saïd Boukhrissa.....	199
Photo VI-3 : La congestion au niveau du rond-point de Tbinet, vers l'avenue 19 mars 1962 .....	201
Photo VI-4 : La conservation du deux voies de circulation sur l'avenue 19 mars 1962..	201
Photo VI-5 : La congestion au niveau du carrefour El Hassi vers le boulevard n°1.....	202
Photo VI-6 : La conservation du deux voies de circulation sur le boulevard n°1.....	202
Photo VI-7 : Le trafic routier au niveau l'avenue 08 mai 1945 avant l'insertion du tramway .....	203
Photo VI-8 : Le trafic routier au niveau l'avenue 08 mai 1945 après l'insertion du tramway. ....	203

## LISTE DES PHOTOS

---

Photo VI-9 : Le stationnement sur l'avenue 08 mai 1945 après l'insertion du tramway. ....	211
Photo VI-10 : Le stationnement au niveau de la route Targo après l'insertion du tramway. ....	211
Photo VI-11 : Le stationnement sur l'avenue du 1er novembre 1954 après l'insertion du tramway. ....	212
Photo VII-1 : L'insertion du tramway de Sétif devant la place de Ain Fouara.....	243
Photo VII-2 : Quelques magasins modifiés suites à l'insertion du tramway.....	251

## LISTE DES TABLEAUX

### LISTE DES TABLEAUX.

Tableau II-1 : l'articulation entre les différents modes de régulation du projet urbain.	47
Tableau II-2 : les étapes de la mise en œuvre de la méthode MACTOR.....	63
Tableau II-3 : Relation entre les facteurs de l'analyse AFOM.....	67
Tableau II-4: Approche méthodologique pour l'évaluation du processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif. ....	67
Tableau II-5 : Approche méthodologique pour l'évaluation des impacts du projet de tramway de Sétif. ....	68
Tableau II-6: Concepts, démentions et indicateurs de la première enquête : Auprès des usagers piétons du centre-ville et de la place de Ain El Fouara.....	71
Tableau II-7: Identification des commerces interviewés au niveau du centre-ville de Sétif. ....	72
Tableau II-8 : Concepts, démentions et indicateurs de la deuxième enquête : Auprès des commerçants du centre-ville de Sétif. ....	73
Tableau II-9 : Concepts, démentions et indicateurs de la troisième enquête : Auprès des habitants .....	77
Tableau III-1 : taux de croissance démographique dans la wilaya de Sétif (2008-2017). ....	82
Tableau III-2 : Évolution de la population et taux d'accroissement. La commune de Sétif entre 1977 et 2017 .....	88
Tableau III-3 : Le réseau de voirie de la ville de Sétif.....	93
Tableau III-4 : Données générales sur la première ligne du tramway de Sétif.....	99
Tableau III-5 : les différents lieux et stations de la première ligne du tramway de Sétif.	104
Tableau III-6 : Tableau récapitulatif des différents pôles d'échanges sur la ligne du tramway de Sétif. ....	106
Tableau IV-1 : Structure du PCSC (2005-209) en milliards de dinars et %.....	113
Tableau IV-2 : Les objectifs de la recherche et les techniques appropriés.....	118
Tableau IV-3 : Le taux d'avancement des travaux le long de la phase de réalisation	131
Tableau IV-4 : Tableau récapitulatif d'échantillonnage.....	145
Tableau V-1 : Fiches acteurs du projet de tramway de Sétif.....	158
Tableau V-2 : Fiches Objectifs/Enjeux du projet de tramway de Sétif.....	159
Tableau V-3 : Les rapports de force entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.	169
Tableau V-.1 : Estimation du parc de véhicules touristiques dans la commune de Sétif.	195

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau VI-2 : La réduction du trafic routier sur la partie ouest du corridor du tramway de Sétif. ....	199
Tableau VI-3 : La réduction du trafic routier sur la partie EST du corridor du tramway de Sétif. ....	202
Tableau VI-4 : La réduction du trafic routier au niveau de l'avenue 08 mai 1945.....	203
Tableau IV-5 : L'augmentation du trafic journalier routier sur quelques avenues (Nord et Sud) avoisinantes du corridor du tramway de Sétif.....	204
Tableau VI-6 : Photos illustratives des différents Carrefours stratégiques sur la ligne du tramway de Sétif, avant et après le réaménagement.....	206
Tableau VI-7 : Photos et cartes illustratives des nouveaux carrefours créés suite à l'insertion du tramway de Sétif. ....	208
Tableau VI-8 : L'offre du stationnement et le non-respect de la réglementation au niveau de l'hyper centre de Sétif avant l'arrivée du tramway.....	209
Tableau VI-9 : Bilan du stationnement sur l'itinéraire du tramway avant et après la mise en service. ....	210
Tableau VI-10 : Régularisation de la réglementation du stationnement sur l'itinéraire du tramway après la mise en place de la première ligne du tramway de Sétif.....	213
Tableau VI-11 : L'offre de transport en commun (lignes de bus privées et publiques) avant et après la mise en service de la première ligne de tramway de Sétif (2014-2020)	215
Tableau VI-12 : Évolution de la fréquentation annuelle globale du RTC à Sétif (2014-2019) .....	224
Tableau VI-13 : La fréquentation annuelle spécifique du RTC à Sétif (2019).....	225
Tableau VI-14 : Estimation journalière des déplacements motorisés et non motorisés des résidents par mode. ....	227
Tableau VII-1 : Les commerces touchés par la modification depuis l'arrivée du tramway. ....	252
Tableau VII-2 : Le changement des motifs de déplacement des habitants après l'exploitation du tramway. ....	259
Tableau VII-3 : L'expression des habitants de leurs revendications.....	270
Tableau VII-4 : L'appréciation des habitants par rapport au projet du tramway de Sétif. ....	271

## LISTE DES MATRICES

---

### LISTE DES MATRICES.

Matrice V-1 : Matrices des Influences Directes Acteurs (MID).....	161
Matrice V-2 : Matrice des positions valuées des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif (MAO). ....	164
Matrice V-3 : Matrices des Influences Directes et Indirectes (MIDI).....	166
Matrice V-4 : Balance Nette des Influences Directes et Indirectes (BN).....	172
Matrice V-5 : Position simple des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif .....	174
Matrice V-6 : Position valuées des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	175
Matrice V-7 : Position valuées pondérées des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif. ....	177
Matrice V-8 : Convergences simples d'objectifs entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. ....	184
Matrice V-9 : Divergences valuées d'objectifs entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre2 .....	187

## LISTE DES GRAPHES.

### LISTE DES GRAPHES.

Graphe III-1 : Le taux d'accroissement de la population de Sétif entre 1977 et 2017.	89
Graphe III-2 : Le flux routier sur les axes structurants de la ville de Sétif.....	95
Graphe IV-1 : Taux d'avancement des travaux sur la première ligne du tramway de Sétif .....	132
Graphe IV-2 : Les niveaux d'implication des citoyens dans la phase de l'étude du tramway de Sétif. ....	136
Graphe IV-3 : Les sortes d'implication des citoyens dans l'étude du tramway de Sétif. ....	137
Graphe IV-4 : Répartition des enquêtés selon le genre.....	146
Graphe IV-5 : Répartition des enquêtés par catégorie d'âge.....	146
Graphe IV-6 : Connaissance des citoyens interrogés à propos du tracé du tramway de Sétif .....	146
Graphe IV-7 : L'acceptabilité des citoyens du projet de tramway de Sétif.....	146
Graphe IV-8 : Opinions des citoyens et leurs attentes par rapport au projet du tramway de Sétif, pendant la phase de réalisation du projet. ....	148
Graphe V-1 : Histogramme des rapports de force entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. ....	171
Graphe V-2 : Les influences reçues par les acteurs du projet de tramway de Sétif.....	173
Graphe V-3 : Le taux des accords et désaccords face aux objectifs du tramway de Sétif. ....	180
Graphe V-4 : Graphe des Convergences entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 2 .....	184
Graphe V-5 : Graphe des Divergences entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 2 .....	188
Graphe VI-1 : La fréquentation des différents modes de RTC .....	225
Graphe VII-1 : L'appartenance des citoyens au centre-ville de Sétif.....	234
Graphe VII-2 : L'amélioration de l'appartenance au centre-ville de Sétif avec l'arrivée du tramway.....	234
Graphe VII-3 : Le taux de fréquentation du centre-ville de Sétif par les citoyens interrogés. ....	235
Graphe VII-4 : l'amélioration de la fréquentation du centre-ville de Sétif par les citoyens interrogés .....	236
Graphe VII-5 : Évaluation de l'amélioration de la fréquentation du centre-ville par les citoyens interrogés. ....	236

## LISTE DES GRAPHES.

Graphe VII-6 : Les facteurs d'amélioration de la fréquentation du centre-ville de Sétif, liés à l'insertion du tramway. ....	237
Graphe VII-7 : L'attractivité du centre-ville déclarée par les enquêtés après l'arrivée du tramway de Sétif. ....	239
Graphe VII-8 : Les actions à faire pour l'amélioration de l'attractivité du centre-ville de Sétif. ....	240
Graphe VII-9 : Changement d'usage de la place Ain Fouara .....	243
Graphe VII-10 : L'animation de la place Ain Fouara.....	243
Graphe VII-11 : La flexibilité de la place Ain Fouara après l'arrivée du tramway.....	244
Graphe VII-12 : La valeur patrimoniale de la Fontaine de Ain Fouara.....	244
Graphe VII-13 : l'origine de la clientèle .....	246
Graphe VII-14 : L'évaluation de la fréquentation actuelle des commerces par rapport à la situation "avant tramway". ....	247
Graphe VII-15 : l'évolution du chiffre d'affaire des anciens commerçants depuis la mise en service du tramway .....	248
Graphe VII-16 : l'évolution du chiffre d'affaire des nouveaux commerçants depuis leur installation. ....	249
Graphe VII-17 : La facilité des livraisons après l'insertion du tramway. Source : Auteur, 2021 .....	250
Graphe VII-18 : Changement des habitudes de livraisons depuis l'arrivée du tramway	250
Graphe VII-19 : La satisfaction des commerçants par rapport au passage du tramway devant leurs commerces. ....	253
Graphe VII-20 : L'expression des commerçants de leurs revendications .....	254
Graphe VII-21 : Répartition des habitants des trois quartiers enquêtés selon le genre.	255
Graphe VII-22 : Répartition des habitants des trois quartiers enquêtés par Age.....	256
Graphe VII-23 : Répartition des habitants des trois quartiers enquêtés par catégorie socio-professionnelle. ....	256
Graphe VII-24 : Les modes de transports les plus utilisés avant et après l'exploitation du tramway de Sétif. ....	257
Graphe VII-25 : Les modes de transports les plus utilisés dans chaque quartier, avant l'exploitation du tramway de Sétif .....	258
Graphe VII-26 : Les modes de transports les plus utilisés dans chaque quartier, après l'exploitation du tramway de Sétif .....	258
Graphe VII-27 : Les motifs de déplacement des habitants avant et après l'exploitation du tramway de Sétif .....	259

## LISTE DES GRAPHES.

---

Graphe VII-28 : Le changement du comportement modal des habitants en utilisant le tramway .....	260
Graphe VII-29 : Motifs de déplacement pour chaque quartier avant l'exploitation du tramway. ....	260
Graphe VII-30 : Motifs de déplacement pour chaque quartier après l'exploitation du tramway. ....	260
Graphe VII-31 : Le changement du comportement modal des habitants de chaque quartier en utilisant le tramway. ....	261
Graphe VII-32 : Les principaux changements de mobilité associés à l'insertion du tramway .....	262
Graphe VII-33 : Les changements de mobilité associés à l'insertion du tramway au centre-ville .....	263
Graphe VII-34 : Les principaux changements de mobilité associés à l'insertion du tramway à proximité des différents quartiers enquêtés. ....	263
Graphe VII-35 : Renouvellement de l'espace public avec l'arrivée du tramway.....	265
Graphe VII-36 : Les opérations d'amélioration urbaine effectuées dans les trois quartiers enquêtés. ....	265
Graphe VII-37 : L'incidence du tramway sur l'appartenance au quartier.....	267
Graphe VII-38 : L'incidence du tramway sur l'image du quartier.....	267
Graphe VII-39 : Les changements apportés au quartier en termes de changement d'image suite à l'insertion du tramway.....	268
Graphe VII-40 : La satisfaction des habitants des trois quartiers enquêtés vis-à-vis de l'insertion du tramway. ....	269
Graphe VII-41 : l'expression des habitants de leurs revendications auprès des responsables locaux. ....	270
Graphe VII-42 : L'appréciation des habitants par rapport au projet. ....	271
Graphe VII-43 : la sensibilisation des habitants après l'exploitation du tramway de Sétif. ....	272
Graphe VII-44 : L'aboutissement des objectifs du tramway de Sétif. ....	273

# **CHAPITRE INTRODUCTIF**

## INTRODUCTION.

La question de la ville du point de vue du phénomène urbain, de sa gestion et de sa planification est l'une des priorités dictées par la politique urbaine, mettant la mise en valeur des villes au centre des préoccupations, où la mise en application des principes du **projet urbain** et de **la bonne gouvernance urbaine** s'avèrent nécessaires pour répondre à cette finalité.

A cet égard, une nouvelle stratégie a fait son apparition, c'est le fait de « **Gouverner la ville par un projet** », qui suscite un intérêt particulier des chercheurs et acteurs de la ville, qui cherchent à trouver des angles d'approches et des points de convergences entre ces deux notions : gouvernance urbaine et projet urbain, pour cerner toutes les équivoques qui entravent le développement des villes sur tous les plans urbanistiques, sociales et économiques...etc.

La dialectique entre la gouvernance urbaine et le projet urbain stipule toute une stratégie, du macro au micro, de « la procédure de réagir » à « la manière d'intervenir ». Si la gouvernance urbaine s'exprime par le rôle des acteurs dans la gestion de leur ville, le projet urbain, à travers ses mécanismes, cherche à organiser les interactions entre les acteurs d'élaboration du projet, d'agencer leurs interfaces sociotechniques, et structurer leurs négociations. (Arab, 2013)

Cela explique la nécessité de mettre en correspondance le contexte dans lequel s'inscrit le projet et les **stratégies des acteurs**, sous le label d'un **effet structurant**, comme une ambition de dynamiser la ville et de jouer un rôle d'organisateur, permettant d'apporter des impacts sur le long terme, favorisant une organisation cohérente, et incitant un dynamisme par une action d'envergure. (Courcier, 2003)

A cet égard, une nouvelle posture sera dégagée, qui ne parle plus de Gouvernance, mais plutôt d'un « **système de gouvernance** » où le processus de **pluralisation** devrait être positif et répondrait à des orientations stratégiques (Pinson, 2009), visant la complémentarité entre la stratégie des acteurs politiques et les besoins des acteurs-citoyens. (Hecham-Zehioua & Labii, 2010).

En Algérie, cette stratégie s'est développée d'une part avec la promulgation de plusieurs nouveaux textes réglementaires, notamment la loi N° **06-06 du 20 février 2006** portant orientation de la ville, qui stipule l'approche de la gestion urbaine de proximité comme la meilleure démarche pour gérer les villes algériennes dans sa globalité, adoptant

dans son fond la mise en application des principes du Projet Urbain et de la bonne gouvernance. D'autre part, avec le lancement des grands projets urbains par les autorités politiques chargées de la planification urbaine dans plusieurs villes algériennes, afin de répondre aux carences et aux dysfonctionnements urbains.

Parmi ces villes algériennes, la capitale des hauts plateaux, qui vit depuis quelques années au rythme d'une métropole, d'une wilaya qui avance, qui évolue grâce au dévouement des responsables locaux et aux projets stratégiques réalisés ou en cours de réalisation à travers les différentes parties de la wilaya.

Devant l'ampleur des dysfonctionnements que connaissent les villes algériennes en matière de trafic, de congestion et de mobilité, le ministre des transports entant que premier responsable du secteur, a tracé une stratégie de développement des réseaux de transport en commun, par la projection d'un nombre de projets de tramways au niveau des principales villes algériennes.

Le tramway de Sétif est le sixième au niveau national, réalisé et mis en service par l'Entreprise Métro d'Alger (EMA), en collaboration avec des entreprises étrangères et des multiples directions, entrant dans le cadre du plan quinquennal 2009-2013, et s'inscrivant dans les efforts d'amélioration de la qualité des prestations de service, par le renforcement de la priorité des transport collectifs urbains.

Un projet qui apparaît comme un catalyseur du processus de modernisation urbaine connu par un système de gestion multi-acteurs, portant des actions, des visions et des objectifs divers, dont l'ensemble de « *ses enjeux dépassent de loin une simple insertion technique et l'objectif d'améliorer l'offre du transport. Ses impacts attendus en matière de régénération urbaine sont plus importants* » (Chanson-Jabeur & Kebiche, 2017).

Nous proposons dans cette recherche, d'appréhender le projet du tramway de Sétif comme une nouvelle façon de penser, de gérer et surtout de gouverner la ville. Ceci en s'intéressant à la question de la qualification de ce projet comme action et comme démarche, à travers son processus d'élaboration afin de justifier par la suite ses impacts sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif, de ressortir les forces et les faiblesses de la gestion urbaine et de comprendre les changements récents de la gouvernance urbaine.

## **1. MOTIVATION ET CHOIX DU THEME.**

Le choix du thème « **gouvernance urbaine et mise en valeur des villes dans le cadre du projet urbain** » s'inscrit dans les préoccupations urbaines et surtout sociales actuelles, celles des nouvelles conditions de développement urbain et de la transformation de l'action publique dans un environnement social, économique et politique de plus en plus complexe.

Il tire son importance du fait que la gestion urbaine et la mise à niveau des villes, sont parmi les axes principaux de toute stratégie durable. Ainsi, aborder la question du « Projet urbain » permet de comprendre les changements récents de la gouvernance urbaine.

Évoquer la planification, la participation citoyenne et la gestion urbaine de proximité (GUP), présente pour nous un intérêt sur tous les plans (environnemental, économique, et surtout social) à cause de leur impact sur le cadre de vie urbain en général et du citoyen en particulier.

L'ampleur des transformations qu'a connu la ville de Sétif au fil de ces dernières années avec la grandeur du projet du tramway de Sétif, son écho a travers les médias, les journaux, les discours des responsables et les débats des citoyens, ont interpellé notre curiosité de traiter ce sujet d'actualité, d'essayer de qualifier ce projet et rechercher sa finalité par rapport aux objectifs souhaités.

## **2. PROBLEMATIQUE.**

Notre problématique générale s'articule principalement autour de l'éclaircissement de la notion du « Gouvernance urbaine » qui adopte dans son fond la démarche du Projet urbain comme une stratégie socio-urbaine et une démarche organisatrice pour gérer et gouverner la ville de Sétif, à travers son projet du tramway.

Au fil des soixante années d'après l'indépendance, et face aux mutations socio-économiques profondes qu'ont connu les villes algériennes en générale et la ville de Sétif en particulier, sa dynamique urbaine et ses contextes de gestion sont devenues de plus en plus complexes.

La ville de Sétif a connu une urbanisation sans pareille, désordonnée et accélérée, créant des problèmes insurmontables et ingérables, qui s'accompagnent d'une concentration croissante des besoins en termes d'amélioration urbaine (chorfi, 2019). Une situation alarmante qui demande de lancer de nouveaux mécanismes permettant aux décideurs de revoir leurs copies en termes des stratégies de gestion et de planification urbaine.

Évoquer la ville de Sétif, c'est évoquer les grandes opérations, les fameuses interventions et bien sûr les projets d'envergure et structurants de la ville à travers lesquels on va essayer de comprendre les changements récents de la gouvernance urbaine. Récemment, un projet phare a laissé ses empreintes bien marquées au niveau de cette agglomération, un bouleversement total et un changement radical qu'a connu la ville depuis l'année 2014, avec le lancement des travaux de la première ligne du tramway de Sétif. Un projet qui constitue le processus d'un « *grand projet de ville, mobilisateur, stratégique et innovant* ». (Kebiche, 2017)

Le projet tramway de Sétif apparaissait, dès lors, comme « *une réelle opportunité d'intégrer la réflexion dans un cadre de projet urbain global* » (Arab,2004), dans le but d'améliorer la mobilité des usagers, de requalifier et de redéfinir les espaces publics , contribuant ainsi à la régénération du centre-ville.

Le projet du tramway de Sétif suscite un grand intérêt de la part des responsables et les citoyens, avec un important débat au sein de la société civile à travers les médias, les articles de presse et les réseaux sociaux.

L'ampleur des transformations qu'a subies la ville de Sétif à travers la grandeur de ce projet que ce soit :

- En termes de mobilité avec la réorganisation du plan de circulation et le changement des habitudes modales.
- En termes d'aménagement, de renouvellement et de restructuration, à travers les interventions urbaines associées à la mise en place de la plateforme.
- En termes d'attractivité et d'évolution urbaine, à travers la nouvelle image qu'a donnée le tramway à la ville de Sétif.

Nous a conduit à s'interroger sur la démarche et la finalité de ce projet. Cela à travers les impacts de ce projet sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif d'une part, et la stratégie de sa gestion et son élaboration d'autre autre part, prenant en considération d'un côté la réalité de la planification, les conditions et les contraintes qui entravent son élaboration, et d'un autre coté le degré de complexité du projet devant la pluralisation et la multiplication de ces acteurs.

Sans oublier de toucher le contexte même dans lequel s'est développé ce projet :

- Un projet de telle envergure, étudié dans un cadre de planification de transport très faible, en l'absence d'un plan de circulation et de transport, qui se « *limite à une simple nomenclature des lignes, et un rapport d'activité élaboré chaque année par la direction du transport et ratifié par l'assemblée populaire de la wilaya.* » (Kebiche, 2017)
- Un projet gigantesque dont l'étude de faisabilité effectuée en 2007, construit sans qu'il figure dans le PDAU intercommunal, approuvé en 2012 à l'horizon de 20 ans. Malheureusement, ce plan a fait une simple description du tracé du tramway et de son itinéraire, sans indiquer son rôle structurant avec l'absence d'une réelle étude de ses impacts sur les différents plans urbains.

Un projet complexe qui a été mis en place afin de répondre à un problème public bien défini, débattu à l'échelle urbaine (Agendas urbain) et caractérisé par un processus d'élaboration et une stratégie de gestion de plus en plus complexe face à la multiplication des réseaux, des organismes et des institutions intervenants.

Des acteurs avec des visions différentes et des intérêts diversifiés entre :

- Des **Pouvoirs Publics** qui le qualifient comme un projet structurant qui est loin d'être un simple moyen de transport public moderne, mais aussi un outil de développement urbain et d'aménagement de territoire, un projet qui a redéfini et réorganisé la ville de Sétif tout en valorisant l'interrelation entre la mobilité et la dynamique urbaine,
- Des **citoyens** qui ont exprimé leur désagrément lors du début des travaux, qui se sentaient ignorer ce projet qui va détruire le cœur de leur ville par son itinéraire et son passage par l'axe majeur de la ville constituant sa colonne vertébrale,

Ce qui a obligé les autorités locales de revoir leurs copies et de repenser leur démarche et son mode de gestion dans les prochaines phases de concrétisation et d'exploitation, dont le ministre des transports indique que les citoyens seront associés par le biais de la société civile dans les futures décisions afin de satisfaire leurs préoccupations.

Devant ces constats, ces changements et ces transformations, et face à l'absence d'une planification rigide et d'une feuille de route hybride, il nous paraît nécessaire :

- D'analyser la stratégie et la démarche préconisée par les autorités locales et les différents intervenants dans la gestion de ce projet afin d'examiner si elle répond aux critères d'un projet urbain, et si elle assure la mise en valeur de la ville de Sétif.

- De ressortir les impacts du projet du tramway sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif, afin de vérifier si la démarche adoptée par ce projet permettra en quelque sorte de renforcer le rapport mobilité/ urbanisme, parlant d'un effet structurant.

Pour cela il est impératif de décortiquer le projet de tramway de Sétif sous ces deux aspects : comme démarche (stratégie des acteurs), et comme actions (impacts), et de reconquérir ce dilemme sur quatre volets :

- **Le OUI** : C'est le cadre institutionnel et les acteurs intervenant dans le projet de près ou de loin, afin de répondre à des exigences bien définies, chacun selon son domaine et son champ d'implication, ce qui a mis le projet en question.

**Qui sont ces acteurs et quels sont leurs rôles dans le processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif ?**

- **Le QUOI** : C'est le cadre contextuel dans lequel s'intègre le projet de tramway de Sétif, répondant à une finalité de mobilité ou de développement urbain.

**De quoi s'agit-il, d'un projet de transport ou d'un projet d'amélioration urbaine ?**

- **Le POURQUOI** : Ce sont les enjeux du projet, et les différents objectifs dictés par les différents acteurs du projet sur les volets de : mobilité, durabilité, modernisation, société et urbanité.

**Pourquoi ce projet a été initié ? Quels sont les enjeux adoptés par le projet de tramway de Sétif ?**

- **Le COMMENT** : c'est le cadre partenarial, dans lequel tous les acteurs doivent se compléter et se coordonner, afin d'atteindre les objectifs préconisés. Ce sont les impacts du projet qui définissent le degré d'aboutissement des objectifs du projet, et la stratégie pour laquelle les acteurs sont réunis.

**Comment les gestionnaires du projet de tramway de Sétif ont procédé à la réalisation d'une réelle concertation entre les différents acteurs et à leur tête le citoyen ?**

**Quels sont les impacts du projet du tramway sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif ?**

Toutes ces questions méritent d'être étudiées. Dès lors, notre champ d'investigation sera limité à une question fondamentale à laquelle cette recherche devra répondre et sur laquelle portera notre problématique :

*Quelle qualification pour le projet du tramway de la ville de Sétif ? Projet de transport organisateur de la mobilité ? ou Projet urbain gouverneur de la ville de Sétif ?*

### **3. HYPOTHESES DE RECHERCHE.**

À partir de cette interrogation, une hypothèse combinée devra être vérifiée :

**Le tramway de Sétif est un projet urbain qui va gouverner la ville à travers sa stratégie des acteurs, et son effet structurant.**

De cette hypothèse principale découlent des hypothèses spécifiques, à savoir :

- Le tramway de Sétif est un projet urbain s'il est géré par une stratégie d'acteurs cohérente, qui intègre les principes de partenariat, de diagnostic partagé et de participation citoyenne dans la démarche, et dans le processus d'élaboration du projet.
- Le tramway de Sétif s'affirme comme un projet urbain gouverneur de la ville, s'il suit une démarche expérimentale articulant l'urbanisme et la mobilité, dont les impacts ne se limitent pas à la réorganisation du plan de circulation, et la dépasse à une échelle plus grande celle de l'amélioration et de développement urbain.

### **4. OBJECTIFS DE RECHERCHE.**

Selon l'hypothèse principale émise, notre recherche est fixée autour d'un objectif pragmatique qui consiste à éclairer la notion de gouvernance urbaine et du projet urbain à travers le projet de tramway de Sétif.

Au cours de cette recherche, nous avons jugé préalable de tracer nos objectifs dès le début, pour pouvoir atteindre les résultats escomptés, pour cela plusieurs objectifs sont émis en relation avec les hypothèses proposées en amont :

- Vérifier si le projet de tramway de Sétif représente l'objet d'un projet urbain.
- Identifier les défaillances de la stratégie la gestion urbaine de la ville selon la rentabilité du jeu d'acteurs impliqué dans le projet du tramway de Sétif.
- Confirmer par l'approche sociologique auprès des citoyens que la mise en valeur des villes et la bonne gouvernance ne peuvent se faire que dans le cadre d'un projet urbain, à travers un diagnostic partagé, un partenariat et une démarche participative.
- Chercher les impacts du projet du tramway sur la dynamique urbaine de la ville, et leurs points d'approche avec la stratégie des acteurs qui émane dans l'élaboration du projet d'un part, et les objectifs dictés par le projet d'autre part.

**La grille conceptuelle**

Une relation pourrait ainsi exister entre **la gouvernance urbaine**, le **projet urbain**, la **stratégie des acteurs** et l'**effet structurant** par rapport au projet du **tramway de Sétif** comme nous l'indique notre grille conceptuelle ci-dessous :

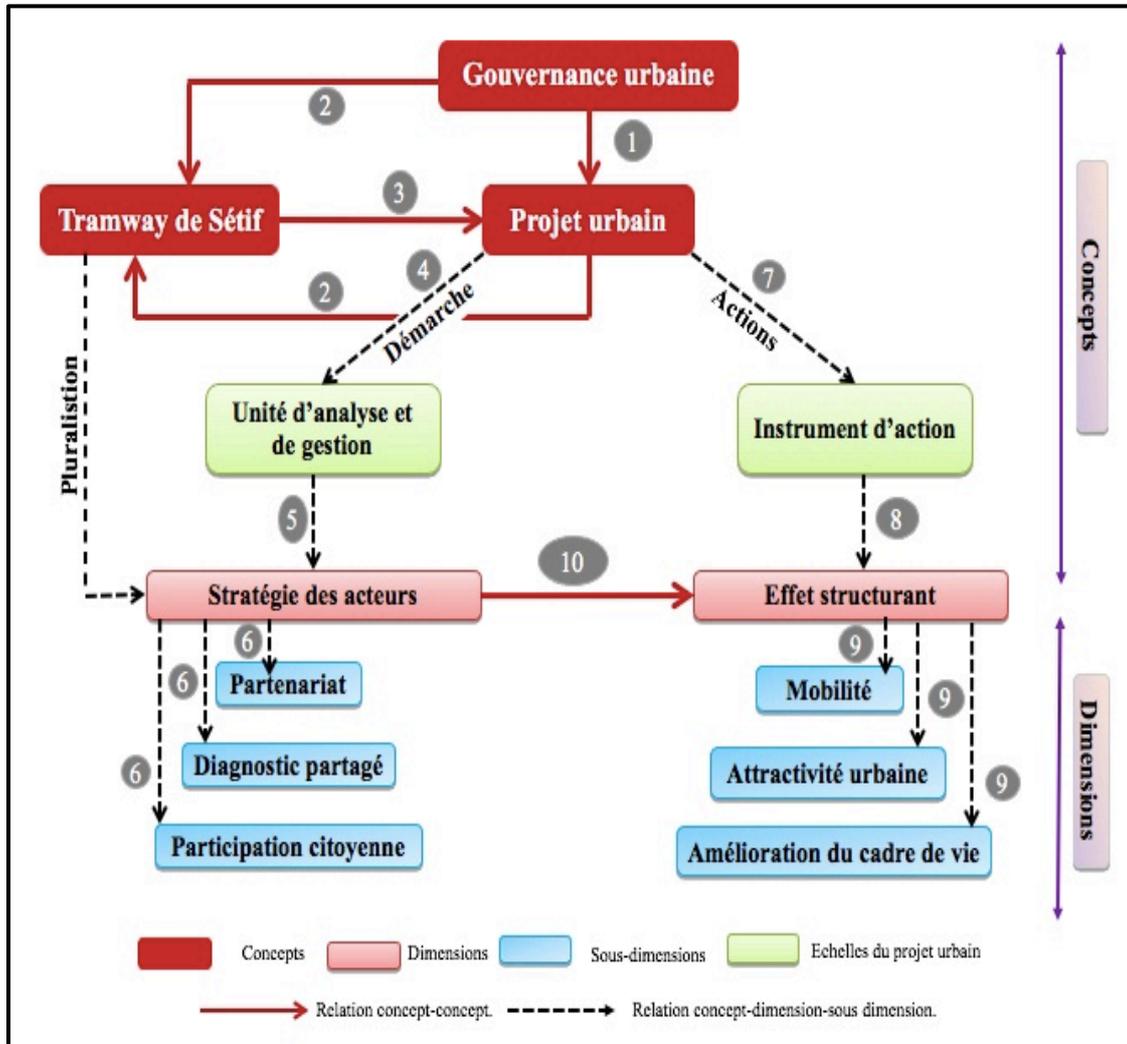


Figure 01 : La grille conceptuelle.

Source : Auteur,2021.

**5. METHODOLOGIE.**

Dans cette étape considérée comme un processus de concrétisation de l'hypothèse et des objectifs, nous essayerons d'analyser les concepts clés de notre recherche, qui seront décomposés en dimension et en indicateurs mesurables , tout en utilisant les différents technique et outils de recherche :le questionnaire, l'observation, l'entrevue...etc.

- Notre travail de recherche s'articule autour de la gouvernance urbaine de la ville de Sétif, par son projet de tramway entant qu'un projet urbain, partant

d'une **évaluation à priori (évaluation In-itinère)** pour son processus d'élaboration au sein de la démarche du projet urbain, arrivant à une **évaluation à posteriori** à travers ses impacts sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif.

Le choix de l'approche méthodologique dans laquelle s'inscrit notre recherche, s'appuie sur **la méthode d'enquête** comme une **approche qualitative** la plus adaptée dans notre cas et qui sera un appui au final pour la méthode **MACTOR** et la méthode **AFOM** pour synthétiser nos résultats.

### **5.1. Recherche bibliographique et documentaire.**

Dans le but de mieux cerner notre sujet de recherche et de mieux le traiter, nous avons opté en premier lieu pour une approche théorique à travers une recherche bibliographique, qui s'est renforcée par la suite par une exploitation diversifiée des documents.

#### **5.1.1. La collecte bibliographique.**

Elle consiste en la collecte de documents, d'ouvrages, de revues, de travaux de recherche, d'actes de séminaires ou colloques en plus de l'exploitation d'articles sur internet traitant les mots clés de notre recherche.

Toute une revue de littérature relative à notre thématique va nous permettre d'acquérir une idée plus détaillée, plus profonde et scientifique qui portera sur :

- **La gouvernance urbaine,**
- **Le projet urbain,**
- **La stratégie des acteurs,**
- **L'effet structurant,**
- **Le tramway.**

L'objectif de cette étape est de clarifier les notions, et de trouver la correspondance entre les différents concepts, afin de pouvoir par la suite mieux positionner l'objet d'étude qui est le tramway de Sétif, de cerner la problématique et de dégager la matière nécessaire à la recherche

#### **5.1.2. L'exploitation diversifiée de documents.**

Elle est primordiale et impérative. Nous essayerons de collecter le maximum de données, d'indicateurs et d'informations nécessaires (Courcier, 2003), afin de toucher à tous

les aspects de la problématique de la gouvernance urbaine à travers le projet du tramway de Sétif, auprès des différents intervenants dans ce processus pluraliste.

Le rapprochement des différents services de la direction des transports (DTW), de l'entreprise Métro d'Alger (EMA), de la société d'exploitation du tramway (SETRAM), des entreprises chargées de l'étude et de la réalisation du projet de tramway de Sétif (Yukselproje, et YapiMerkezi), ainsi que des services techniques de la direction d'urbanisme et de construction (DUC), nous ont permis de collecter le maximum de matière et de documentation nécessaires pour comprendre la réalité du projet de tramway de Sétif.

Parmi ces documents, nous pouvons citer :

- Le rapport écrit du PDAU intercommunal de Sétif « Rapport d'orientation » approuvé en 2012.
- Les rapports de l'étude de faisabilité : Enquête, Diagnostic, Choix de tracés et modes, élaborés par le groupement franco-belge « Engis rail/Trunsub-Technirail en Mars 2008
- Les rapports de l'étude d'avant-projet détaillé APD, élaborés par le bureau d'étude turc « YUKSEL PROJE » entre Mai et Octobre 2013, comprenant : L'insertion urbaine, l'aménagement urbain, l'impacts sur l'environnement et le descriptif du tracé.
- Les rapports des réunions mensuelles mentionnant l'état d'avancement des travaux, comprenant 47 rapports, de Mai 2014 à Mars 2018.
- Le rapport du plan de communication, élaboré par la cellule de communication de la maîtrise d'œuvre, comprenant toutes les actions menées, et les dispositifs utilisés pour assurer la communication avec les citoyens.
- Les rapports du « Plan de circulation » de la ville de Sétif, présentant ces cinq phases : 01,02,03, (enquêtes, traitement et analyse des données, diagnostic » approuvées en 2016 phase 04 (conception des scénarios d'organisation de la circulation agréée en Juillet 2020), et phase 05 (plan de circulation retenu de la ville de Sétif accordée en janvier 2021.

Ajoutons à ces documents l'exploitation d'articles de journaux et les articles de presses écrits entre la période 2005 avec l'initiation du projet, jusqu'au 2018 avec son inauguration.

L'enjeu de cette phase est de cerner le contexte au sein duquel le projet est développé, afin de pouvoir détecter les phases défaillantes et les jalons manquants dans le processus d'élaboration du projet.

## **5.2. Enquête de terrain.**

La méthode d'enquête sera entamée de différentes façons selon l'objet de notre recherche, et la technique convenable pour la collecte des données : d'une *enquête compréhensive* partant de l'observation, à l'entrevu, à une enquête *explicative* tout on se rapprochant de la population par le biais du questionnaire.

A cet égard, la plupart des **techniques de recherche** sont censées être utilisés afin de mieux cerner l'intérêt de notre recherche, en nous basant sur :

### **5.2.1. L'observation in situ.**

Notre observation s'est focalisée sur tout le corridor du tramway, où nous avons parcouru toute la ligne pendant une semaine (six jours successifs), tantôt par la marche, tantôt en prenant le tramway, divisant notre chemin sur trois secteurs à savoir la partie Est, le centre-ville et la partie Ouest.

Des photos ont été prises le long de notre parcours, visant les transformations notamment des espaces publics, de la voirie et des façades ...apportées par l'insertion du tramway, des cartes qui sont comparées par la suite avec la situation d'avant.

Cela va nous permettre de construire une base de données photographiques précises, qui va nous servir le long de notre analyse notamment pour l'évaluation à posteriori.

### **5.2.2. Les interviews à travers :**

- **Des entretiens semi-directifs** ciblant des responsables du projet : les chefs de projet et leurs adjoints, le maitre d'œuvre YUKSEL PROJ et la directrice de la cellule de communication, ainsi que des responsables des directions concernées ; direction des transports de la wilaya de Sétif (DTWS), Entreprise de transport urbain à Sétif (ETUS), et la direction des travaux publics (DTP).
- **Un questionnaire interview** auprès d'un échantillon aléatoire de 100 personnes de différentes catégories sociales (étudiants, commerçants, employés...), portant sur leur information, leur implication et leur participation dans les différentes phases du projet de tramway de Sétif.

Ces interviews vont nous permettre de dégager les objectifs et visions des différents acteurs du projet, ainsi que de comprendre leurs logiques d'intervention dans les distinctes phases de la conception, en nous appuyant sur trois importantes dimensions :

- Le partenariat.
- Le diagnostic partagé.
- La participation citoyenne.

### **5.2.3. Le questionnaire.**

Plusieurs questionnaires vont être passés auprès des citoyens :

- **Un questionnaire auprès des usagers piétons du centre-ville de Sétif**, auprès d'un échantillon de 120 personnes, afin d'évaluer le changement des pratiques des gens, de mesurer la convivialité, la satisfaction et l'appréciation remarquées après la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif.
- **Un questionnaire auprès des commerçants du centre-ville**, auprès d'un échantillon de 32 commerçants sur l'avenue du 8 mai 1945, afin d'évaluer l'attractivité commerciale, en d'autres termes l'impacts du tramway sur le commerce au niveau du centre-ville de Sétif.
- **Un questionnaire auprès des habitants de trois quartiers sur le corridor du tramway**, sur différentes parties (EST, Centre et Ouest), auprès d'un échantillon de 150 habitants, afin d'évaluer l'impact du tramway sur le cadre de vie des habitants.

Les résultats de ces questionnaires vont nous permettre d'évaluer de manière indirecte les impacts du projet de tramway sur **la dynamique urbaine de la ville**, à travers la perception, les attentes et la satisfaction des citoyens, en termes :

- De mobilité,
- D'attractivité urbaine,
- D'amélioration du cadre de vie urbain.

### **5.3. L'analyse à l'aide de l'outil MACTOR (Méthode ACTeurs, Objectifs, Rapport de forces).**

Les données de l'analyse qualitative obtenues par les enquêtes de terrain seront projetées par la suite pour une **analyse quantitative (statistique)** à l'aide du **logiciel MACTOR**, comme un outil de prospective stratégique pour l'analyse et l'évaluation du jeu

d'acteurs, permettant de détecter les convergences et divergences des visions et des objectifs des différents intervenants dans le projet de tramway de Sétif

#### 5.4. La méthode AFOM ou SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities, Threats)

Au final, et pour conclure notre recherche, nos résultats seront synthétisés dans une classification bien définie, cela à travers la méthode AFOM comme outil le plus adapté pour récapituler notre évaluation à priori et à posteriori du projet de tramway de Sétif, mettant l'accent sur les **Atouts**, les **Faiblesses**, les **Opportunités** et les **Menaces** du projet du tramway de Sétif, par rapport à :

- L'ambition et les enjeux du projet.
- La démarche, la gestion et la dynamique du projet.
- L'impact du projet sur le court, le moyen et le long terme.
- La gouvernance urbaine et la mise en valeur de la ville de Sétif à travers son projet de tramway.

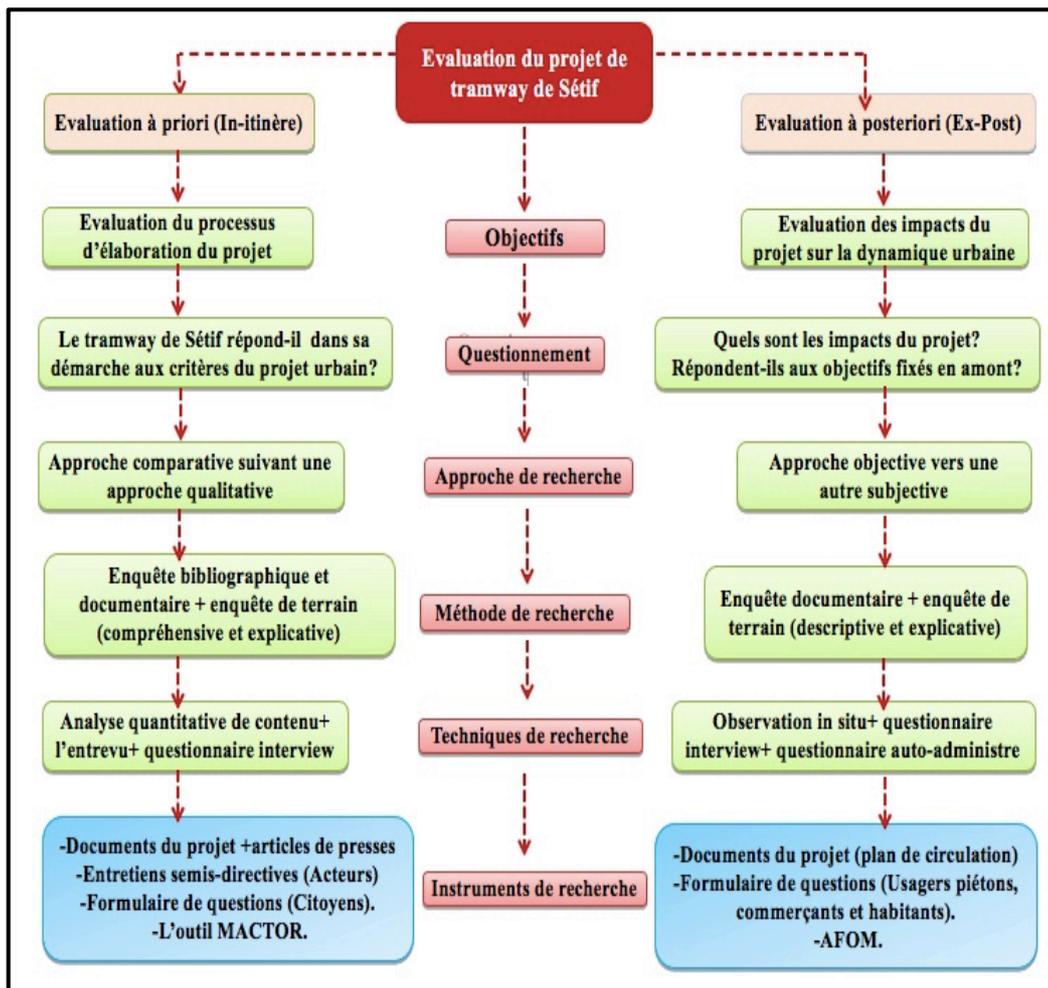


Figure 02 : L'approche méthodologique de la recherche.

Source : Auteur,2021.

## 6. STRUCTURE DE LA THESE.

En se basant sur les orientations méthodologiques citées précédemment, notre recherche, outre l'introduction et la conclusion générale, sera construite autour de deux parties complémentaires :

**La première partie** représente le contexte général dans lequel s'inscrit notre réflexion, de l'étude conceptuelle à l'étude méthodologique, vers l'observation et l'analyse de notre cas d'étude, à travers trois chapitres distincts :

**Le premier chapitre dit théorique**, est consacré à expliquer des concepts-clés découlant de la problématique, et formulant notre hypothèse de recherche, à savoir la Gouvernance urbaine, le projet urbain, la stratégie des acteurs, et l'effet structurant.

**Le deuxième chapitre dit méthodologique**, représente l'**État de l'art** de notre travail de recherche, penché sur l'étude des expériences françaises et algériennes (les travaux de recherches élaborés dans cette optique), décrivant la qualification du projet de tramway comme un simple projet de transport ou un projet urbain. Ceci pour tirer au final l'approche méthodologique convenable pour notre travail de recherche.

**Le troisième chapitre** qui va clôturer cette partie, désigne le **chapitre descriptif** de notre cas d'étude, à savoir le diagnostic et l'état des lieux de la dynamique et la mobilité urbaine dans la ville de Sétif, issues de la réorganisation de son réseau de transport à travers son projet de tramway.

Cette première partie constitue donc une assise pour comprendre les notions de base, construire une méthode d'analyse, diagnostiquer le cas d'étude, pour pouvoir ensuite se lancer dans l'évaluation du processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif et de ses impacts sur la dynamique urbaine de cette ville.

**La deuxième partie**, d'ordre empirique, elle est organisée sur 2 volets :

**Un premier volet**, fait l'objet d'une **évaluation à priori (évaluation In-itinère)** du projet de tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain, partant de l'analyse des différentes phases de son processus d'élaboration, à l'analyse de sa stratégie des acteurs. Au terme de cette partie pratique, la première partie de notre hypothèse à savoir la qualification du projet de tramway de Sétif comme projet urbain à travers sa stratégie des acteurs sera vérifiée. Cette partie comprend deux chapitres :

**Le quatrième chapitre** consiste à mettre en évidence la démarche adoptée dans l'étude et la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif, et dans lequel une approche comparative entre les principes du projet de tramway de Sétif, et celles du projet urbain, va permettre d'évaluer les mécanismes et les dispositifs de mise en œuvre de ce projet, prenant les principes de partenariat, de diagnostic partagé et de participation citoyenne comme des critères d'analyse.

**Le cinquième chapitre** met l'accent sur la stratégie des acteurs dans le projet du tramway de Sétif, à l'aide de l'outil « MACTOR », identifiant en premier lieu les différents acteurs intervenant de près ou de loin dans l'étude, l'élaboration et l'exploitation de ce projet, déterminant d'un côté leurs influences et leurs dépendances, étudiant leurs forces et leurs faiblesses traduites par leurs rapports de forces, pour au final arriver à traiter les convergences et les divergences d'intérêts, et étudiant l'implication des acteurs ainsi que leurs mobilisations sur les différents objectifs du projet.

**Un deuxième volet**, correspond à une évaluation à **posteriori** à travers les impacts du tramway sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif, notamment sur sa mobilité (Déplacement et circulation) et son développement socio-urbain suivant une analyse objective à travers les documents et les statistiques retenus des différents directions et responsables intervenus. Ceci en passant à une analyse subjective par une approche sociologique tout en se rapprochant des citoyens (habitants et usagers et commerçants) et en analysant leurs perceptions, leurs satisfactions ainsi que leurs attentes. A travers les deux chapitres de cette partie pratique, la deuxième partie de notre hypothèse à savoir l'effet structurant du projet de tramway de Sétif sera vérifiée.

**Le sixième chapitre** traite de ce qu'a pu apporter le projet du tramway à la mobilité dans la ville de Sétif. A travers une évaluation objective, une interprétation de l'écart marqué entre l'évolution constatée après la mise en service du tramway, et les données à priori, il aborde éventuellement les transformations générées sur le corridor et à proximité de la première ligne du tramway de Sétif. Il met l'accent sur la réorganisation de la circulation et du trafic routier sur le renforcement du réseau de transport en commun, ainsi que sur l'évolution des pratiques intermodales.

**Le septième chapitre** se focalise sur l'évaluation subjective des impacts du tramway de Sétif sur sa dynamique urbaine, tout en se rapprochant des citoyens. Une évaluation effectuée à travers l'analyse des changements des pratiques des usagers piétons au niveau

du centre-ville, notamment au niveau de la place de Ain El Fouara, à travers les variations observées quant à l'attractivité commerciale, ainsi qu'à travers l'évolution de l'opinion des habitants à propos de leur nouveau cadre de vie, en termes de pratiques quotidiennes de mobilité et de l'amélioration urbaine des quartiers traversés par le tramway.

A l'issue de ces deux parties, une synthèse générale sera formulée, qui consistera à la confirmation ou infirmation de nos hypothèses de travail, et à proposer des perspectives, des scénarios et une vision futuriste et prospective pour la ville de demain.

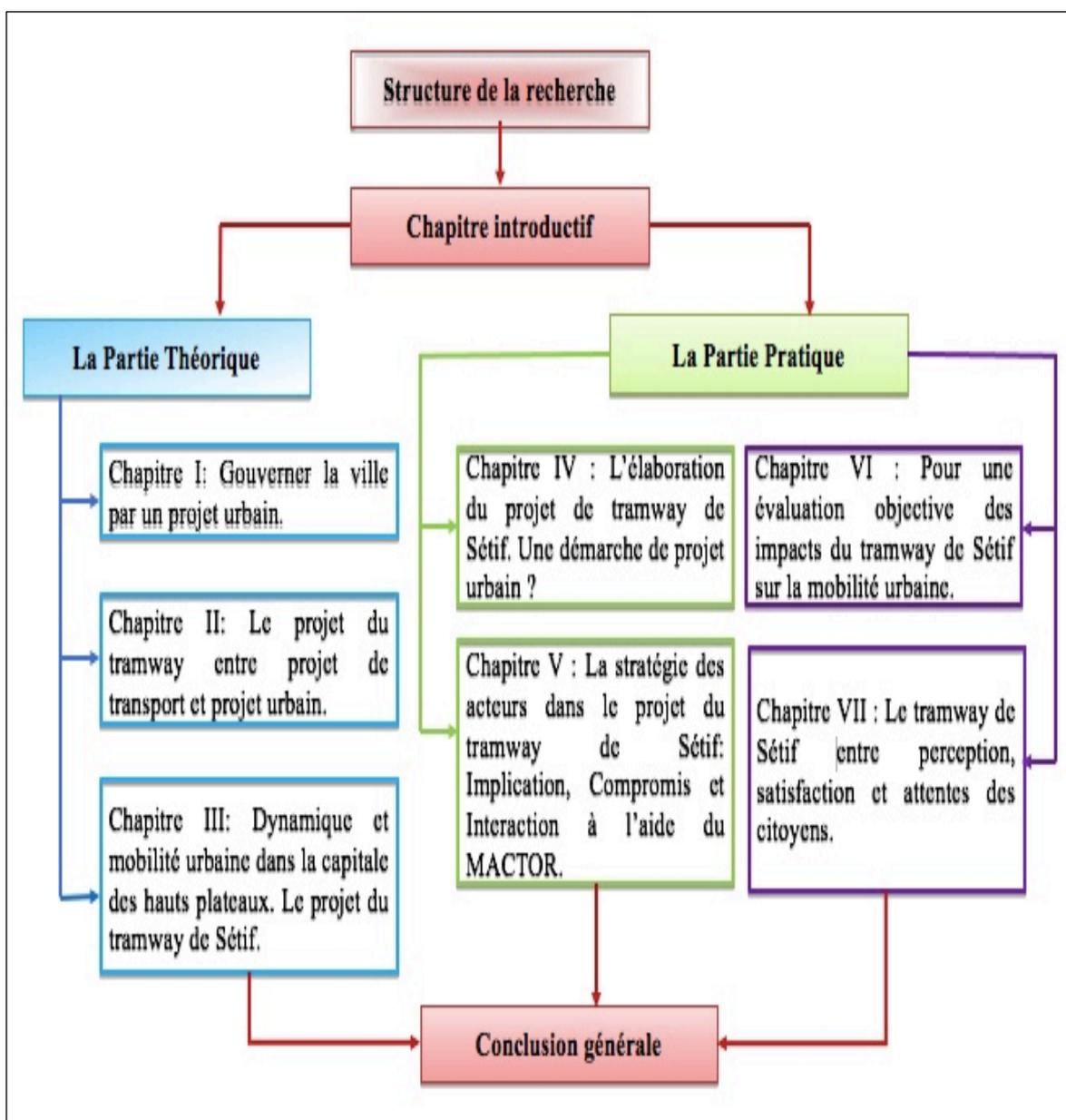


Figure 03 : La structure de la recherche.

Source : Auteur,2022.

# **CHAPITRE I**

## **GOUVERNER LA VILLE PAR UN PROJET URBAIN.**

## INTRODUCTION.

Depuis de nombreuses années, et face aux défis auxquelles sont confrontées les villes, les politiques urbaines sont devenues un problème majeur, notamment avec l'absence des dispositifs régulant la gestion des villes, ce qui a fait appel à l'approche de **la mise en valeur des villes**, qui n'a cessé d'attirer l'attention des décideurs publics préoccupés par la gestion urbaine. Ceci a conduit à l'ouverture sur d'autres champs d'application, par le recours à **la gouvernance urbaine** ; où essentiellement ; à **l'urbanisme du projet** comme une démarche stratégique, permettant d'approcher les villes à travers ces acteurs.

La notion de gouvernance, depuis son apparition à nos jours n'a cessé d'évoluer, elle a fait l'objet d'intérêt de plusieurs travaux de recherche de divers auteurs (Bertrand & Moquay, 2004), (Talbot, 2006), (Pitseys, 2010). Et apparaît comme un catalyseur, et comme une réponse à un développement cohérent, permettant d'assurer une cohésion sociale et territoriale.

De son côté, le projet urbain a connu un regain d'intérêt de par son importante démarche, faisant l'objet d'une immense production scientifique, chapotée par les ouvrages de : (Hayot & Sauvage, 2000), (Masbouni, 2001, 2002), (Ingallina & Dupuy, 2002), (Pinson, 2005), (BEREZOWSKA-AZZAG, 2011), (Terrin, 2014). A travers lesquels chaque auteur a traité le projet urbain de manière différente, soit l'associer aux sciences sociales, soit s'étaler sur ses principes, sur ses méthodes et outils qu'il utilise dans ses différentes phases, soit le voir de manière expérimentale en présentant, évaluant et critiquant des projets urbains déjà réalisés. (Mouhoubi, 2017).

A travers ce chapitre, nous allons essayer de mettre le point sur les concepts autour desquels s'articule notre thématique de recherche « Gouvernance urbaine et mise en valeur des villes », à savoir « **la gouvernance urbaine** », « **le projet urbain** » et « **effet structurant** », comme des nouvelles manières pour gérer les villes.

L'objectif de ce chapitre, est de se familiariser avec ces concepts clés, de comprendre la stratégie de la Gouvernance urbaine, et d'éclaircir la démarche adoptée pour réussir cette stratégie de planification, celle du projet urbain, qu'on va essayer de projeter par la suite sur notre cas d'étude ( le projet du tramway de Sétif ), en l'évaluant au sein de la démarche du projet urbain, partant des principes, des enjeux et des objectifs ciblés, passant aux modalités pratiquées et des mécanismes adoptés dans la dynamique de son processus d'élaboration,

pour enfin arriver à cibler son effet structurant, et les perspectives attendues dans le long terme par cette démarche dite stratégique.

## **1. LA GOUVERNANCE, UNE NOTION POLYSEMIQUE QUI S'IMPOSE.**

A la fin des années 1980, le thème de la gouvernance a fait son apparition. Un vif débat fait apparaître le caractère polysémique de ce nouveau concept, due principalement à son adoption par un large éventail de domaines scientifiques, allant du plus théorique au plus technique (Lafer, 2012). En effet, « *la gouvernance n'est pas l'idée d'un homme seul, ni le concept d'une discipline particulière, mais une sorte de production collective, plus au moins coordonnée et parfois cacophonique* » (Pumain & Gaudin, 2002), ce qui a accentué son ambiguïté, et a donné l'amplitude à plusieurs tentatives de définitions, qui sont restées sans aucune valeur normative, soit composites et complexes, soit arbitrairement conceptualisées (Bouachik, 2003).

Ce concept conduit donc à repenser les relations entre les différents intervenants économiques, sociaux et politiques, dont toutes les définitions données mettent l'accent sur **l'implication de ces acteurs et le degré d'interaction**. Dans ce cas la complexité de la définition de la gouvernance ne réside pas dans le sens propre du mot, mais dans son utilisation et son champ d'application. Elle est utilisée à la fois comme une « catégorie d'analyse » par certains chercheurs, et comme « une catégorie d'acteurs » par d'autres, afin de décrire tantôt la réalité de l'action, tantôt la réalité qui devrait être.

Au sens plus large, la gouvernance vise dans son explication la plus simple à trouver **un consensus entre gouvernants et gouvernés** dans la gestion et l'allocation de leurs ressources afin d'arriver à un développement socio-économique (Lafer, 2012). Le professeur « Robert Charlick » estime que « *la gouvernance met en relief la manière pour arriver à un consensus, et promouvoir une application plus juste des règles, elle prône la légitimité des pouvoir et des moyens par la pratique de la démocratie* » (Lakhlef, 2006).

Ce consensus ne peut être réalisé qu'à travers un système de gestion collectif, unifiant les intérêts de toutes les parties prenantes, ce qui est soutenu par « La Commission sur la gouvernance globale », qui a considéré la gouvernance comme étant « *un processus continu de coopération et d'accommodement entre des intérêts divers et conflictuels. Elle inclut les institutions officielles et les régimes dotés de pouvoirs exécutoires tout aussi bien que les arrangements informels sur lesquels les peuples et les institutions sont tombés d'accord ou qu'ils perçoivent être de leurs intérêts.* » (Lakhlef, 2006)

Après une longue guerre froide, et malgré la variété d'application de la gouvernance, il existe une dynamique commune entre les diverses approches, désignant un mouvement de « **décentrement** » de la prise de décision, avec la multiplication des acteurs impliqués, et la participation des organisations privées et publiques dans le processus de prise de décision, partant du principe de la « **relativisations** » de la puissance publique à différents niveaux (El Hijri, 2009), mettant en place un nouveau mode de régulation plus souple (Lacour, 2003), fondé sur la démocratie, la transparence, la participation et le partenariat, avec une modalité d'action remplaçante, ou complémentaire du gouvernement traditionnel, selon le degré et le mode de coopération de la pluralité des acteurs aux décisions (Leresche, 2002).

Ceci pour arriver aujourd'hui à différencier le concept de la gouvernance à celui de la « gouvernabilité », défini comme modelage ou réinvention de la gestion publique pour faire face aux enjeux et au défis du développement durable (Labeled, 2014).

Conformément aux réflexions du Patrick le Galès, la gouvernance aborde les questions liées aux mécanismes nécessaires à la négociation des différents intérêts dans la société. Elle est distinguée comme un concept réunissant une série de mécanismes permettant de responsabiliser la population, et la société civile. Cela à travers la constitution d'un acteur collectif avec la mise en œuvre des nouvelles stratégies traduites par des pratiques croissantes de négociation et de participation à la construction sociale (Le Galès, 1995)

### **1.1. La gouvernance urbaine : champ d'application, enjeux et mécanismes.**

On ne peut pas parler de la réussite ou de l'échec de la gouvernance et de la transformation du gouvernement classique sans se rapprocher de la ville, et déterminer les impacts de ce nouveau système de la gouvernance sur sa dynamique urbaine.

La ville entant que système où se manifestent toutes les activités économiques, politiques et sociales, ne peut être gérée qu'à travers tout un système d'acteurs, permettant par ses compétences variées, leurs interactions et surtout leurs coopérations de créer un nouveau mode de vie, plus convivial et compétitif, dont l'objectif est de répondre aux mutations socio-économiques et aux différents aléas qui menacent nos villes. Ceci ne peut se faire sans avoir recours à la gouvernance urbaine.

#### **1.1.1. La ville, un champ opérationnel de la gouvernance urbaine.**

La gouvernabilité des villes renvoie à la capacité de guider dans un intérêt commun négocier la résolution d'un problème collectif (Bordeleau, Lévesque, & Tremblay, 2003).

Elle évoque « *l'aptitude des groupes à être gouvernées, mais aussi les techniques de gouvernement à mettre en œuvre pour y parvenir* » (Le Galès,2005).

Des catégories de population très différentes aux intérêts diversifiés et donc aux exigences variés et contradictoires, engendrant une fragmentation de l'espace , se traduisant des déséquilibres territoriaux penchent sur la concentration de la population dans des zones urbaines ou encore l'étalement urbain, ainsi la multiplication des organismes, des réseaux, des agences et des institutions , qui interviennent sur un même territoire (Labeled, 2014), engendrant des difficultés dans la gestion de la ville et la maîtrise de son développement .

Une crise urbaine se double d'une crise de « citoyenneté ». Les citoyens se sentent également peu écoutés et peu associés aux décisions qui les concernent, sous l'autorité d'un pouvoir politique déconnecté de la société civile (déconnexion entre autorités politiques et citoyens), décrivant un système mal ou plutôt mal géré, avec l'absence d'une régulation absolue, ce qui a expliqué la défaillance des modèles traditionnels d'action publique.

La gouvernance urbaine engendre à cet égard, un cadre de réflexion visant la compréhension de la gouvernabilité des villes, à travers l'identification de la fragmentation et les dysfonctionnements du cadre socio-spatial , mettant l'accent sur les différentes formes de coordination et de coopération au sein d'un processus associatif.

## **1.2. La gouvernance urbaine, un chantier de recherche en plein essor.**

Face à l'ampleur et à la complexité des questionnements qui découlent du gouvernement traditionnel, la gouvernance urbaine a connu un regain d'intérêts de la part des chercheurs et des spécialistes, mettant notamment le point sur les figures de coordination, de pilotage et de gestion des espaces urbains développés hors des formes classiques du gouvernement (Verdol, 2011).

Afin de se bien familiariser avec le concept « gouvernance urbaine », nous avons jugé préalable de se référer aux recherches et travaux des fameux praticiens à la question de la gouvernance urbaine et à leur tête « Patrick le Gales », l'initiateur de ce concept en France, ainsi que d'autres spécialistes tels que : George Cavalier, Robert Charlick, et Anne Querrien, dont chacun a essayé de développer ce concept selon sa discipline et son domaine d'action mettant la gestion des villes au centre de leurs préoccupations.

**Patrick le Gales** -politiste et sociologue comparatiste- dans son œuvre « *Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine* » (Le Galès,1995), a mis l'accent en premier lieu sur les différentes et défaillances du système classique, caractérisé par la

fragmentation, l'incohérence, les phénomènes de transfert, d'imitation, de bricolage, d'impuissance et de privatisation de l'action publique. Pour qu'il suggère par la suite la nécessité d'une organisation institutionnelle, qui ne se limite pas à un jeu à deux acteurs « État et collectivités locales », mais plutôt suppose une plus grande diversité dans la manière d'organiser les services, et une plus grande flexibilité d'une variété des acteurs, soulignant l'importance des mécanismes de coordination et de régulation.

Patrick le Gales déduit que ce concept cherchait à rendre compte des mutations économiques, des institutions, des structures sociales et des intérêts constitués. Dans cette optique, le concept de la gouvernance urbaine, renvoie donc d'une part à une analyse de complexification de l'action publique urbaine s'intéressant au gouvernement, ses pouvoirs et ses instruments, et d'autre part aux problèmes de coordination qui en résultent, s'intéressant aux mécanismes alternatifs de négociation entre les différents groupes. La problématique de la gouvernance s'intéresse donc à une **économie politique sociologisée**.

**George Cavalier** -économiste, spécialiste en fiscalité internationale-, dans son ouvrage « Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union européenne », indique que la gouvernance urbaine représente la capacité de la coresponsabilité du projet, et la possibilité d'établir un cadre collectif d'action solidaire, afin d'avoir une stratégie qui relie les principaux acteurs autour de toute décision politique, dans laquelle le partenariat doit se concrétiser sur tous les niveaux, par une stratégie commune d'un projet mobilisateur, motivant toutes les parties prenantes concernées (Cavallier, 1998).

**Robert Charlick** -professeur en science politique- focalise sa perception de la gouvernance urbaine sur la légitimité de la décentralisation du pouvoir. Sa vision englobe toute une série de dimensions politiques, économiques et sociales, afin de trouver la bonne manière pour la gestion des affaires publiques. Pour lui la gouvernance urbaine « *intègre toutes les règles, les pratiques et les procédures technico-financières, socio-culturelles réglementaires et juridiques nécessaires pour la gestion impartiale et transparente des affaires publiques.... Elle vise la promotion et la valorisation des valeurs sociétale, qui sont visées par les individus et les groupes* » (Faustin, 2006).

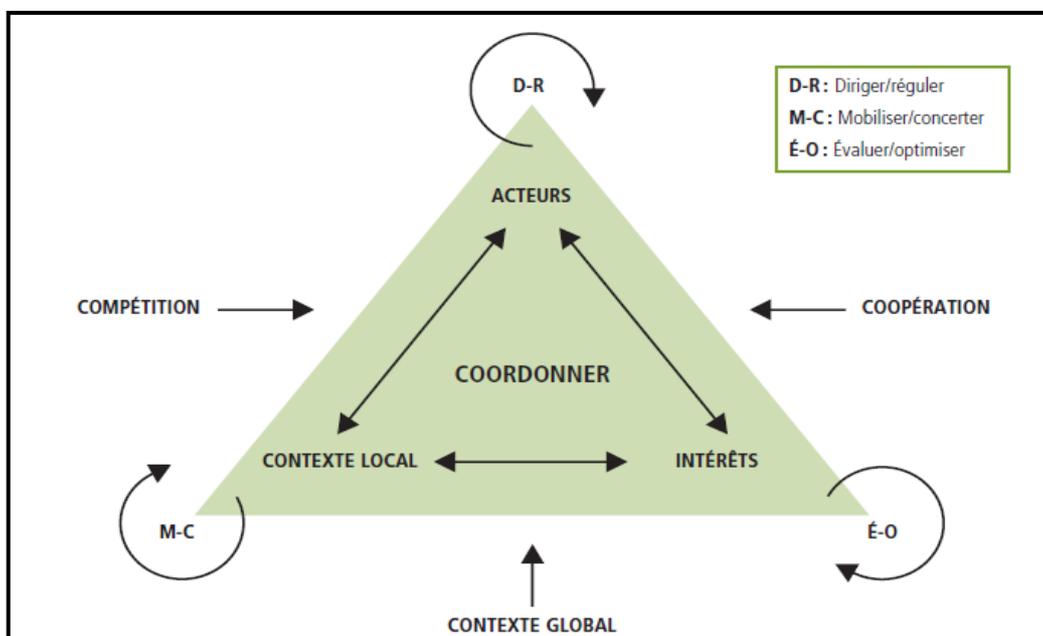
Au moment où la **dimension sociale** de la gouvernance urbaine a été développée par la sociologue et l'urbaniste française « **Anne Querrien** », elle met le point dans ces écrits sur la notion de **la citoyenneté**, qui doit *se mobiliser à l'échelle de la ville, sur laquelle se posent les différents problèmes d'aménagement, de transport et de sécurité, et qui ne doit pas*

*se limiter uniquement à une citoyenneté de proximité.* (Querrien & Elander, 2002). Elle devrait reposer sur une incontestable participation citoyenne à toutes les étapes de la mise en œuvre d'un projet à savoir : le diagnostic, l'énonciation d'un problème, l'instruction d'une stratégie, la définition des objectifs et des moyens apprêtés, la mise en œuvre du projet et son évaluation.

A l'image de toutes les visions précitées, nous pouvons retenir quatre objectifs principaux pour la concrétisation d'une bonne gouvernance urbaine :

- L'organisation et la formation d'un acteur « Ville ».
- Le renforcement de l'organisation politique et sociale des villes.
- L'intégration des groupes sociaux et des acteurs publics et privés.
- La coordination entre les différents acteurs et l'implication des citoyens.

Un des modèles qui ont été proposés pour la gouvernance urbaine est celui de Serge Belley et Gérard Divay (Mouhoubi,2017), qui expose l'interaction de trois fonctions corrélées : celle de *direction/régulation*, celle de *mobilisation/concertation* et celle de *évaluation/optimisation*.



**Figure I-1 : composantes dynamiques du modèle général de gouverne urbaine**  
Source : (Belley & Divay, 2007).

Tous ces facteurs doivent être réunis dans une stratégie commune afin de structurer un fil conducteur et un tableau de bord pour assumer au final une **bonne gouvernance urbaine**.

### 1.3. La bonne gouvernance urbaine, une finalité souhaitée.

On ne peut pas évoquer et mettre en évidence les différents mécanismes qui permettent l'accomplissement d'un mode plus au moins structuré et stable du processus de gouvernance urbaine ( Paquet & Turgeon, 1999), sans évoquer la notion de « **la bonne gouvernance urbaine** », définie par la Compagne Mondiale de la Gouvernance Urbaine, comme *une gouvernance responsable et transparentes, qui répond aux attentes de tous les secteurs de la société, afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes, éliminant toute sorte de d'exclusion en faveur de la décentralisation, et du renforcement des autorités locales , donnant un droit à la ville pour tous, signifiant « une ville sans exclus »* (Bousselham, 2011)

Centraliser le rôle des pouvoirs publics, négocier les décisions et les soumettre au débat démocratique, pluraliser les disciplines et coordonner les structures... sont d'autant de facteurs qui doivent participer à maintenir un développement humain durable, et agencer un système de gouvernance basé sur : la décentralisation, la transparence et la responsabilité, l'élaboration du consensus, l'équité, l'efficacité, l'efficience, la participation et la citoyenneté ainsi que la sécurité urbaine (Nasri, 2011),et donc mettre en œuvre des systèmes de gouvernance, permettant d'articuler la population, les stratégies politiques, le développement économique et les structures sociales dans des stratagèmes variées et sur deux dimensions :

- Une dimension intérieure au sein de la même ville permettant d'organiser une action collective avec des intérêts publics et privés communs, encourageant la coopération et la participation.
- Une dimension extérieure traduite par la capacité de se présenter en tant que collectif d'acteurs disposant d'un projet urbain pilote.

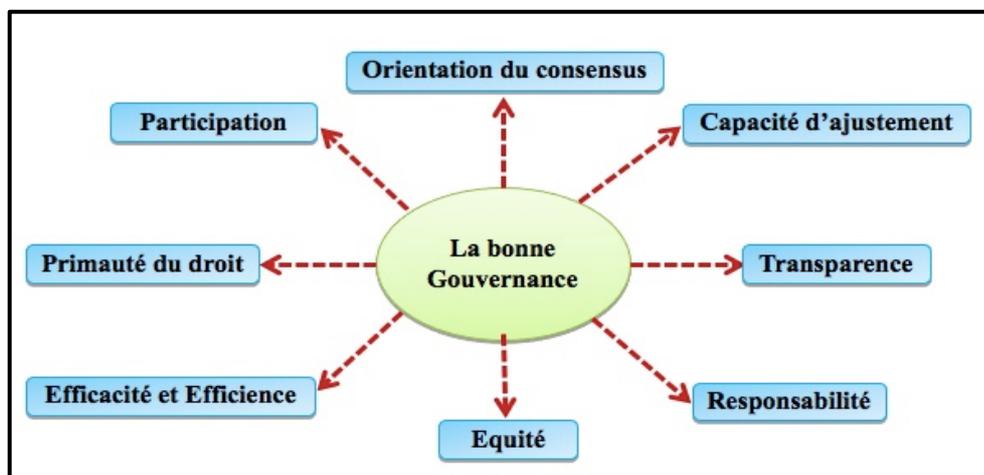


Figure I-2 : Les caractéristiques de la bonne Gouvernance.

Source : (Escap, Un, 2009)<http://www.gdrc.org/u-gov/escap-governance.htm> (Traitement Auteur, 2021)

A cet égard, La bonne gouvernance urbaine dépasse de loin le domaine des politiques publiques et de l'efficacité de l'action collective, de la manière avec laquelle cette stratégie devrait être exercée au sein d'une démarche stratégique, celle du projet urbain.

## 2. LE PROJET URBAIN, UN OUTIL DE LA GOUVERNANCE URBAINE.

Face aux enjeux urbains multidimensionnels et aux attentes sociales grandissantes, et avec la décentralisation du pouvoir et l'intégration des sociétés publiques au sein des politiques urbaines, les villes s'inscrivent dans une complexité urbaine, faisant appel à des acteurs d'horizons pluridisciplinaires (économie, urbanisme, ingénierie, finance, sociologie, etc.), et deviennent des espaces politiques pluralistes, marqués par la complexité de leurs systèmes de gestion, déterminés par un processus de pluralisation, caractérisés par la multiplication de ces acteurs, et la disparition des ressources nécessaires à réussir leur politique urbaine.

Cette complexité ne veut nullement indiquer une situation d'ingouvernabilité (Donzel, 2001), au contraire cette pluralisation doit être positive de sorte que la diversité des compétences, des visions et des intérêts doivent se réunir pour *élaborer des mécanismes* (Hedström & Swedberg, 1998) *de recomposition des rapports entre acteurs, et des innovations en matière d'instrumentalisation de l'action publique* (Pinson,2006), afin de renforcer la capacité des systèmes d'action collective urbaine (Dormois, 2004), dans lesquels la production sociale devrait être aussi importante que la capacité d'assurer un contrôle politique, et donc un système décisionnel totalement ouvert et une égalisation des conditions pour les différents groupes impliqués dans la politique urbaine (Judge, 1995), le tout dans un environnement d'une planification stratégique amenant de la bonne gouvernance urbaine.

Le **projet urbain** s'est progressivement imposé comme une alternative à la complexité des sociétés urbaines difficilement gouvernables (Jessop, 1995), (Pinson,2006), comme un nouvel instrument d'action publique afin de faire prospérer les situations pluralistes, et organiser les systèmes locaux pluriels et différenciés (Pinson,2009).

La dialectique entre la gouvernance urbaine et le projet urbain stipule toute une démarche, passant du macro au micro, **de la procédure de réagir à la manière d'intervenir**, répondant à une problématique trilogique : le quoi, le pourquoi et le comment :

- **Un quoi** : c'est le cadre institutionnel, avec la demande d'un nouveau système organisationnel, contradictoire au gouvernement classique, demandant l'implication d'une série d'acteurs, précisément d'ordre social dans le processus de décision.

- **Un pourquoi** : c'est le cadre opérationnel, cherchant tous les aléas, les dysfonctionnements, et les faits notamment sociaux, qui ont besoin d'une sollicitation, afin d'améliorer le cadre de vie urbain, représentant un dilemme à reconquérir pour réussir toute une politique urbaine de la ville.
- **Un comment** : c'est le cadre instrumental, l'outil et le mode de gestion et de planification pour assurer le quoi (la gouvernance urbaine) et répondre au pourquoi (les agendas urbains), avec une démarche organisationnelle et planificatrice, au sein de celle du projet urbain, et les questions qui se posent :

**Comment le projet urbain va modifier les pratiques de l'action publique urbaine et la structure du pouvoir dans les villes ? En d'autres termes : comment les processus stratégiques, tactiques et participatifs sont mis en œuvre dans la démarche du projet urbain ?**

### **2.1. Le projet urbain, vers un renouveau de la planification urbaine.**

Depuis les années 1970, le vocabulaire lié à l'urbanisme opérationnel a pris une part importante dans le champ des interventions urbaines, un processus qui se développe en terme de gestion et du management part d'une « opération d'aménagement » à un « projet d'aménagement » pour qu'il corresponde récemment à un « projet urbain » qui évolue en fonction des contraintes et incertitudes qui peuvent se dresser sur son chemin, et traduit par un processus itératif qui concentre l'idée de développement et de stratégie d'un part, et correspond aux exigences de la société actuelle d'autre part (Arab,2004).

Le projet urbain comme notion et comme politique était l'objet d'innombrables écrits, des mots et des discours dans l'action publique sur la ville et l'aménagement urbain, par ses différents champs pluridisciplinaires, désignant « une politique locale » décentralisatrice pour les politiciens, « une conception d'un fragment de la ville circonscrit » pour les architectes-urbanisme et « des opérations d'urbanisme » pour les organismes de réalisation (Labeled, 2014).

Cette polysémie a pluralisé les entrées d'appréhension de ce concept, que certains chercheurs à savoir (Masbouni & Devillers ,1996) , (Panerai & Mangin, 1999) traitent en tant qu'une démarche normative, et certains autres tels que ( Haumont, 1993 , Toussaint et Zimmerman 1998, Ingallina 2001) intègrent dans une démarche analytique et généalogique, au moment où certains praticiens à leur tête (Pinson, 2002, 2009)et (Martouzet, 2018), décrivent par ordre son aspect action et sociologique, partant d'une notion commune, celle d'intégrer « *le champ de l'urbain non seulement comme une réflexion, mais aussi comme*

*une règle d'action sur la ville, qui rompt avec les pratiques des générations antécédentes »* (KHEIREDDINE & ZOUITEN, 2021)

L'accompagnement de l'évolution des dynamiques territoriales a remis en question la planification trop mécanique et figée, et a stipulé de se rapprocher de la réalité et des aspirations des habitants, afin de redynamiser les espaces urbains contemporains, ce qui nécessite de penser à une nouvelle manière et à un nouveau mode d'action, adoptant des nouvelles pratiques modalités et processus urbains.

Des nouvelles démarches de gestion ont été déclenchées, qui soutiennent une réflexion globale sur la ville et son espace urbain, fondées sur le progrès, le développement durable et les attentes sociales, dans un cadre de souplesse, de flexibilité, de concertation et de partenariat (Hecham-Zehioua & Labii, 2010).

Cela se manifestent essentiellement à travers la démarche dite « **Projet Urbain** », parlant d'une démarche « *stratégique, pragmatique et contextuelle de fabrication intentionnelle de l'urbain, qui tend à se substituer à la planification standard, théorique et universelle* » (Devisme,2003).

Si les premières politiques urbaines de rupture ont été initiées pour recentrer les transformations urbaines sur la voie de l'économie de marche, levier de l'action publique locale, elles ont dépassé par la suite cette dimension restreinte à d'autres plus globales tout en valorisant le statut socio-politique par le biais du projet urbain qui façonne la ville sur plusieurs registres (KHEIREDDINE & ZOUITEN, 2021). D'abord, par les objectifs qui lui sont assignés en termes de transformations urbaines, ensuite par les approches de sa mise en œuvre, et enfin, par les parties prenantes qui sont impliquées.

## **2.2. Le projet urbain, une approche multidimensionnelle et multisectorielle.**

Le projet urbain est pensé dans la totalité de ses dimensions, intégrées et non sectorialisées et appréhendées à travers leurs interactions. (Pinson.D,2000).

L'interprétation de l'émergence des démarches de projet urbain s'inscrit dans trois registres disciplinaires différents : économique, politique et social, dont les praticiens de chaque registre interprètent la notion du projet urbain selon leurs pratiques urbaines et la discipline dont ils émanent et leurs expériences. C'est ce que Daniel Pinson a résumé dans ses propos en exprimant que « *le concept ne peut donc plus être la propriété d'une discipline : il participe d'un type de société qui vit **un temps** qui n'est plus comme arrêté, mais constamment en attentes de son **à-venir*** ». (Pinson.D,2000).

### **2.2.1. La dimension économique du projet urbain.**

Traduite par la compétitivité têtue entre les villes contemporaines et aux valeurs du marché. Selon Philippe GENESTIER) « *le projet urbain est une démarche opérationnelle ayant pour objet la ville qui répond à la logique du marché* » (Genestier , 1993), dont l'entrepreneuriat urbain et la financiarisation de la ville ont des impacts bien marqués sur les transformations urbaines (Harvey, 1989) , (Jessop, 1995), (Le Galès,2005).

### **2.2.2. La dimension sociologique du projet urbain.**

C'est la raison d'être même du projet urbain, par son objectif de « *structurer le tissu urbain et d'assurer le lien social et de l'identité locale* »(Martouzet, 2018). Une réelle sensation d'appartenance à la ville et de citoyenneté sont évoqués, permettant de développer le quotidien des citoyens par une gestion concertée.

### **2.2.3. La dimension politique et institutionnel du projet urbain.**

Elle analyse le projet urbain comme outil de mutation des liens entre les villes et l'État (Pinson,2009), elle concerne les principes véhiculés par la nouvelle politique urbaine, notamment au sujet de **la solidarité**, de **partenariat** et de **système de décision non linéaire** (Lahlouh, 2012).

Cette démarche multidimensionnelle affirme la poly-appréhension de la démarche du projet urbain en tant qu'une pratique planificatrice particulière, dont elle permet d'agir sur la ville par un projet spécifique, qui a pour mission de ; reconstituer *des fragments hétérogènes, dans une perspective de continuité urbaine* (Kettaf, 2015). De ce fait elle se préoccupe plus du respect des règles que de la ville elle-même en tant qu'un espace des pratiques sociales. Nous pouvons résumer cette poly-appréhension dans :

### **2.2.4. L'approche spatiale d'un projet urbain.**

La démarche du projet urbain ne tient pas compte de la ville uniquement par sa « **dimension spatiale** », dictée dans les travaux de : (Panerai & Mangin, 1999), (Ingallina,2010), et (Masboungi,2008), partant d'une analyse physique des transformations et des mutations générées par le projet urbain, mais aussi par ses dimensions économiques et sociales, elle inclut dans son sillage un facteur économique du cohésion urbaine et sociale, défini par SOKOLOFF comme « *une opération-phare porteuse d'une image et qui doit induire un développement économique, social et urbain accéléré* » (Sokoloff, 1993).

A cet égard, le projet social devient un projet urbain, et la question du « lien » devient celle du « lieu », et la citoyenneté se résume à la « civilité » et « l'urbanité », au moment où les questions d'aménagement urbain deviennent une affaire d'une maîtrise d'un destin collectif. Ce qui était affirmé par Ariella MASBOUNJI, qui a défini le projet urbain comme « *une stratégie pensée et dessinée de la ville, une expression architecturale et urbaine de mise en forme de la ville, qui porte des enjeux sociaux, économiques, urbains et territoriaux* » (Masbounji, Gravelaine, Parsons, & Thompson, 2002).

### **2.2.5. L'approche temporelle d'un projet urbain.**

Au-delà d'une simple procédure, le projet urbain est toute une démarche qui suppose une culture, une ambition et une vision à long terme ( Devikkers, 1994). L'approche temporelle du projet urbain permet de rapprocher la ville sur le court, le moyen et notamment le long terme, insistant sur la durabilité du projet et sa réussite, dont « le temps » constitue « *le premier facteur de risque dans une opération complexe. Il conditionne la visibilité de l'opération et sa réussite. C'est une variable clé dans tout processus de projet urbain* » (Mallet & Zanetti, 2015).

Cette échelle temporelle désigne *une approche dynamique axée sur la retranscription du récit du projet urbain à partir de ses diverses temporalités* (KHEIREDDINE & ZOUITEN, 2021), cherchant les liens entre « temps des acteurs » et « temps de l'action », permettant de réagir sur des temps différents, partant du « *temps de la décision politique* » au « *temps de réflexion et d'analyse* », passant par « *le temps de concertation et de négociation* ».

L'objectif du projet urbain est d'assurer une continuité temporelle pour aboutir aux enjeux visés, ce que nous pouvons constater à travers l'appréhension de cette approche en 2004 par Nadia ARAB dans sa thèse sur l'activité du projet urbain dans l'aménagement urbain (Arab,2004), et récemment par : (Grosbellet, 2016), et (Jalivet, 2018).

### **2.2.6. L'approche stratégique d'un projet urbain « l'acteur au cœur du processus ».**

Au-delà d'une approche physique et temporelle, le projet urbain est une véritable stratégie, constituant un outil adéquat pour la planification socio-urbaine, ouvrant le champ vers le débat et l'interaction entre les différentes parties prenantes, tout en favorisant l'implication et la participation des citoyens, prenant en compte les perspectives communes qu'il faudrait partager (Dupuy, 2002), (Courcier,2003).

De ce fait, **la stratégie des acteurs** du projet urbain semble être l'essence de ce concept, défini par LAPERRIERE comme « *le produit de la rencontre des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions* » (Laperrière, 1998) .

Ces différentes approches indiquent la capacité du projet urbain à intervenir à différents niveaux, et répondre à toutes les échelles qui doivent se confronter pour mieux dialoguer sous l'angle de la planification stratégique dans un processus ascendant du local au global (Ingallina,2002).

En guise de synthèse des ébauches et des regards portés sur cette notion, la démarche du projet urbain est qualifiée comme une véritable stratégie, bien réfléchie, prenant la ville comme cible pour perfectionner sa gestion, sa transformation, optimiser son développement, anticiper et cerner les interactions qui y existent (Mouhoubi, 2017).

### **2.3. Le projet urbain, d'une procédure à une démarche stratégique.**

« *Le projet doit être porteur de rêve, d'ambition. Il doit être « intense » pour pouvoir mobiliser, fédérer. Il se doit être porteur d'idées simples pour être partagé dans la durée sans être totalement dénaturé. Il est une référence pour l'action. Pensé non comme image mais un processus d'action sur le tissu urbain.* » (Masbounji,2008).

Avec ces termes, Ariella Masbounji a résumé la philosophie du projet urbain, pour mettre en évidence l'aspect organisationnel, temporel, simple mais complexe de l'action, le tout dans un processus collectif et partagé, mettant l'accent en premier lieu sur la volonté de réussir le projet avec une ambition urbaine particulière, qui développe des moyens de communication et des dispositifs d'action inscrit dans le long terme. Ceci émane d'une réflexion partagée entre les parties prenantes, basée sur l'interaction et le compromis, répondant à une réalité urbaine, et permettant de soutenir tout un processus de gestion, de planification et d'amélioration urbaine.

En conclusion, une démarche de Projet Urbain tient compte et intègre dans les phases d'élaboration d'un projet les principes de base suivants (Lahlouh, 2012), (Kachef, 2015):

### **2.4. La démarche du projet urbain, de nouvelles modalités d'action.**

Suivre une démarche du projet urbain, c'est penser tout d'abord aux facteurs incitant la mise en œuvre d'un projet urbain dans les villes (contextualisation), pour penser par la

suite aux différentes modalités, exprimant les multiples transformations dans le mode de faire des politiques urbaines, afin de pallier aux insuffisances de la planification traditionnelle. De cela le projet urbain incarne deux niveaux de changement (Pinson ,2009) :

- **Le premier niveau**, il met en exergue la place de la ville dans le processus de planification, incitant le changement d'échelle du gouvernement des sociétés contemporaines à travers le renouvellement des pratiques induites par la mise en œuvre de la dynamique du projet et qui se focalisent sur le bouleversement des temporalités, l'importance accordée au processus de prise de décision et la connaissance du contexte afin d'assurer l'efficacité de l'action.
- **Le deuxième niveau**, il met l'accent sur la transformation des formes de l'action publique par la structuration d'un réseau d'acteurs autour des enjeux communs.

Gilles Pinson résume la démarche du projet urbain à celle du plan dans quatre aspects :

- L'intégration de l'incertitude, avec la fixation des objectifs qui doivent être reconsidérés en fonction des transformations du contexte (une anticipation selon la précarité des certitudes et les ressources disposées).
- L'organisation d'itération constante entre les phases de l'action : définition des problèmes, identification des ressources, décision, mise en œuvre et évaluation.
- Le souci de la mobilisation sociale par le déplacement du centre de décision entre les mains des acteurs, construisant une coalition urbaine capable de se mobiliser pour saisir des opportunités.
- La mise en cohérence des opérateurs urbains avec des modes de coordination, recourant à la confiance, au partage d'un certain nombre de valeurs et d'une identité.

Dans ce contexte, la démarche du projet urbain développe des nouveaux mécanismes pour la recomposition des rapports entre acteurs et les faire agir collectivement.

### **2.5. La démarche du projet urbain. Une recomposition d'une capacité d'action collective.**

La démarche du projet urbain est une occasion de concevoir de nouveaux instruments de mobilisation et d'action collective, permettant non seulement de dépasser mais de faire croître les situations pluralistes, tout en construisant une ville en *système d'acteur cohésif*. (Pinson,2006).

Ce système ne se résumera pas uniquement à la capacité de mobilisation des élus, mais à celle des élites urbaines dans leur ensemble, pour qu'il s'adapte aux menaces et aux opportunités qu'offre l'environnement.

L'objectif de cette démarche est de maintenir un haut degré de mobilisation des parties prenantes avec la mise en cohérence de leurs actions, afin d'activer des dispositifs d'actions collectives, qui développent une capacité de penser ensemble, construisant d'identité d'intérêts communs, avec la multiplication des interactions sociales dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets.

Trois mécanismes principaux pour assurer une bonne gouvernance des projets urbains et donc une bonne gouvernance des villes à savoir : la mobilisation, le partenariat et la participation.

### **2.5.1. La mobilisation, une affaire d'un système d'acteurs cohésif.**

Dans un contexte de complexification croissante qui caractérise la gouvernance des villes, le projet urbain est considéré comme un instrument déterminant pour permettre l'action concertée de plusieurs acteurs et la structuration des systèmes pluralistes (Pinson,2009).

La démarche du projet urbain érige la mobilisation permanente des acteurs comme aspect central dans la planification urbaine, et répartit ces intervenants en :

- Acteurs mobilisés **par le projet** à savoir : les décideurs, les acteurs publics (collectivités locales), les professionnels (architectes, urbanistes, techniciens ...) et les agents économiques.
- Acteurs mobilisés **dans le projet**, tel que : la société civile avec notamment les habitants, les usagers, les acteurs porteurs d'opinions (la presse) ....

Cela dans le but de déterminer un rapport de confiance entre le pouvoir politique et la société locale (Pinson,2006), caractérisé par une implication enrobée entre le public et le privé, agissant sur le devenir des villes à long terme, sur une base partenariale, et participative.

Afin d'assurer cette stabilité, la démarche du projet urbain fait un recours à une **approche systémique** (Dind, 2011), développée dans les travaux de (Mazza, 1997), (Governa, 1997), (Cavallaro, 1995), qui proposent d'aborder la ville comme un système social, visant à renforcer les connexions au sein du système et sa capacité d'action collective.

### 2.5.2. Le partenariat, un pivot de l'action concertée du projet urbain.

Le projet urbain en tant que démarche, tend à chercher des compromis ou des consensus entre les acteurs concernés par les actions à mener à différentes instances du projet, en fonction de leurs enjeux contradictoires et même conflictuelles (Bouchareb , 2012), qui doivent coopérer et se réunir pour un seul objectif, mieux produire l'espace urbain « *la réussite dépend de la stratégie des villes et leur capacité à se mobiliser pour elle* » (Bourdin, 2005).

**Le partenariat** constitue une des conditions nécessaires pour la gestion urbaine. elle constitue un facteur d'une réorganisation interne, par le fait d'apprendre à travailler ensemble. (Medjitna , 2007).

**La démarche partenariale du projet urbain** permet d'établir les relations inter-acteurs, elle est avant tout un processus qui soutient le développement d'un plan d'action concerté, dont les différentes figures d'acteurs n'agissent que rarement isolément. « *Un système d'acteurs cohérent est un système où les acteurs font des relations de va et vient entre les différents organes. Penser à ce système c'est trouver un compromis entre ses différents éléments quel que soit leur réflexion* ». (Gilbert, 2018).

Dans un projet urbain, trois sphères d'acteurs entre lesquels ce partenariat doit être assuré : **maitres d'ouvrage** (les moteurs d'un développement urbains), **maitres d'œuvre** (la pièce maitresse d'un projet urbain) et **maitres d'usage** (du spectateur aux décideurs) à travers lequel la triptyque maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'usage conduit à des alliances bilatérales entre les différents acteurs. C'est dans ce sens que s'établissent les rôles et les missions de chacun : Qui pilote ? Qui arbitre ? Qui fait les démarches ? Qui valide les idées ? Qui décidera ? Qui met en scène le projet ? Qui assure ? Qui est garant de la politique du projet ? Quels sont les différents enjeux ? (Bouchareb , 2012) .

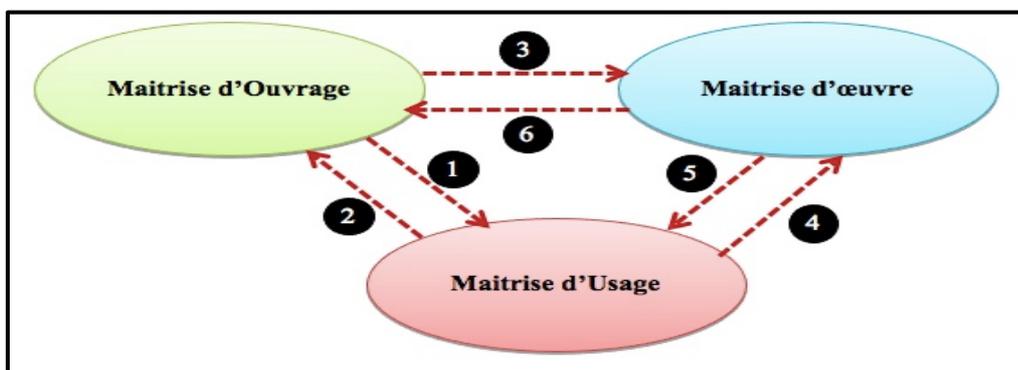


Figure I-3 : l'interrelation entre les différents acteurs d'un projet urbain  
Source : Jean-Marie Hennin, architecte urbaniste au sein de l'agence Hennin Normie

Le prestance de la dynamique partenariale est indispensable pour le bon déroulement du projet dans un contexte de confiance notamment entre les partenaires et les habitants , dont le maitre d'ouvrage reste le décideur, au sein d'une relation de triptyque, et les allers retours se poursuivent d'une façon itérative au cours de l'élaboration du projet, dans laquelle la dimension sociale est intégrée à travers la participation citoyenne, considérée comme une condition favorable pour la réussite du projet ainsi qu'un outil fondamental pour la concrétisation d'une bonne gouvernance urbaine.

### **2.5.3. L'approche participative, un déterminant d'une démarche partenariale et d'une gouvernance transparente.**

*« L'urbanisme participatif affirme comme principe fondamental que seul l'espace tel qu'il est perçu par les habitants constitue le véritable support de la démarche urbanistique »* ( Lacaze, 2012). De cela, il est nécessaire d'inciter la capacité d'appréciation que possèdent les habitants. Il s'agit de permettre aux populations d'indiquer et d'exprimer leurs besoins ou leurs suggestions, et les faire intégrer dans les décisions des responsables et les propositions des techniciens, tout en cherchant des solutions amélioratrices du cadre de vie des citoyens.

*« La bonne gouvernance du projet urbain implique de répondre au mieux aux attentes respectives et de travailler à l'acceptabilité sociétale du projet. On attend de l'association des citoyens et des multiples procédures d'organisation de la participation qu'elles accroissent la légitimité et la qualité du projet, tout en renforçant la démocratie locale »* (L'ISIAT , 2009).

Il s'agit d'une véritable coproduction, dès l'amont de l'opération, convoitant à accuser les parties prenantes et à ancrer le processus en profondeur afin de réduire les risques de conflit a posteriori. *« Toute concertation emmagasinée en amont génère moins les problèmes en aval sur la mise en œuvre »* ( QUEYRANNE, 2007)

Être à l'écoute des citoyens induit la mise en place d'un processus de communication, portant des outils d'échange, avec des nouvelles formes de dialogue afin de capitaliser le citoyen en tant qu'un maitre d'usage (Flores & Jarrot, 2016), passant d'un statut de spectateur à celui de décideur, avec le respect de ses rôles et ses responsabilités à chaque phase du projet ; *« il convient de préciser à chaque stade du processus de participation, ce que l'on attend des participants, car si les objectifs de participation ne sont pas bien*

*précisés, des déceptions, des conflits, des blocages et des malentendus peuvent en ressortir »*  
(Institut Bruxellois pour la Gestion de L'environnement, 2013)

#### **2.5.3.1. Les différentes formes d'une approche participative.**

Pour le bon déroulement de cette démarche participative, des mécanismes participatifs sont introduits dans les outils de pilotage de la ville (Langlois, 2006), Plusieurs niveaux de participation sont combinés selon la volonté de faire participer les citoyens (ZETLAOUI-LÉGER, 2016) :

- **L'information** : constitue le premier degré de la participation citoyenne, permettant de mettre le citoyen au courant, et l'inciter à réagir. Cela à travers les médias, les réunions, des débats, et les portes ouvertes... afin de pouvoir arriver à effectuer un diagnostic fiable.
- **La consultation** : permet d'indiquer les besoins et les opinions de la population par le biais des enquêtes, de réunions publiques... selon l'objet du projet et des acteurs concernés.
- **La concertation** : exige l'intégration des acteurs non décideurs le long du projet, a travers le dialogue et la mise en place d'un processus formel et durable, afin de croiser les opinions et chercher des compromis ou négocier les objectifs.
- **L'implication ou la coopération** : *se* sont les niveaux les plus importants de la participation, permettant d'intégrer la population non seulement dans la prise de décision, mais également à la mise en place du projet.

#### **2.5.3.2. Les principes de la mise en œuvre d'une démarche participative.**

Pour la mise en place d'une approche participative dans la réalisation d'un projet urbain, un nouveau système de **gestion urbaine participative** doit être mis en place, sous le label d'une « **gestion urbaine de proximité** », comme un bon outil pour le fonctionnement social urbain (Montanola , 2001), (ALLHOGHO-NKOGHE, 2006), reposant sur trois conditions :

- La pluralisation positive et la participation de tous les acteurs concernés par le projet et à leur tête les citoyens,
- La qualification des acteurs chacun selon son propre domaine.
- L'interaction et le compromis entre les différents acteurs du projet.

Selon (Montanola , 2001), il y a quatre principes essentiels pour assurer une démarche participative et une gouvernance transparente :

- La constitution d'un climat de confiance entre les responsables et les habitants permettant un échange des compétences, des visions et des instruments, et apportant des réponses aux divers attentes.
- La précision des rôles et des responsabilités avec l'intégration des habitants au processus de décisions.
- La participation cohérente et l'organisation de la vie sociale, avec la signification des pratiques socio-spatiales, publiques et privées mises en œuvre par les habitants, tout en évitant les incohérences.
- L'inscription de la participation dans la pérennité, avec le développement des réseaux d'informations et de communication diversifiés et adaptés à la demande sociétale croissante.

## **2.6. Le processus d'élaboration d'un projet urbain (modalité d'action)**

Le projet urbain est appelé à préserver son aspect souple et réflexif, pour cela il est difficile de définir les étapes (phases) de construction, car il n'y a pas de méthode certaine. Chaque projet se constitue par rapport au contexte local dans lequel s'intègre.

Néanmoins on peut identifier quatre phases incontournables, pour l'élaboration d'un projet urbain :

### **2.6.1. Phase de la maturation.**

(Installation de la démarche projet, dispositif de pilotage, périmètre, ambition).

Dans la phase de maturation les acteurs du projet organisent la maîtrise d'ouvrage concertée, rédigent le cahier des charges de la mission du bureau d'études et montent le plan financier, lancent la consultation et choisissent le bureau d'études.

Cette phase est obligatoire pour éviter les confrontations des points de vue des différents partenaires (maîtrise d'ouvrage) dans l'élaboration du cahier des charges, au travers du choix du périmètre d'étude, du type de mission attendu, du contenu donné à la gestion urbaine, de la place des habitants dans le projet, du niveau de la qualité de vie souhaitée pour les habitants (GIE Villes et Quartiers., 2008).

### **2.6.2. Phase d'élaboration du projet**

Cette phase consiste à dépasser l'approche habituelle à une plus cohérente, plus coordonnée et plus concertée à travers un « **diagnostic partagé** » entre tous les acteurs associés au projet, dont l'objectif est de réaliser un partenariat du projet.

**Le diagnostic partagé** constitue la première démarche de partenariat entre les acteurs et les habitants. Il permet de faire le point sur la situation, il a pour objectif de faire apparaître les causes des dysfonctionnements (Montanola , 2001).

Dans cette phase, chaque acteur rassemble toutes les sources quantitatives et qualitatives disponibles selon son champ professionnel pour qu'il projette par la suite sur le vécu des habitants. Dont il s'agit de :

- Faire un rappel sur le contexte dans lequel s'intègre le projet.
- Dégager les priorités d'actions à partir des difficultés rencontrées sur le terrain.
- Diagnostiquer les pratiques des habitants ;
- Identifier les différents acteurs concernés par le projet, et déterminer leurs capacités à s'engager sur le court et moyen terme ;
- Clarifier le moment d'intervention de chacun des acteurs pour le diagnostic, pour la mise en œuvre, pour le suivi et l'évaluation.

Quatre étapes pour l'élaboration du projet, qui se fait dans une hiérarchie méthodologique, avec un calendrier pour la programmation des actions qui fait l'état du commencement et la durée a priori des actions à mener :

#### **2.6.2.1. Passer du diagnostic à l'enjeu du projet.**

L'identification des enjeux du projet urbain prenant l'habitant au centre des préoccupations, tenant en compte les moyens mobilisables pour toute amélioration du projet

#### **2.6.2.2. Passer de l'enjeu aux orientations stratégiques du projet.**

Les orientations stratégiques ont pour but de répondre aux enjeux prédéfinis : sur quoi agir ? Avec qui ? Dans quel ordre ? Et avec quelle intensité ? Ces orientations consistent à définir le permettre d'étude, ainsi que les outils et les personnes qualifiées sur tous les niveaux, avec une coordination entre les différents intervenants, dont chacun travaille en partenariat avec l'autre, prenant en compte l'utilisateur au centre des préoccupations, et l'impliquant sur tous les niveaux arrivant par-là à introduire un plan d'action avec lequel s'effectue la mise en œuvre du projet urbain.

#### **2.6.2.3. Passer des objectifs au plan d'action du projet.**

L'objectif (la cible) est-ce à quoi on veut précisément arriver à l'issue du projet. Sur cette base, un plan d'action doit se formuler tenant en compte essentiellement ce qu'il

faut faire pour atteindre ces objectifs dans une logique d'ordonnement et d'articulation à des actions dans le temps. Le plan d'action consiste à :

- Distinguer les actions et leur inscription dans le court et le long terme ;
- Indiquer les différents mécanismes et modalités appropriés au déroulement du projet.
- la mise en place d'un ordonnancement des tâches et d'un dispositif de suivi et d'évaluation.

Pour cela un calendrier est essentiel pour la programmation des actions qui fait l'état du commencement et la durée à priori des actions à mener.

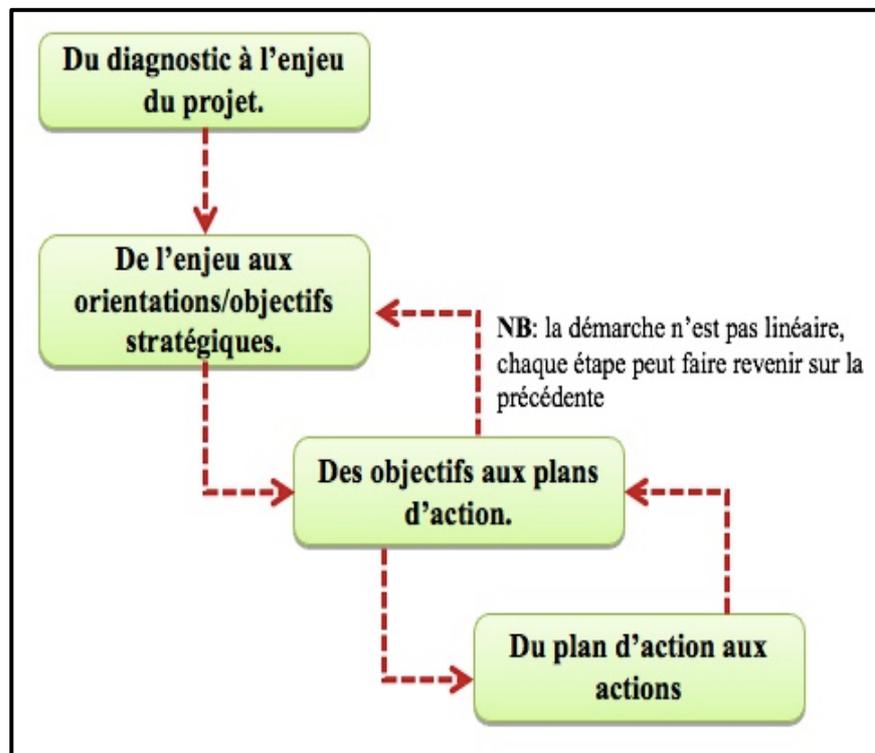


Figure I-4 : Les étapes d'élaboration d'un projet urbain.

Source : Auteurs, 2020.

### 2.6.3. Phase de la mise en œuvre du projet

Cette phase consiste à traduire le plan d'action en des actions et des interventions sur le terrain, dont le comité technique joue un rôle primordial.

Dans cette phase deux dispositifs doivent être mis en œuvre :

**Un dispositif de pilotage et de mise en œuvre**, qui doit être désigné et décomposé en plusieurs instances : comité de pilotage, comité technique, commissions thématiques..., la mission et les champs de compétences seront précisés pour chacune d'entre elles.

- Le comité de pilotage est chargé de la validation des programmes annuels d'actions. Il veille à la cohérence des actions conduites au regard des objectifs fixés ultérieurement.
- Les commissions thématiques veillent à l'implication des habitants aux différentes phases de l'élaboration du projet (diagnostic, suivi et évaluation).
- Le maître d'œuvre doit toujours intervenir dans un cadre de concertation, dans le but de concrétiser les préoccupations des usagers dans le respect des normes et des prescriptions techniques. Ainsi le rapprochement du « concepteur » et des usagers est en mesure d'enrichir le programme et de le rationaliser.
- Les entreprises de réalisation doivent être à la hauteur du calendrier, respectant les délais fixés dans le cahier des charges suivant le plan d'action rédigé en amont pour assurer la qualité du produit.

En fait, cette phase fera l'objet d'un mouvement itératif dans le but d'élaborer une cohérence du processus dans lequel les acteurs vont intervenir selon un enchaînement et un planning bien définis par le maître d'ouvrage, en concertation avec le maître d'œuvre et les citoyens, afin d'instaurer une culture de projet mue par le cadre de la concertation.

**Un dispositif de suivi et d'évaluation** qui assure en permanence le suivi des actions grâce au partenariat et aux acteurs de terrain. Le suivi doit permettre au dispositif de pilotage de procéder à des réajustements en vue de la mise en place des actions futures. Il repose sur une articulation entre des instances de décisions opérationnelles et territorialisées et la mise en place d'outils de suivi des actions engagées, afin de mettre l'opération dans un climat de concertation, pour identifier, clarifier et quantifier les dysfonctionnements et les atouts.

La concrétisation du projet ne peut être assurée que par un compromis et une coordination entre les différents acteurs, dont le maître d'œuvre doit toujours assurer le suivi de l'opération en collaboration avec le maître d'ouvrage surtout en ce qui concerne les problèmes rencontrés lors d'exécution.

Un travail de va-et-vient entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre va faciliter le déroulement de l'opération et aboutir à un résultat satisfaisant surtout si ce processus va rejoindre l'utilisateur et le mettre en pleine action.

L'évaluation du projet se fait le long du déroulement de l'opération par les différents acteurs, afin de faire un bilan et rendre visible pour les habitants, les maîtres d'ouvrage et d'œuvre le travail accompli.

### 3. L'EFFET STRUCTURANT D'UN PROJET URBAIN.

L'une des ambitions de projet urbaine est de jouer un rôle structurant sur la ville ou un quartier de celle-ci. Avoir un effet structurant du projet désigne sa capacité d'apporter des **impacts sur le long terme**, entraînant un changement structurel, favorisant une organisation cohérente, et incitant un dynamisme par une action d'envergure (Courcier,2003).

*« Pour être un projet urbain à effet structurant, il faut qu'il soit inducteur d'effet, de changement structurel de long terme, catalyseur d'autres projets, restructurateur et produisant des effets symbolique, économique ou spatial ou les trois à la fois »* (Hecham-Zehioua & Labii, 2010) .

L'étude des effets structurant a fait l'objet de plusieurs travaux de recherche, dans différents domaines, notamment ceux des transports , prenant l'exemple de l'étude des effets structurants de l'offre de transport, traitée par les spécialistes des transports à savoir (Plassard, 1990) et ( Bonnafous, and Gérard , 1999), avec un objectif de faire de la politique des transports un facteur d'aménagement dont il fallait *« utiliser un mécanisme de structuration de l'espace dans lequel l'offre de transport dépasse le rôle de condition permissive et devient un stimulant parmi d'autres»*. ( Bonnafous, and Gérard , 1999).

De son coté, Offner.J-M, dans ses différents travaux (1993, 1995,2000, 2001), a mis l'accent sur la nécessité d'une approche sociale et organisationnelle d'un projet de transport, pour avoir un effet structurant d'une de transport sur la dynamique des villes, impliquant la responsabilité des autorités locales d'un territoire ainsi que les opérateurs économiques. *« S'il n'existe pas de réelle stratégie de développement pour exploiter l'avantage de l'offre de transport (que ce soit une ligne de tramway ou d'un métro...) non seulement ce dernier ne sera d'aucun secours, mais il risque au contraire, de peser comme un handicap en amplifiant la situation déjà existante »* (Hecham-Zehioua & Labii, 2010).

Les différentes recherches en termes d'effet structurant ont montré que :

- L'effet structurant d'un projet est lié au contexte même dans lequel s'intègre ce projet d'une part, et aux stratégies développées par les acteurs d'autre part.
- Selon (Offner & Pumain, 1996), l'effet structurant est traduit par la relation de cause à effet, dont le développement de l'espace urbain à travers un projet urbain s'articule à la façon même avec la quelle ce projet a été élaboré et le diagnostic effectué permettant de répondre aux dysfonctionnements existaient.

- La réflexion de (Offner,1993) porte sur le « mythe de l'effet structurant des transports », dans laquelle il a mis l'accent sur la notion de « congruence », désignant un ajustement mutuel entre le système de transport et le système socio-économique. Il s'agit de concordances entre la mise en place de l'infrastructure et le développement urbain.

*« Pour qu'un projet ait un effet structurant sur son territoire, il faut qu'il s'inscrive dans un certain nombre de correspondances entre le contexte et les stratégies des acteurs »(Courcier,2003).*

## CONCLUSION

A travers le développement de ce chapitre dit théorique, nous pouvons comprendre que la gestion des villes et sa mise en valeur, ne pourra être provoquer sans faire référence à la triologie **gouvernance urbaine /projet urbaine / effet structurant**.

Si la **gouvernance urbaine** incite une démarche de partenariat, de participation et d'implication des acteurs publics et privés, avec l'adhésion active des citoyens. **Le projet urbain** apparait comme un outil de mise en œuvre des politiques de développement urbain, et de concrétisation d'une bonne gouvernance urbaine. Comme un nouvel instrument de concrétisation de cette démarche partenariale, qui découle alors d'une démocratie plus vaste, qui part du principe de partage du pouvoir, vue les multiples enjeux qu'il porte en lui, en termes d'effets, et d'impacts sur le plan économique, urbanistique et social.

Il apparait clairement que le projet urbain et la gouvernance urbaine sont liée, cependant, il se trouve que l'un sert à l'autre à sa manière :

- La gouvernance urbaine use le projet urbain pour la mobilisation d'acteurs privés, publiques, et citoyens afin qu'elle puisse réellement s'attribuer le titre de la bonne gouvernance.
- Le projet urbain mobilise et organise l'intervention des acteurs et des instances auxquels la gouvernance urbaine est obligée de faire face, et ceci à travers les différents mécanismes et modalités qu'il offre.

De cela, la démarche de « gouverner la ville par projet », est au cœur de la démarche du projet urbain, en tant que projet : souple, flexible, négocié, partagé, associant les différents acteurs de la ville ( maitres d'ouvrages, maitres d'œuvre et maitres d'usage), autour d'intérêts communs, dans un climat de confiance, de compromis, de consensus et de convergence, et de diagnostic partagé, dès sa phase maturation jusqu'à sa mise en œuvre,

introduisant toutes les mécanismes de participation de toutes formes dans le pilotage politique du projet , et consacrant tous les outils pour un bon portage technique afin de maintenir le bon déroulement du projet.

« *Toute concertation en amont, produit moins de carences en aval* », cela explique la nécessité de mettre en correspondance le contexte dans lequel s'inscrit le projet, et les stratégies des acteurs, sous le label d'un **effet structurant**, comme une ambition de dynamiser la ville et de jouer un rôle d'un organisateur, permettant d'apporter des impacts du long terme, favorisant une organisation cohérente, et incitant un dynamisme par une action d'envergure.

Après avoir se familiariser avec la notion du projet urbain comme une démarche la plus adéquate pour gouverner les villes, il Ya lieu de cerner son adoption par les projets des tramways en tant que des projets structurants, qui ont des répercussions considérables sur le dynamisme des villes, en termes de mobilité et de développement urbain. Cela à travers l'expérience française et celles algériennes, tout en s'interrogeant sur la qualification de ces projets entre un simple projet de transport où un projet urbain. Une réflexion qu'on va la développer dans le prochain chapitre, qui va attribuer **l'état de l'art** de notre travail de recherche, à partir duquel notre approche méthodologique va se dégager.

## **CHAPITRE II**

# **LE PROJET DU TRAMWAY ENTRE PROJET DE TRANSPORT ET PROJET URBAIN.**

## INTRODUCTION.

Aujourd'hui, et depuis quelques années les tramways sont de retour dans plusieurs villes dans le monde (GOARD, 2017), où de nombreuses villes françaises ont opté pour cette technologie, qui s'est imposé par la suite au Maghreb à partir des années 2000. (Jonathan TURGY, SYSTRA, 2015).

Le tramway devient porteur d'un nouvel idéal et d'un projet qui dépasse le simple projet de transport. Il devient porteur d'un projet de ville plein d'espoirs et de désirs : du désir de décongestionner les villes et de réduire l'usage de l'automobile (Frenay, 2005), du désir de faire des villes plus propres et de les inscrire dans une démarche de développement soutenable; du désir de renouvellement et de régénération des quartiers anciens, ainsi que de la requalification des espaces publics; du désir de désenclaver certaines zones et de rapprocher les habitants des lieux d'emplois et de services; enfin, du désir de produire un cadre de vie agréable pour les habitants de ces villes. (Mezoued, 2015), (Hamman, 2011).

A cet égard, le tramway a connu un regain d'intérêt, il s'est imposé comme un sujet très politisé, et a fait l'objet de tensions politiques par les médias ; à travers les articles de presse, ainsi que par les chercheurs à travers les colloques, les workshops et les journées d'étude, visant l'approche d'un grand projet urbain, mettant en relation le projet de transport, d'aménagement urbain et de politique publique.

L'objectif de ce chapitre est de :

- Comprendre la logique, les objectifs d'insertion, la démarche d'élaboration, le mode de gestion et les impacts des projets des tramways à travers les expériences françaises,
- Cerner les stratégies appliquées dans le cas des tramways algériens, en se basant sur les différentes recherches effectuées dans cette optique.

Tout en évoquant les méthodes les plus pertinentes d'évaluations des projets urbains en général, et des projets de tramway en particulier, qui nous ont permis par la suite de cibler notre positionnement épistémologique par rapport aux méthodes de recherche les plus efficaces pour atteindre les objectifs ciblés, et répondre à notre hypothèse de recherche.

## 1. Le TRAMWAY AU COEUR DES GRANDS PROJETS URBAIN.

« *Les Nouveaux Tramways procèdent d'un nouveau regard sur la ville et d'une nouvelle manière de concevoir les conditions de sa prospérité. Au cœur de ce projet urbain renouvelé, il y a l'objectif de **redonner la ville à ses habitants** en leur offrant une ville belle, sécuritaire, confortable, silencieuse, peu polluée, dans laquelle se déplacer devient un plaisir. En un mot, une ville où il fait bon vivre, tout en étant une ville plus prospère et plus efficace que jamais.* » (Bergeron , 2003).

De cela, une intention s'est déclarée, où il s'agit bien de fonder un mode de déplacement d'une part, et de contribuer à la restructuration urbaine, à la requalification des espaces publics d'autre part (Arab,2004).

On ne peut pas comprendre la démarche du projet urbain intégrée dans le projet du tramway, sans faire référence à l'expérience française. Une expérience qui représente tout un Label, indiquant le développement et le progrès du projet de tramway sur plusieurs décennies, entre ancienneté et modernité, d'un projet politique, à un projet de transport vers le projet urbain.

### 1.1. Le tramway en France, d'un simple projet de transport à un projet urbain.

Sur une trentaine d'année, le tramway en France a convoqué une multiplicité de politiques et d'échelles urbaines (PASSALACQUA, 2017), (Redondo, 2012), passant du cœur des villes à celui de l'agglomération, dont chacune des échelles correspond à une phase politico-urbanistiques spécifique :

- **Une première génération de tramways**, celle des années 80, issue d'une réaction à la dépendance énergétique de la France des années 70.une innovation purement technique, qui répond aux enjeux transport, dans le but de « *désengorger les centres* », et « *d'améliorer la performance des transports collectifs*, » (IPRAUS-ENSAPB , 2005), tout en neutralisant la voracité de l'automobile.
- **Une deuxième génération de tramways**, celle des années 90, adaptée au nouveau contexte décentralisé, issu du jeu des intercommunalités. Une focalisation sur les enjeux urbanistiques et spatiaux du tramway, dépassant l'objectif de désengorgement des voies, a la faveur des principaux pôles générateurs du trafic de l'agglomération et les fonctions métropolitaines (IPRAUS-ENSAPB , 2005).
- **Une troisième génération de tramways**, celle des année 2000, intégratrice de politiques publiques sectorielles du transport, à l'aménagement et à la rénovation

urbaine, tout en donnant une dimension paysagère au projet. Elle mobilise une évolution profonde des villes, à travers l'extension des centres-villes et la réorganisation des agglomérations (Grillet-Aubert, 2005).

## **1.2. Quel projet urbain porte le tramway ?**

**Arnaud PASSALACQUA** dans sa réflexion sur le renouveau du tramway en France, à travers son article « *De quoi parle-t-on lorsque l'on parle de tramway en France ?* » (PASSALACQUA, 2017), a mis l'accent sur la contribution du « le tramway moderne » parisien comme une solution **magique**, partant au-delà d'une solution de transport, à une solution urbaine avec une incarnation du projet politique.

### **1.2.1. Le tramway, un projet politique.**

Le tramway en France est un projet politique sous différents aspects :

- C'est un objet électoraliste, qui s'est imposé comme un sujet très politisé, débattu dans l'espace public. Il a fait l'objet d'une tension politique et il est devenu l'un des points intégraux dans les propositions électorales permettant d'assurer la réussite d'une politique de modernité.
- C'est un enjeu de reconstitution des maîtrises au sein des agglomérations aux compétences entendues du fait de la décentralisation et à la gouvernance renouvelée.

### **1.2.2. Le tramway, un projet de transport.**

Le tramway est avant tout une manière de rénover les transports urbains, notamment avec la décadence des transports collectifs au profit de la vulgarisation de l'automobile.

Cette rénovation est une occasion pour la réorganisation du réseau global du transport collectif, et son réajustement selon la nouvelle configuration urbaine, tout en luttant contre la congestion et la dégradation de l'environnement.

Autre intérêt d'insertion du tramway en France, c'est la diminution du trafic routier en ville, et notamment au centre des agglomérations, du fait des espaces qu'il génère, avec le réaménagement des espaces publics et la suppression des files de circulation et la réduction de leur largeur, ainsi que les nouvelles complications des carrefours et la priorité accordée au tramway (PASSALACQUA, 2017).

Sans oublier l'importance qu'a donné le tramway à la connectivité avec les autres moyens de transport, notamment les modes doux et les autres modes motorisés, s'inscrivant dans une logique d'intermodalité et de multi-modalité.

### **1.2.3. Le tramway, un projet urbain.**

C'est progressivement que le tramway en France est compris comme un support de projet urbain, du fait qu'il présente plusieurs facettes à différentes dimensions :

#### **1.2.3.1. Un projet de requalification urbaine.**

Le tramway apparaît comme un déclencheur de l'image de marque des villes, en assurant l'accès aux centres urbains, qui sont réinvestis par les activités commerciales et touristiques, et qui se dotent de nouvelles fonctionnalités (Mackett & Sutcliffe, 2003).

Sur le plan urbanistique, l'arrivée du tramway assure la requalification des espaces traversés par celui-ci, avec l'augmentation de la valeur du foncier, permettant le lancement ou le relancement des nouvelles dynamiques socio-économiques. (González, Otón, & Wolff, 2013).

#### **1.2.3.2. Un projet multi-acteurs, un projet dynamique.**

Le tramway a engendré une grande mobilisation et implication d'acteurs, qui s'étale pareillement au-delà des bornes du secteur du transport.

Le tramway a diffusé une nouvelle culture ferroviaire. « *Elle se trouve construite sur une hybridation entre l'expertise ferroviaire pure et la compétence d'aménagement urbain et paysager* » (PASSALACQUA, 2017).

Le tramway a multiplié les sphères professionnelles mobilisées. En dehors d'une maîtrise d'œuvre traditionnelle spécialisée et technique, le projet est confié à des compétences qualifiées, dont il s'agit des architectes urbanistes, des paysagistes et designers, reformulant le projet chacun avec son champ d'implication et sa spécialité, assurant le caractère polyvalent du projet.

#### **1.2.3.3. Un projet social, un projet négocié**

Le tramway est une infrastructure qui est souvent pensée comme un projet structurant à l'échelle de la ville. Le fait qu'il agit également sur l'échelle locale avec la réorganisation du cadre de vie de proximité. Ce qu'exige une pluralisation d'acteurs positive, pour assumer une large complémentarité entre la stratégie des acteurs politiques, et les besoins des acteurs-citoyens. « *La difficulté de cette transversalité est d'articuler la logique du grand projet structurant à l'échelle de la ville, à celle de la négociation, du rapprochement des habitants et de la décentralisation que nécessite le passage d'un tramway à l'échelle locale* » (Mezoued, 2015).

D'après Philippe Hamman et Christine Blanc, dans la pratique, « *la démarche est souvent de faire adhérer les habitants et les acteurs locaux, plutôt que de négocier* ». D'après eux, il ne s'agit pas forcément de négociation, mais plus d'accords entre les acteurs, qui s'apparentent plus à la transaction qu'à la négociation. *C'est une sorte de compromis pratique de coexistence qui se met en place* (Boissonade & Hamman , 2011).

### **1.3. Le tramway et l'articulation transport et urbanisme.**

La réflexion de **Nadia ARAB**, portée sur « *le processus d'élaboration et les modes de pilotage de la ligne B du tramway strasbourgeois* » (Arab,2004), a été pour objectif de caractériser cette relation existante entre transport et urbanisme, et sa prise en charge par les acteurs du projet. « *Cette posture ne s'appuie pas donc sur une pensée a priori de la cohérence ou de la coordination transport/urbanisme, mais s'intéresse à la façon dont des acteurs qui souhaitent réaliser un projet de tramway pensé comme un projet urbain s'y prennent pour élaborer...* » (Arab,2013).

Partant de l'hypothèse que cette articulation est finement construite par la façon même d'arranger les interactions entre les acteurs de l'élaboration de la ligne, d'agencer leurs interfaces sociotechniques et de structurer leurs négociations (ARAB , 2011).

Et par le biais d'une analyse des dispositifs et d'instrument du pilotage du projet, et d'une enquête portée sur la deuxième ligne du tramway de Strasbourg, combinée :

- D'une enquête bibliographique et documentaire, en particulier l'étude des documents produits au cours du projet,
- Des entretiens semi-directifs auprès des techniciens impliqués dans l'élaboration de la ligne qu'ils soient du côté de la maîtrise d'œuvre ou de la maîtrise d'ouvrage.

L'auteur a pu qualifier le projet d'un projet urbain, dans la mesure où il assure une articulation entre le transport et l'urbanisme, caractérisé par :

- Un mode de pilotage « polycéphale » ou « décentralisé » : permettant de gérer la convergence du projet à travers la régulation des conflits entre plusieurs dispositifs spécifiquement constitués pour le projet.
- Une articulation entre les différents modes de régulation du projet entre :

Tableau II-1 : l'articulation entre les différents modes de régulation du projet urbain.

<p><b><u>La régulation par le politique</u></b></p>	<p>Les ressources de légitimité du politique qui l'autorisent à énoncer des prescriptions et des arbitrages de type autoritaire sur les finalités du projet constituent un instrument majeur pour faire avancer le projet</p>
<p><b><u>La régulation par le territoire et par les enjeux territoriaux</u></b></p>	<p>Elle s'observe comme l'un des moyens mobilisés pour débloquer les crises de conception qui passent par une interaction entre le projet de ligne et le projet de territoire.</p>
<p><b><u>La régulation par la concertation publique</u></b></p>	<p>-la concertation publique pour rendre perceptibles les réactions des habitants et de réduire l'imprévisibilité de leur comportement. - l'enquête publique, pour la validation ou d'évaluation des compromis préalablement élaborés et, ce faisant, peuvent jouer un rôle de régulation des conflits au nom des enjeux de l'enquête publique.</p>

Source : Arab.N, 2011, Auteur,2021

A travers les différentes expériences françaises tenues, la démarche du projet urbain est la stratégie la plus adoptée pour l'insertion du tramway moderne au sein des villes françaises. Est-ce le cas pour les expériences algériennes ?

## 2. LE TRAMWAY DANS LA POLITIQUE URBAINE ALGERIENNE.

La demande croissante en matière de mobilité déduite de l'urbanisation accélérée qu'ont connu les villes algériennes, a été mise au centre des préoccupations urbaines et socio-économiques des politiques algériennes, induisant les enjeux de développement durable, avec l'amélioration des conditions de vie urbaine, la protection de l'environnement et le renforcement du réseau de transport tout en répondant aux besoins de déplacement.(Chanson-Jabeur & Kebiche, 2017).

De cela, l'État algérien s'est engagé dans une politique ambitieuse, avec le renforcement de l'offre publique en transport urbain en site propre, qui a été généralisé par le lancement dans 22 villes des projets de tramways (Fafa , 2017), avec pour objectifs principaux de réduire la part de l'automobile, et d'assurer à terme la modernisation du réseau national de transport public (Souiah, 2017). La mise en œuvre de tels projets devient alors l'allure d'un renouvellement urbain actif, et d'une politique de gestion urbaine durable . C'est dans ce contexte que le projet du tramway en Algérie doit être l'occasion de mettre en œuvre une

stratégie de cohérence et de complémentarité entre l'urbanisme, et la mobilité (Kebiche, 2017).

Vue la volonté ambitieuse et l'ampleur des objectifs dictés par les projets des tramways en Algérie, une série d'impacts positifs sont attendus sur les différents plans : urbanistiques, économiques, sociaux et notamment sur le plan de mobilité. C'est ce que nous allons essayer de vérifier à travers les résultats de recherche dégagés par des chercheurs algériens, mettant l'accent sur l'expérience des trois grandes villes algériennes, à savoir : le tramway d'Alger, d'Oran et de Constantine.

### 2.1. Le tramway d'Alger.

C'est à Alger que le premier projet de tramway a été lancé. Un premier tronçon de 7,2 km, situé à l'est de la capitale, reliant Bordj el Kiffan à la Cité Mokhtar Zerhouni. Une première ligne est mise en exploitation le 8 mai 2011, et prolongée par la suite vers la station multimodale des Fusillés dans le centre-ville, en juin 2012, créant une intermodalité avec le métro. Une extension supplémentaire a été effectuée, prolongeant la ligne de Bordj el Kiffan à l'est à Café Chergui a été inauguré le 22 avril 2014, avant un ultime prolongement de six stations supplémentaires jusqu'à Dergana ouvert au public le 14 juin 2015.

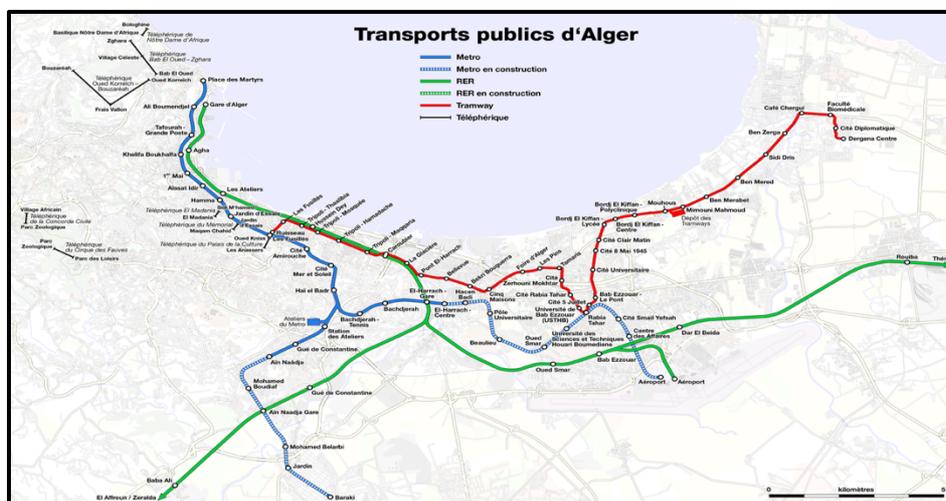


Figure II-1 : Plan de transports publics d'Alger, y compris le réseau du tramway.

Source : Entreprise Métro d'Alger, EMA,2011

Le retour du tramway à Alger après 60ans de son démantèlement, a connu un grand débat dans la sphère politique, afin de connaître la raison de cette réapparition, et la logique avec laquelle il a été réintroduit, s'il s'agit d'un véritable projet urbain, ou d'une simple manifestation de ce que de nombreux chercheurs ont dénommé « marketing territoriale » (Bruntel, 2001),

### 2.1.1. Le tramway d'Alger, ambition d'une stratégie de « marketing urbain ».

Amina-TABTI, dans son article « *le tramway au cœur des grands projets urbains de l'agglomération d'Alger* », a essayé de soulever cette interrogation, indiquant en premier lieu que le renouveau du tramway à Alger est une chance à saisir vu les enjeux primordiaux qu'il possède, et la volonté politique qu'il exprime, dont il ne s'agit pas là seulement d'un projet de transport, mais aussi d'un projet urbain (Tabti Talamli & Baouni, 2017).

L'évaluation à posteriori à travers le constat effectué 3 ans après l'exploitation du tramway d'Alger, touchant les impacts les plus importants constatés à la suite de son exploitation, relève d'autres visions. Il s'agit d'un succès par ses performances en tant qu'un moyen de transport, par son efficacité et son confort, mais qui n'a rien à voir ni avec l'amélioration de l'intermodalité et du report modal, ni avec la restructuration du réseau de transport urbain. C'est un projet qui était pris par la Gouvernorat d'Alger, comme porteur d'une nouvelle ambition portant « *la conception d'un grand projet urbain pour la capitale, comme stratégie visant à atteindre l'objectif du métropolisation, brandissant les enjeux de rayonnement, d'image, d'attractivité* » (Tabti Talamli & Baouni, 2017).

L'ensemble des actions menées expriment une stratégie marketing visant à valoriser l'identité visuelle d'Alger en privilégiant le centre. Considérant ce que la capitale a à offrir aujourd'hui, même si rien ne sera complètement inutile

*Beaucoup reste à faire et grande est la tâche qui attend les responsables politiques, administratifs et techniques. En l'occurrence, décisions politiques, conception, réglementation et gestion devront tendre vers la même direction, s'harmoniser et s'inscrire obligatoirement dans les moyens et long terme* (Tabti Talamli & Baouni, 2017).

### 2.1.2. Le tramway d'Alger, un levier d'un projet urbain ou d'un projet de ville ?

De son côté, Anis Mouad MEZOUED, dans sa thèse « *LA MISE EN RÉCIT DE L'URBANISME ALGÉROIS passé, présent, futur. À la recherche des conditions d'institution de l'espace public comme médiation et comme projet. Cas du tramway d'Alger.* », a mis le point sur le récit du tramway d'Alger, et son adhérence en termes de **jeux d'acteurs**, et de l'amélioration de l'**adhérence spatiale** du tramway, comme deux pertinentes dimensions, permettant à ce projet de constituer l'objet d'un **projet urbain** d'un part et d'un **projet de ville** d'autre part.

Après avoir décrit le récit urbanistique du tramway tel que conçu de par le monde d'une part, et tel qu'il a été conçu et réalisé à Alger d'autre part, il a constaté que le tramway d'Alger a été pensé et conçu *comme une simple infrastructure de transport censée déplacer la population d'un point A à un point B. Il a été conçu comme une ligne qui constitue un fragment supplémentaire en s'isolant de part et d'autre de l'espace qui l'entoure* (Mezoued, 2015). Il n'interagit pas avec les quartiers qu'il traverse et ne participe pas au développement de la ville dans une épaisseur qui dépasserait la simple ligne. Il n'a pas été pensé comme cela se fait de par le monde dans une logique de renouvellement urbain, de fabrication de continuités spatiales, de désenclavement, etc.

#### **2.1.2.1. En termes d'adhérence stratégique.**

Par le biais des divers interviews effectués auprès des intervenants, il a constaté que l'absence de la coordination entre les différents acteurs et secteurs d'intervention, est l'une des plus grandes difficultés de la réalisation du tramway à Alger. Bien que piloté par la wilaya, le tramway reste un projet sectoriel du ministère des Transports. Une coordination a dû se mettre en place avec le secteur des travaux publics pour la réalisation des ouvrages d'art, avec l'hydraulique pour le déplacement des conduites, avec les télécommunications et l'électricité pour déplacer les câbles, etc.

Chaque secteur agissant sous sa propre tutelle rend difficile la coordination de l'ensemble, dans un projet qui touche à différents aspects de la ville. Cet état de fait a engendré un certain nombre de conflits au cours de la réalisation du projet, qui ont été liés principalement au passage du tramway et à l'expropriation, au préjudice causé à l'activité commerciale, et à la volonté des habitants d'avoir amélioré leur cadre de vie. Cela est automatiquement due au **manque de communication** sur le projet, et **la non implication** des communes, des commerçants et des habitants.

#### **2.1.2.2. En termes d'adhérence spatiale.**

A travers l'analyse morphologique des quartiers traversés par le tramway d'Alger, Mr MEZOUED a essayé de le mettre au cœur du développement d'un projet de ville, qui articule entre formes urbaines et transport, dans l'épaisseur du tramway, à travers une amélioration de l'espace public et des connexions piétonnes.

Il s'est rendu compte que malgré cette fragmentation apparente du territoire, il y a des liens et des connexions qui se mettent en place. Il y a, malgré le cloisonnement sectoriel et institutionnel, des enchevêtrements dans les pratiques et entre les formes produites. De par

la réalité rencontrée sur le terrain, le tramway d'Alger est potentiellement porteur d'un autre récit urbanistique. Celui de la production d'un espace public à même de fabriquer de l'enchevêtrement et de la continuité.

## 2.2. Le tramway d'Oran.

A l'instar des grandes villes algériennes, Oran est la deuxième wilaya après Alger qui s'est également optée pour un projet de tramway. Un immense projet qui avait pour but d'améliorer les déplacements dans la ville, à travers une ligne de tramway de 18,7 km inauguré en mai 2013, renforçant la liaison des banlieues Sud et Est d'Oran (les deux grands campus universitaires), et desservant le centre-ville et la M'dina Djedida, en passant par la place du 1er Novembre (place d'Armes).

Un projet qui a présenté à son tour une autre facette par rapport aux règles générales d'insertion du tramway à travers le monde, relatif au jeu des acteurs de l'aménagement des infrastructures de transport, et à la requalification urbaine entraînée par les aménagements des espaces publics réalisés autour du tracé du tramway d'Oran. Ce qui a mis en question son insertion dans le cadre d'une démarche de projet urbain.

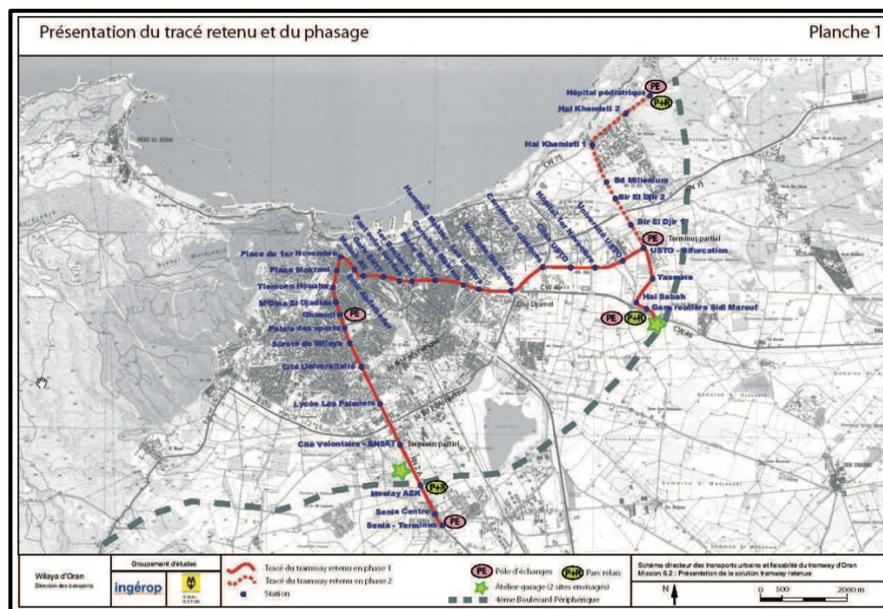


Figure II-2 : Plan de l'itinéraire de la ligne du tramway d'Oran : sud-nord-est.  
Source : INGEROP 2005

### 2.2.1. Quel jeu d'acteurs pour l'insertion du tramway à Oran ?

Fafa Rebouha, à travers son article « *LA MUTATION DES ESPACES PUBLICS TRAVERSES PAR LE TRAMWAY D'ORAN (ALGERIE)* » a mis en question le processus d'insertion du tramway à Oran, et les effets de sa mise en service sur la transformation de la

rue et de ses usages dans la ville-centre et sa périphérie, en d'autres termes, l'auteur a essayé indirectement de cerner la démarche dans laquelle s'inscrit ce projet. Cela à partir d'un travail d'observation, d'analyse des rapports sur le projet du tramway et d'entretiens avec les acteurs de la maîtrise d'ouvrage, les commerçants ainsi que les habitants (Fafa , 2017).

Les résultats de son analyse se sont portés sur une politique d'insertion du tramway qui s'est fixée pour seul objectif de la réduction de la voiture ; cette politique n'a pas été inscrite dans le cadre plus large du renouvellement urbain, avec :

➤ ***Une absence de toute démarche participative.***

Le tramway d'Oran a été l'objet d'une priorité politique, qui oblige fortement les acteurs intervenants à faciliter le déroulement des actions d'aménagement, et l'avancement du chantier sans pour autant consulter la population. Le tracé a été choisi par les décideurs composant la Commission du transport d'Oran en l'absence d'une enquête publique, ce qui a engendré le mécontentement des commerçants et des riverains (Fafa , 2017).

➤ ***Une méconnaissance du rôle de chacun.***

Vu les difficultés et les contraintes qui sont apparues sur le terrain, chaque partenaire s'est placé dans une stratégie spécifique en fonction de son institution, en absence de coordination et de communication :

- Le rôle du Wali a été de stimuler l'avancement des travaux et de faciliter la réalisation.
- La commission de pilotage a eu pour mission d'accompagner le projet et de garantir la levée de tous les obstacles, en l'absence d'associations représentant les usagers et les commerçants.
- L'EMA a joué le rôle d'intermédiaire entre le maître d'œuvre et les autres acteurs, mais n'a pas pu éviter les difficultés quotidiennes
- Les intervenants du groupement espagnol, après avoir subi des contraintes sur le terrain, firent appel à des sous-traitants, parfois plus de cinq à la fois, ce qui posa un problème de coordination et de communication,
- La DTWO n'est disposée pas des compétences requises pour l'expertise et le contrôle du projet de tramway et a tardivement pris en charge la mise en place d'un nouveau plan de circulation

➤ ***Des visions divergentes (le cloisonnement).***

À travers la réalisation du tramway d'Oran, les appréciations du projet restent divergentes entre des maîtres d'ouvrage qui le percevaient comme un levier de réduction de la voiture en ville, des commerçants qui le saisissaient comme une clé pour améliorer leur fréquentation, et des usagers qui le voyaient comme un moyen de transport qui va faciliter leurs déplacements en ville.

**2.2.2. Le tramway s'invite en ville mais l'espace public reste un éternel oublié.**

Sous cet intitulé, **Fadila KETTAF** a abordé l'approche spatiale du projet de tramway d'Oran à travers sa thèse intitulée « ***La fabrique des espaces publics : conceptions, formes et usages des places d'Oran*** », dans laquelle, elle a pris une autre dimension de recherche celle de la requalification de l'espace public autour de la ligne du tramway d'Oran.

Partant des écrits de **Philippe HAMMAN** « *Les réalisations de tramway et leur négociation [est] un analyseur du projet urbain et de la fabrique de la ville* » (Hamman, 2011), Fadila KETTAF s'est engagé dans l'évaluation du processus d'élaboration du projet du tramway d'Oran au sein de la démarche du projet urbain, mettant en question la politique de la ville, le choix urbain en matière d'espaces publics et la participation citoyenne.

A cet égard, l'auteur a effectué une série d'enquêtes auprès des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et du constructeur, ainsi il a consulté les différents documents élaborés pour l'étude et la réalisation du projet.

Les résultats des enquêtes effectués, ont montré que le projet de tramway d'Oran « *ne semble pas avoir été animé par les mêmes réflexions que celles censées être portées par le projet urbain* » (Kettaf, 2015), à savoir la coordination et le compromis entre les différents acteurs d'un part, ainsi la recomposition des espaces publics et la requalification des quartiers sur le corridor du tramway d'autre part.

➤ ***Sur le plan organisationnel.***

Le projet du tramway d'Oran n'a pas assuré une mobilisation accrue des différents acteurs urbains. Une gestion urbaine très sectorisée, elle a été confiée uniquement au secteur des transports urbains., dont sa mise en place, après une durée de dix ans depuis les premières études, exprime pleinement la faible maîtrise de la production et de la gestion urbaine (Kettaf, 2015).

➤ *Sur le plan spatial, une cohabitation difficile entre le tramway et les espaces publics.*

Le projet du tramway d'Oran a été présenté par les pouvoirs publics comme un déclencheur pour l'amélioration des espaces urbains. Malheureusement des souhaits qui sont loin d'être accomplis au vu de ce qui a été réalisé. Les aménagements des espaces publics annoncés en grande pompe pendant la réalisation du tramway et fortement attendus par les Oranais et jusque là peu réalisés, *les discours des décideurs, qui viennent en aval de la mise en circulation du tramway, se profile une conception fragmentée du projet urbain-tramway et se dégage l'absence patente d'une pensée globale sur les espaces publics et sur la mobilité urbaine* (Kettaf, 2015).

### 2.3. Le tramway de Constantine.

Constantine, la capitale de l'Est algérien, a été aussi dotée d'un projet de tramway qui a été mis en service en juillet 2013.comportant deux lignes :

- Une première ligne, sur un linéaire de 8.1 km, du Nord au Sud, depuis la station Ben Abd El Malek jusqu'à la zone de Zouaghi.
- Une deuxième ligne, une extension de la première ligne, de Zouaghi vers la ville nouvelle Ali Mendjli sur un linéaire de 10.5 km.

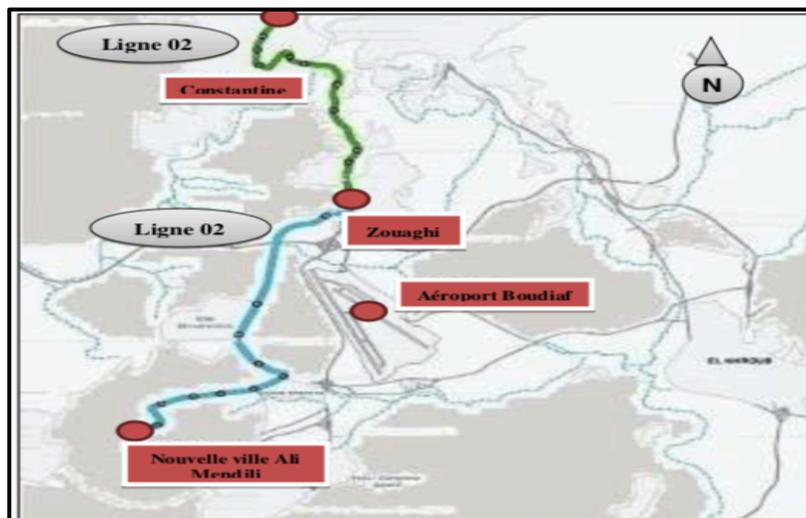


Figure II-3 : Le tracé du tramway de Constantine.

Source : Étude d'APD de l'extension de la première ligne de tramway de Constantine. Juin 2013.

Le projet du tramway de Constantine a été généralement soulevé par les chercheurs, dans le cadre de l'étude et de l'évaluation du Projet de Modernisation de la Métropole Constantine (PMMC), dans lequel le tramway de Constantine a présenté l'un des grands projets structurants de la ville, qui a eu des répercussions à long terme sur la dynamique urbaine de

Constantine à travers ses divers effets, ce qui a mis en question sa qualification en tant qu'un projet urbain à effet structurant.

### **2.3.1. Le PMMC et la démarche du projet urbain.**

**HECHAM- ZEHIOUA Bernia** dans sa thèse « *Impacts des projets inscrits à Constantine et évaluation de son image de marque, pour un projet urbain à effet structurant* », a mis en lumière le fait d'avoir un effet structurant du projet sur la dynamique urbaine s'il y a une congruence entre stratégie des acteurs politiques et besoins des acteurs citoyens.

En premier lieu, par le biais d'une analyse qualitative du contenu du PMMC, l'auteur a essayé de vérifier si le document du (PMMC), élaboré par les universitaires et parrainé par les autorités locales, dans son application, est une démarche de projet urbain à effet structurant.

En second lieu, à travers l'évaluation de l'image de marque par l'échelle de mesure du capital-citoyen de Constantine, l'auteur a dressé un diagnostic montrant les faiblesses et les atouts de la ville.

En troisième lieu, à travers une démarche prospective sur les impacts qui pourraient induire les principaux projets de Constantine, l'auteur a cherché de comprendre la démarche adoptée dans leurs pratiques, tout en revisitant leurs contenus, et c'était le cas pour le tramway de Constantine.

L'auteur a pu conclure que le tramway de Constantine pourrait s'assimiler à un projet urbain à effet structurant car les conditions sont en majorité réunies mais que sa création est entachée, « *anachronique* » comme l'a souligné (Labii, 2009), que la participation effective des acteurs citoyens est absente et que l'adhésion est peu présentée. Tous les spécialistes s'accordent pour dénoncer l'absence de la concertation, la rareté du débat fructueux avec la société civile (Hecham-Zehioua, 2010).

### **2.3.2. Tramway de Constantine, Gouvernance urbaine et projet initié, quelles conjugaisons ?**

A travers le caractère structurant du projet du tramway de Constantine, **CHERIET Khaoula** et **ARIANE-BOUCHAREB Houria**, dans leur article « *Les attentes sociales du projet du tramway de la ville de Constantine. Gouvernance urbaine et projet initié, quelles conjugaisons ?* », ont procédé à évaluer une forme de gouvernance urbaine pour la mise en valeur de la ville de Constantine., tout en rapprochant des citoyens afin de connaître leurs

opinions en ce qui concerne l'implantation du tramway, sa constitution d'un réel outil de déploiement socioéconomique, ainsi que ses impacts sur le quotidien des habitants et sur la restructuration de la ville (Heriet & Ariane-Bouchareb, 2021).

Par le biais d'une méthode d'enquête et celle du questionnaire auprès des citoyens de la ville de Constantine, ainsi que par une approche mixte d'entretiens individuels et d'entrevues comme techniques auprès des individus, des institutions et des organismes tels que les Bureaux d'études, les entreprises, les Ministères et les directions, les auteurs ont essayé d'intervenir sur les relations entre maître d'ouvrage, maître d'œuvre et habitants dans la réalisation du projet de tramway de Constantine.

Comme résultat du sondage effectué, un impact positif du projet de tramway de Constantine a été affirmé par la population questionnée et les chercheurs spécialistes enquêtés, considérant le projet comme une réponse avantageuse pour le problème de circulation, notamment pour les étudiants et les employés d'une part, et comme un projet significatif et stratégique de grande importance d'un autre part.

En conclusion, le projet de tramway de Constantine 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* (Heriet & Ariane-Bouchareb, 2021).

Cependant, il est impératif de compléter les systèmes de décision et de planification 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.

### **2.3.3. Orienter et évaluer le projet de tramway de Constantine par la méthode AFOM.**

Afin d'évaluer l'image de marque de la ville de Constantine, assurée par l'effet structurant du projet de tramway sur sa dynamique urbaine, plusieurs chercheurs ont opté pour une analyse multicritères, à travers la méthode AFOM, comme outil le plus adapté

pour cerner une évaluation à posteriori des impacts du projet de tramway d'un part (Heriet & Ariane-Bouchareb, 2021), et comme outil d'aide à la décision dans une logique participative de développement durable, par une analyse multicritères et multi acteurs d'un autre part ( Boufendi & Baouni , 2018).

Si la méthode AFOM a été adoptée dans le travail de (Hecham-Zehioua, 2010) pour établir un diagnostic d'un territoire, elle était adoptée aussi par ( Boufendi & Baouni , 2018), dans leur travail « *Méthode d'évaluation des outils d'aide à la décision des projets de transport urbain durable (EAOAD)* », en se basant sur une grille d'analyse afin d'évaluer et d'orienter le projet du tramway tout en identifiant les atouts, faiblesses, opportunités et menaces auxquelles il fait face, prenant en compte les différents facteurs qui influent sur son bon fonctionnement afin de faciliter sa mise en œuvre.

Une enquête de terrain a été menée par les auteurs en 2017, soit 4 ans après la mise en exploitation du projet, expliquant les résultats de cette évaluation par la méthode AFOM dans le tableau ci-après.

ATOUTS	FAIBLESSE	OPPORTUNITE	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Territoires de confluences et de croisement d'infrastructures routières et ferroviaires</li> <li>- Bonne couverture du réseau de transport en commun (disponibilité et diversification des transports : bus, taxi, tram)</li> <li>- Disponible pour un large éventail de groupes d'utilisateurs</li> <li>- Une longue percée visuelle</li> <li>- Une bonne lisibilité (jalonnement et information...)</li> <li>- Un temps de parcours (P+R et centre ville) de 20 minutes en heures de pointes</li> <li>- Une alternative pour les « pendulaires » (déplacement domicile-travail)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Topographie rendant la structuration du réseau difficile</li> <li>- Effet entonnoir en entrée du site (Zouaghi)</li> <li>- Flux de transit important</li> <li>- Quartiers enclavés avec des points d'accès difficiles au mode doux</li> <li>- L'insuffisance des espaces de stationnement</li> <li>- Le manque de commodité pour la station du tramway</li> <li>- La concurrence avec d'autres utilisateurs de l'espace urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existence d'espace libre qui va nous permettre l'implantation des différents mobiliers urbains-Intermodalité en entrée du site</li> <li>- L'urgence de désengorger le centre ville</li> <li>- Intérêts politiques: limiter l'usage de la voiture et de rendre la ville aux piétons</li> <li>- Le stationnement de longue durée difficile en centre-ville</li> <li>- Position stratégique du site (réseaux viaire et ferroviaire)</li> <li>- Présence d'éléments forts d'accrochage pour une éventuelle revalorisation du site tel que pote d'échange .....</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saturation sans report de flux sur le réseau TC avec l'arrivée du tram</li> <li>- Le nombre croissants des véhicules qui passe par notre aire d'étude ce qui crée un embouteillage énorme</li> <li>- Insécurité sociale représentant un facteur de répulsion (délinquance, agression ...etc.)</li> <li>- Les trottoirs trop petits, et l'inexistence de recule entre la ligne du tramway, et l'entrée des maisons qui sont en face du stade</li> <li>- L'existence des rails en plein centre des quartiers ainsi que l'absence d'une mesure de sécurité de la voirie avoisinante constituent de véritables menaces (risque d'accidents)</li> </ul>

Figure II-4: Tableau récapitulatif AFOM sur l'aire d'étude d'après Boufendi.

Source : ( Boufendi & Baouni , 2018).

L'application de la méthode AFOM au projet du tramway de Constantine fait ressortir l'image d'une ville dynamique et moderne, avec la réduction de l'usage de l'automobile et la reconsidération du patrimoine architectural et urbain de la ville de Constantine (Heriet & Ariane-Bouchareb, 2021).

#### 2.4. Le tramway de Sétif.

Le tramway de Sétif a attiré de son côté l'attention des chercheurs avant même sa mise en service<sup>1</sup> vu l'ampleur des contraintes qu'a connues le projet pendant sa phase de réalisation, et les revendications des citoyens par rapport au tracé même du projet.

Dans une approche prospective, Mr **KABICHE.A** dans son article « *Le tramway de Sétif : une opportunité d'articuler urbanisation et mobilité pour un "projet de ville"* », a mis l'accent sur l'opportunité du tramway d'être un catalyseur du développement urbain durable, à travers ses impacts attendus sur la dynamique urbaine de la ville, dans une optique d'un projet de ville à l'horizon 2030. (Kebiche, 2017)

A travers l'analyse des dynamiques urbaines et territoriales dans la ville de Sétif, ainsi que les pratiques de mobilité qui l'accompagnent, l'auteur a fait le point sur les carences et les faiblesses de la planification urbaine et de transport, dont il est nécessaire de réétudier les instruments d'urbanisme et plans de transport. Cela dans le cadre d'un « projet de ville », mobilisant tous les acteurs de la ville afin de construire ensemble la ville de demain. Par la suite, il a traité la stratégie avec laquelle le tramway de Sétif pourra devenir « catalyseur d'un développement urbain durable », à travers une stratégie de communication et d'information de tous les acteurs socio-économiques, permettant d'établir une stratégie cohérente entre l'urbanisme et la mobilité au sein d'une dynamique d'un projet de ville partagé.

*« L'arrivée du tramway à Sétif permet, dans le contexte du « projet de ville » de penser le futur de la ville et participera ainsi à dessiner l'image d'une ville désirée sur la base d'un processus d'échange et de partage »* (Kebiche, 2017).

De son côté, Mr **MADANI.S**, dans son article « *Le tramway de Sétif : projet urbain ou simple projet de transport ?* », a mis la question de la requalification de l'espace public et de l'embellissement de la ville au centre des préoccupations du projet, qui doivent être prises par les concepteurs en complémentarité avec enjeux de la mobilité.

Après un rappel sur le processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif, l'auteur a marqué la faiblesse de ce projet par rapport au manque de communication et de

---

<sup>1</sup>Des réflexions qui sont établit avant la mise en chantier du tramway de Sétif, dans le cadre d'un Séminaire International « *Urbanisation et Mobilité : projets de tramways dans les villes algériennes* » (SIUMT) (Laboratoires PUVIT, 2014)

concertation, notamment avec l'absence de l'acteur citoyen dans la phase amont du projet. Ce qui pourra être rattrapé dans la phase aval, avec l'objectif d'avoir plus d'impact dans une perspective d'aménagement urbain global.

*« 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. »* (Madani, 2017).

### **3. METHODES DE RECHERCHE ET POSITIONNEMENT EPISTEMOLOGIQUE.**

A l'orée des différents articles et thèses décortiqués le long de ce chapitre, une série de méthodes s'est dégagée. Notre thème de recherche s'articule autour de la gouvernance urbaine et la mise en valeur de la ville de Sétif, partant de l'évaluation du processus d'élaboration du projet tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain, arrivant à l'évaluation de ses impacts sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif.

Avant d'entamer cette recherche, et à la base des différentes expériences traitées, que ce soit étrangères ou algériennes, nous allons constituer notre propre méthodologie de recherche, qui va contourner nos objectifs fixés en amont, et permettant de vérifier par la suite les hypothèses de notre recherche soulevées plus haut.

A cet égard, il faut tout d'abord se familiariser avec cette approche « **d'évaluation** », afin de marquer le processus d'évaluation qu'on va soumettre avec.

#### **3.1. L'évaluation d'un projet : objets et temps d'évaluation.**

Une évaluation est la détermination du *positionnement d'un élément par rapport à un référentiel donné, sur la base d'une description et/ou d'une appréciation basée sur des données (qualitatives ou quantitatives)* (Knoepfel & Münster, 2004).

Évaluer un projet urbain, c'est de mesurer sa performance, son échec ou sa réussite à travers ses faiblesses et ses atouts. De cela, cette évaluation peut porter sur *les effets et impacts du projet* comme elle peut porter sur *les dispositifs et les processus de celui-ci* (NEU, 2006), à savoir l'implication des acteurs, les différents partenariats, les contraintes et les obstacles du projet, le contexte du projet, les ressources, le processus du projet, ... etc. Cependant, le temps de cette évaluation conditionne les méthodes utilisées et les résultats escomptés ainsi que l'objectif de cette évaluation en lui-même (Knoepfel & Münster, 2004).

Puisque notre évaluation du projet de tramway de Sétif va porter en premier lieu sur le processus d'élaboration du projet et sur ses impacts sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif en second lieu, donc notre recherche va s'articuler sur deux temps d'évaluation :

- **Une évaluation à priori** : c'est l'évaluation du contenu du projet en comparant sa conformité avec les objectifs de la stratégie fixée en amont. (Mouhoubi, 2017)

Pour notre cas, on va évaluer le contexte dans lequel s'inscrit ce projet avant son exploitation, en décrivant son contenu à travers ses différentes phases de décision, d'étude et de réalisation, expliquant son état de fait à travers ses acteurs et son évolution afin de pouvoir comprendre, interpréter et synthétiser les résultats dans une hiérarchie bien définie.

- **Une évaluation à postériori (Ex-post)** : c'est l'évaluation des impacts du projet après son achèvement. Elle se base sur des situations concrètes. « *C'est la complexité des changements qu'i faut considérer, et non des simples relations de cause à effet entre le projet et ses répercussions* » (Courcier,2003).

Pour notre cas, on va essayer de mettre l'accent sur les transformations apportées à la dynamique urbaine suite à l'insertion du tramway de Sétif, partant de l'observation personnelle à l'évaluation du projet à travers la perception des habitants, à savoir :

- **L'efficacité du projet** ; déduire le degrés d'aboutissement des objectifs formulés en amont.
- **L'efficience du projet** ; déduire si les moyens d'actions et des dispositifs misent en œuvre ont permis d'atteindre les résultats escomptés.

### **3.2. Méthode appropriée à notre recherche.**

Le choix de l'approche méthodologique dans laquelle s'inscrit notre recherche s'appuie sur **la méthode d'enquête** comme une **approche qualitative** la plus adaptée dans notre cas, elle sera un appui au final pour l'outil **MACTOR** pour synthétiser nos résultats.

#### **3.2.1. La méthode d'enquête.**

La méthode d'enquête comme définie par Festinger et Katz, « *a des visées multiples selon le but de la recherche, utilise des moyens et des techniques diverses de collecte de données, cible les populations et se situe habituellement dans le temps présents* » (Angers, 1997). Elle consiste à explorer les relations des faits à partir d'un recueil de données sur le problème de recherche à étudier.

En plus d'une *enquête bibliographique et documentaire*, cette d'enquête sera entamée de façons déferentes selon l'objet de notre recherche, et la technique convenable pour la collecte des données : d'une *enquête compréhensive* partant de l'observation in situ à l'entrevue. à une enquête **descriptive**, à travers le sondage d'opinion et dans la plupart des cas une enquête *explicative* tout en se rapprochant de la population par le biais du questionnaire.

A cet égard, la plupart des **techniques de recherche** sont censés être utilisés afin de mieux cerner l'intérêt de notre recherche, en se basant sur :

- **La technique d'analyse de contenu** qui est définie comme « *une technique indirecte utilisée sur les productions écrites [...] dont le contenu se présente sous forme non chiffrée* » (Angers, 1997, p.157).

Pour l'évaluation du processus d'élaboration du tramway de Sétif, **une analyse qualitative de contenu** du projet à travers les documents et les rapports produits au cours du projet et les médiats, s'avère être importante et sera un appui pour la technique de l'entrevue.

- **La technique de l'entrevu** : qui est une technique « *d'observation particulièrement pointue et qui a pour but de fixer en un moment donnée une situation sociale donnée* » (Albarello, et al., 1995).

Pour mieux cerner la situation, comprendre et modéliser la logique d'élaboration du projet de tramway de Sétif, il parait indispensable de se rapprocher des différents acteurs et intervenants de près ou de loin dans le déroulement de cette opération. Tout en effectuant des **entretiens semi-directifs**, avec les différents gestionnaires qu'ils soient du côté de la maîtrise d'ouvrage ou de la maîtrise d'œuvre, les plus concernés par cette opération afin de clarifier leurs rôles et leurs missions.

Selon Alex Mucchielli « *l'entretien est ouvert et centré, il repose non sur les rédactions de l'interviewé à des questions précises mais sur l'expression libre de ses idées sur un sujet. Dans cette technique, l'interviewer ne pose pas de question et se contente de suivre le déroulement de la pensée de son interlocuteur. Il présente des synthèses régulièrement, mais il est en plus "actif"* » (Mucchielli, 1994)

- **La technique du questionnaire** : qui est « *une technique directe pour interroger des individus de façon directive, puisque la forme de réponses est prédéterminée, qui permet de faire un prélèvement quantitatif en vue de trouver des relations mathématiques et établir des comparaisons chiffrées* (Angers, 1997).

Le questionnaire est la technique qui sera la plus utilisée dans la collecte des informations, que ce soit pour l'évaluation à priori ou à posteriori. Cela pour des intérêts divers :

- Le rapprochement des citoyens va nous permettre de cerner la dimension sociale du projet, à savoir la démarche participative et l'implication des citoyens dans l'élaboration du projet.
- Le sondage d'opinion des citoyens va nous permettre de ressortir avec une grille d'évaluation touchant les principales forces et faiblesses du tramway de Sétif.
- Entre perception et attentes, la satisfaction des citoyens va nous permettre d'évaluer l'impact du projet de tramway de Sétif sur le cadre de vie des habitants, tout en jugeant si les objectifs du projet déclarés en amont sont mis en œuvre.

Les questionnaires qui vont guider notre enquête explicative vont être variés entre *questionnaire auto-administré*, où le formulaire de questions est distribué aux habitants et rempli par eux-mêmes et le *questionnaire interview* où les questions sont posées par moi-même, en notant les réponses fournies par les répondants, selon le cas à enquêter. Cela dans le but d'avoir une rapidité d'accomplissement et une efficacité.

Les données de l'analyse qualitative obtenues par les enquêtes de terrain sont projetées par la suite pour une **analyse quantitative (statistique)** à l'aide du **logiciel MACTOR**, comme un outil de prospective stratégique pour l'analyse et l'évaluation du jeu d'acteurs dans un projet urbain.

### **3.2.2. Le MACTOR. Outil de prospective stratégique pour l'analyse et l'évaluation du jeu d'acteurs dans un projet urbain.**

La méthode MACTOR (Méthode ACTeurs, Objectifs, Rapport de forces) est une méthode utilisée en stratégie et en résolution des conflits entre plusieurs membres d'un même projet. La méthode MACTOR recouvre en réalité l'acronyme de Méthodologie des Alliances, Conflits, Tactiques et Objectifs ainsi que les Recommandations relatives aux situations observées. Avec ces six lettres, la méthode affiche clairement son objectif de faciliter et de donner des clés pour fédérer les acteurs d'un même projet ou d'une organisation. La méthode a été créée au début des années 1990 par Michel Godet et continue d'être utilisée encore aujourd'hui dans certains contextes (Belfellah & Gassemi, 2016).

La méthode MACTOR est *un outil opérationnel*, qui permet une représentation claire des stratégies et jeux d'acteurs quels que soient leurs nombres (BEREZOWASKA.AZZAG, 2012). Elle met ainsi en évidence les alliances et les conflits pouvant exister entre eux,

permettant d'atteindre un double objectif à savoir l'estimation des rapports de force entre acteurs et la détermination de leurs convergences et divergences vis-à-vis les enjeux et les objectifs associées (Gaudet & Meunier, 1996), (Dufranes, Buhé, Wurtz, & Achard, 2007)

Méthodologiquement, la méthode MACTOR passe par sept (07) phases (Godet, 1997) :

Tableau II-2 : les étapes de la mise en œuvre de la méthode MACTOR.

<p><b>Phase 1 : Construire le tableau "stratégies des acteurs"</b></p>	<p>C'est le jeu de ces acteurs "moteurs" qui explique l'évolution des variables commandées (signalons que le nombre utile d'acteurs se situe souvent entre 10 et 20). Les renseignements collectés sur les acteurs sont mis en forme de la façon suivante</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établir une véritable carte d'identité de chaque <u>acteur</u>: ses finalités, objectifs, projets en développement et en maturation (préférences), ses motivations, contraintes et moyens d'action internes</li> <li>• Examiner les moyens d'action dont dispose chaque acteur sur les autres pour faire aboutir ses projets.</li> </ul>
<p><b>Phase 2 : Identifier les enjeux stratégiques et les objectifs associés</b></p>	<p>la rencontre des acteurs en fonction de leurs finalités, de leurs projets et moyens d'actions, permet de révéler un certain nombre d'enjeux stratégiques sur lesquels les acteurs ont des objectifs convergents ou divergents.</p>
<p><b>Phase 3 : Positionner les acteurs Sur les objectifs et repérer les convergences et divergences</b></p>	<p>- décrire dans une matrice "acteurs x objectifs" (MAO) l'attitude actuelle de chaque acteur par rapport à chaque objectif en indiquant son accord (+ 1), son désaccord (-1) ou bien sa neutralité (0).</p> <p>- Recenser les jeux d'alliances et de conflits possibles, convergence ou en divergence.</p> <p>- Visualiser les groupes d'acteurs en convergence d'intérêt, évaluer leur degré de liberté apparent, repérer les acteurs les plus menacés, et analyser la stabilité du système.</p>
<p><b>Phase 4 : Hiérarchiser pour chaque acteur ses priorités d'objectifs</b></p>	<p>Rapprocher le modèle de la réalité, avec la hiérarchisation des objectifs pour chaque acteur. On évalue ainsi l'intensité du positionnement de chaque acteur à l'aide d'une échelle spécifique.</p>

<p>/</p> <p><b>Phase 5: Évaluer les rapports de force des acteurs.</b></p>	<p>Un plan influençant la/dépendance des acteurs est alors construit. L'analyse des rapports de force des acteurs met en avant les forces et les faiblesses de chacun de ces acteurs, leurs possibilités de verrouillage, etc.</p> <p>En conséquence, nous distinguons 4 types d'acteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-<b>Les acteurs dominants</b> disposent d'une influence forte sur les autres sans être eux-mêmes fortement influencés.</li> <li>-<b>Les acteurs relais</b>, ceux qui sont à la fois fortement influents et fortement influencés.</li> <li>-<b>Les acteurs dominés ou dépendants</b>, ceux qui disposent d'une faible influence et qui sont fortement influencés.</li> <li>-<b>Les acteurs autonomes</b>, ce sont les acteurs peu influents et peu dépendants.</li> </ul>
<p><b>Phase 6 : Intégrer les rapports de force dans l'analyse des convergences et des divergences entre acteurs</b></p>	<p>L'objet de cette étape consiste justement à intégrer le rapport de force de chaque acteur à l'intensité de son positionnement par rapport aux objectifs.</p> <p>On obtient de nouveaux graphes des convergences possibles et des divergences entre tous les acteurs. La comparaison entre les séries de graphes permet d'observer la déformation des alliances et les conflits potentiels tenant compte des hiérarchies des objectifs et des rapports de force entre acteurs.</p>
<p><b>Phase 7 : Formuler les questions clés de l'avenir et des recommandations stratégiques.</b></p>	<p>Par les jeux d'alliances et de conflits potentiels entre acteurs qu'elle met en lumière, la méthode MACTOR contribue à la formulation des questions clés de la prospective et des recommandations stratégiques. Elle aide par exemple à s'interroger sur les possibilités d'évolution des relations entre acteurs, l'émergence et la disparition d'acteurs, les changements de rôles, etc.</p>

Source : Godet,1997(Traitement Auteur, 2021)

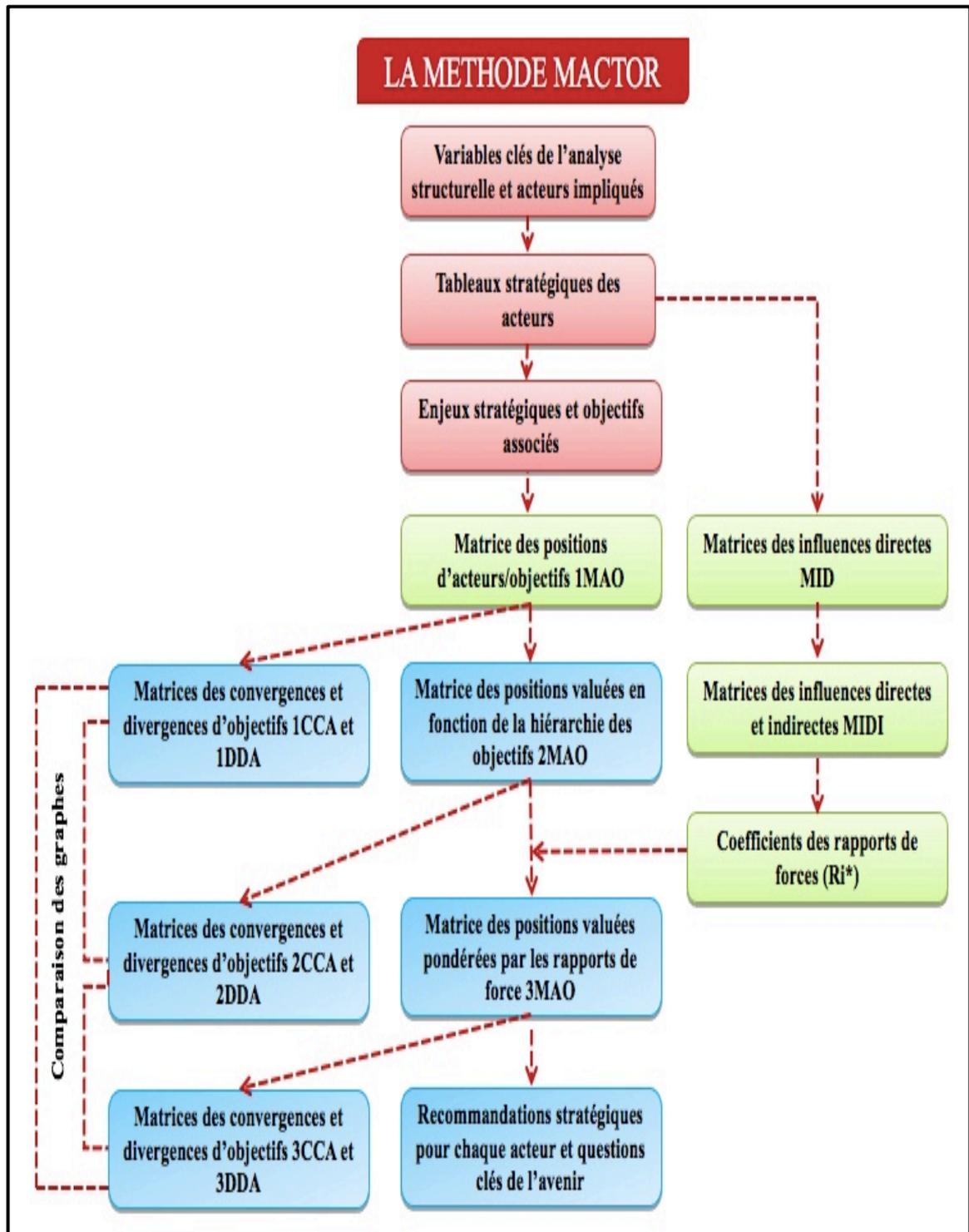


Figure II-5 : Méthode MACTOR (Approche méthodologique).

Source : (Godet, 1997) (Repris par l'auteur, 2020)

L'objectif de l'utilisation de la méthode MACTOR est de fournir à un acteur une aide à la décision pour la mise en place de sa politique d'alliances et de conflits afin de déterminer si le jeu d'acteur est en faveur du projet ou non (Jaziri & Bousaffa , 2007).

Au final, et pour conclure notre recherche, nos résultats seront synthétisés dans une classification bien définie, cela à travers la **méthode AFOM**, comme outil le plus adapté

pour récapituler notre évaluation à priori et à posteriori du projet de tramway de Sétif. De par son approche subjective et qualitative, elle permet de construire un outil d'aide à la décision pour assurer une démarche d'un projet urbain.

### 3.2.3. L'analyse AFOM ou SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities, Threats)

L'analyse SWOT ou AFOM, « est un outil d'analyse stratégique, qui combine l'étude des *Forces* et des *Faiblesses* d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, avec celle des *Opportunités* et des *Menaces* de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement » (Grigoriou & Rothaermel, 2017).

Quatre types de dimensions seront décomposés en indicateurs mesurables afin de pouvoir évaluer les potentialités, identifier les carences, circonscrire les obstacles et optimiser les forces (Hecham-Zehioua, 2010). Elle permet de cerner les menaces ou opportunités résultant de l'adoption d'une solution est très utilisée dans le domaine de l'évaluation stratégique et de plus en plus rencontrée dans le domaine des transports ( Boufendi & Baouni , 2018).

- **Les Forces** : ce sont les aspects positifs qui sont développés et améliorés par le projet du tramway de Sétif le long de son élaboration et son exploitation.
- **Les faiblesses** : ce sont les aspects négatifs qui ne sont pas contrôlés par les opérateurs du projet, ou qui ne sont pas pris en considération pour le bon déroulement du projet, et pour lesquels des marges d'amélioration importantes existent notamment après son exploitation.
- **Les opportunités** : ce sont les possibilités positives qu'on pourra éventuellement tirer parti des forces et des faiblesses engendrées par le projet de tramway de Sétif.
- **Les menaces** : ce sont les problèmes, les obstacles et les limites qui pourront empêcher ou limiter le progrès et l'évolution du projet.

Le but de cette analyse est de mettre au final le lien entre ces quatre différents facteurs, d'une façon à maximiser les potentiels des forces et des opportunités, et à minimiser les effets des faiblesses et des menaces suivant la démarche présentée dans le tableau ci-après :

Tableau II-3 : Relation entre les facteurs de l'analyse AFOM.

Relation entre les facteurs de l'analyse AFOM			Approche interne		
			Les Forces Comment maximiser les forces ?	Les faiblesses Comment minimiser les faiblesses ?	Examiner en quoi les forces permettent de maîtriser les faiblesses
Approche externe	Les opportunités	Comment maximiser les opportunités ?	Comment utiliser les forces pour tirer parti des opportunités ?	Comment corriger les faiblesses en tirant parti des opportunités ?	
	Les Menaces	Comment minimiser les menaces ?	Comment utiliser les forces pour réduire les menaces ?	Comment minimiser les faiblesses et les menaces ?	
	Examiner en quoi les opportunités permettent de minimiser les menaces				

A l'issu des différents méthodes traitées et analysées, nous pouvons conclure notre approche méthodologique selon les objectifs et l'hypothèse de notre recherche comme suit :

➤ Pour l'évaluation du processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif :

Tableau II-4 : Approche méthodologique pour l'évaluation du processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif.

<b>Objectif</b>	Évaluation de la démarche d'élaboration du projet de tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain.
<b>Questionnement</b>	Est-ce que le projet de tramway de Sétif dans son contenu et sa démarche répond aux exigences et aux finalités du projet urbain ?
<b>Démarche de recherche</b>	Une évaluation à priori avec une <b>démarche comparative</b> , suivant une <b>approche qualitative</b> .
<b>Méthodes de recherche</b>	Enquêtes <b>bibliographique et documentaire</b> combinée d'une enquête de terrain tantôt <b>compréhensive</b> , tantôt <b>descriptive</b> et <b>explicative</b> .
<b>Techniques de recherche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une analyse qualitative de contenu.</li> <li>• L'entrevu.</li> <li>• Le questionnaire interview</li> </ul>
<b>Instruments et outils de recherche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les documents produits au cours du projet, et les articles de presses.</li> <li>• Les entretiens <b>semis-directives</b> avec les différents gestionnaires (maîtres d'ouvrage et maîtrise d'œuvre).</li> <li>• Le formulaire de questions à l'attention des citoyens.</li> <li>• L'outil MACTOR.</li> </ul>

Source : Auteur ,2021.

➤ **Pour l'évaluation des impacts du projet de tramway de Sétif.**

Tableau II-5 : Approche méthodologique pour l'évaluation des impacts du projet de tramway de Sétif.

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chercher si les impacts du projet de tramway de Sétif répondent aux conditions d'effet structurant</li> <li>• Ressortir les forces et les faiblesses du projet de tramway de Sétif.</li> </ul>
<b>Questionnements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels sont les impacts du projet du tramway sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif ?</li> <li>• Est-ce qu'il a pu atteindre les objectifs du projet fixés en amont ?</li> </ul>
<b>Démarche de recherche</b>	Une évaluation à posteriori avec une <b>approche quantitative objective</b> et autre <b>qualitative subjective</b>
<b>Méthodes de recherche</b>	Enquête <b>documentaire</b> combinée d'une enquête de terrain <b>descriptive</b> et <b>explicative</b> auprès des usagers piétons, des commerçants et habitants.
<b>Techniques de recherche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'observation du terrain</li> <li>• Une analyse quantitative et qualitative de contenu.</li> <li>• Le questionnaire <b>interview</b> auprès des usagers piétons et des commerçants</li> <li>• Le questionnaire autre auto-administre auprès des habitants.</li> </ul>
<b>Instruments et outils de recherche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les documents produits au cours du projet et après son exploitation emmenant de la direction du transport de Sétif.</li> <li>• Le formulaire de questions à l'attention des usagers piétons au centre-ville.</li> <li>• Le formulaire de questions à l'attention des commerçants du centre-ville.</li> <li>• Le formulaire de questions à l'attention des habitants.</li> <li>• AFOM.</li> </ul>

Source : Auteur ,2021.

#### 4. L'ENQUETE DU TERRAIN ET LA CONSTRUCTION DES QUESTIONNAIRES.

Face aux préavis défavorables des citoyens en ce qui concerne le passage du tramway et son effet sur le centre-ville, il nous apparait intéressant de voir si la situation et les opinions sont évoluées. De cela, une enquête d'opinion et de satisfaction est effectuée en plein centre-ville, sur l'avenue 8 mai 1945 (le sixième secteur sur le tracé du tramway de Sétif selon l'APD), un tronçon de 660 m desservant de nombreux quartiers issus de la période coloniale et comprenant deux stations de voyageurs les plus fréquentées à savoir : la station de *Bouzid Saal* et celle de *Mustapha Ben Boulaid*, et sur lequel des grands changements sont remarqués dès la mise en service de la première ligne du tramway en Avril 2018.



Figure II-6 : le périmètre d'étude : le tronçon du centre-ville.

Source : Entreprise Métro d'Alger. APD,2013

Pour l'ensemble, trois questionnaires sont élaborés pour recueillir les témoignages des usagers piétons du centre-ville, des commerçants et des habitants sur les changements qu'a apporté le tramway en termes de changement des pratiques sur l'artère principale du centre-ville, d'évolution du commerce et du fonctionnement des quartiers. Il s'agit de poser quelques questions fermées et parfois ouvertes sur l'impression, la perception et la satisfaction du capital-citoyen.

Les enquêtes ciblées sont bien précisés et réduits aux riverains et aux commerçants du tronçon indiqué, ainsi qu'aux habitants des trois différents quartiers (Est, centre et Ouest) sur le corridor du tramway.

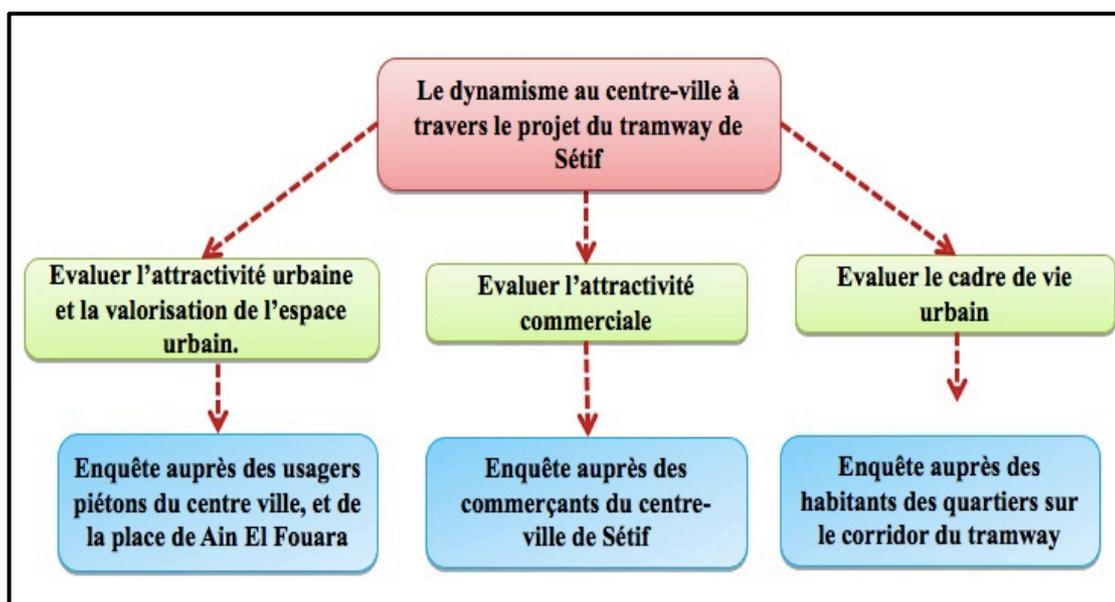


Figure II-7 : Les différentes enquêtes à effectuer pour l'évaluation de l'impact du tramway sur la dynamique urbaine au cœur de la ville de Sétif.

Source : Auteur, 2021.

#### **4.1. Enquête n°01 auprès des usagers piétons du centre-ville et de la place de Ain El Fouara .**

Approcher l'espace urbain du point de vue qualitatif, ne peut se faire sans interroger ses usagers, ceux qui y vivent et le fréquentent au quotidien. « L'utilisateur *serait -selon Courtois le seul vrai juge pour apprécier ce qui a été fait* » (ABBAS-LE COURTOIS, 2009)

De cela et afin d'évaluer le changement des pratiques des riverains au niveau de centre-ville de Sétif, de mesurer la convivialité, la satisfaction et l'appréciation remarquées après la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif, une **enquête d'opinion auprès des usagers piétons du centre-ville** en général et de la place de Ain El Fouara en particulier a été effectuée.

##### **4.1.1. L'échantillon**

L'observation menée sur quatre jours successifs et le comptage des personnes fréquentant le centre-ville notamment les après-midis de 16hr à 20hr, touche les 1200 personnes piétonnes. De cela, notre enquête s'est effectuée auprès d'un échantillon de 120 personnes, partagées entre piétons sur l'artère principale du centre-ville (60 interrogés), et usagers de la place de Ain El Fouara (60 enquêtés). Un échantillon qui n'est pas assez représentatif, néanmoins il nous a permis d'avoir des résultats que nous avons essayé d'exploiter au maximum.

##### **4.1.2. Le formulaire des questions (Questionnaire n° 03).**

La population interrogées prise aléatoirement, avec une volonté de mélange de sexes et d'âges, ceux qui ont voulu répondre, dont le recueil de l'information auprès des piétons, et des usagers de la place de Ain Fouara, se fait en premier lieu par un **questionnaire pilote**, à la base d'un **entretien qualitatif et semi-directif à questions ouvertes** (CHARLIER & CAMPENHOUDT, 2014), en laissant la liberté aux usagers piétons de s'exprimer par leurs propres mots, qui ont été reportés tels que formulés par eux.

Cette méthode permet de recueillir un éventail d'expressions et d'idées assez important dans « la parole en marche » (GROSJEAN & THIBAUD, 2001), ce qui nous a permis par la suite de constituer des indices d'évaluation à travers les réponses des interrogés, et les mots utilisés par les interviewés, et les rassembler par la suite par catégorie sous formes d'indicateurs, permettant d'atteindre l'objectif d'enquête souhaité.

Le changement d'image du centre-ville et son **attractivité** déduite à travers le changement des pratiques de ses usagers et le rythme de leurs **fréquentations**, ainsi que **la valorisation** de la place de Ain El Fouara à travers **l'appropriation** de l'espace urbain (les pratiques quotidiennes), **sa flexibilité** (les usages) et sa **valeur patrimoniale** qui sont autant d'indices qui ont guidé notre enquête, qui se sont rassemblé dans un formulaire de questions de Quatorze questions figuré dans **l'Annexe 03**.

Le tableau ci-après résume l'ensemble des dimensions et des indicateurs structurant notre enquête, formulant notre questionnaire et résumant nos objectifs.

**Tableau II-6 : Concepts, démentions et indicateurs de la première enquête : Auprès des usagers piétons du centre-ville et de la place de Ain El Fouara.**

Concepts	Dimensions	Questions
<b>Attractivité urbaine du centre-ville de Sétif</b>	Les pratiques des usagers piétons du centre-ville de Sétif	L'appartenance au centre-ville
		La fréquentation du centre-ville
	L'amélioration du l'image du centre-ville	La nouvelle recomposition urbaine du centre-ville par ces usagers
	La valorisation de la place de Ain El Fouara	L'appropriation de l'espace
		La flexibilité
		La valeur patrimoniale

Source : Auteur, 2021.

#### **4.2. Enquête n°02 auprès des commerçants du centre-ville.**

Dans le but d'évaluer l'impact de la première ligne du tramway de Sétif sur le commerce du centre-ville, nous nous sommes rapprochés des commerçants sur la rue 8 mai 1945 (les principaux commerces), afin de savoir leur satisfaction et si ce projet a contribué à répondre à leurs attentes.

L'enquête s'est déroulée sur cinq jours successif (du 10 au 14 Aout 2020), sous forme d'**entretiens avec le commerçant** la plupart du temps, en simplifiant le questionnaire et en expliquant en arabe, laissant une certaine liberté d'expression à l'interviewé. Lorsque ceux-ci étaient très occupés, le questionnaire a été déposé puis récupéré plus tard.

Sur les 62 magasins ouverts et les 3 hôtels sur l'avenue 8 mai 1945, 32 commerçants sont touchés par notre questionnaire, en essayant de couvrir tout type de commerce existant.

(Robert & Mille, 2005). Trois catégories des commerçants sont ciblées par notre formulaire de questions :

- Des nouveaux commerçants qui sont installés après la mise en service du tramway.
- Des anciens commerçants (qui ont été déjà présents) et qui ont effectué des changements et des travaux en façade.
- Des anciens commerçants n'ayant effectué aucune modification.

#### 4.2.1. L'échantillon.

Sur les 32 commerçants interrogés, sept (07) sont des nouveaux commerçants, au moment que les 25 autres représentent des anciens commerçants, dont 10 ont fait des modifications à l'extérieur de leurs commerces.

Tableau II-7 : Identification des commerces interviewés au niveau du centre-ville de Sétif.

Type de commerce	Commerces	Catégorie		Modification
		Ancien	Nouveau	
Alimentaire	01	Alimentation générale	X	
	02	Kiosque TABAC	X	X
	03	Boulangerie	X	
	04	Pâtisserie « Tartelette »	X	
	05	Kiosque TABAC		X
Non alimentaire	06	Labo photo	X	X
	07	Robes d'intérieure femme	X	
	08	Informatiques	X	X
	09	Pharmacie	X	
	10	Portable (Samsung)	X	X
	11	Électroménager « Elmoltaka »	X	
	12	Vente téléphones « Accessoire store »		X
	13	Labo photo ( Bessou)	X	X
	14	Portable (Master phone)		X
	15	Vêtement pour homme	X	
	16	Vêtement sport	X	
	17	Librairie (El Assala)	X	X
	18	Bijouterie	X	X
	19	Portable Samsung		X
	20	Portable Techno	X	X
	21	Produit cosmétique	X	
	22	Électronique	X	
	23	A3chab	X	
	24	Vêtement pour homme	X	
Cafés, Hôtels, Restaurants	25	Cafétéria Fouara	X	
	26	Pizzeria ( Regency food)		X
	27	Cafeteria ( café l'univers)	X	X
	28	Pizzeria (Nindja)		X
	29	Pizzeria (King burger)	X	
	31	Cafeteria (El Nadi)	X	X
	32	Hotel el Rabii	X	

Source : Auteur , 2021.

#### 4.2.2. Le formulaire des questions (Questionnaire n°04).

Le questionnaire adressé aux commerçants comprenant 18 questions, indiqué dans l'**Annexe 04**, présente les indicateurs pour une éventuelle évaluation, dont les questions sont réparties en six (6) indices ou catégories qui ont constitué les axes du questionnaire :

- Une première catégorie des questions liée à l'évolution de **la clientèle**. (Q1, Q2, Q3)
- Une deuxième catégorie liée à l'évolution du **chiffre d'affaire**. (Q4, Q5, Q6)
- Une troisième catégorie correspond à l'évolution de la **livraison** auprès de leurs commerces. (Q7, Q8, Q9)
- Une quatrième catégorie désigne les **modifications** effectuées par les anciens commerçants après l'arrivée du tramway (Q10, Q11, Q12)
- Une cinquième catégorie désigne **la satisfaction** des commerçants par rapport à l'insertion du tramway à proximité de leurs commerces. (Q13, Q14, Q15)
- En plus des questions sont adressées à l'ensemble des commerçants afin d'avoir leurs **appartenances** par rapport au projet du tramway de Sétif. (Q16, Q17, Q18)

**Tableau II-8 : Concepts, démentions et indicateurs de la deuxième enquête auprès des commerçants du centre-ville de Sétif.**

Concept	Dimensions	Sous dimensions	Questions
Attractivité urbaine du centre-ville	Attractivité commerciale au centre-ville de Sétif	Fréquentation du commerce	Origine de la clientèle
			Taux de fréquentation
		Le rendement financier	Le chiffre d'affaire
		La livraison	Places de stationnement
			Habitudes de livraison
		Les modifications	Type de modifications
			L'influence par le tramway
		Appartenance des commerçants par rapport au projet	Expression
Attentes			

Source : Auteur, 2021.

#### 4.3. Enquête n°03 auprès des habitants.

*« Le cadre de vie ne saurait se réduire à la propreté des trottoirs, au bon état de la voirie, ou encore à des bâtiments bien rénovés. Conditionné par des facteurs objectifs,*

*physico-morphologiques et socio-économiques, le cadre de vie désigne généralement l'ensemble des éléments entourant la vie du citoyen-usager, concourant à son épanouissement personnel, professionnel et à son bien-être. Il est aussi une notion subjective liée aux valeurs, perceptions et aspirations de chacun »* (Decoupigny & Aboulkeir, 2018).

Appréhender le cadre de vie urbain à travers le projet du tramway de Sétif, c'est évaluer en quelque sorte l'impact de ce dernier sur l'évolution des quartiers prenant en charge deux niveaux de préoccupations : celui de la création de la congruence entre les différents quartiers, et celui qui se rapportant au quartier lui-même en le dotant d'un environnement sain, d'un espace urbain pratique et accessible, ainsi d'un cachet auquel les habitants pourront s'attacher et s'identifier (Rahmani Kelkoul & Chougui, 2019).

La qualité des espaces publics, la qualité architecturale, paysagère et environnementale ainsi que l'accessibilité par le transport en commun et le niveau de services auprès des usagers sont autant de facteurs qui vont constituer un socle pour notre analyse du cadre de vie à travers le projet de tramway de Sétif.

De ce fait, nous avons déduit que cette évaluation ne pourra s'effectuer que par un rapprochement des habitants comme premiers concernés par leur cadre de vie, ce qui implique inévitablement la prise en compte de la perception du quartier par ces habitants suite à l'insertion du tramway, ainsi que de l'évaluation du jugement des individus, tout en mesurant leur satisfaction résultant de l'écart entre leur perception et leurs attentes.

La position choisie pour mener à bien cette étude repose fondamentalement sur une méthode de considération de la subjectivité des habitants.

Cette « *sociologie de la subjectivité* » (Certu, 2006) va nous permettre de recueillir les paroles des habitants, en leur donnant la possibilité d'exprimer leur vécu et leur perception de leurs quartiers, l'environnement qui les entoure et les liens qu'ils entretiennent avec autrui suite à l'insertion de la ligne du tramway à proximité de leur habitation.

Il convient ensuite d'entreprendre la transformation des représentations subjectives en critères objectifs d'évaluation du cadre de vie, tout en jugeant le rapport à l'espace et à la quotidienneté.

Pour notre cas, trois échelles vont être prises pour évaluer le cadre de vie urbain :

- La mobilité des habitants suite à la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif.

- L'amélioration urbaine des quartiers suite à l'insertion de la première ligne du tramway de Sétif.
- L'appréciation des habitants par rapport au projet du tramway de Sétif.

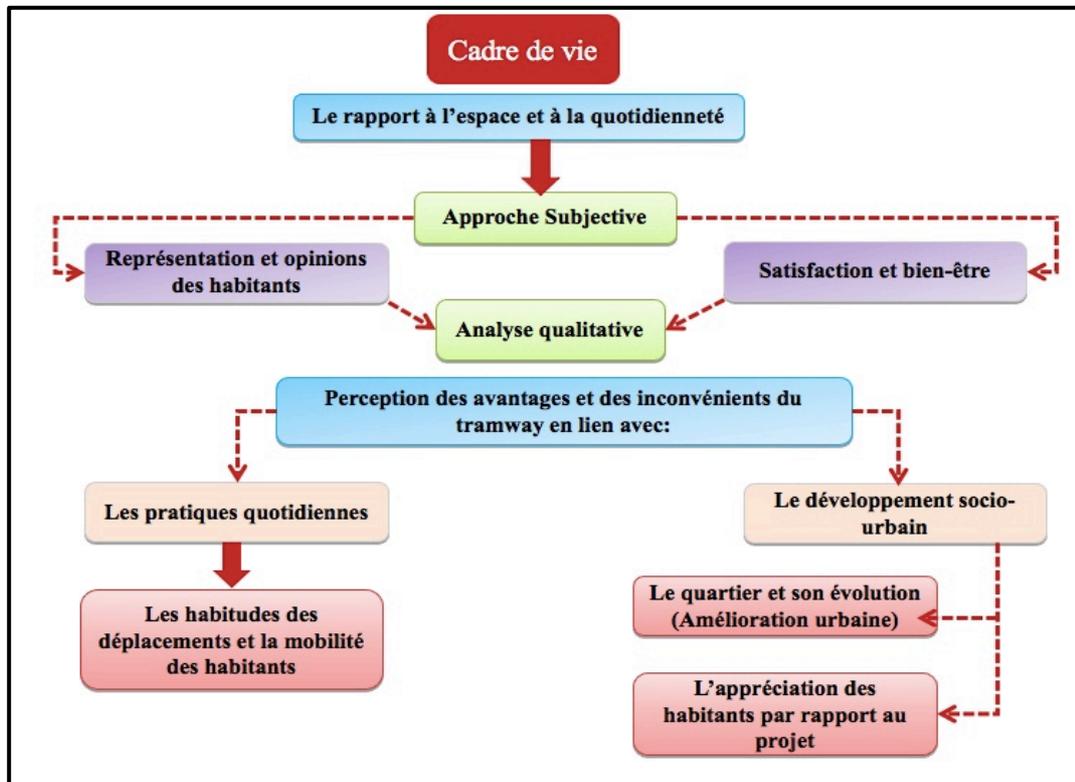


Figure II-8 : L'attribution du cadre de vie à travers le projet de tramway.  
Source : Auteur, 2021.

#### 4.3.1. Le périmètre d'étude.

Afin de s'imprégner des représentations et des perceptions citoyennes bien précises et plus significatives et dans le but de mettre l'accent sur la récurrence, la convergence et la divergence des perceptions et des représentations, ainsi que d'avoir plus d'indicateurs et de critères de satisfaction et d'évaluation d'impact du tramway sur le cadre de vie des habitants.

Nous avons jugé préalable de réaliser une **enquête par questionnaire auprès des habitants**, avec une prise de contact directe avec la population résidente dans un rayon de 200m sur les différents secteurs de la ligne du tramway de Sétif, précisant **trois quartiers**, situés dans les trois différentes parties de la ligne du tramway: le premier quartier se situe dans la partie Est, considérée comme la zone d'habitat la plus dense à savoir le quartier des « 300 logement », le deuxième se trouve en plein centre-ville, issue de la période coloniale à savoir le quartier des « cheminots » considéré parmi les anciens quartiers de la ville de

Sétif, et le dernier s'installe dans la partie Ouest, considérée comme une zone d'habitat nouvelle, prenant le cas du quartier de « Chouf Lekded ».

Sachant que ce tri s'est effectué selon :

- L'ancienneté du quartier et sa desserte de transport collectif.
- Les travaux d'amélioration urbaine effectués et les obstacles rencontrés suite à l'insertion du tramway
- Les doléances des habitants à propos du tracé du tramway et leurs besoins.

#### **4.3.2. L'échantillonnage**

Pour avoir des résultats plus fiables, nous avons choisi un échantillon représentatif de 150 habitants, 50 personnes pour chaque quartier avec des critères bien précis :

- Des anciens habitants qui sont installés avant l'arrivée du tramway (avant même la phase des travaux) afin de pouvoir cerner la situation avant et après.
- Profil des résidents avec des grands équilibres en matière de genre, d'âge, et surtout de profils socio-professionnels.

#### **4.3.3. Le formulaire des questions (Questionnaire n°5).**

L'ensemble des habitants vont être interrogés sur les évolutions positives ou négatives, induites par l'arrivée du tramway en termes de mobilité et d'accessibilité au quartier, en termes d'attractivité, de réaménagement et d'amélioration urbaine, sur leurs besoins ainsi que leurs attentes afin de mesurer leur satisfaction. A cet égard, six catégories ont constitué les axes de notre questionnaire figuré dans l'**Annexe 05** :

- **Une première catégorie** des questions liées à l'évolution des personnes interrogées.
- **Une deuxième catégorie** correspond aux questions qui traitent la perception des habitants vis-à-vis du projet du tramway et son insertion auprès de leurs quartiers, via les transformations engendrées en **termes de mobilité** (Q1, Q2, Q3, Q4).
- **Une troisième catégorie** correspond aux questions relatives au développement du quartier et son attractivité suite aux opérations d'amélioration urbaine qui ont accompagné le projet. (Q5, Q6).
- **Une quatrième catégorie** correspond aux questions relatives à **l'appartenance et à l'amélioration de l'image du quartier**, introduites suite à l'insertion du tramway. (Q7, Q8, Q9)

- **Une cinquième catégorie** correspond aux questions relatives à **la satisfaction** des interrogés vis-à-vis la mobilité et l'amélioration du cadre de vie à travers le projet du tramway de Sétif, (Q10, Q11)
- **Une sixième catégorie** liée à **l'appréciation des habitants** par rapport au projet du tramway de Sétif. (Q12, Q13, Q14, Q15, Q16)

**Tableau II-9 : Concepts, démentions et indicateurs de la troisième enquête : Auprès des habitants**

Concept	Dimensions	Sous dimensions	Questions
<b>Mobilité des habitants</b>	Pratiques quotidiennes de mobilité	Les habitudes modales	Moyen de déplacement
		Les comportements modaux	Motif de déplacement
	Accessibilité et circulation (à l'intérieure du quartier)	/	Le report modale
			Fréquentation RTC
<b>Le développement socio-urbain</b>	L'amélioration urbaine	/	Les opérations de requalification urbaine
		L'amélioration de l'image du quartier	Sécurité, convivialité, propreté
		L'ambiance sociale	L'appartenance au quartier
			L'expression des habitants
			Les attentes des habitants
			La sensibilisation des habitants après l'exploitation du tramway
L'efficacité du projet			

Source : Auteur, 2021.

## CONCLUSION.

Désignant par « le tramway moderne » ou « le nouveau tramway », un projet qui dépasse de loin le simple projet de transport, à un autre porteur d'un projet de ville, plein d'espoirs et de désirs, qui adopte dans son fond les enjeux d'une ville durable, les principes d'une bonne gouvernance, et les mécanismes d'un projet urbain.

A travers **les expériences françaises**, le tramway a laissé son empreinte magique, partant au-delà d'une solution de transport, à une solution urbaine, avec une incarnation du projet politique :

- Le tramway en France décrit un système d'intentions , avec une stratégie de développement urbain, renforcée par une dimension politique, souhaitant la concrétisation spatiale de ces intentions. (Bacqué M-H, Driscoll, Fijalkow, Mariolle, & Tissot, 2007)
- Il exige une nouvelle dynamique urbaine par la multiplication des sphères professionnelles mobilisées, articulant le transport et l'urbanisme, assurant un mode de pilotage décentralisé, avec la gestion de la convergence du projet et la régulation des conflits.
- Il revendique une accusée sociale, avec un enjeu majeur celui de la « négociation » (Thomassian, 2009), sollicitant des modalités et des moyens d'actions convenables pour la concrétisation d'un « grand projet » (Offner, 2001), qui se veut un projet local, social et surtout négociable.

De sa part les **expériences algériennes**, la politique des tramways a maqué un déphasage entre les enjeux projetés et les projets concrétisés, exprimée par :

- Un projet politique visé dans le tramway d'Alger est un projet sectoriel du ministre des transport, où l'ensemble des actions menés exprimant une stratégie de marketing urbain, visant à revaloriser l'image visuelle d'Alger.
- Un projet de transport, révélé par le tramway d'Oran, a fait que la ville a bénéficié d'un moyen de transport qui a amélioré les déplacements en ville, vu le dysfonctionnement qu'elle a connu en matière de transport et de congestion, tout en reliant les quartiers les plus éloignés des banlieues Sud et Est au centre, et en desservant la ville nouvelle.

- L'opportunité d'un projet urbain structurant, est annoncé par le tramway de Constantine, avec son insertion dans le Projet de Modernisation de la Métropole Constantine (PMMC), à travers ses répercussions à long terme sur la dynamique urbaine de Constantine portant un levier de développement socio- spatial d'un part et excluant les disfonctionnements du transport d'autre part, tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie de ses citoyens.

Cela en l'absence d'une approche partenariale, sans aucune coordination entre les acteurs et les secteurs d'intervention, combiné à la déficience d'une démarche participative, par le manque de concertation, la rareté du débat fructueux avec la société civile.

Le tramway de Sétif comme une sixième expérience en Algérie, s'est inscrit dans le même contexte de recherche. En continuité des travaux de (KEBICHE A, 2017) et (MADANI S, 2017), notre réflexion sera portée sur l'évaluation du processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain, ainsi que de l'évaluation de ses impacts, dont plusieurs questionnements vont structurer cette réflexion :

- **Est-ce que Le tramway de Sétif a bénéficié des pratiques algériennes qui l'ont précédé ?**
- **Est-ce qu'il a adopté une démarche de projet urbain dans sa gestion et dans son élaboration ?**
- **Est-ce qu'il a un effet structurant sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif ?**

Sur la base des différentes expériences traitées, qu'elles soient étrangères ou algériennes, nous nous sommes positionné méthodologiquement, et nous avons opté pour **la méthode scientifique d'enquête**, comme la méthode la plus adaptée pour notre recherche, tout en utilisant la plupart de ces techniques de recherche, de **l'observation** du terrain et la consultation des documents établis, à **l'entrevue** auprès des maitres d'ouvrage et maitres d'œuvre, au **questionnaire** auprès des maitres d'usage, pour une **analyse qualitative de contenu**.

Avant de projeter cette approche méthodologique sur notre cas d'étude, il s'agit en premier lieu de faire le point sur l'état des lieux de la ville de Sétif, à savoir sa dynamique et sa mobilité urbaine, pour aborder par la suite la réorganisation de son réseau de transport à travers son projet de tramway, objet de notre travail de recherche, ce qui va être élucidé dans le troisième chapitre de cette thèse.

## **CHAPITRE III**

**DYNAMIQUE ET MOBILITE URBAINE  
DANS LA CAPITALE DES HAUTS  
PLATEAUX. LE PROJET DU TRAMWAY  
DE SETIF.**

## INTRODUCTION.

Depuis quelques années, la capitale des hauts plateaux vit au rythme d'une métropole, d'une wilaya qui avance grâce aux dévouements des responsables locaux et aux différents projets réalisés ou en cours de réalisation au travers des différents coins de la wilaya.

Sétif par sa forte dynamique urbaine, par son étalement urbain, son développement économique et sa forte croissance démographique, a vécu une véritable congestion due à l'augmentation des déplacements. A cet égard et pour la mise en œuvre d'une politique de gestion urbaine, une initiative a été prise par le ministre des transports afin de mettre la ville de Sétif en situation d'un établissement public de transports collectifs constitué d'une ou de quelques lignes de tramway, ce qui s'inscrit dans la perspective de faire du transport en commun un levier au service du développement de la ville.

A travers ce chapitre nous allons essayer de faire la lumière sur la dynamique urbaine qu'a connue la capitale des hauts plateaux avant l'adoption de son projet de tramway, mettant l'accent sur :

- Les potentialités et les carences qu'a connue la ville de Sétif en termes de développement urbain, de croissance spatiale et démographique, ainsi que de planification urbaine adoptée pour maîtriser cette dynamique urbaine.
- Les dysfonctionnements du système de mobilité à Sétif, en termes de structure urbaine, de trafic routier, de réseau de transport, et du plan de circulation

Ceci pour essayer au final de cerner et de synthétiser la logique de l'insertion du tramway à Sétif, et sa manière de faire, par le biais des études effectuées pour la faisabilité et la réalisation du projet, et à travers les enjeux et les impacts attendus dictés par les responsables du projet.

Ce chapitre constitue pour nous une base de données, de laquelle nous allons essayer de profiter au maximum pour justifier nos résultats le long de notre travail.

## 1. SETIF, UN CONTEXTE TERRITORIAL FAVORABLE POUR UNE METROPOLISATION SOUHAITABLE.

Sétif est située à environ 300 kms au Sud-Est d'Alger, à 1100 m d'altitude, occupant une superficie de 6.549 km<sup>2</sup>, représentant 0,27 % du territoire national.

Limitée au Nord par les wilayas de Jijel et Bejaia, à l'Est par la wilaya de Mila, au Sud par les wilayas de Batna et Msila, et à l'Ouest par la wilaya de Bordj-Bou-Arreidj.(BOUDERBALI, 2013).

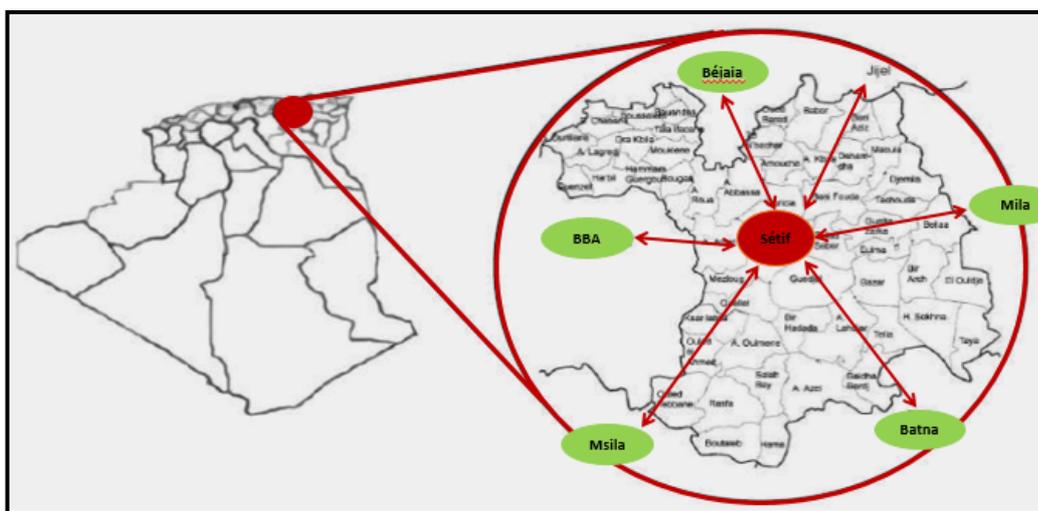


Figure III-1 : Les limites de la wilaya de Sétif.

Source : Agence nationale de développement de l'investissement (ANDI), 2013. (Traitement Auteur,2020).

Une wilaya qui occupe une position prédominante parmi les wilayas des hauts plateaux de l'Est, ce qui fait d'elle leur capitale, vu les opportunités qu'elle affiche :

- Une position géographique stratégique lui a conféré de jouer le rôle d'un carrefour d'échange et de transit. Son ouverture aux autres wilayas et son accessibilité de toutes les directions lui ont rendu un passage obligé des flux venant du Sud vers les ports de Jijel et Bejaia, et ceux venant de l'Ouest, notamment Alger vers l'Est (Constantine et Annaba).
- Une wilaya qui se développe selon un système de mobilité de plus en plus riche, à travers un important réseau de communication caractérisé par ses multiples routes nationales (RN05, RN09, RN75, RN74, RN78...), ses multiples chemins wilayas CW qui peuvent devenir des RN, son chemin de fer, son tramway et son aéroport, assurant une ville connectée, facilitant le transport des biens et des services et articulant la ville de Sétif aux villes limitrophes.

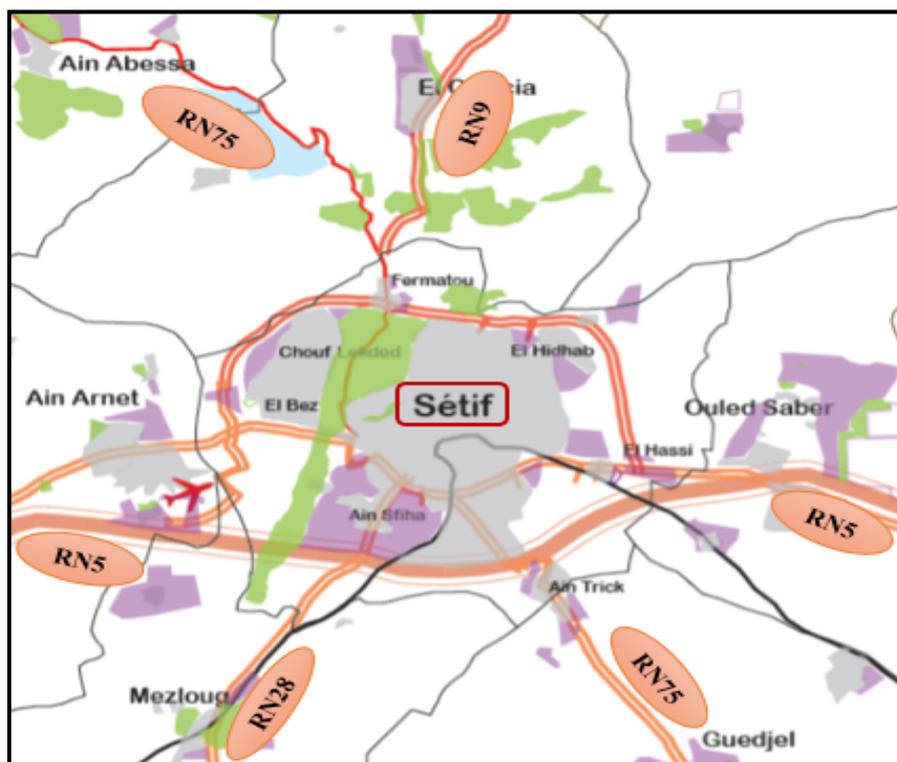


Figure III-2 : Sétif, une situation géographique stratégique renforcée par un réseau routier structurant. Source : (Kebiche, 2017). (Traitement Auteur,2020).

- Une wilaya qui se classe en deuxième position après la capitale en matière de démographie, où la population a atteint 1.866.485 habitants en 2017, qui représente 09 % du nombre de la population de la wilaya d'Alger qui atteint 16.948.000 habitants en 2008, avec un taux de croissance de 2.68% pour la période 2008-2017.

Tableau III-1 : taux de croissance démographique dans la wilaya de Sétif (2008-2017).

Année	Population -Sétif-	Taux de croissance
2008	1.482.336	2 .68%
2017	1.866.485	

Source : wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement de la wilaya de Sétif, 2017.

- Sur le plan économique, elle occupe la deuxième place après Oran en termes d'activités par les fonctions qu'elle occupe déjà, ainsi que par les projets structurants réalisés, en cours de réalisation ou programmés dans les différents coins de la wilaya, qui lui ont fait gagner plus de 2000 habitants par an depuis 1987, l'ont qualifiée comme pôle majeur à dimension régionale et même nationale (PDAU, 2010).
- Sur le plan administratif, elle se compose de 20 Daïras qui se divisent en 60 communes, dont chacune présente un contexte local bien défini à travers ses caractéristiques urbaines, économiques et même sociodémographiques, contribuant

à la création d'une nouvelle territorialité par la répartition des tâches et des fonctions selon la nature et la vocation de chaque commune.

Cette métropolisation peut se comprendre qu'à travers la compréhension de sa dynamique urbaine et la manière de la gérer, mettant l'accent sur son développement urbain, sa mobilité et la grandeur de l'impact de cette dernière sur cette dynamique. Ce qu'on va essayer de le décortiquer à travers notre cas d'étude « La commune de Sétif », située au cœur de la wilaya, avec une aire d'influence qui dépasse les limites administratives (commune-wilaya), et qui représente le chef-lieu Wilaya, par son réseau urbain et ces caractéristiques socio-économiques, ce que l'a qualifiée comme pôle générateur de la ville, sur lequel nous allons focaliser notre diagnostic afin d'évaluer le rapport **dynamique urbaine / mobilité**.

## 2. DU CONTEXTE TERRITORIAL AU CONTEXTE LOCAL.

Conformément à la loi N° 84/09 du 04/02/1987, relative à l'organisation territoriale du pays, la ville de Sétif est située dans la partie centrale de la Wilaya d'une superficie de 12700ha représentant 19,17% de la surface totale du territoire (PDAU, 2010).

Elle occupe un relief particulièrement favorable à son développement, les pentes sont en général faibles et les plus fortes (+ 15 %) ne concernent qu'une partie réduite du territoire. Elle est limitée au Nord par la commune de OURICIA, à l'Est par la commune de OULEDSABER, à l'Ouest par la commune de MEZLOUG et AIN ARNET et au Sud par la commune de GUEDJEL.

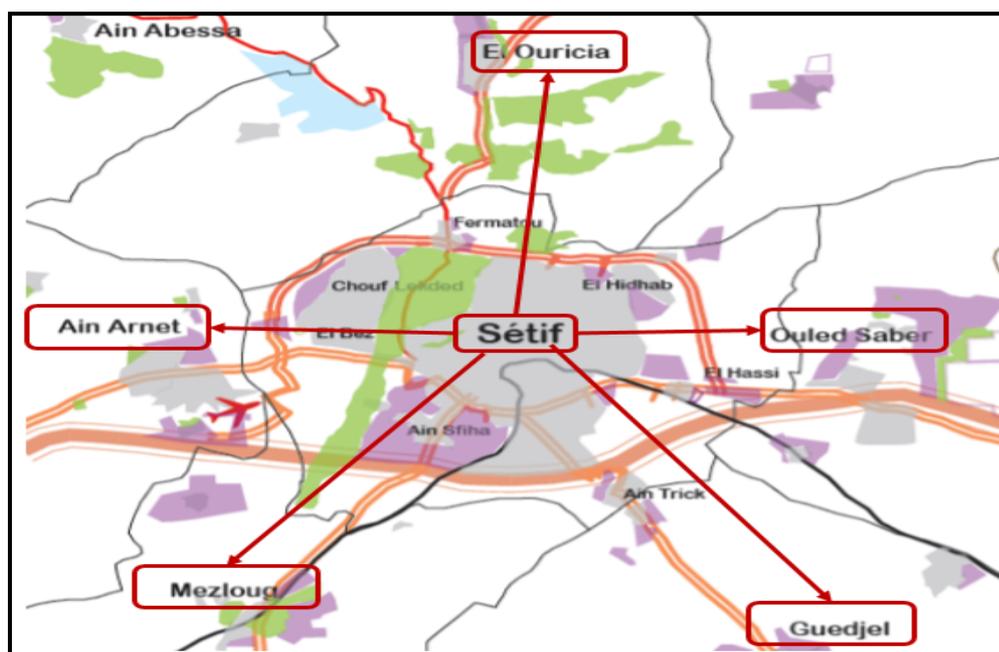


Figure III-3 : Les communes limitrophes limitantes de la commune de Sétif.

Source : (Kebiche & Kharchi, 2016). Traitement Auteur,2020.

C'est une ville qui s'organise autour d'un centre urbain principal, représentée par une forme radioconcentrique autour de laquelle existent plusieurs agglomérations secondaires, situées sur les axes principaux à une distance séparative presque identique : Ain Trick sur l'axe de la RN 75, Chouf El Kaded près de l'axe de la RN9, El Hassi et El Bez sur l'axe de la RN5 et Farnatou sur l'axe de la RN28. (PDAU, 2010)

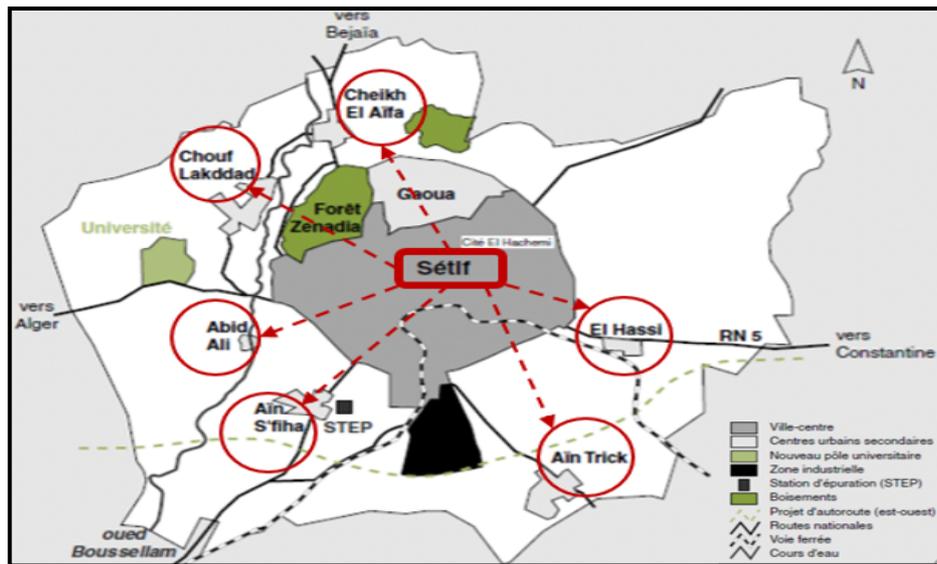


Figure III-4 : Les agglomérations secondaires autour de la commune de Sétif.

Source : (Boudjenouia, Fleury, & Tacherift, 2006). Traitement Auteur, 2020

Cette situation avantageuse a provoqué un éclatement réel de la ville et une dynamique urbaine importante.

### 3. SETIF, UNE DYNAMIQUE URBAINE COMBINÉE ENTRE UNE CROISSANCE SPATIALE ET DEMOGRAPHIQUE.

Sétif, la capitale des hauts plateaux, s'étend sur l'un des couloirs dynamiques du pays (Alger-Constantine), qui a connu au cours des années 70 et 80 de fortes mutations socio-économiques, un exode massif de population à partir des régions limitrophes, ainsi que des extensions successives tout autour de l'ancienne ville coloniale, laissant à chaque fois des vides sur lesquels il fallait revenir pour les urbaniser. Cet état de fait est devenu une caractéristique de la structure urbaine de Sétif (Chorfi & Younesi, 2008).

Le développement urbain de la ville de Sétif a été marqué par une dynamique urbaine combinée entre un **urbanisme d'extension**, et un urbanisme de **reconquête urbaine** (Chorfi, 2019), dont le processus d'urbanisation d'extension se qualifie comme étant

d'évolution spatiale, et le retour à l'espace tampon comme étant de reconquête urbaine, due à la surdensité urbaine.

Aujourd'hui, Sétif vit une forte croissance spatiale et démographique, provoquant une importante dynamique, caractérisée par un étalement urbain chaotique, et une croissance désordonnée, abritant à chaque fois des *actions ponctuelles suivant les urgences de chaque moment, répondant à des décisions et à des conjonctures politiques sans référence au contexte existant* (PDAU, 2010), ce qui a défiguré l'image de la ville et a donné un paysage urbain désarticulé.

A ce stade, Sétif s'est retrouvée avec un encombrement défavorable de par la pression dans tous les domaines : surpeuplement, saturation, difficulté de déplacement et des conditions de vie..., Toutes ces causes ont mené vers une congestion urbaine étouffante, contre laquelle la ville de Sétif a fait recours à la conquête et la gestion de son système de mobilité, afin de maîtriser cette dynamique et arriver par le biais d'une ville connectée à assurer une mobilité urbaine efficace et durable.

Afin de comprendre le développement et la dynamique urbaine de la ville de Sétif, il nous paraît utile d'étudier :

- ✓ Son évolution spatiale et la croissance démographique, et ressortir par la suite son impact sur cette évolution.
- ✓ Les conséquences de telle croissance spatiale et démographique à travers l'étalement urbain, le développement du trafic et du réseau de communication, et leur impact sur la mobilité urbaine.
- ✓ Les différentes stratégies de planification et de développement connues à travers l'impact des conjonctures politiques sur la planification urbaine, afin de maîtriser cette dynamique urbaine, et rechercher par la suite la dialectique entre la planification urbaine et la planification du transport dans la ville de Sétif.

### **3.1. La ville de Sétif, une évolution spatiale radioconcentrique caractérisée par une structure urbaine axiale.**

La ville de Sétif, telle qu'elle se présente aujourd'hui, est la conséquence d'un héritage de villes construites dans le temps avec de différents tissus urbains, provoquant une rupture sur le plan morphologique et typologique. A l'origine, elle est *une création ex-nihilo du pouvoir colonial français* (BETEUR, 2016).

Malgré que la ville de Sétif ait connu plusieurs civilisations et leur cachet sur le territoire, ce n'est qu'après la première guerre mondiale que la ville a connu sa vraie croissance urbaine, franchissant les limites de la ville intramuros, et donnant naissance à des nouveaux faubourgs, dont l'urbanisation s'est faite en tache d'huile selon un modèle radioconcentrique composé de cinq (05) couronnés :

- **Une première couronne** date de la période coloniale, représente l'**intramuros** constitué par le noyau initial de la ville de Sétif, communiquant avec l'extérieur par les quatre portes ( porte de Biskra, porte d'Alger, porte de Constantine..), les **faubourgs** engendrés par le chemin de fer en 1925, et une zone intermédiaire « **zone aedificandi** » (Malverti & Picard, 1989), reliant l'intramuros aux faubourgs, où se sont réalisés les équipements du centre-ville afin de répondre aux besoins de la nouvelle zone résidentielle.
- **Une deuxième couronne** constitue une rupture avec la ville coloniale, caractérisée par la prolifération et la densification des **quartiers spontanés**, souvent illicite sous l'effet de l'exode rural et la politique de l'industrialisation entre 1962 et 1975. Cette couronne a été marquée par le développement d'une trame irrégulière, représentant quelques quartiers tel que : cité Yahiaoui, Bounechada et la cité de l'Avenir (PDAU, 2010).
- **Une troisième couronne** représente une deuxième forme d'urbanisation, et s'étend sur la période de 1976 jusqu'en 1986, à travers le programme **d'habitat planifié**, afin de répondre à la forte demande de logements, traduite dans les ZHUN. Durant cette période, Les interventions urbaines effectuées ont été marquées par une *politique dirigiste*, ce qui a permis de donner une forme éclatée au tissu urbain de la ville, par l'urbanisation ponctuelle des poches vides (reconquête urbaine), et la création des nouveaux secteurs qui sont autant d'amorces pour une future densification (Chorfi & Younesi, 2008).
- **Une quatrième couronne** constituée de Gaoua et El Hidab, caractérisée par une troisième forme d'urbanisation, ce qui a donné naissance à la ville de **laisser-faire**, par l'habitat individuel et la promotion immobilière dès la fin des années 80, jusqu'aux années 1995, laissant libre court aux initiatives privés par l'implantation des grands projets structurants tel que : le pôle universitaire n°3, le pôle médical et le pôle sportif, dans l'absence de toute planification et stratégie urbaine.

- **Une cinquième couronne**, constituée par les centres secondaires, où la commune de Sétif a opté pour une limitation de l'urbanisation au cœur de la ville. Une série d'interventions sur le tissu urbain existant a été recensée d'une manière dirigiste et inattendu tel que les opérations de la densification des ZHUN par les programmes de logements sociaux dans le cadre du plan d'urgence de 1997 (Chorfi,2001).

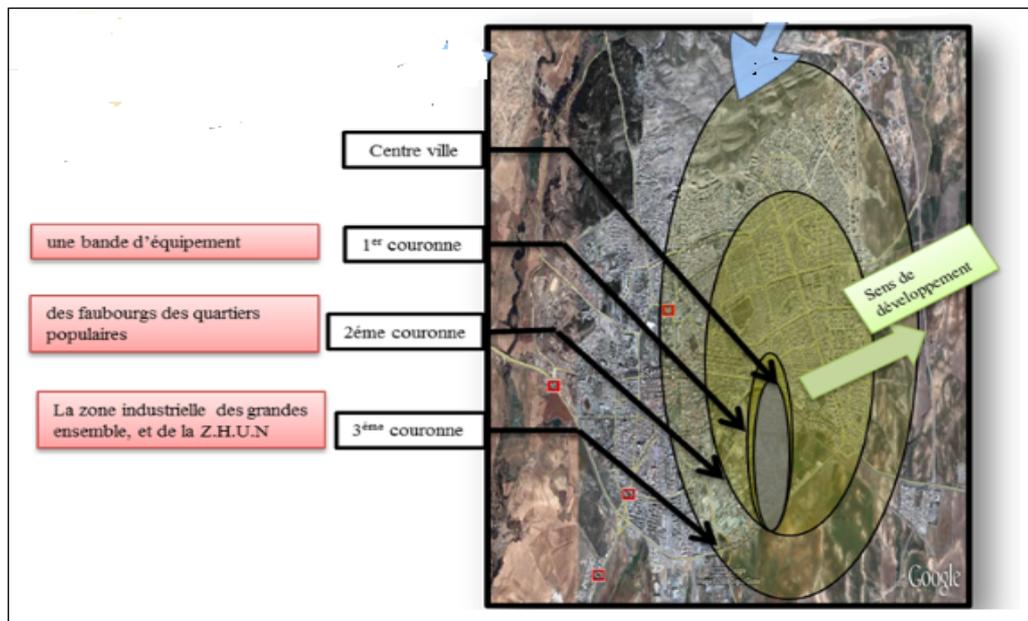


Figure III-5 : Les zones internes et externes (Couronnes) de la commune de Sétif.

Source : Google Earth. Traitement Auteur, 2021.

De ce fait, la structure urbaine de la ville de Sétif est marquée par un noyau initial (colonial), à partir duquel se détachent plusieurs axes, dont le croisement constitue le centre-ville urbain, il s'agit selon le PDAU intercommunal de la ville de Sétif :

- **D'un axe majeur structurant**, qui représente l'axe Est-Ouest (RN5), un élément structurant de la ville sur lequel se draine la majorité des flux mécaniques et piétons, et s'effectue le prolongement du centre-ville.
- **Des axes structurants** représentent les axes Nord-Sud (RN28, RN09), dont le bâti nécessite des opérations de renouvellement urbain.
- **Des axes urbains** constituent les lignes de croissance qui ordonnent le tissu de part et d'autre, et règlent la croissance de la ville.
- **Des axes de développement urbain** représentent les Boulevards tel que le boulevard N°1, qui assure la liaison entre les nouveaux quartiers (cité Hachemi, cité du 1<sup>er</sup> novembre.) et l'ancien tissu urbain le boulevard N°2 afin d'éviter le centre-ville et

desservir les quartiers des 1014 logements et les 200 logements, et le Boulevard N°3, qui constitué une voie de ceinture pour la ville dans sa partie Est afin d'éviter le centre-ville.

En conclusion, la structure urbaine et même viaire de la ville de Sétif est le résultat d'une évolution spatiale caractérisée par une urbanisation accélérée, due à la forte **croissance démographique** qui a connu la ville.

### 3.2. Sétif, une croissance démographique importante.

Le rythme de la progression de la population subit un ralentissement ; avec la tendance nationale, le taux d'accroissement démographique de la ville a enregistré en 2008 un taux de 1,89% alors qu'il atteignait 3,21% par an pendant les années 70, ce qui traduit une faiblesse ou une absence du flux migratoire dû à la saturation des centres urbains et la congestion des établissements existants (la période de non extension).

Tableau III-2 : Évolution de la population et taux d'accroissement. La commune de Sétif 1977 et 2017

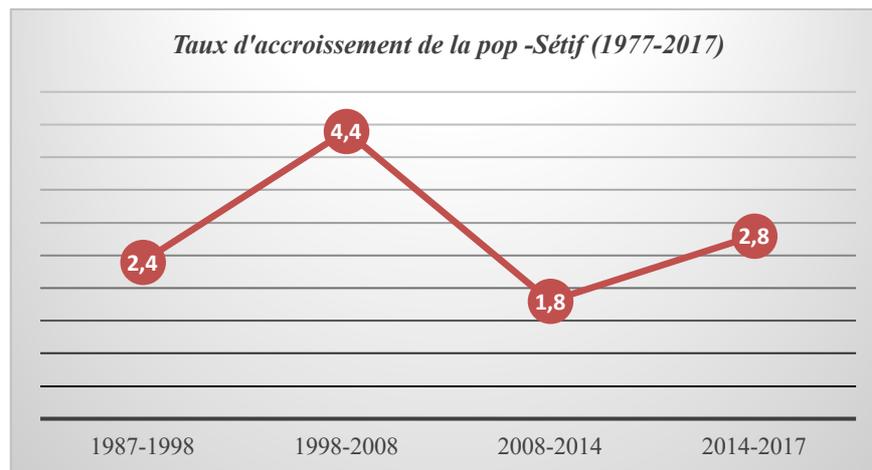
	1977	1987	1998	2008	2014	2017
<b>POP à Sétif</b>	135700	186642	239195	287574	347510	370449
<b>Taux d'accroissement</b>		3,75%	2,81%	2,08%	2,02%	0,66%

Source : Direction de la programmation et du suivi budgétaire, wilaya de Sétif, 2019.

Cette rapide saturation du tissu urbain historique de la ville de Sétif a provoqué la mise en place de vastes programmes d'expansion sur l'ensemble des espaces disponibles avec l'intégration de nouveaux quartiers d'habitat collectif notamment dans la partie Est de la ville qui a connu les plus fortes concentrations de populations suite à l'implantation de grands ensembles collectifs , étalés par la suite vers la partie nord de la ville (El Hidhab).

Pour que ce taux d'accroissement continue de baisser pour atteindre un taux de 2,02% entre 2008 et 2014, et un taux presque négligeable de 0,66% entre 2014 et 2017.

Cela est due à la saturation non seulement du centre-ville, mais aussi des centres secondaires ( Elhassi, Gaoua, El Hidab, Farnatou , Ain Trick et Abid Ali...), ce qui a provoqué le report du développement urbain vers les communes limitrophes et bien précisément la commune de Ouled Saber.



**Graphique III-1 : Le taux d'accroissement de la population de Sétif entre 1977 et 2017.**

Source : Traitement auteur (2019).

Cette commune a été prédisposé à accueillir les divers éléments d'expansion de Sétif, entant qu'une future ville nouvelle, traduisant une solution idoine à la congestion et la saturation de la ville de Sétif, ce qui a été confirmé aujourd'hui par la réalisation des projets d'habitat tel que l' AADL (Kebiche A. , 2017).

Cet état de fait pourrait être considéré au paravent comme positif pour un développement économique parlant, mais aujourd'hui, une saturation existentielle qui a influé négativement sur le cadre de vie Sétifien, dont la ville n'arrive plus à contrôler son territoire, et cela face à une faible stratégie de planification urbaine.

### **3.3. La maitrise de la dynamique urbaine à Sétif, quelles stratégies et quelle planification urbaine ?**

Afin de maitriser l'urbanisation rapide et accélérée de la ville de Sétif, une série de stratégies et d'instruments ont été élaborés à chaque étape de son développement, depuis la période coloniale avec « le plan de Constantine », à celle postcoloniale avec la stratégie du PUD de Sétif (1982) , la stratégie du PAW (1984), la stratégie du PDAU (1997), pour arriver enfin à La stratégie du PDAU intercommunal de Sétif (2012).

#### **3.3.1. Le plan de Constantine.**

Avec sa politique des grands ensembles a engendré une rupture profonde dans la structure urbaine de la ville de Sétif, ce qui a aggravé la maitrise de l'urbanisation

Sur le plan urbain, le tissu urbain sétifien a connu un développement considérable débordant les limites de l'intra-muros, et se développe vers l'Est et surtout avec l'arrivé du chemin de fer et l'apparition des faubourgs ( cité Maiza, lcité des 05 fusillés, Tlidjen, citéYahiaoui...)

ce qui a qualifié la ville comme « une ville en tache d'huile », formant deux villes en parallèle, une planifiée et autre spontanée, présentant une ville fragmentée en rupture avec la ville initiale (Chorfi,2019).

### **3.3.2. Le plan d'urbanisme directeur de la ville de Sétif (PUD1982).**

Avec sa politique des ZHUN a permis une consommation irrationnelle du sol, engendrant un dysfonctionnement du système circulatoire, vue l'absence d'une étude préalable sur le plan du transport, et la rupture résultante entre l'ancien et le nouveau tissu urbain. (PDAU, 2010).

### **3.3.3. Le plan d'aménagement de la wilaya (PAW 1984).**

Avec sa stratégie qui tentait de structurer la wilaya de Sétif à court, à moyen et à long terme, la maîtrise de l'urbanisation anarchique se fait selon l'opportunité des axes de circulation, afin de créer des relations étroites avec les communes limitrophes (PDAU, 2010).

Ce plan a instauré un zoning autour de l'espace dynamique de la wilaya, avec la présence d'axe fortement structurant (RN5), la voie ferrée, l'autoroute Est-Ouest, qui traduisent une dynamique de développement.

Le plan d'aménagement de la wilaya de Sétif est demeuré à juste titre indicatif sans achevé toutes les opérations programmées.

### **3.3.4. Le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU 1997).**

Il avait pour but d'établir un plan global de circulation, restructurer les tissus existants, et découvrir des sites d'extension en particulier en chef-lieu de commune (PDAU, 2010). Ce plan a recommandé que la croissance urbaine de la ville de Sétif doit être contrôlée en créant des pôles de croissance qui réduisent la pression sur les centres tels que : Ain Arnat, Ouled Saber, Ouricia et Mezloug. Il a également traité la croissance aléatoire des agglomérations secondaires et recommandé la nécessité de la restructuration de leur tissu urbain.

Malheureusement, sur le terrain, ce schéma manquait de mécanismes de mise en œuvre en l'absence des outils d'analyse de la réalité urbaine, ainsi que de la non implication des différents services et acteurs ce qui a fait de cet instrument un document technique établi par l'initiation du BET qui n'a rien à voir avec les préoccupations des secteurs et en déphasage avec la réalité, et donc l'absence d'une vision d'avenir pour l'extension et l'orientation de la ville, ce qui a permis une expansion aléatoire de la ville de Sétif (2017, بوجلال )

En 2008, un PDAU révisé a été achevé suite à la promulgation de la loi 06-06 du 20 février 2006 portant l'orientation de la ville, mais qui été rejeté par le ministre de l'habitat à

cause de l'indisponibilité foncière qui répond aux besoins du secteur d'urbanisation future (SUF), pour cela il a interpellé les autorités locales pour élaborer un PDAU intercommunal afin de régler les problèmes des SUF au-delà de la commune de Sétif.

### **3.3.5. La stratégie du PDAU intercommunal de Sétif.**

Le PDAU intercommunal de Sétif regroupe 08 communes : Sétif, Ain Abassa, Ain Arnat, Mezloug, OuledSaber, Guedjal, Beni Fouda et Ouricia.

Il a été approuvé par l'arrêté du ministre de l'habitat et de l'urbanisme le 04 avril 2012, avec un objectif principal de répondre aux préoccupations d'aménagement et d'urbanisme de la commune de Sétif à travers ses sept communes limitrophes (constituant la première couronne), à l'horizon de 20 ans (2030).

Ce qui a marqué à l'élaboration du PDAU intercommunal de Sétif, c'est le retour en force de l'État, dont la décision était toujours sous la tutelle des acteurs locaux, définissant l'intérêt de leurs communes et décidant ce qui serait le mieux pour leur espace local suivant la loi n° 90-08 du 7 avril 90 relative à la commune dans son 1<sup>er</sup> article (PDAU, 2010).

Si la stratégie du PDAU intercommunal de Sétif dictée dans son document écrit consiste à concevoir une projection d'un développement gaonique a long terme assurant un équilibre foncier et générant des retombés positives sur le plan économique, le terrain révèle une autre stratégie qui n'a rien à voir avec les objectifs souhaités :

- Une urbanisation aléatoire et des pratiques d'extension urbaine ont été menées sans planification et avant même l'achèvement et la révision du PDAU.
- Des établissements et des projets structurants ont été construits au détriment des terrains agricoles, sans pour autant que ces derniers soient intégrés dans les secteurs urbanisés.
- Des POS ont été approuvés par délibération de l'APC, alors que l'assiette est toujours dans le secteur non urbanisé...

Dès la décision jusqu'à l'approbation, c'est quand même 7ans, un espace de temps assez long dans lequel l'urbanisation non maîtrisée continue de se développer dans laquelle le PDAU a été marqué par un grand point d'interrogation, représentant un avenir caché et une perspective non déterminée.

Cette temporisation dans l'achèvement et la non prise en compte des délais ont aggravé la situation urbaine de la ville de Sétif. Un boom d'urbanisation devant un programme

chargé, colossal, structurant et d'impact régional qui se fait sans planification urbaine, plusieurs projets ont été lancés et parfois même réalisés sans qu'ils figurent dans le PDAU ; à titre d'exemple :

- Les grands projets réalisés dans le centre-ville sans faire référence au PDAU, tel que l'autoroute Est-Ouest et les deux trémies.
- Le pôle sportif de détente et de loisir sur 200 ha prévoit un grand stade de la ville.
- Le 2eme pôle universitaire à El Hidjab.
- Le pôle sportif et le pôle Médical à El Baez.
- Le programme de logements (2011) destiné dans sa majorité à l'AADL avec un patrimoine foncier qui n'a pas été intégré dans le PDAU.
- Le tramway, dont sa phase d'étude de faisabilité (2007) a coïncidé avec celle du PDAU intercommunal ; malheureusement les planches de ce dernier n'existent pas.

Devant l'éclatement de la ville et son étalement urbain, et face à la faible maîtrise de la dynamique urbaine en absence d'une véritable stratégie de planification urbaine, les facteurs générateurs de déplacements et de trafic n'ont pas cessé d'augmenter au fil des années, ce qui a engendré une remarquable congestion notamment sur les axes structurants de la ville, et a poussé les collectivités locales à revoir et repenser son système de mobilité.

#### **4. SETIF, DE LA CONGESTION A LA GESTION DE LA MOBILITE URBAINE.**

Sétif par sa forte dynamique urbaine, par son étalement urbain, son développement économique et sa forte croissance démographique, a vécu une véritable congestion due à l'augmentation des déplacements et un éloignement dû à l'allongement des distances à parcourir, bien que cette ville ait la particularité d'être l'une des rares villes du pays dont l'expansion du tissu urbain s'est faite avec moins de désordre (Egis Rail /Transurb-Technirail, 2008).

Cela a permis qu'elle dispose d'une occupation relativement cohérente des espaces et d'un réseau de voirie bien dimensionné, hiérarchisé et favorable au développement des transports en commun.

Cet état de fait nous a poussé chercher les causes d'un tel dysfonctionnement en matière de mobilité à travers l'étude de la structure viaire, le trafic routier engendré et le réseau de transport envisagé.

#### 4.1. Les dysfonctionnements du système de mobilité à Sétif.

##### 4.1.1. Sétif, une structure urbaine bien articulée à travers un réseau de voirie bien hiérarchisé.

Sétif par sa position géographique au sein des hautes plaines, représente un carrefour incontournable et une plaque tournante avec la convergence des grands axes d'importance régionale et nationale, orientés Nord-Sud et Est-Ouest, organisant un important réseau routier (PDAU, 2010) constitué de :

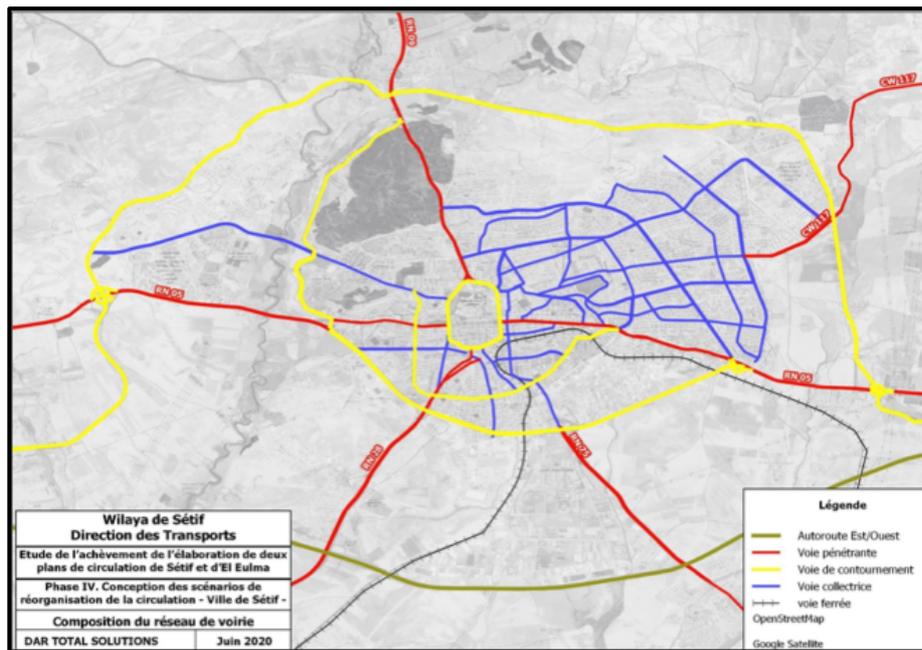
- **Un réseau primaire**, représenté par les routes nationales : RN5 ; RN9 ; RN28 et RN75, (61% du réseau), en plus de l'autoroute Est-Ouest (12% du réseau)
- **Un réseau secondaire**, représenté par le « chemin de wilaya » CW117, s'étend sur une longueur de 9,35km vers le Nord-Est de la commune de Sétif, et représente 9% du réseau [PDAU Sétif, 2010. P 261].
- **Un réseau tertiaire**, représenté par les « Chemins communaux », CC621, CC622, CC623, CC624 s'étend sur une longueur de 18,5km et représente 18% du réseau total, en plus des boulevards 1, 2 et 3.

Tableau III-3 : Le réseau de voirie de la ville de Sétif.

Réseau de voirie	Longueur en km	Longueur en %
<b>Réseau global</b>	104,10	100%
<b>Les RN</b>	63,2	61%
<b>Autoroute Est-Ouest</b>	13,05	13%
<b>CW</b>	9,35	9%
<b>CC</b>	18,5	18%

Source : Plan de circulation de la ville de Sétif, (BETEUR, 2016).

Ce qui favorise la hiérarchisation du réseau de voirie de la ville de Sétif, c'est l'interrelation entre les composantes du réseau (réseau primaire, secondaire et tertiaire), dont chacun joue avec ses propres voies un rôle complémentaire par rapport aux autres, selon la fonction prépondérante qu'elles assurent : fonction de contournement, d'échange ou pénétrante, de desserte et de distribution.



**Figure III-6 : Composition du réseau routier de la ville de Sétif.**

**Source :** Plan de circulation de la ville de Sétif, (BETEUR, 2016).

A Sétif, la structure urbaine et viaire et ses relations très opérantes avec les agglomérations locales et même les villes satellites, en plus de son développement social et économique ont été à l'origine d'un besoin d'une mobilité importante ce qui a encouragé la forte utilisation des véhicules particuliers et ce qui a influé négativement sur les déplacements et aboutissent à la congestion routière, à court et à long terme.

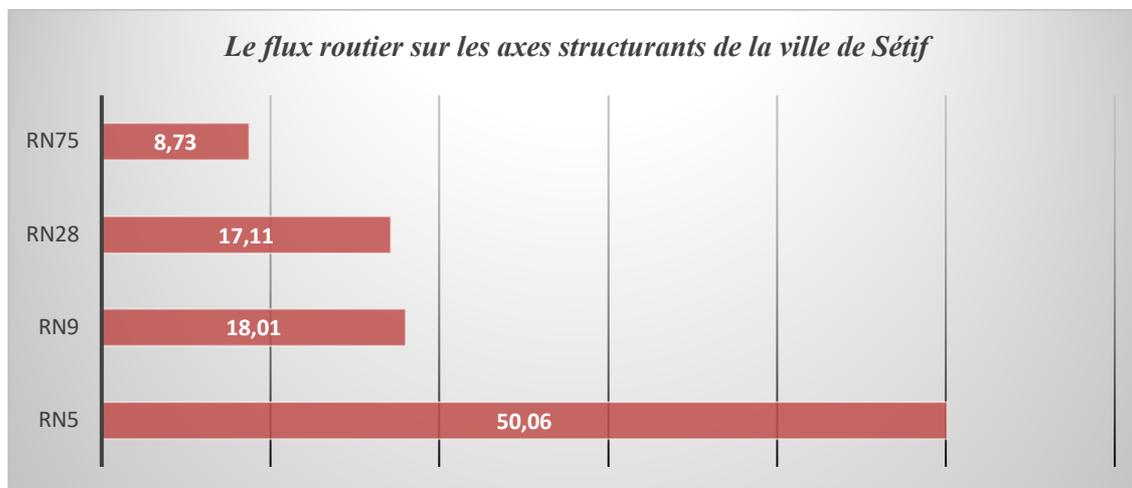
A ce stade, une analyse du trafic routier dans le périmètre urbain de Sétif nous apparaît indispensable afin de ressortir le maillon faible et comprendre par la suite la logique avec laquelle la ville a essayé de gérer cette mobilité mettant l'accent sur les différents maillons de la chaîne du transport et la complémentarité entre eux.

#### **4.1.2. Le trafic routier à Sétif, entre une trame viaire cohérente et une saturation apparente.**

Le trafic routier à Sétif a connu à son tour un développement absolu du au recours abusif aux véhicules particuliers au niveau des différents axes structurant la ville de Sétif, dont la ville n'est plus arrivée à gérer le territoire.

Malgré tout, la maturation de la trame viaire, la croissance démographique et le développement socio-économique ont perturbé le bon fonctionnement des voies et des axes structurants, dont le centre-ville de Sétif a souffert des grands problèmes en matière de circulation et de stationnement.

- **Au niveau des voies de contournement**, la RN5 Est, est celle qui draine le plus grand flux par rapport aux autres routes nationales, avec un taux dépassant 42,7%



Graphique III-2 : Le flux routier sur les axes structurants de la ville de Sétif.

Source : Auteur, 2019. A la base des données du Plan de circulation de la ville de Sétif, (BETEUR, 2016).

- **Au niveau des axes structurants**, le flux le plus important se déroule sur l'axe principal de la ville. La RN5 Est, connu par son embouteillage quotidien surtout pendant la période de pointe, et connu aussi par une forte densité sur laquelle se déroulent les principales activités urbaines.
- **Au niveau des voies pénétrantes** dans la partie Ouest de la ville, nous pouvons constater un trafic fluide sur le chemin communal CC623, autour duquel s'inscrivent la nouvelle zone résidentielle de Chouf Lekded, les pôles universitaires 1 et 2 ainsi que le pôle médical et sportif sur son extension.
- **Au niveau des voies de distribution**, Les boulevards centraux du centre-ville sont relativement denses. En effet, surtout dans le quartier Est de la ville, la circulation est souvent dense, principalement dans les boulevards N1 et N2 ,

L'hyper centre quant à lui, est entouré de boulevards historiques qui supportent un trafic de tous types (poids lourds, légers et transport en commun), alors que le centre-ville de la ville de Sétif est un centre générateur d'un grand nombre de déplacements, du fait qu'il constitue un important pôle d'attraction que ce soit pour le travail, pour l'achat, les affaires ainsi que pour les rencontres de convivialité. Engendrant une utilisation accrue des rues et des infrastructures routières de la ville, ce qui a provoqué le problème de congestion urbaine.

Aux abords de Sétif, les embouteillages en matinée et en soirée sont particulièrement importants à l'Est, sur la RN5. La circulation en période de pointe se manifeste notamment

sur les axe du centre-ville vers les quartiers résidentiels à forte densité de population dans la partie Est et Nord de la ville de Sétif, ainsi sur l'axe de la gare routière vers les pôles universitaires 1 et 2 dans la partie Ouest de la ville, ce qui a été pris comme une des raisons pour le choix de l'itinéraire de la première ligne du tramway de Sétif.

En dehors des heures de pointe, la circulation est de plus en plus souvent confrontée à vivre des embouteillages suite à des incidents ou d'autres types d'événements. Les autres voies qui se saturent progressivement se situent au niveau du réseau des pénétrantes (accès au centre) ainsi que des voies de grande communication telles que l'avenue du 1er novembre et l'avenue de l'ALN.



**Photo III-1 : L'encombrement sur l'avenue principale du centre-ville « 8 mai 1945 ».**

Source : (كبيش، 2010)

Compte tenu de ses caractéristiques globalement favorables, le réseau de voirie fonctionne avec un niveau de service relativement correct. Cet état de fait est dû d'une part à ses bonnes caractéristiques géométriques et d'autre part aux niveaux de trafic qui dans l'ensemble sont encore acceptables par rapport aux capacités offertes.

Les problèmes de circulation connus dans la ville de Sétif, ne sont pas dus à la défaillance du réseau, mais à l'absence de planification du trafic (des arrêts aléatoires de véhicules, et problèmes d'étouffement aux intersections), en plus de l'absence d'un plan de circulation.

Ainsi, La congestion, et les problèmes de mobilité engendrés, sont dues très souvent à la mauvaise organisation du **stationnement**, et **la gestion des carrefours**, qui sont très souvent inadéquates ; dont il s'agit particulièrement des carrefours inadaptés à la fonction de la route et à son aménagement (Egis Rail /Transurb-Technirail, 2008)

Ajoutons à tous ces facteurs de dysfonctionnement, l'inconscient de la population, avec le changement des comportements des résidents et des passagers, et le non-respect des règles par les automobilistes qui n'ont pas hésité à occuper des places de stationnement interdites malgré la disponibilité des places autorisées qui sont considérées comme éloignées de leur destination finale, ce qui a engendré de l'embouteillage le long de la journée.

Des règles non respectées, des mesures non adaptés aux situations prévues, une situation qui a changé complètement le mode de vie et même les comportements des résidents et des passagers notamment du centre-ville de Sétif... Le réseau routier qui assure l'accessibilité de l'agglomération de Sétif se trouve dans une situation inquiétante : saturations, nuisances pour les riverains, conditions difficiles pour la mobilité douce, et l'organisation inadéquante du réseau de transport urbain.

#### **4.1.3. Le réseau de transport urbain à Sétif, une approche purement quantitative.**

La ville de Sétif a fourni un large effort pour la réorganisation du transport routier notamment le transport en commun, dont **les stratégies du développement** ne cessent de s'arrêter au fil du temps, afin de répondre aux exigences des déplacements massifs.

##### ➤ *Le développement du secteur du transport public (1967-1987).*

Le secteur public de transport en commun a connu un développement relatif, passant de la monopolisation par l'État (la loi 67-130 du 22 juillet 1967), à la création de la SNTV afin d'assurer tous les besoins du transport (l'organisation 71-73 du 13 novembre 1971), et à la restructuration des entreprises nationales des transports des voyageurs, afin de réduire la centralisation de la planification et de la gestion du transport (décret n°80-84 de 7 mai 1983),

Malheureusement, l'opérateur public de transport urbain à l'époque n'a pas été en mesure de répondre aux exigences des déplacements massifs ; ce qui a ouvert le champ à l'étude des demandes des transporteurs privés afin d'assurer le transport dans le cadre de l'investissement économique privé (loi ministérielle du 20 mai 1987).

➤ ***L'ouverture du secteur des transports en commun au secteur privé (1988)***

A partir de 1988, c'était l'ouverture non maîtrisée du secteur des transports en commun au secteur privé, caractérisé par une amélioration quantitative de l'offre de transport au détriment de la qualité du service offert, avec un excès d'entreprises de taille artisanale, et la non qualification du personnel, ainsi que la médiocrité du service qui s'est terminé par la disparition de plusieurs entreprises (de 377 en 2004 à 350 en 2014) (Kebiche A. , 2017).

Et donc le secteur privé n'a pas donné les résultats escomptés, une qualité de service insuffisante, voire médiocre : les temps de parcours sont importants, il n'y a pas d'amplitude horaire définie, de fréquence identifiée ou de vitesse commerciale fixée. Les retards ne sont alors pas comptabilisés et l'écoulement de la circulation y est très instable.... Ajoutons l'insalubrité et la non définition des arrêts et des stations avec le manque de sièges d'attente.

➤ ***La création de l'ETUS (2008).***

En 2008, c'était la création de l'Entreprise publique de Transport Urbain de Sétif, ETUS, afin de répondre aux attentes des usagers. Malheureusement, elle a vécu un difficile fonctionnement, le fait que ses différentes lignes couvrent les mêmes axes déjà saturés par les lignes du transport privé, ce qui a engendré une congestion permanente en l'absence d'un plan de transport global qui assure la complémentarité entre l'offre du secteur de transport privé et public.

Ce qui a aggravé la situation ; c'est l'instruction ministérielle de Février 2009, qui a obligé les directeurs du transport à ouvrir l'investissement sur les différentes lignes de toutes les demandes qui sont autofinancées ou financées par des institutions financières, ce qui a mis les concessionnaires en colère.

Une instruction qui n'a aucune valeur pour le cas de la ville de Sétif vu la saturation des différentes lignes et l'augmentation de nombre des opérateurs avec un réseau composé de 23 lignes (en 2009), dont 18 lignes représentent le transport collectif urbain en bus privés, et les 5 autres représentent le transport collectif urbain en bus publics, avec un nombre d'opérateurs de 350, utilisant 426 véhicules (ONAT,2015).

Les transports urbains à Sétif, de par leur état dégradé, altèrent l'image de marque de la ville et pourraient à terme nuire à son fonctionnement et freiner son développement. Par ailleurs, l'impact négatif sur le fonctionnement de la ville risque d'être accentué par l'aggravation des conditions de circulation et de stationnement particulièrement dans le

centre-ville du fait, certes, de l'augmentation rapide du parc automobile mais surtout au cas où aucune politique ne viendrait dissuader l'usage de l'automobile et favoriser le recours aux transports en commun lorsqu'il s'agit d'effectuer des déplacements en milieu urbain.

A cet égard une initiative a été prise par le Ministère des transports pour mettre en place dans une première phase un établissement public de transport urbain doté d'un nouveau réseau de transports collectifs constitué d'une ou de quelques lignes de tramway complétées par plusieurs lignes d'autobus urbain et suburbain s'inscrit dans la perspective de faire des transports en commun un levier au service du développement de la ville.

#### **4.2. Le tramway de Sétif. Outil d'une politique globale de mobilité et d'aménagement urbain.**

Le tramway de Sétif avec sa première ligne mise en service le 8 mai 2018, souhaite modifier l'image de la ville surtout en termes de trafic et de mobilité.

Une ligne de 15,2 km, part de la cité des 300 logements, centre de maintenance à l'Est, jusqu'au pôle universitaire 2 (El Bez) à l'Ouest, traversant plusieurs points dans le centre-ville ( Ain Fouara, gare routière, stade 8 mai 1945...), disposant de 26 rames fabriquées à Annaba de type « Citadis 402 », avec une fréquence de vitesse commerciale de 20,3km /h et une capacité en heure de pointe de 5000 voyageurs/hr (Sanoussaoui,2018).

**Tableau III-4 : Données générales sur la première ligne du tramway de Sétif.**

Maitre d'ouvrage	<b>Ministère des transports</b>
Maitre d'ouvrage délégué	Entreprise Métro d'Alger (EMA)
Maitre d'œuvre	YUKSEL PROJE
Entreprise de réalisation	YAPI MERKAZI + ALSTOM
Société d'exploitation	SETRAM Sétif
Longueur	15,2 km
Nombre de station	26 stations
Nombre de parc relais	06 parcs relais
Nombre de pôle d'échange	04 pôles d'échange

Source : Auteur, 2019. A la base des données de l'Entreprise Métro d'Alger « EMA ».

La première ligne du tramway de Sétif comporte **26 stations, 11 sous-stations électriques, 40 carrefours, 6 parcs relais, 4 pôles d'échanges, et un viaduc** ainsi qu'un **centre de maintenance (CDM)**, composé de 5 bâtisses occupant une superficie totale de plus de 8

hectares conçu et dimensionné pour assurer à long terme l'exploitation des lignes de tramway de l'agglomération de Sétif ainsi que la maintenance du matériel roulant (Yuksel Proje, 2013).

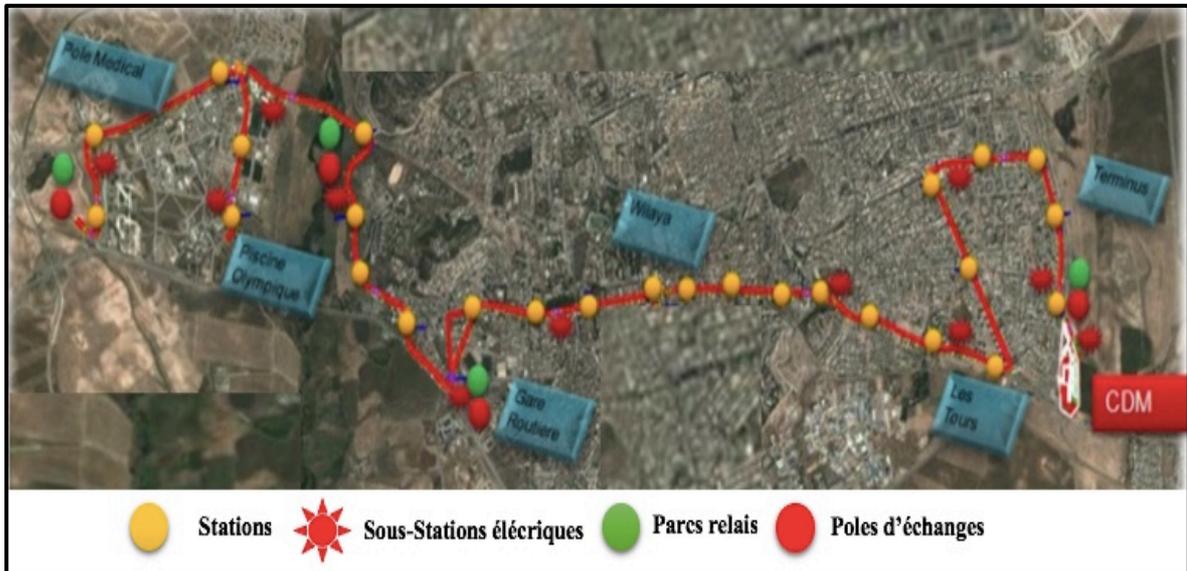


Figure III-7 : Caractéristiques générales de la première ligne du tramway de Sétif.

Source : (Yuksel Proje, 2013) .Traitement Auteur, 2020.

#### 4.2.1. Quelles finalités pour le projet de tramway à Sétif ?

La ville de Sétif est la sixième qui s'est dotée d'un projet de tramway après Alger, Constantine, Annaba, Ouargla et Sidi-Belabess, dont les enjeux présentés par les élus dépassent de loin une simple insertion technique, ou un simple projet de transport, donnant plus d'importance à la réhabilitation et à la modernisation de la ville par les pouvoirs publics.

L'EMA dans son rapport qui concerne l'étude de faisabilité du tramway de Sétif, estime que l'insertion d'une première ligne de tramway dans le bassin sétifien constitue le fer de lance d'une évolution positive en ce qui concerne la conception de la mobilité et de l'espace urbain dans le centre-ville (Egis Rail /Transurb-Technirail, 2008). En outre, il relève que les impacts de la mise en œuvre du projet pourront être déclinés dans les points suivants :

- Un nouveau réseau de transports collectifs basé sur une ligne de tramway et sur une redistribution de l'offre autobus pourrait s'inscrire dans le cadre d'une politique urbaine de transport fortement renouvelée. Ainsi le caractère structurant des transports en commun dans le système de déplacement permettra l'accès à un grand nombre de pôles d'activités et d'habitats de l'agglomération tout en préservant le centre-ville contre l'engorgement par la circulation générale.

- Ce nouveau réseau, et principalement le tramway, présentera un éventail attractif permettant la diminution de l'utilisation de la voiture, en plus de sa contribution à la restructuration et au renouvellement urbain, ainsi à la protection de l'environnement et à la facilité des déplacements.
- Ce réseau hiérarchisé organisé autour du tramway, dont le développement connaît une amorce dans le cadre du plan de relance économique 2005-2009, aurait l'avantage :
  - D'assurer la fiabilité et la rapidité des déplacements « domicile-travail ».
  - De protéger les zones centrales de l'agglomération de Sétif qui est de plus en plus asphyxiée par les circulations automobiles et de dégager les espaces pris par le stationnement,
  - D'assurer une meilleure répartition modale entre les modes individuels et collectifs, notamment en heures de pointe,
  - De s'adapter aux pôles générateurs de déplacement actuels et futurs,
  - De participer à certaines rénovations urbaines de l'agglomération,



Figure III-8 : Les enjeux généraux de la première ligne du tramway de Sétif.

Source : Auteur, 2020.

#### 4.2.2. Le tracé de la première ligne du tramway de Sétif, entre diagnostic des déplacements et impacts attendus.

« Le choix du tracé du tramway présente des enjeux forts et implique donc la nécessité de multiplier les études comparatives de faisabilité et d'impacts attendus » (Kebiche, 2008).

Selon l'étude de faisabilité du projet de tramway de Sétif, trois principaux enjeux pour déceler le tracé de cette infrastructure de transport :

- **Le premier enjeu** concerne les liaisons entre les zones d'habitat et les zones attractives d'emplois, d'activités ou encore scolaires.
- **Le second enjeu** est lié au réaménagement urbain, soit du centre-ville, soit des quartiers d'habitats avec une mise en valeur des espaces publics et une réorganisation du plan de circulation et de stationnement.
- **Le troisième enjeu** est de hiérarchiser le réseau de transport avec des dessertes par bus qui doivent quadriller l'agglomération et se rabattre si nécessaire sur les axes forts tramway en site propre.

A partir de ces enjeux-là, le tracé choisit s'est caractérisé par :

- Un tracé qui était retenu après toute une étude de faisabilité effectuée par un bureau d'étude Franco-belge « Egis rail/Transurb-Technical rail », à travers une série d'enquêtes de terrain , passant par plusieurs phases : de l'identification des lignes de désir (à travers l'analyse de la matrice des déplacements de la population dans l'agglomération de Sétif), à la détermination du tronçon prioritaire (la 1ere ligne du tramway de Sétif), passant par le choix des corridors, et la détermination des scénarios des réseaux du tramway de Sétif.
- Un tracé comprenant les deux corridors Est et Ouest, ce qui permet d'éviter l'implantation de terminus en centre-ville tout en assurant une bonne couverture de celui-ci pour les deux corridors.
- Une ligne qui constitue l'épine dorsale de la ville de Sétif, sur l'axe majeur de la ville constituée par la RN5, traversant les quartiers denses en poids de population situés à l'Est de la ville, et desservant le centre-ville par l'avenue du 8 mai 1945, et continue à l'Ouest pour desservir les pôles universitaires 1 et 2 et le développement en cours de la ville en rive droite de l'oued Bou Sellam.
- Un tracé bénéficiant d'un rôle majeur dans la structuration de l'espace, permettant l'accès à un grand nombre de pôles d'activités et d'habitat dans la ville.

#### **4.2.3. Le tramway de Sétif et sa desserte des différents quartiers sur l'axe majeur Est-Ouest.**

Afin de desservir la majorité des quartiers sur l'axe Est-Ouest de la ville de Sétif , et de bien mener l'interconnexion entre eux, le tramway s'est doté de 26 stations, distribuées sur une longueur de 15,2 km avec une distance séparative de 400 à 600 m entre deux stations successives.

Pour donner une meilleure gestion du tramway les pouvoirs publics (commission ad hoc de la wilaya) ont décidé de dénommer les vingt-six (26) stations de l'itinéraire de ce nouveau et moderne moyen de transport urbain. Ces dénominations compteront des personnes décédées connues, se rapporteront à des événements de la guerre d'Algérie, des monuments historiques d'autres civilisations ou des lieux géographiques stratégiques durant la guerre de Libération.

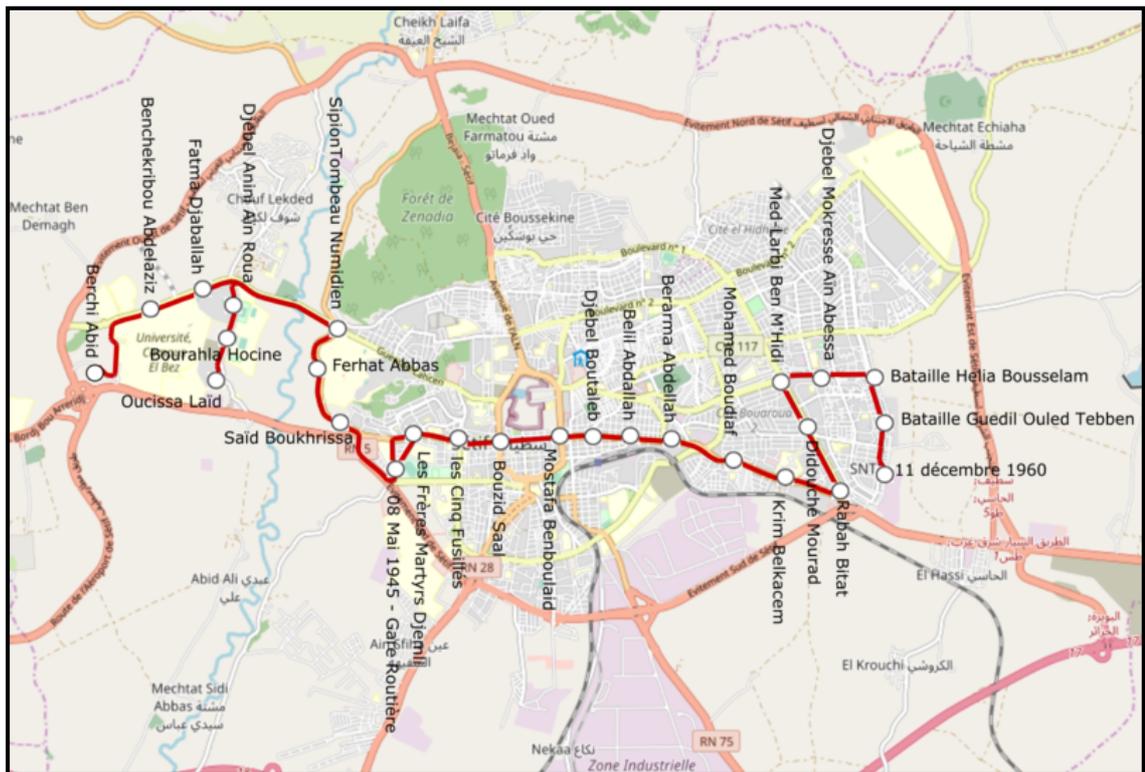


Figure III-9 : Le tracé du tramway de Sétif avec les nominations des stations.

Source : Entreprise Métro d'Alger (EMA, 2019).

Cependant, ces appellations ne suivent pas les règles internationales permettant de simplifier l'usage du réseau de transport. D'abord, dans la majorité des cas, les noms attribués ne reflètent pas les lieux concernés par les stations à l'image, celle de la gare ferroviaire qui porte le nom de Djebel Boutaleb .

De plus, beaucoup de noms ne sont pas simples à retenir. Enfin, il est souhaitable d'attribuer des noms d'écrivains de Sétif comme Kateb Yacine et Rabah Belamri et/ou ceux des anciens sportifs comme Abdelhamid Kermali à la place de quelques noms de chouhada.)

**Tableau III-5 : les différents lieux et stations de la première ligne du tramway de Sétif.**

	<b>Lieux</b>	<b>Dénomination de la station</b>
<b>01</b>	Pole Universitaire (El-Bez)	Chahid Abid BERCHI
<b>02</b>	Pole Sanitaire (El-Bez)(Maternité. Centre anti-cancer)	Chahid Abdelaziz BENCHEKRIBOU
<b>03</b>	Cité Universitaire (El-Bez)	Chahida Fatima DJABALLAH
<b>04</b>	Lycée Sportif (El-Bez)	Chahid Laid OUSSISSA
<b>05</b>	Chouf Lekdad 01	Djebel Babors
<b>06</b>	Chouf Lekdad 02 (Ain-Roua)	Djebel Laanini
<b>07</b>	Tombeau de Scipion (El-Guassria).	Tombeau de Scipion
<b>08</b>	Université Ferhat ABBAS 01	Ferhat ABBAS
<b>09</b>	Université Ferhat ABBAS 02	Ferhat ABBAS
<b>10</b>	Carrefour Maabouda	ChahidSaid BOUKHRISSA
<b>11</b>	Gare Routière	08 Mai 1945
<b>12</b>	Route Ledjenane	Chouhadas Frères DJEMILI (Boudjemaa, Mostefa, Khelifa)
<b>13</b>	Cité des 05 fusillés	Les 05 fusillés
<b>14</b>	Ain-El-Fouara	Chahid Bouzid SAAL
<b>15</b>	Siège de la Wilaya	Chahid Mostefa BENBOULAIID
<b>16</b>	Gare ferroviaire	Djebel BOUTALEB
<b>17</b>	Cité Abdellah BELLIL	Chahid Abdellah BELLIL
<b>18</b>	Cité Abdellah BERRARMA	Chahid Abdellah BERRARMA
<b>19</b>	Ain-Tebinet	Mohamed BOUDIAF
<b>20</b>	Institut National de la formation professionnelle	Belkacem KRIM
<b>21</b>	Cité des tours	Rabah BITAT
<b>22</b>	Cité Bouaroua	Mourad DIDOUCHE
<b>23</b>	Cité OuledBraham	Larbi BEN M'HIDI
<b>24</b>	Cité BERRARMA	Bataille Helia (Bousselam)
<b>25</b>	Cité 300 Logements	Bataille Guedil (Ouled-Tebbane)
<b>26</b>	Terminus	Manifestations 11 Décembre 1960

**Source.** (Boutebna , 2016) . Traitement Auteur,2019. A la base des données de SETRAM.

#### **4.2.4. L'intermodalité, au cœur des enjeux du projet de tramway de Sétif.**

Dans le cadre du projet du tramway de Sétif, et afin de sortir avec une famille de transport (tram, bus, taxi.), qui se complètent, l'EMA a bien pensé réaliser un système de stationnement fiable, avec l'intégration de six (06) parcs relais et quatre (04) pôles d'échanges, qui sont répartis le long de la ligne du tramway de Sétif.

##### **4.2.4.1. Les parcs relais :**

Six **parcs relais** ont été implantés le long de la première ligne du tramway de Sétif ; ils développent une capacité totale de 1100 places de stationnement, avec un objectif

d'inciter les automobilistes à délaissier leur voiture avant d'entrer dans la ville et poursuivre leur déplacement utilisant le transport en commun notamment le tramway.



Figure III-10 : Synoptique de la ligne de tramway de Sétif avec ses six parcs relais.

Source : EMA,2019.

➤ *Pour la zone Ouest : deux parcs relais ont été installés*

- **Un parc relais au niveau de la station Berchi Abid ( ElBez) ;** d'une surface de 5000 m<sup>2</sup>, avec une capacité de 200 places de stationnement en ouvrage, avec une logique de réduire les flux venant de l'ouest de la ville (commune de ainArnat ) via l'autoroute A1 ou la RN 05

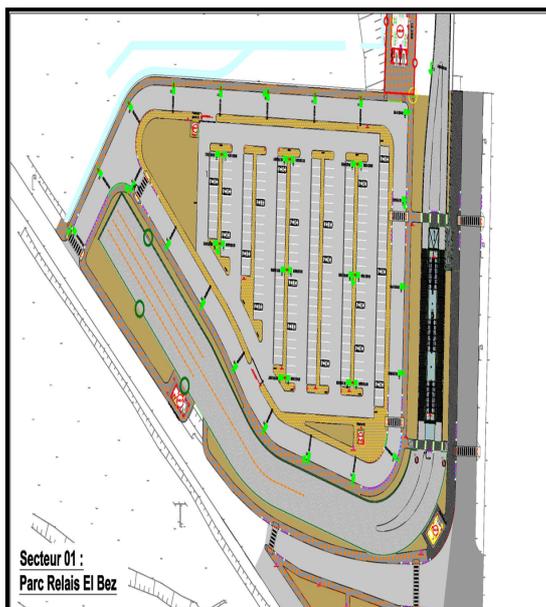


Figure III-11 : Parc relais au niveau de la station BERCHI Abid « ELBez »

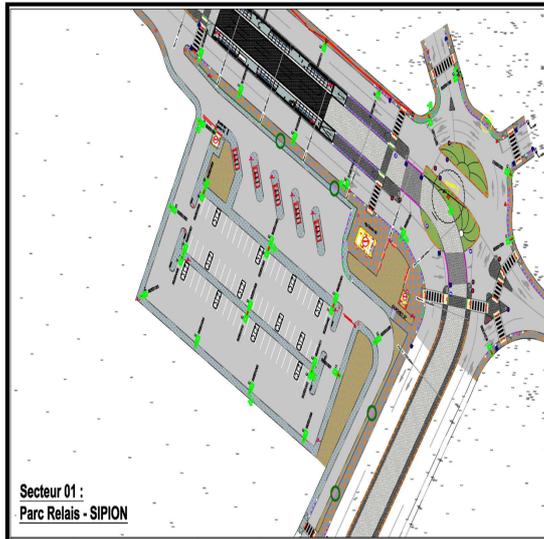
Source : EMA, 2013



Photo III-2 :Parc relais au niveau de la station BERCHI Abid « ELBez »

Source : Auteur,2020 .

- **Un parc relais au niveau de la station Scipion**, d'une surface de 5000 m<sup>2</sup>, avec une capacité de 200 places de stationnement. Afin de réduire les flux venant du Nord-Ouest (commune de Ouricia de Bougaa et la ville de Béjail)



**Figure III-12 : Parc relais au niveau de la station Scipion.**  
Source : EMA, 2013



**Photo III-3 : Parc relais au niveau de la station Scipion.**  
Source : Auteur, 2020.

➤ **Pour la zone centre :**

Un grand parc relais au niveau **de la station du 8 mai 1945** d'une surface de 10000 m<sup>2</sup>, avec une capacité de 400 places de stationnement, desservant les flux venant des différentes wilayas vers la gare routière.



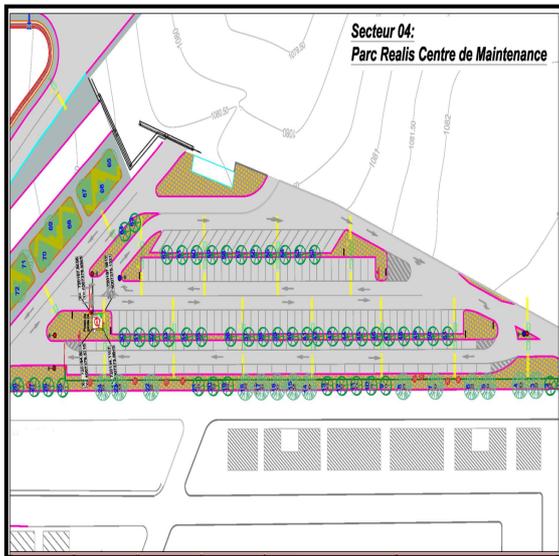
**Figure III-13 : Parc relais au niveau de la station 08 mai 1945 (Gare routière)**  
Source : EMA, 2013



**Photo III-4 : Parc relais au niveau de la station 08 mai 1945 (Gare routière)**  
Source : Auteur, 2020.

➤ **Pour la zone Est** : trois parcs relais ont été insérés :

- **Un** important parc relais au niveau du terminus Est « station 11 décembre 1960 » avec une surface de 5000 m<sup>2</sup> et une capacité de 200 places de stationnement, pour les flux venant de l'Est (de la commune d'Ouled Saber)



**Figure III-14** : Parc relais au niveau du terminus Est « station 11 décembre 1960 »  
Source : EMA, 2013



**Photo III-5** : Parc relais au niveau du terminus Est « station 11 décembre 1960 »  
Source : Auteur, 2020.

Ajoutons à cela les deux parcs dits secondaires, de plus faible capacité de 100 places :

- Un parc relais au niveau de la station « Mohamed BOUDIAF » (institut de formation professionnelle), afin de desservir les quartiers des Tbinet.



**Figure III-15** : Parc relais au niveau de la station « Mohamed BOUDIAF » (institut de formation professionnelle)  
Source : EMA, 2013



**Photo III-6** : Parc relais au niveau de la station « Mohamed BOUDIAF » (institut de formation professionnelle)  
Source : Auteur, 2020.

- Un parc relais au niveau de la station « Bataille GUEDIL OULED TEBBEN », desservant les 300 logements

#### 4.2.4.2. Les pôles d'échanges.

Quatre **pôles d'échanges** ont été insérés le long de la première ligne du tramway de Sétif, implantés loin du centre sur les points stratégiques qui regroupent les lignes de bus desservant le Sud et le Nord de la ville qui ne sont pas desservis par le tramway comme suit :

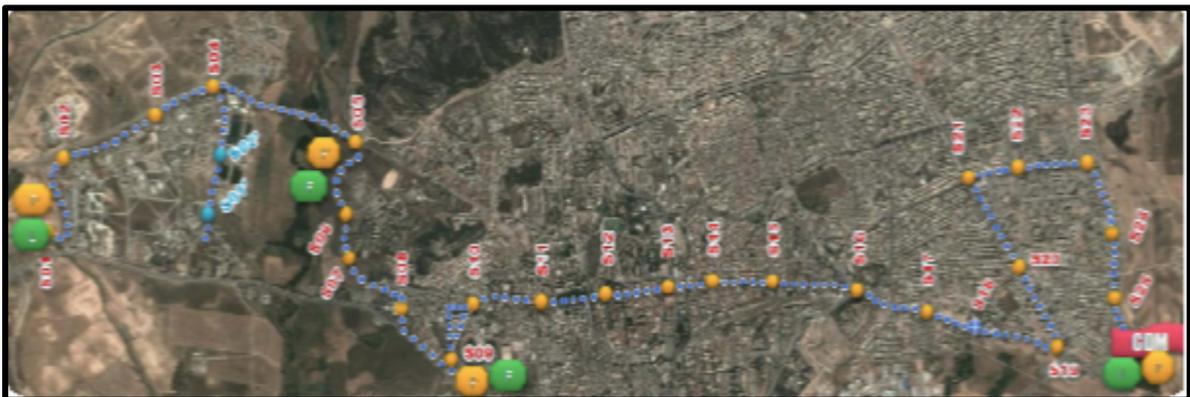


Figure III-16 : Synoptique de la ligne de tramway de Sétif avec ses quatre pôles d'échanges (en vert.) Source : EMA. Étude d'avant-projet détaillé (APD,2013).

Tableau III.6 : Tableau récapitulatif des différents pôles d'échanges sur la ligne du tramway de Sétif.

- **Pôle d'échanges zone de dépôt :**

(Centre de maintenance), facilitant les échanges entre modes (bus, tramway, bus) et l'accès à cette zone d'habitation.



Figure III-17 : Pôle d'échanges zone de dépôt Source : APD,2013.

- **Pôle d'échanges Gare Routière :**

Assurant l'échange avec le réseau de transport urbain suburbain et interurbain, permettant aux cars et taxis venant des différentes communes et wilayas d'effectuer une correspondance avec le tramway et rejoindre le centre-ville.



Figure III-18 : Pôle d'échanges Gare Routière. Source : APD,2013.

- **Pôle d'échange université El Bez :**

Par sa position à l'ouest de la ville, il a proposé un nouveau point de déplacement pour les futures extensions de la ville. Il assure principalement l'intermodalité entre les bus urbains et le tramway.



Figure III-19 : Pôle d'échanges université El Bez.  
Source : APD,2013.

- **Pôle d'échange Scipion :**

Par sa position, au nord-ouest de la ville, il est proposé une station pour 15 bus. Il assure principalement l'intermodalité entre les bus urbains et le tramway.



Figure III-20 : Pôle d'échanges Scipion.  
Source : APD,2013.

## CONCLUSION

La capitale des hauts plateaux, par les opportunités qu'elle affiche : une position géographique stratégique, un important réseau de communication et un puissant progrès socio-économique, a pu jouer le rôle d'une métropole qui ne cesse de se développer.

Ce développement avait toujours des impacts sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif, qu'a connu un encombrement défavorable de par le surplus et la pression dans tous les domaines, surpeuplement, saturation, difficulté de déplacement et des conditions de vie....

Devant l'éclatement de la ville et son étalement urbain, et face à la faible maîtrise de la dynamique urbaine en absence d'une véritable stratégie de planification urbaine, les facteurs générateurs de déplacements et de trafic n'ont pas cessé d'augmenter au fil des années, ce qui a engendré une remarquable congestion notamment sur les axes structurants de la ville, et a poussé les collectivités locales de revoir et de repenser son système de mobilité.

Sachant que les problèmes de circulation et de mobilité connus dans la ville de Sétif ne sont pas dus à la défaillance du réseau de voirie, mais à l'absence de la planification du trafic avec l'absence d'un plan de circulation d'une part et la situation inquiétante qu'a connu le réseau de transport routier d'autre part.

Malgré les efforts fournis pour l'organisation et la réorganisation du transport en commun à travers les différentes stratégies du développement (développement du secteur du transport public, l'ouverture du secteur des transports en commun au secteur privé, la création de l'ETUS, l'état dégradé du transport urbain à Sétif altère l'image de marque de la ville, et engendre l'augmentation rapide du parc automobile, en l'absence d'une politique qui amollit l'usage de l'automobile et favorise le recours aux transports en commun.

A cet égard, le réseau du tramway à Sétif vient afin de combler ce déficit, s'inscrivant dans la perspective de faire des transports en commun un levier au service du développement de la ville.

Le tramway de Sétif de par les enjeux qu'il déclare, apparaît comme un catalyseur d'un développement urbain durable. Il dépasse de loin une simple insertion technique ou un simple projet de transport, donnant plus d'importance à la réhabilitation et à la modernisation de la ville, dans le cadre d'un projet urbain structurant.

Est-ce que ce projet va répondre aux exigences de la dynamique urbaine dans la ville de Sétif ? Est-ce que ce projet va représenter une réelle alternative à l'automobile dans le bassin

Sétéfien ? Est-ce que la ville de Sétif sera réhabilitée et moderniser à travers le projet du tramway de Sétif ?

Telles sont les questions conductrices et axes principaux des chapitres suivants, et dont les réponses constituent un des objectifs de notre travail de recherche, à savoir l'évaluation à posteriori des impacts du projet de tramway sur la dynamique urbaine de Sétif. Une chose qui ne pourra être abordée sans faire un retour à l'analyse de processus d'élaboration de ce projet, à travers ces ses phases, ses acteurs, sa dynamique et sa gestion. Une réflexion qui sera traitée dans la deuxième partie de cette thèse.

## **CHAPITRE IV**

# **L'ELABORATION DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF. UNE DEMARCHE DE PROJET URBAIN ?**

## INTRODUCTION.

Le tramway de Sétif apparaît comme un catalyseur du processus de modernisation urbaine, dont ces enjeux dépassent de loin une simple insertion technique et l'objectif d'améliorer l'offre du transport. Ses impacts attendus en matière de régénération urbaine sont plus importants (Chanson-Jabeur & Kebiche, 2017).

Un projet de ville conçu pour se positionner en synergie avec les autres moyens de transport, qui s'inscrit dans une dynamique écologique afin d'améliorer le cadre de vie urbain (Kebiche,2017).

L'ampleur des transformations qu'a subi la ville de Sétif à travers la grandeur de ce projet, nous a poussé à s'interroger sur la manière dont il a été inséré, élaboré et géré. Ce qui ne pourrait être visible sur le terrain qu'à travers un système de gestion multi-acteurs représentant la démarche et la gestion urbaine de la ville de Sétif.

L'Objectif de ce chapitre consiste à mettre en évidence la démarche adoptée dans l'étude et la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif, ainsi à étudier la gestion des conflits produits par ce projet.

C'est à travers l'angle de la communication des hommes porteurs du projet et des moyens d'expression des citoyens, que nous allons aborder la démarche de ce projet, afin de pouvoir cerner ultérieurement ses impacts sur la dynamique urbaine en générale, et sur l'évolution de la mobilité et le cadre de vie urbain en particulier.

Par le biais d'une approche comparative, entre les principes du projet de tramway de Sétif, et celles du projet urbain, nous allons essayer d'évaluer les mécanismes et les dispositifs de mise en œuvre du projet, à la base desquels s'organise notre grille d'analyse, essayant de comprendre à quel point la ville de Sétif a pu se gouverner par son projet de tramway.

A cet égard, un travail de va et vient continu le long de notre recherche s'est développé, entre l'étude des documents, les entretiens, et le questionnaire, permettant à la fois d'expliquer les changements observés, et d'ouvrir le champ pour d'autres questions.

C'est à travers une **analyse qualitative du contenu**, que toutes les données collectées ont été analysées, mettant l'accent sur : l'initiative même du projet et ses enjeux, sur sa souplesse, sa flexibilité et ses limites, sur sa dynamique et sa gestion par un système multi-acteurs, sur ses forces et ses faiblesses en termes de processus et de stratégie.

## 1. LE TRAMWAY DE SETIF, D'UNE VOLONTE POLITIQUE A UNE OPPORTUNITE D'UN PROJET URBAIN.

Dans le cadre du plan de relance économique 2005-2009 (le plan complémentaire de soutien à la croissance PCSC), l'État a visé de combler les besoins en infrastructure ; avec son engagement dans les grands projets d'envergure, à travers un immense programme de développement des infrastructures de base, présentant le 2eme secteur du plan ; après le grand programme d'amélioration des conditions de vie de la population, consacrant à ce secteur 40,5% du budget globale (Benabdallah, 2008).

Tableau IV-1: Structure du PCSC (2005-209) en milliards de dinars et %.

	Secteurs	Montant en milliards de DA	%
01	Programme d'amélioration des conditions de vie de la population	1.908,5	45,5%
02	Programme de développement des infrastructures de base.	1.703,1	40,5%
03	Programme de soutien au développement économique.	337,2	8%
04	Développement et modernisation du service public.	337,2	8%
05	Programme de développement des nouvelles technologies de communication.	50,0	1,1%
<b>TOTAL DU PROGRAMME QUINQUENNAL 2005-2009</b>			

Source : (Benabdallah, 2008)

A cet égard, et dans le cadre d'une politique urbaine de transport fortement renouvelée, une ambition urbaine a été clairement menée pour l'insertion du tramway dans les villes algériennes, ce qui a fait l'objet de la majorité des tensions politiques, et devenue l'un des objectifs majeurs des élus au cœur de leurs propositions électorales, , et attendue comme *l'incarnation du succès d'une politique de modernité* (PASSALACQUA, 2017) , vue la réussite qu'a connu ce projet dans les villes européennes pendant les années 90.

De ce fait, le tramway est impulsé par une politique présidentielle, donnant au ministre des transports ; en tant que premier responsable du secteur ; toutes les prérogatives pour tracer une stratégie d'amplification des réseaux de transport en commun au niveau des principales villes algériennes, avec une ambition d'améliorer le cadre de vie urbain, répondre aux besoins de déplacement des citoyens, et préserver l'environnement (Chanson-Jabeur & Kebiche, 2017).

### **1.1. Un nouveau réseau de transports collectifs pour la ville de Sétif.**

Vue l'urbanisation accélérée qu'a vécu la ville de Sétif, et la demande croissante en matière des déplacements et du mobilité, la capitale des hauts plateaux était parmi les vingt-deux villes algériennes programmées pour l'installation d'un nouveau réseau de transports collectifs basé sur une ligne de tramway, et sur une redistribution de l'offre du transport en commun, afin de suivre la modernité et de s'inscrire dans la durabilité, tout en réduisant la part de l'automobile, cherchant un environnement sain, propre et équitable.

### **1.2. D'un objectif de mobilité restreinte, à des enjeux primordiaux de modernité et de durabilité.**

Afin de faire face à la tendance marquée dans la plupart des villes à travers le monde, le projet du tramway en Algérie en général, et à Sétif en particulier, s'est inscrit dans la même vague des grands projets urbains (Mezoued, 2015), dont les enjeux présentés par les élus et les pouvoirs publics ; dépassent loin une simple insertion technique d'un simple projet de transport à l'intégration d'un projet urbain, exprimant la volonté d'établir un lien entre la mobilité et l'urbanisme (Madani, 2017).

D'après le ministre des transports Mr ZAALANE « *Ce mode de transport urbain "tramway", constitue un "acquis précieux" et une réalisation qui apporte une plus-value au tissu urbain, à travers la réhabilitation et la modernisation de la ville* » (APS, 2018). Un mode qui va permettre de soutenir le réseau de transport urbain dans la ville de Sétif, et de soulever les carences du trafic routier.

« *L'importance de ce projet est dans la restructuration et la modernisation de la ville de Sétif* » Avec ces propos, Mr A. Tou l'ancien ministre des transports, a insisté auprès des responsables locaux pour qu'ils « *saisissent pleinement* » cette occasion (projet du tramway) pour « *faire valoir les richesses et les particularités de cette ville révolutionnaire* » et « *créer un surcroît d'animation dans la vie quotidienne des citoyens* » (Nawel, 2013).

Notre rapprochement des différents acteurs du projet du tramway de Sétif, en les interrogeant sur leurs intérêts par rapport au projet, en posant la question « ***Quels étaient vos principaux objectifs de l'insertion du tramway à Sétif ?*** » nous a permis de dégager quatre grands domaines d'enjeux :

- **Enjeux de Mobilité** : prenant le tramway de Sétif comme un levier d'une mobilité durable permettant de :
  - Répondre aux besoins des déplacements.

- Améliorer le service de transport (le confort).
  - Créer une alternative à la voiture (Le report modal).
  - Articuler les différents modes de transports (complémentarité et intermodalité).
  - Réorganiser le plan de circulation, et désengorger le centre-ville.
- **Enjeux de Modernisation** : fascinant le tramway de Sétif comme un indicateur d'attractivité urbaine ; agréant :
- La modernisation de l'image de marque de la ville de Sétif.
  - Le Développement de la compétitivité et l'attractivité commerciale.
- **Enjeux de durabilité** : assurant deux importants piliers du développement durable, à savoir :
- La protection environnementale et l'économie énergétique.
  - La concrétisation d'une **cohésion et d'une équité sociale** à travers la participation citoyenne.
- **Enjeux de développement urbain** : prenant le tramway comme un outil d'aménagement et de cohérence urbaine permettant :
- L'amélioration du cadre de vie des habitants.
  - La création d'une cohérence entre la mobilité et l'urbanisme.

Cette évolution des esprits, a fait que le tramway n'est plus seulement perçu comme un outil d'amélioration des déplacements ; mais également comme un outil de développement urbain, qui s'intègre dans un contexte **de projet de ville**, à travers l'ampleur de ses objectifs, permettant *de penser le futur de la ville ; et participe à dessiner l'image d'une ville désirée sur la base d'un processus d'échange et de partage* (Kebiche,2017).

Et la question qui se pose : Le tramway de Sétif de par ses ambitions, ses enjeux et ses objectifs, répond-t-il aux critères d'un projet urbain dans sa démarche pratique ?

## **2. PROCESSUS D'ELABORATION DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF.**

Pour le bon déroulement d'un projet urbain, les expériences ont toujours fait appel à la théorie de la gestion et de la dynamique du projet ; dans sa phase de conception ; afin de construire par la suite un appui ; et un socle vif pour une phase d'évaluation à posteriori du projet (Courcier,2003), (Hecham-Zehioua, 2010).

Mettre l'accent sur le processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif est crucial pour une **évaluation à priori (évaluation In-itinère)** de celui-ci, permettant d'évaluer la

démarche et le contenu du projet, en comparant sa conformité avec les objectifs fixés en amont (Knoepfel & Münster,2004).

Dans ce qui suit, nous allons aborder les différentes phases et étapes par les quelles le projet est passé, dès sa phase de la maturation jusqu'à sa phase de de la mise en œuvre, passant par sa phase d'élaboration.

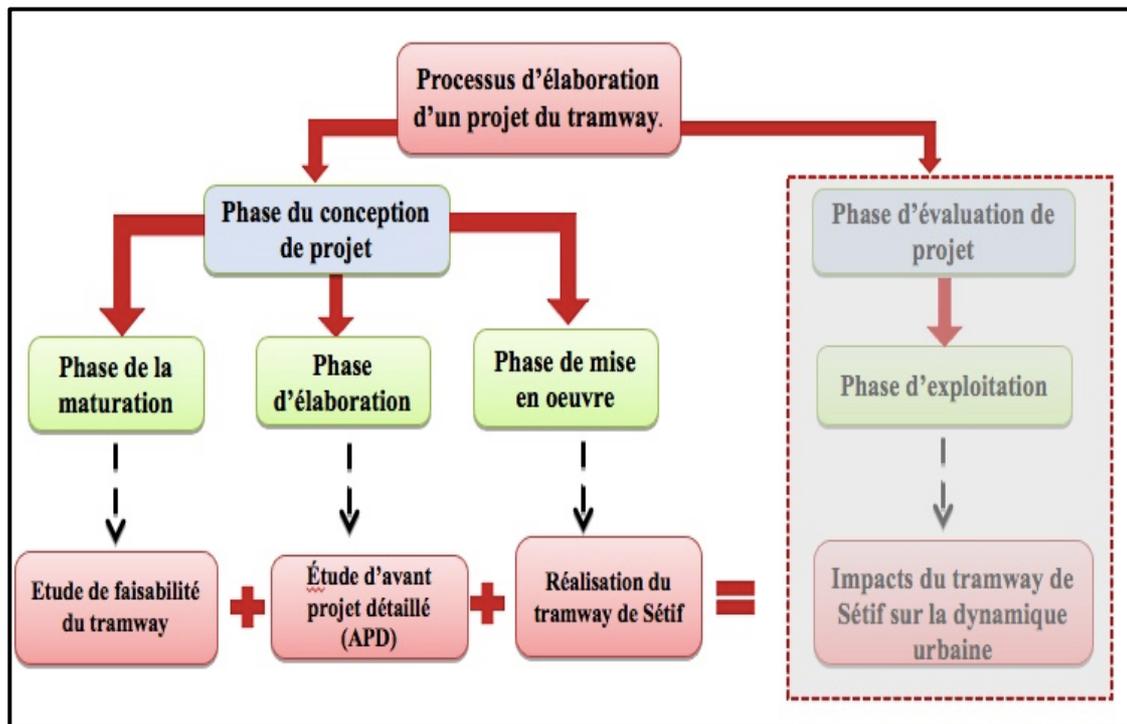


Figure IV-1 : Processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur,2020.

**En s'appuyant sur :**

- **Les divers documents produits au cours du projet**, à savoir :
  - *Les articles de presses* ; reliant le développement du projet, dès la période 2005 avec l'initiation du projet, jusqu'au 2018 avec son inauguration.
  - *Les différents rapports produits au cours de l'étude et la réalisation du projet* :
    - Les rapports de l'étude de faisabilité : Enquête, Diagnostic, Choix de tracés et modes, élaborés par le groupement franco-belge « Engis rail/Trunsurb-Technirail en Mars 2008
    - Les rapports de l'études d'avant-projet détaillé APD, élaborés par le bureau d'étude turc « YUKSEL PROJE » entre Mai et Octobre 2013, comprenant : L'insertion urbaine, L'aménagement urbain, L'impacts sur l'environnement et Le descriptif du tracé.

- Les rapports des réunions mensuelles : mentionnant l'état d'avancement des travaux, comprenant 47 rapports, du Mai 2014 jusqu'au Mars 2018.
- Le rapport du plan de communication, élaboré par la cellule de communication de la maîtrise d'œuvre, comprenant toutes les actions menées, et les dispositifs utilisés pour assurer la communication avec les citoyens.

➤ **Les entretiens semi-directives (enquête compréhensive)** : effectués avec l'équipe de projet (les chefs de projet et leurs adjoints, le maître d'œuvre YUKSEL PROJ et la directrice de la cellule de communication), ainsi des responsables des directions concernées (DTW et ETUS, DUC et DTP).

Les questions posées n'ont pas été précises et préparées à l'avance, notre souci majeur était de positionner les acteurs sur les différents objectifs du projet, tout en les donnant une certaine liberté de diriger la discussion.

Les questions posées sont portées sur :

- Le rôle des différents acteurs, et leur implication dans les différentes phases du projet à savoir l'élaboration et la réalisation du projet de tramway de Sétif.
- Les objectifs des acteurs vis-à-vis le projet du tramway de Sétif.
- La vision des acteurs par rapport à la démarche du projet, et à la stratégie des acteurs (coordination et partenariat) .

Les entretiens ont été enregistrés, puis retranscrits intégralement, afin de pouvoir s'y reporter le long de notre analyse.

➤ **Le questionnaire (enquête explicative)** : auprès des citoyens, afin de les positionner par rapports aux différentes phases du projet.

- Un premier questionnaire a été réalisé par nous-même, sous forme d'un **questionnaire interview**, comptes tenus de l'implication des citoyens dans la phase amont (phase de la maturation et d'étude) du projet.
- Un deuxième questionnaire a été réalisée par la cellule de communication pendant la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif, porté sur la connaissance des citoyens du projet, ainsi leur satisfaction, et leurs attentes par rapport aux futurs effets du projet.

**Avec des objectifs de :**

**Tableau IV-2 : Les objectifs de la recherche et les techniques appropriés**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerner le contexte au sein duquel le projet est développé</li> <li>• Détecter les phase défailantes et les jalons manquants dans le processus de projet.</li> </ul>	<p><b>L'exploitation diversifiée de documents.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre le point sur les divers objectifs du projet, leurs visions et les différentes contraintes qu'a connu le projet le long de son élaboration, ainsi de mesurer sa flexibilité et de cadrer ses limites</li> <li>• Comprendre les motivations et la logique d'intervention des différents acteurs (les maitres d'ouvrages, les maitres d'œuvre, et les maitres d'usage) dans les distinctes phases de la conception, en s'appuyant sur trois importantes dimensions : le partenariat, le diagnostic partagé, et la participation citoyenne.</li> </ul>	<p><b>Entretiens avec les responsables du projet.</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerner la démarche participative à travers l'implication des citoyens dans les différentes phases du projet.</li> </ul>	<p><b>Questionnaire auprès des citoyens.</b></p>

Source : Auteur,2020.

**2.1. La phase de la maturation du projet de tramway de Sétif.**

Afin d'apporter une amélioration significative des transports dans la ville de Sétif, le ministre des Transports a lancé une étude qui a conclu à la nécessité de la mise en place d'un nouveau réseau des transports collectifs, basé sur une ligne de tramway et sur une redistribution de l'offre d'autobus qui s'inscrit dans le cadre d'une politique urbaine de transport fortement renouvelée.

Au mois d'octobre 2005, le wali de Sétif a lancé l'étude du futur tramway lors de sa rencontre avec la presse locale, une étude qui commence par l'étude de faisabilité et passe par la suite à l'étude d'avant-projet détaillé.

En 2006, le maître d'ouvrage délégué EMA (Entreprise Métro d'Alger) a arrêté le planning pour l'étude de faisabilité du tramway de Sétif. Un appel d'offre a été lancé le mois de mars, et l'examen des dossiers par le comité "ad hoc », ainsi la signature des contrats ont eu lieu en octobre 2006. Une enveloppe d'un milliard de dinars a été débloqué pour l'étude préliminaire de ce projet qui a débuté au mois de novembre 2006 avec un rapport en avril 2007 (Senoussaoui, 2006).

### 2.1.1. L'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Sétif.

L'étude de faisabilité du tramway de Sétif a été entamée le 15 septembre 2007 pour un délai de 8 mois. Elle était confiée au groupement des bureaux d'études franco-belge (Egis Rail/transurb-Technirail) en collaboration avec les services compétents locaux, et un comité de pilotage institué par le wali.

Cette étude a été faite dans le but d'identifier les pôles générateurs du trafic, d'analyser les conditions actuelles de déplacement intra-muros, de dégager les principaux axes de circulation, de proposer plusieurs scénarios d'organisation du réseau de transport collectif, d'en déduire le tracé de la première ligne de tramway de Sétif, et de déterminer la faisabilité aussi bien technique que financière, en termes d'investissements et d'exploitation de cette première ligne de tramway (Egis Rail /Transurb-Technirail, 2008).

Afin d'atteindre ces objectifs, une série d'enquêtes Origine/ Destination, de stationnement dans le centre-ville et le comptage des flux de tous les modes motorisés, ont été effectuées. La direction du transport de la wilaya de Sétif dans un avis public a appelé les citoyens à faciliter le travail du personnel enquêteur (Senoussaoui, 2007).

Cette étude préliminaire a dégagé trois scénarios pour le réseau du tramway de Sétif :

- **Un premier réseau** avec deux lignes croix, la première ligne représente les deux corridors Est et Ouest, la deuxième ligne correspond au corridor Nord et Nord- Est.
- **Un deuxième réseau** avec deux lignes tangentes, la première représente les corridors Nord-Est et Ouest, et la deuxième ligne correspond aux corridors Est et Sud.
- **Un troisième réseau** ; avec 3 lignes en croix, la première ligne correspond aux deux corridors Est et Ouest, la deuxième ligne correspond aux corridors Nord-Est et Sud, la troisième ligne représente les corridors Nord et Sud.

Afin de choisir le réseau adéquat, une comparaison des différents scénarios a été effectuée sur la base de la méthode **d'analyse multicritère** concernant la desserte et la clientèle, l'exploitation, le phasage des réseaux, l'évolutivité des réseaux, l'insertion, l'impact et le financement. Sur cette base, le troisième réseau a été retenu pour être réalisé.

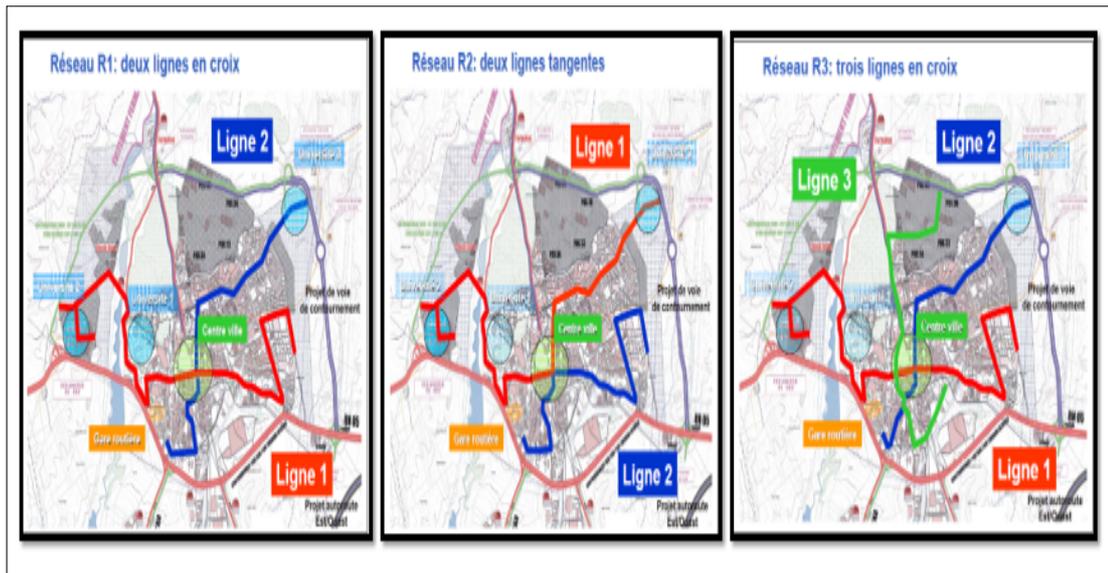


Figure IV-2 : Les différents scénarios du projet de tramway de Sétif.

Source : Étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Sétif (EMA, 2008).

Une ligne prioritaire a été choisie après plusieurs réunions entre les collectivités locales, les responsables des différentes directions concernées (direction de transport de wilaya, direction des travaux publics...) en présence du maître d'ouvrage (EMA) et du consultant chargé de l'étude de faisabilité (réunion du 18/09/2007, réunion du 17/03/2008).

Au mois de juin 2008, une réunion a été organisée par le wali et a regroupé les responsables des bureaux d'études franco-belge et le responsable de l'EMA ainsi que l'ensemble des dix membres du comité de pilotage des grands projets de la wilaya de Sétif, afin d'assurer l'exécution de l'étude de faisabilité qui vient dans un cheminement de concrétisation régulière du projet à travers l'étude d'avant-projet détaillé (Zoghbi , 2009).

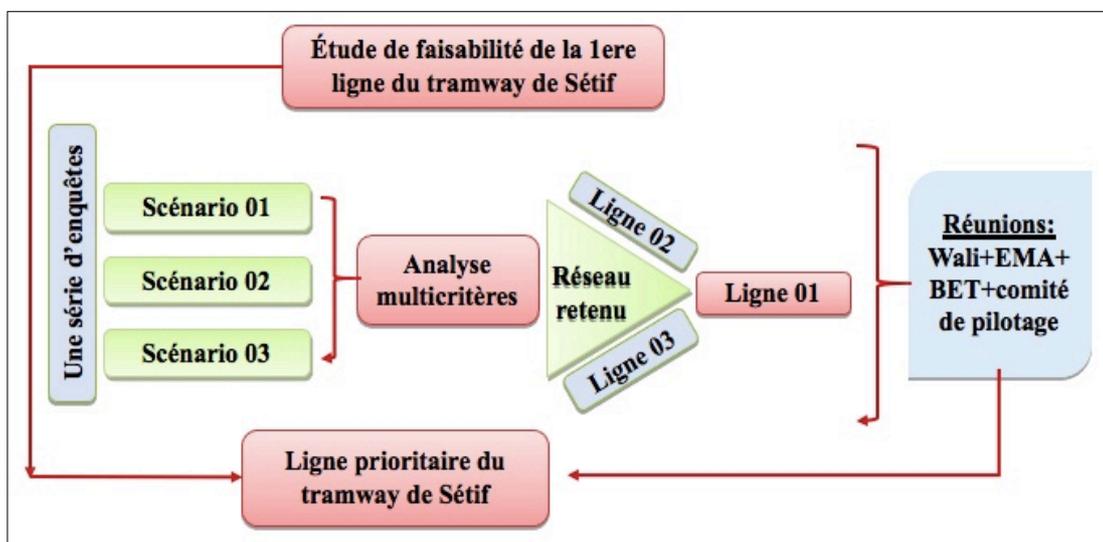


Figure IV-3 : Les différentes étapes de l'étude de faisabilité du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur,2020.

## **2.2. La phase d'élaboration du projet de tramway de Sétif.**

En 2011, le ministre des Transports donne une notification de projet pour l'EMA , Celle-ci a lancé deux avis d'appels d'offres nationaux et internationaux restreints pour la réalisation des études relative à la première ligne du tramway de Sétif , et le recrutement des sociétés spécialisées afin de réaliser les études détaillées et assurer le contrôle de la réalisation des premières lignes du tramway (la réalisation des études d'avant-projet détaillé, les dossiers de consultation des entreprises ( DEC), l'assistance au contrat des travaux (ACT) et la maîtrise du tramway (Boutebna,2013).

Ces appels d'offres ont été adressés aux entreprises qualifiées dans le domaine des études de transport, dont la concurrence est ouverte aux bureaux d'étude nationaux et étrangers. Mais les critères fixés par l'entreprise Métro d'Alger excluent les entreprises algériennes.

L'EMA a fixé des conditions de participation qu'aucun bureau d'étude algérien n'est en mesure de satisfaire. Pour soumissionner, les bureaux d'études doivent en effet prouver avoir réalisé au cours des dernières années au moins trois projets similaires d'une longueur minimale de 5 km. Aucun bureau national n'a réalisé ce type d'étude. De cette façon, l'EMA a écarté les bureaux d'études nationaux de toute participation.

L'EMA a ajouté que chaque membre du groupement doit avoir contribué à la réalisation pendant les cinq dernières années, d'au moins une étude détaillée ou de suivi des travaux de réalisation d'un tramway ou d'un métro. *« Les bureaux d'études algériens n'ont pas d'expérience dans le domaine des études de tramways et de métros. S'ils ne peuvent pas participer à des groupements, ils ne pourront jamais acquérir de l'expérience dans ce domaine. Ces projets seront toujours pris par les étrangers »*, déplore le directeur d'un bureau d'études privé (Hedna, 2011) .

L'EMA a attribué au bureau d'étude turc "Yuksel Proje" la maîtrise d'œuvre du projet pour la réalisation de l'étude d'avant-projet détaillé (APD) dont l'ordre de service (ODS) a été signé le 14 mai 2012.

### **2.2.1. L'étude d'avant-projet détaillé de la première ligne du tramway de Sétif.**

Selon le marché n°05/2012, portant l'étude d'avant-projet détaillée de la première ligne du tramway de Sétif , cette phase porte notamment sur les missions suivantes : la constitution du référentiel normatif et réglementaire, l'étude de transport, l'étude topographique , l'étude géotechnique, l'étude d'impacts sur le foncier et sur l'environnement ; ainsi les études de déviation des réseaux, y compris l'identification des

réseaux existants au moyen des plans et des sondages de reconnaissance (fouilles de reconnaissances) (Yuksel Proje, 2012).

Le rôle de Yuksel était de faire une analyse détaillée de la première ligne du tramway de Sétif, commençant par la collecte des données et l'analyse de l'état des lieux le long du tracé afin de ressortir les forces et les faiblesses ainsi que les contraintes qui peuvent gêner l'insertion du tramway, effectuant des sorties sur le terrain, des réunions et des entretiens avec les différentes directions concernées : DTP, DTW, APC... ceci en récupérant tous les documents nécessaires, les levés topographiques, les levés d'assainissement et d'AEP pour la déviation des réseaux.

Afin de faciliter la tâche, la ligne est divisée en 10 secteurs, tenant compte les différentes caractéristiques urbaines. Pour chaque secteur, des études ont été effectuées afin de justifier et d'identifier l'insertion de la plateforme et les aménagements convenables.

L'objectif de cette étude est de réaliser un projet conformément à la législation et à la réglementation algérienne relative au tramway, avec les exigences du **décret exécutif n°90/78 du 27/02/1990**, relatif aux études d'impact sur l'environnement, et le **décret exécutif n°07-145 du 19 mai 2007**, déterminant le champ d'application, les modalités d'approbation des études, et des notices d'impact sur l'environnement (Chouguia, 2017).

Selon les documents de l'étude d'APD, quatre rapports ont été présentés par le BET « Yksel Proje » à savoir :

➤ **Le premier rapport « l'insertion urbaine »**

Validé par l'EMA le 05/05/2013. C'est un document préparé par le BET sur la base des différentes sorties sur site, réunions et présentations au niveau de la wilaya de Sétif, dans lequel il est présenté un descriptif de l'insertion de la plateforme en site axial ou latéral, la justification du choix et son impact.

➤ **Le deuxième rapport « l'aménagement urbain ».**

Validé par l'EMA le 05/05/2013. C'est un document préparé par le BET sur la base des différentes sorties sur site, réunion et insertion finale du tracé, concentré sur l'aménagement urbain avec les preuves existantes, entourant divers facteurs de design urbain et les comportements d'activité physique. Ce rapport décrit l'aménagement paysager, le revêtement du sol, l'éclairage public, les stations du tramway, les pôles d'échanges et les parcs relais ainsi que le mobilier urbain.

➤ **Le troisième rapport « l'étude d'impact sur l'environnement ».**

Validé par l'EMA le 04/07/2013, dans lequel une analyse de l'état initial du site et son environnement naturel, socio-économique et humain sont présentés, afin d'analyser par la suite les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement et les mesures d'accompagnements envisagées, dans l'objectif d'aménager une ligne du tramway conformément à la réglementation.

➤ **Le quatrième rapport « le descriptif du tracé ».**

Validé par l'EMA le 15/10/2013. Il contient les règles et les principes généraux de la conception, et la description du tracé de la première ligne du tramway de Sétif, répondant à toutes les mesures prises afin d'avoir des impacts positifs sur l'environnement.

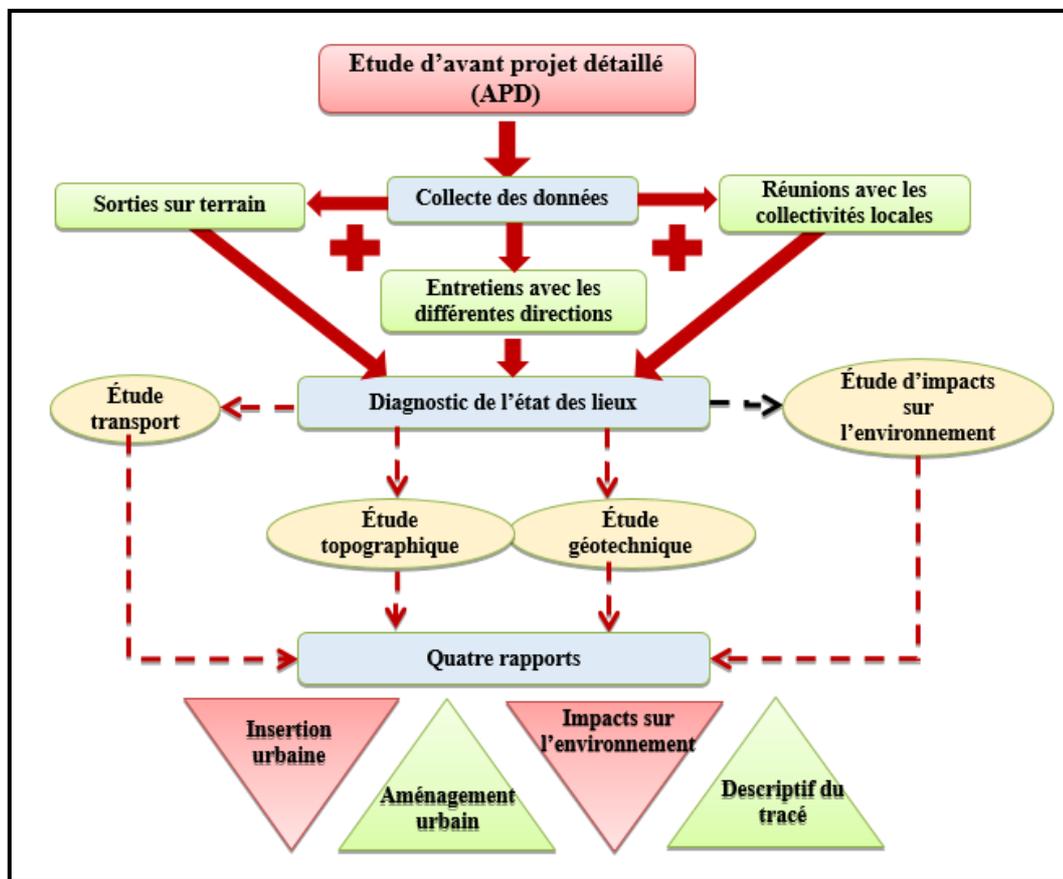


Figure IV-4 : Les différentes étapes de l'étude d'APD du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur, 2020.

### 2.3. La phase de la mise en œuvre du projet du tramway de Sétif.

Après la validation de l'APD, l'EMA a lancé un appel d'offre national et international restreint (2 juillet 2013), pour la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif.

L'avis d'appel d'offre lancé par voie de presse, a été destiné aux entreprises spécialisées dans la réalisation de transport en commun sur voie ferrée électrifiée. Il a fixé plusieurs critères pour les entreprises et groupements soumissionnaires, dont une expérience minimale de 10 ans et la réalisation d'au moins un projet de tramway, métro ou chemin de fer (Zoghbi,2013).

Le choix du constructeur s'est effectué selon un cahier des charges élaboré par l'EMA , en collaboration avec le maître d'œuvre « **Yuksel proje** ». Après l'ouverture des plis, l'EMA attribue au groupement franco-turc, constitué de deux bureaux d'études « **Yapi Merkezi et Alstom** » pour un montant de 380 millions d'euros (annoncé par l'EMA le 30 octobre 2013), où **Yapi Merkezi** est chargé de 70 % du projet, de tout ce qui est infrastructure, bâtiment et ligne, alors que **Alstom** est chargé de 30 % du projet, de tout ce qui est système et technique. La signature du marché a été effectuée le 31 mars 2014, pour un délai de 44 mois.

En revanche, le maître d'œuvre « **Yuksel Proje** » prend en charge le contrôle et le suivi de la ligne du tramway de Sétif, pour assurer le bon déroulement des travaux, et minimiser les effets temporaires du projet pendant la phase de réalisation, tout en respectant les mêmes principes que ceux retenus pour la conception générale du projet (Yuksel Proje, 2013).

Un planning directeur des travaux, dans lequel il est précisé l'organisation spatio-temporelle du chantier, a prévu la durée de l'ensemble des travaux sur chaque secteur de la première ligne du tramway de Sétif, afin d'organiser en conséquence les déviations de la circulation, l'information du public et la mise en œuvre des mesures compensatoires.

Avant l'installation du chantier, une réunion a eu lieu entre l'EMA, Yuksel Proje, Yapi Merkezi et Alstom, afin de valider le plan directeur des travaux, qui reste provisoire en fonction du contexte et des contraintes locales qui pourront être rencontrés sur le terrain pendant les différentes phases de réalisation.

Un plan général des déviations de la circulation routière, provisoire, a été approuvé par la direction du transport selon le secteur mis en chantier pour gérer la circulation ; il stipule que la fermeture sera seulement sur cette partie, et l'ouverture des autres parties sera faite pour le dégagement du trafic, ce qui a demandé un travail de coordination entre les différents secteurs afin d'éviter les embouteillages et les bouchons.

Une concertation avec les services d'urgence, de police, services publics et transport, a été menée afin de prendre toutes les préoccupations en considération, et une information a été diffusée pour le public, pour plus de sécurité et d'attention, à travers les différents moyens d'information (Radio, panneaux de signalisation...).

Un cahier des contraintes environnementales des chantiers (CCEC), dans lequel le constructeur a identifié les impacts des travaux sur l'environnement, a décrit les mesures de réduction de ces impacts afin d'assurer la sécurité des riverains, réduire les perturbations sur la circulation routière et piétonne, et minimiser l'impact négatif sur le commerce.

Le maître d'œuvre a précisé dans ce document toutes les contraintes à respecter par les entreprises de réalisation. Il a assuré par la suite la mise en œuvre d'un contrôle par le service « Contractant », afin de respecter les prescriptions et les moyens prévus au CCEC.

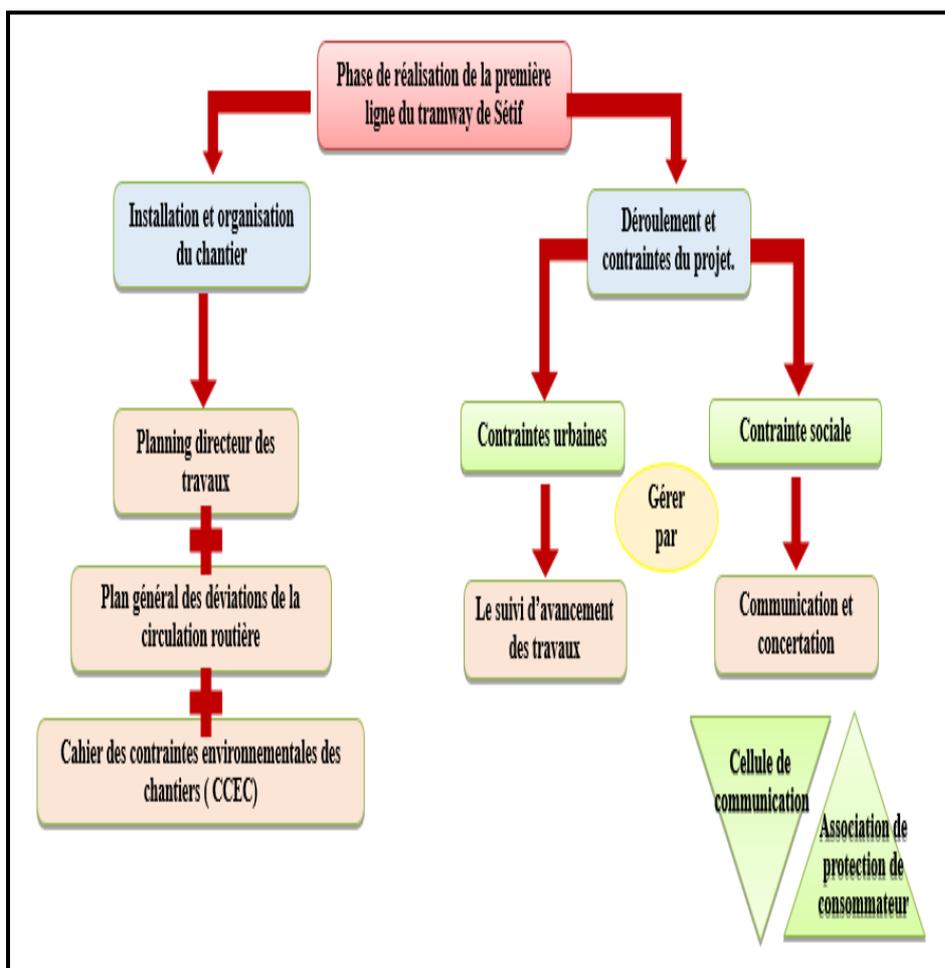


Figure IV-5 : Les différentes étapes de la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif.

Source : Auteur, 2020.

### 2.3.1. Installation et organisation du chantier du tramway de Sétif.

Pour le commencement des travaux, un ordre de service (ODS) a été donné par l'EMA à l'entreprise de réalisation pour le démarrage des travaux (30 avril 2014) ; en parallèle, un autre a été donné au maître d'œuvre Yksel proje pour le contrôle et le suivi du projet.

Le chantier de la première ligne du tramway de Sétif a été installé le 08 mai 2014, à l'occasion de la commémoration du 69ème anniversaire des massacres du 8 mai 1945, en

présence des responsables de l'EMA, ceux du BET Yuksel Proje, et les représentants du constructeur « Yapi Merkezi » et « Alstom », alors que les travaux ont été gelés pendant trois mois à cause de l'absence d'un comité de pilotage (GUENFOUD, 2019).

Avec l'avènement du nouveau wali, un nouveau calendrier a été mis en place pour le bon déroulement des travaux et l'arrivée dans les délais prévus pour la réalisation du projet.



**Photo IV-1 : Les différentes mesures prises pour l'installation du chantier de la première ligne du tramway de Sétif. Source : Entreprise Métro d'Alger (EMA,2015).**

### **2.3.2. Déroulement et contraintes du projet du tramway de Sétif.**

Comme tous les projets à ciel ouvert, la phase de construction du tramway représente le point négatif, et la période la plus critique dans la phase de la conception du projet.

Bien que temporaire et itinérant, le chantier du tramway de Sétif (les emprises du chantier et les installations qui lui sont associées), a généré inévitablement des difficultés sur le fonctionnement urbain des axes et des quartiers traversés par la ligne du tramway, engendrant des gênes et des nuisances pour les riverains, et les commerçants du centre-ville, dues principalement aux interruptions momentanées des réseaux, aux modifications et allongements des parcours pour les utilisateurs et plus précisément sur l'avenue du 08 mai 1945, où se trouve la majorité des activités commerciales, ce qui influence négativement les déplacements et les activités, ainsi que les différentes nuisances sonores et olfactives (poussière), qui influent directement sur la santé et le bien être des riverains et des habitants.

Malgré toutes les mesures prises par l'EMA et les différents documents établis par Yuksel Proje , pour réduire au maximum les effets causés par le chantier du tramway, ils n'ont

pas pu gérer la situation, le terrain révèle d'autres réalités qui ont bouleversé à 180° le déroulement des travaux, et dégagé d'autres contraintes d'ordre urbain et social, ce qui a obligé les décideurs à revoir leur planning directeur des travaux qui s'est révisé onze fois pendant la période des travaux, alors que le plan de la circulation est devenu inutile et s'est résumé à des simples panneaux pour orienter les citoyens et les informer de la situation circulatoire sur chaque secteur.

L'enquête que nous avons entreprise auprès de la DTW de Sétif et d'EMA en mars 2019, avait dévoilé un certain nombre de contraintes. En recoupant les propos de l'une et de l'autre, les principaux problèmes étaient :

### **2.3.2.1. Les contraintes urbaines.**

Plusieurs facteurs ont perturbé les travaux, et qu'on peut les résumer principalement dans :

#### **➤ *La difficulté des déviations des réseaux.***

Liée à la non-conformité des plans revenant à la période coloniale avec les réseaux réels, et la découverte de réseaux non répertoriés, ce qui a bloqué la phase des travaux pour les déviations des réseaux, notamment sur l'avenue Cheik El Aifa (desservant les quartiers Maabouda et 5 fusillés) et la partie du centre-ville du côté de Ain Fouara, où l'étroitesse de la voirie et le système de maçonnerie utilisé ; ont obligé l'entreprise de réalisation à chercher d'autres endroits pour dévier les réseaux et penser à un autre matériau afin de faciliter le travail et de concrétiser cette phase dans les plus brefs délais possibles.

Le chef de projet de tramway de Sétif a déclaré que « *la vieillesse des bâtiments en superstructure et en infrastructure a présenté une difficulté pour l'insertion de notre projet, on était obligé de faire toutes les déviations de tous les réseaux le long du tracé de la ligne* » (BENABID, 2019).

Il ajoute : « *Pour le centre-ville on a eu beaucoup de difficultés sur l'assainissement avec un système en voute maçonnée, en pierres dégradées, donc la stratégie était de cohabiter tous les réseaux en même temps, les dévier et les protéger par rapport à la plate-forme et protéger aussi la plate-forme de ces vides* ».

L'exercice a pris beaucoup de temps, c'était parfois des déviations à 50 km des différents réseaux (gaz, électricité, assainissement, AEP...) pour l'installation desquelles le constructeur a été obligé de trouver d'autres endroits. Ce qui a justifié la continuité des travaux de déviations des réseaux le long de la phase de la réalisation de la ligne.

➤ ***L'absence d'un plan de circulation provisoire.***

Aucune mesure compensatoire n'a été prise suite à la suppression des voies de circulation dans le centre-ville, ce qui a abouti à une asphyxie progressive du centre, et a causé des problèmes et des gênes pour les résidents, les travailleurs et les commerçants.

La circulation routière devient presque impossible à Sétif pour les automobilistes et les piétons. Les opérations de déviations et de renouvellement des réseaux ont donné un coup au réseau routier congestionné dans tous les coins d'une agglomération qui suffoque. En l'absence d'un plan de circulation, mis en veilleuse depuis plus d'une décennie, une terrible pression s'est exercée sur un réseau vieillissant et dépassé (Senoussaoui,2015).

La prolifération des panneaux de sens interdits qui ne prennent pas en compte les désagréments des automobilistes et des piétons, a compliqué les choses, les automobilistes n'ont aucun droit de stationner sur l'avenue du 8 mai 45, ni devant l'agence commerciale «Algérie Telecom », ni à proximité de la grande poste, devant les lycées Kirouani et Malika Gaid, et dans le cas échéant, ils seront sanctionnés.

➤ **La mauvaise gestion des travaux.**

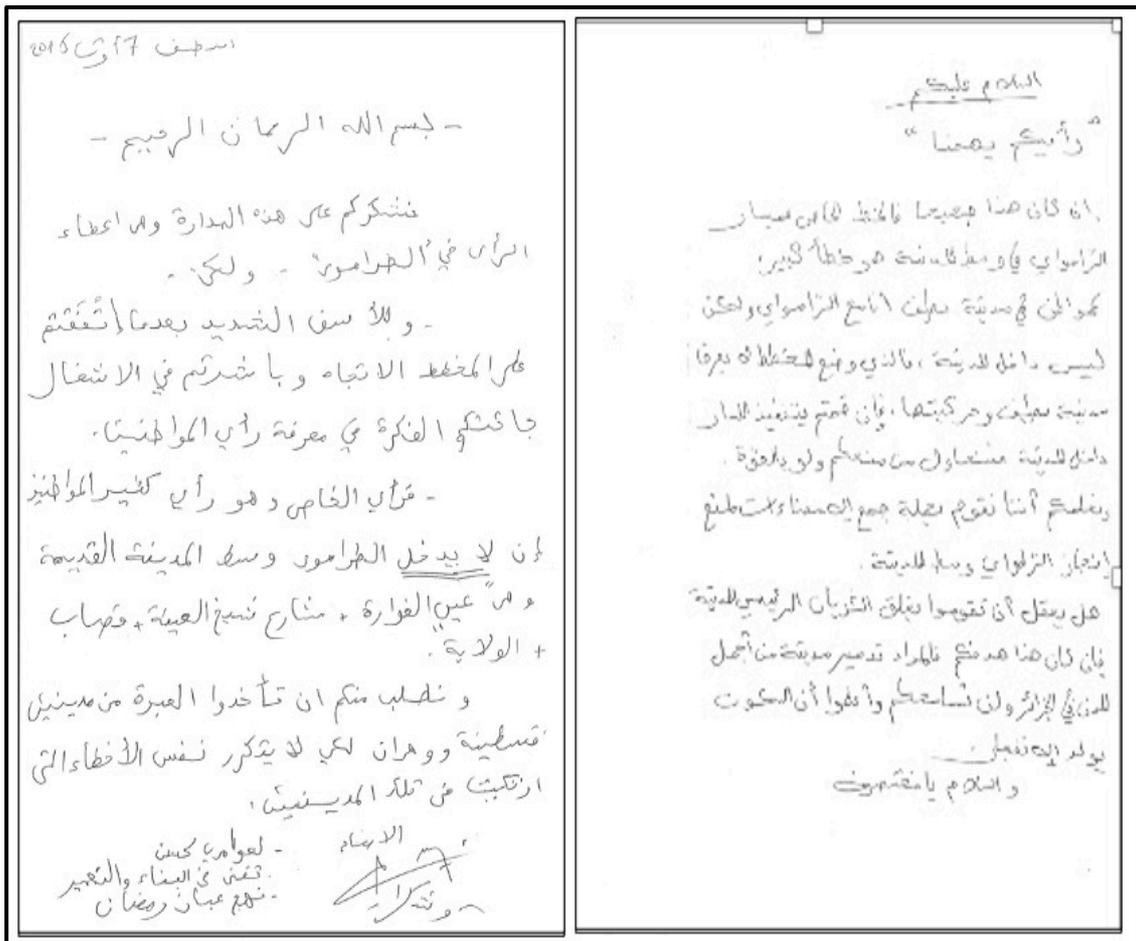
Liée au non compromis entre les différents acteurs chargés de la réalisation de cette ligne :

- **Un constructeur** qui a proposé dans sa stratégie d'intervenir en premier lieu sur les deux fronts Est et Ouest afin de dégager le centre-ville de tout trafic routier.
- **Un wali** qui a demandé, après plusieurs sorties sur site accompagné du chef de projet, de mener les travaux par tranche, et qui a insisté pour achever les travaux du centre-ville en premier lieu puisque la densité du trafic routier se concentre sur ce secteur (du Tbinet a Ain Fouara), en même temps pour ne pas ouvrir tout l'axe du tramway d'un coup et éviter de buter contre les gros désagréments de la population.
- **Un comité de pilotage** qui a bloqué tout le projet, et a donné un ordre de démarrer tous les fronts en parallèle.

De cette façon ; *le centre-ville de Sétif a été bloqué totalement pendant toute la période de réalisation dont toutes les entrées ont été fermées* (DJEMMAL, 2019).

**2.3.2.2. Les contraintes sociales.**

Avec le lancement des travaux du tramway de Sétif, les citoyens et les opérateurs économiques de l'artère principale et du centre-ville, ont déclaré à la presse (octobre 2014) leur refus de l'itinéraire « siège de la wilaya -Ain Fouara », dont une partie sera piétonne. Pour eux, ce tracé va condamner à mort le cœur de la ville, dont plus de 300 commerces, des banques, des hôtels et des agences de voyages vont être étranglé. L'avenir des milliers de travailleurs va être en péril. Plus de 60 platanes qui ornent depuis 100 ans vont être abattus.



**Photo IV-2 : Avis des citoyens vis-à-vis le passage du tramway par le centre-ville.**

Source : Entreprise Métro d'Alger (EMA,2015).

Les habitants de la ville de Sétif ont indiqué avoir pris attache avec les services du ministère du Transport afin de l'inviter à réétudier et à revoir la copie du tracé de la première ligne de tramway de Sétif (Beniaiche, 2014)

La presse a interpellé les pouvoirs publics sur la question, et les pouvoirs publics n'ont pas été à l'écoute des citoyens. Pour le chef du projet : « Ce tracé est la résultante d'une analyse et d'une étude approfondie, présidé par le wali de Sétif, le comité de pilotage du

*projet a choisi la meilleure proposition. Le tracé du tramway de Sétif est le meilleur du pays »* (Madani, 2017).

La discussion avec l'ancien chef de projet, représentant de l'EMA, sur la manière de la prise en compte du rôle du tramway dans la rénovation urbaine de la ville, nous a affirmé l'importance du passage du tramway par le centre-ville, par le fait qu'il n'est pas qu'un moyen de transport, c'est un projet de réaménagement urbain et de redéfinition des fonctionnalités qui va bouleverser l'image de la vie urbaine notamment au cœur de la ville de Sétif.

*« ... Ne sont pas seulement les considérations techniques qui ont interpellé le passage du tramway par le centre-ville. C'était plutôt le contexte urbain défiguré qui nous a incité à revoir cette configuration pour attirer une nouvelle vie et une nouvelle image de marque »* (BENABID, 2019).

L'acteur citoyen était loin d'être concerté et impliqué dans un processus qui concerne directement son cadre de vie. Des divergences entre : des citoyens et des commerçants qui ont pris l'habitude de se garer devant leur maison, et de descendre leurs marchandises auprès de leur, et des spécialistes qui veulent assurer un transport, remodeler et relooker la ville et bien sûr la rendre plus attractive. Le P/APW déclare à ce propos : " *Une belle acquisition par l'économie de Sétif. Avant l'achèvement des travaux qui vont sans aucun doute causer des désagréments, nul ne peut prévoir les retombées qui seront à n'en pas douter positives*" (Beniaiche,2015).

### **2.3.3. Le suivi et l'avancement des travaux de la première ligne du tramway de Sétif**

Afin que ce grand projet structurant ne connaisse aucune défaillance qui pourrait entraver sa bonne marche, les pouvoirs publics et à leur tête le wali, ont fait état depuis le début de toute leur disponibilité pour lever à temps toutes les contraintes urbaines qui ont surgi au fur et à mesure de la réalisation de ce projet (Zoghbi,2016).

Des visites hebdomadaires sur site des **responsables de l'EMA**, accompagnés des **responsables de réalisation et de suivi** le long du tracé, ont lieu afin de constater de visu l'état d'avancement des travaux compte tenu de chaque planning hebdomadaire et de prendre sur place les décisions qui s'imposent. Sur cette base, le chef de l'exécutif exige sa feuille de route, voire un planning hebdomadaire des phases des travaux à réaliser chaque semaine, il se déplace et vérifie par lui-même ce qui a été fait par rapport à la semaine écoulée.

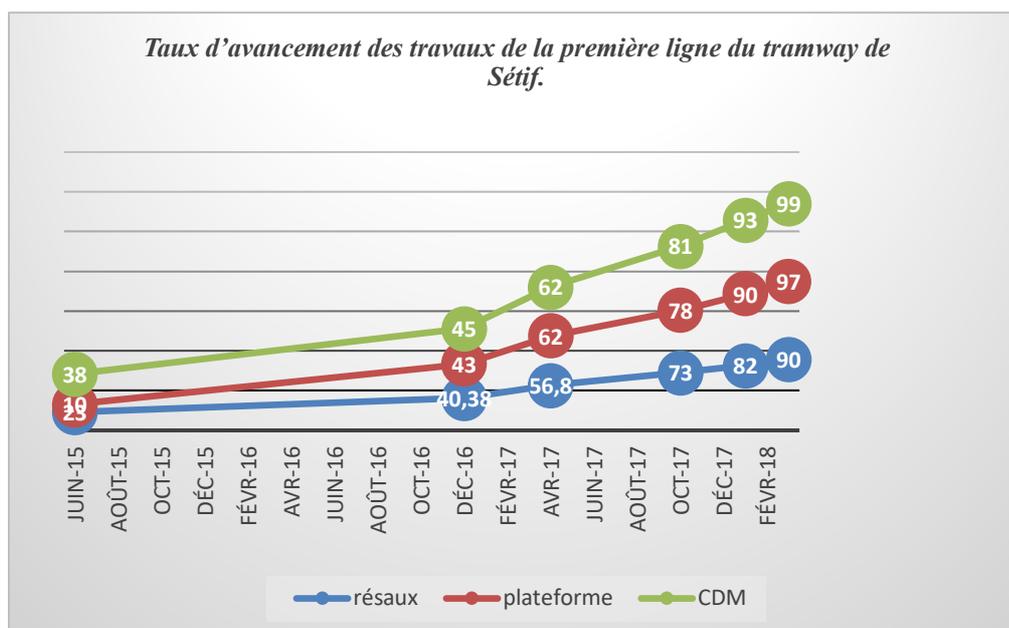
Le chantier du tramway était aussi une des priorités **des collectivités locales**, où chaque samedi le **P/APC** et les responsables des différents secteurs (**Sonel gaz, ADE, Algérie Télécom.**), et le wali se pointent pour s'enquérir davantage et de près de l'état d'avancement des travaux, et lever sur place toutes les contraintes. Une pression exercée si fortement sur l'entreprise de réalisation du projet Turque, que d'aucuns plaisantent sur ce qu'on a appelé « *les samedis noirs des Turcs* » (Boutebna,2016) .

**Tableau IV-3 : Le taux d'avancement des travaux le long de la phase de réalisation.**

<b>Période</b>	<b>Travaux</b>	<b>Avancement</b>
<b>Juin 2015</b>	Déviations des réseaux sur les différents secteurs	23%
<b>Décembre 2016</b>	Déviations des réseaux (87,62%) + les travaux de la plateforme (46,16%)	40,38%
<b>Avril 2017</b>	Déviations des réseaux (91,6%) + les travaux de la voie ferrée (10/15km)	56,8%
<b>Octobre 2017</b>	Déviations des réseaux (95%) + les travaux de la plateforme (83,6%) Essai du tramway sur une longueur de 3 Km	73%
<b>Janvier 2018</b>	Revêtement des routes + aménagement des trottoirs.	82%
<b>Mars 2018</b>	Les essais à blanc, l'implantation des arbres, l'aménagement des stations.	90%

Source : Auteurs, 2020. A la base des données de l'EMA.

Ce suivi permanent a permis le bon avancement du projet par rapport aux délais fixés. Pour l'ancien chef de projet du tramway de Sétif, ce projet est *un chantier référence dans sa dimension de transport intelligent* (Zoghbi, 2018), une chose qui était bien figurée dans les rapports mensuels d'avancement des travaux présentés par l'EMA, dont l'état d'avancement des travaux était toujours satisfaisant, que ce soit pour les travaux des déviations des réseaux, la plateforme ou le centre de maintenance (CDM).



Graphique IV-1 : Taux d'avancement des travaux sur la première ligne du tramway de Sétif

Source : Auteurs, 2020. A la base des données de l'EMA.

#### 2.3.4. La mise en place d'un dispositif de suivi et de consultation.

Au-delà des contraintes techniques ou urbaines qu'a connues la phase de la réalisation du tramway, une contrainte sociale a perturbé le déroulement des travaux, dont les citoyens ont toujours présenté leurs désagréments par rapport aux gênes des travaux et le tracé de la ligne même, surtout en ce qui concerne le passage du tramway par le cœur de la ville, sur l'avenue du 8 Mai 1945.

Cela a poussé les collectivités locales, maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvre de penser à une nouvelle stratégie pour **convaincre la population** ; notamment les commerçants de l'opportunité du projet d'un part, et pour adoucir les inquiétudes et mener le projet à bien d'un autre part. Une stratégie qui peut se résumer dans les points suivants :

➤ **Les indemnisations des commerçants.**

Pour mettre fin à la situation pénalisante des commerçants, l'EMA a pris en charge de payer le manque à gagner durant la phase des travaux, ce qui a donné un petit souffle à l'avancement des travaux.

Pour cela, une commission consultative a été mise en place, *elle est destinée à prévenir les éventuels contentieux ; relatifs aux conséquences des travaux sur le chiffre d'affaires des entreprises ; et des commerces situés sur le tracé du tramway de Sétif* (GUENFOUD, 2019).

➤ ***L'important programme de consultation.***

L'information des riverains, usagers et commerçants sur l'évolution des travaux, constitue aussi une préoccupation majeure pour le bon déroulement de ces derniers. Un important programme de consultation a été déployé dont l'objectif était double : obtenir leur adhésion au projet, et apporter des modifications nécessaires au projet selon les attentes de leurs usagers (ASMA, 2019).

A cet égard, **un dispositif spécifique d'information** est mis en place directement à travers les actions effectuées par la cellule de communication ou indirectement par le biais de l'association de protection du consommateur.

- **La cellule de communication.**

L'EMA a exigé dans le cahier des charges pour le constructeur de mettre en place dès la première journée de l'ODS, une cellule de communication afin de diffuser toute informations auprès du public (Yuksel Proje, 2016).

Il prévoit dans cette cellule tous les moyens matériels et immatériels essentiels, validés par la maîtrise d'œuvre (Yuksel Proje) sous la surveillance du maître d'ouvrage (EMA)

- **L'association de protection du consommateur.**

Afin de se rapprocher au citoyens, l'association de protection de consommateur est coopérée au projet pendant la phase de la réalisation du projet du tramway de Sétif. Le président de cette association était toujours présent pendant toute la phase de la concrétisation de la ligne, et dans toutes les réunions et les portes ouvertes effectuées par les responsables du projet, afin de signaler les préoccupations des citoyens.

### **3. LA DYNAMIQUE D'ELABORATION DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF.**

*La dynamique du projet urbain est entendue comme étant le produit de rencontre des acteurs autour de la définition des enjeux, du choix des stratégie, et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain (Hecham-Zehioua, 2010).*

#### **Est-il le cas pour le projet du tramway de Sétif ?**

##### **3.1. L'approche volontariste du projet de tramway de Sétif.**

Dans la phase de la maturation d'un projet urbain, les acteurs sont optés pour une maîtrise d'ouvrage concertée, dans le but d'enlever toute ambiguïté, et d'éviter les confrontations des points de vue des différents partenaires (maîtrise d'ouvrage) dans

l'élaboration du cahier des charges, au travers du choix du périmètre d'étude, du type de mission attendu, du contenu donné à la gestion urbaine, de la place des habitants dans le projet, du niveau de la qualité de vie souhaitée pour les habitants. (GIE Villes et Quartiers, 2008).

**La phase de la maturation** du projet de tramway de Sétif a été prise par les maîtres d'ouvrage comme une simple procédure formelle et administrative. Il s'agit d'une volonté politique de la part de l'État, traduite par une décision ministérielle, accusée par le wali, et dirigée par l'Entreprise Métro d'Alger (EMA) comme premier maître d'ouvrage par délégation, sans tenir compte les acteurs techniques et professionnels, cela en absence de la direction des transports de la wilaya de Sétif (DTW) ; soit disant le premier responsable du projet au niveau local, des opérateurs économiques et bien sûr de la société civile et à leur tête les citoyens, qui devraient être impliqués en tant qu'un maître d'usage.

**L'étude de faisabilité** du projet de tramway à Sétif, a connu à son tour des défaillances en termes de temporalité, d'objet et de dynamique (gestion):

- Un délai de 8 mois d'étude ; qui était insuffisant pour cerner tous les dysfonctionnements, et dégager toutes les réflexions nécessaires aboutissant aux objectifs fixés en amont.
- Une étude qui s'est résumé à l'analyse de la seule dimension de « Mobilité », sans souci de la dimension urbaine, celle des effets du tramway en termes de développement urbain.
- Une phase qui s'est penché sur une temporalité de réflexion et d'analyse en absence d'une temporalité de concertation pendant l'étude même et de négociation pour le choix de la ligne prioritaire.

L'appel du wali pour effectuer des portes ouvertes sur le tramway afin d'informer et sensibiliser le public autour de ce projet, et choisir ensemble le tracé le plus adéquat est resté une lettre morte. Aucune forme de dialogue n'a été instaurée pour promouvoir la relation entre des autorités publiques et le citoyen.

### **3.2. Partenariat et diagnostic partagé.**

*« Le partenariat est considéré comme le pivot de l'action, il constitue une des conditions nécessaires à l'amélioration de la qualité des services rendu à l'utilisateur. Le fait d'apprendre à travailler ensemble et de connaître mutuellement les pratiques*

*professionnelles et l'organisation interne des autres partenaires constitue déjà un facteur de réorganisation interne » (Medjitna , 2007).*

L'étude et la réalisation d'un projet urbain consistent à dépasser l'approche habituelle à une plus cohérente, plus coordonnée et plus concertée à travers un « **diagnostic partagé** » entre tous les acteurs associés à un projet urbain (maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvres et habitants), dont l'objectif est de réaliser un partenariat du projet.

**Le diagnostic partagé :** constitue la première démarche de partenariat entre les acteurs et les habitants. Il permet de faire le point sur la situation et a pour objectif de faire apparaître les causes des dysfonctionnements.

Un diagnostic qui ne peut s'identifier dans notre cas du tramway de Sétif sans rapprocher des citoyens, les premiers concernés par ce projet.

### **3.3. La participation des citoyens dans l'étude du projet de tramway de Sétif.**

Afin de positionner l'acteur citoyen par rapport à la phase amont du projet du tramway de Sétif (Phase d'étude), nous nous sommes rapprochées des citoyens, essayant de :

- Déterminer le niveau de leur information par rapport à la politique du projet, avant la mise en place du chantier.
- Savoir leurs avis par rapport au compromis entre acteurs (décideurs et citoyens), et le diagnostic partagé.
- Récouter leurs suggestions de la façon d'être impliquer dans l'élaboration du projet.

Pour ce faire, cinq questions ont géré nos entretiens ; effectuées auprès de 100 personnes, sélectionnés aléatoirement, touchant les différentes tranches d'âges (de 24 ans à plus de 60 ans) et catégorie sociales (étudiants, commerçants, employés...), qui se répartissent sur les trois parties du corridor du tramway (Est, centre et Ouest).

Les questions ont été clarifiées et ont été expliquées par des termes communs aux personnes interrogés, ce qui nous a pris beaucoup de temps lors des entretiens pour aboutir les résultats.

#### **3.3.1. Le niveau d'information des citoyens.**

**Q01 : Avez -vous entendu parler du tramway de Sétif avant que cette opération ne soit engager ?**

72% des interrogés affirment qu'ils n'étaient pas informés par l'engagement du projet du tramway, par contre 28% ont affirmé qu'ils étaient au courant. Ceci s'explique par le manque d'information et parfois par le manque d'intérêt de la part des citoyens. Cependant, nous

avons repris la discussions avec ces 28% pour savoir comment ils ont obtenu l'information, ils ont affirmé qu'ils l'ont eu par l'intermédiaire de la presse ou de "bouches à oreille"

### 3.3.2. Le dialogue entre « Acteur décideur » et « Acteur citoyen ».

*Q 02 : Pensez-vous qu'il avait un dialogue et un diagnostic partagé entre les décideurs et les citoyens ? Pourquoi ?*

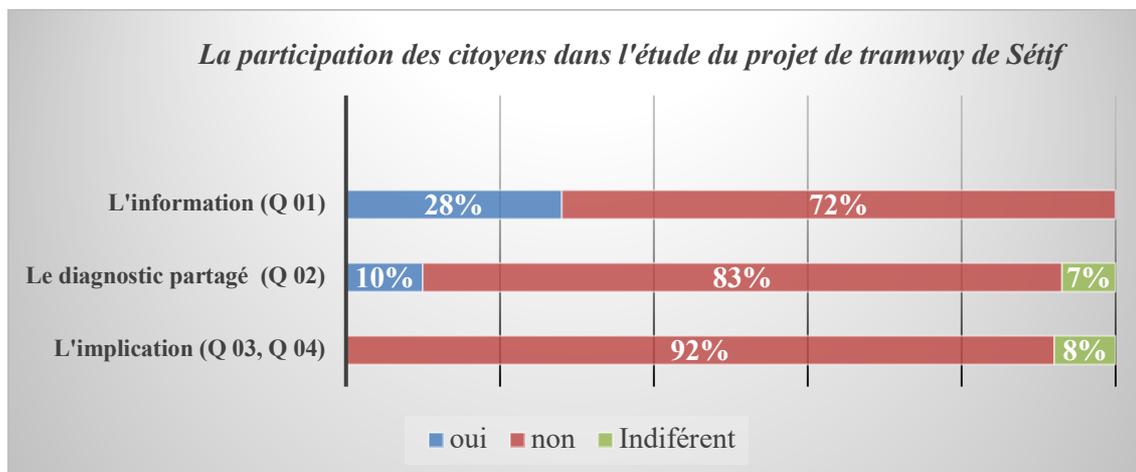
Après avoir expliqué ce concept aux citoyens, 83% trouvent qu'il n'y a aucune forme de contact entre les habitants et les responsables à tous les niveaux confondus. Ils affirment que les autorités locales ne prennent pas leurs avis et leurs attentes suffisamment en compte, ils avancent qu'il n'y a pas de structure qui leur permette de participer.

### 3.3.3. L'implication des citoyens dans l'étude du projet de tramway de Sétif.

*Q 03 : Étiez-vous impliqué dans l'élaboration du projet de tramway de Sétif ?*

*Q 04 : souhaitez-vous être impliqués dans l'étude du projet de tramway de Sétif ? Si oui, Pourquoi ?*

Sur les 92% des questionnés non impliqués dans l'étude de projet du tramway de Sétif, 87% ont souhaité être consultés et être concertés avant le lancement de l'opération.



Graphique IV-2 : Les niveaux d'implication des citoyens dans la phase de l'étude du tramway de Sétif.

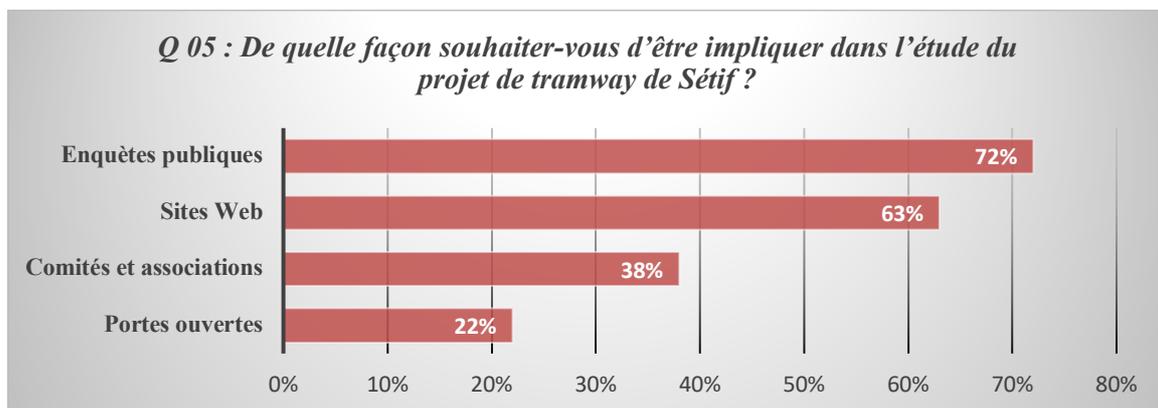
Source : Auteurs, 2020

Les citoyens perçoivent la participation comme un bon pas vers le civisme, une action effective pour « établir une estimation réelle de leurs besoins et de leurs attentes », ils jugent que la négociation est primordiale afin qu'ils soient compréhensifs vis-à-vis de toutes les gênes et les désagréments qui vont être causés par les travaux, et participent à la réussite du projet.

➤ **Q 05 : De quelle façon souhaitez-vous d'être impliqué dans l'étude du projet de tramway de Sétif ?**

Plusieurs manières de participation ont été proposées par les personnes interrogées :

- 72% des répondants, procurent les enquêtes publiques auprès des citoyens comme la meilleure façon pour exprimer leurs besoins ainsi leur avis,
- 63% des interrogés proposent la création de site web (les sondages d'avis) et la diffusion de l'information sur les réseaux sociaux.
- 38% des enquêtés souhaitent d'avoir des comités de quartiers ainsi des associations qui les représentent, et défendent leurs préoccupations.
- 22% des questionnés désirent d'effectuer des portes ouvertes afin de les sensibiliser des objectifs du projet, et les débattre ensemble.



**Graphes IV-3 : Les sortes d'implication des citoyens dans l'étude du tramway de Sétif.**

Source : Auteurs, 2020

**En guise de Synthèse :**

La phase de l'étude du projet du tramway de Sétif n'a pas dépassé l'approche habituelle vers une autre plus cohérente, plus coordonnée et plus concertée.

L'information qui est la première étape de la participation n'a pas été mis en œuvre, le diagnostic partagé entre les acteurs décideurs et les acteurs-citoyens est toujours absent, chacun travaille selon son propre intérêt, rassemble toutes les données disponibles dans son champ professionnel, effectuant des enquêtes et des entretiens, sans tenir compte de la vie sociale vécue par les travailleurs de terrain et par les habitants.

Le maître d'œuvre de leur part, rencontre des difficultés à trouver des angles d'approches incitant les citoyens à faire effectivement part de leurs points de vue. il continu

de s'interroger sur la manière la plus pertinente de procéder à cette association, afin qu'elle ne soit pas un agrégat de réclamations individuelles, mais qu'elle prenne bien la forme d'un recueil de préoccupations en lien avec l'intérêt général.

L'absence d'un véritable consensus social qui intègre le caractère identitaire des citoyens, leurs aspirations, leurs attentes et leurs préoccupations, l'absence de l'implication des communautés urbaines dans la conception par manque de médiation et de concertation, engendrent des conflits et du mécontentement des citoyens, ce qui influe négativement sur le déroulement des travaux.

### **3.4. L'implication des citoyens dans la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif.**

La réalisation d'un projet urbain fait l'objet d'un mouvement itératif dans le but d'élaborer une cohérence du processus dans lequel les acteurs vont intervenir selon un enchaînement et un planning bien défini par le maître d'ouvrage, en concertation avec le maître d'œuvre et les habitants, afin d'instaurer une culture de projet mue par le cadre de la concertation.

Pour le cas du tramway de Sétif, **la mise en place d'un dispositif de suivi et de communication** a permis en quelque sorte de créer une atmosphère de coopération entre l'acteur-décideur, et l'acteur-citoyen. Cela à travers les différentes actions effectuées par la cellule de communication, ainsi l'association de protection du consommateur.

#### **3.4.1. Faire participer les citoyens indirectement par le biais de l'association de protection du consommateur.**

L'implication des citoyens est apparue clairement dans la coopération de l'association de protection des consommateurs dans la réalisation du projet du tramway de Sétif. Le président de cette association était toujours présent pendant toute la phase de la concrétisation de la ligne, et dans toutes les réunions et les portes ouvertes effectuées par les responsables du projet, afin de signaler les préoccupations des citoyens (CHENAF, 2019).

Différentes formes de dialogue ont été présentées :

##### **3.4.1.1. La coopération des citoyens.**

L'EMA a sollicité l'association pour le choix des plantes et d'arbres ainsi que le mobilier, les poteaux électriques et le type de pavé nécessaire le long du tracé et au niveau des

différentes placettes implantées sur le corridor du tramway, surtout celle du Ain Fouara et la piétonnière du centre-ville.

#### **3.4.1.2. La concertation des citoyens.**

Un sondage a été effectué par l'association sur les réseaux sociaux (Facebook de l'association), donnant les choix des plantes, des arbres, du pavé et des poteaux électrique..., afin d'impliquer les citoyens, et de choisir ensemble le type le plus adéquat avec l'environnement et le paysage urbain de la ville de Sétif. Et finalement le choix s'est porté sur l'érable rouge et le marronnier.

#### **3.4.1.3. La consultation des citoyens.**

L'association a été ainsi sollicitée pour faire un état des lieux des quartiers traversés par le tramway de Sétif, afin d'effectuer des opérations d'amélioration urbaine pour les quartiers les plus défavorisés par priorité, et améliorer leur cadre de vie. Après un sondage sur les réseaux sociaux, le quartier des 300 logements à l'Est est jugé comme le plus défavorisé, nécessitant une amélioration urbaine.

### **3.4.2. Impliquer le citoyen directement par le biais de la cellule de communication.**

En mois de mars 2015, un plan de communication a été présenté au niveau de la wilaya, avec la présence de : Représentant Wilaya, Groupement, EMA, YUKSEL, APC, DTP, qui ont validé ce plan (Yuksel Proje, 2016).

Les différentes actions effectuées par cette cellule expriment pleinement toutes les formes de dialogue qui exigent la nécessité de l'implication et de la participation citoyenne dans la réalisation du projet du tramway de Sétif, à travers l'information, la sensibilisation, et la concertation des citoyens.

#### **3.4.2.1. Informer les citoyens.**

Afin d'informer les citoyens, des prospectus ont été réalisées, contenant les informations générales sur le projet en français et en arabe. 100 affiches publicitaires sur poteaux électriques ont été fixées, et 250 panneaux de chantier avec l'expression « Nous vous remercions de votre compréhension » ont été déployés. Ajoutant à ça, l'installation de deux totems géants. (À proximité de la gare et du marché 1014)



Figure IV-6: Outils d'information des citoyens du projet de tramway de Sétif.

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.

Une « équipe tramway » mobile chargée de l'information sur le chantier auprès des riverains, des commerçants et des voyageurs, s'est tenue à disposition du public sur chaque secteur afin de répondre aux questions des citoyens. Des actions « porte à porte » ont été effectuées afin d'informer les habitants que des travaux seront entamés devant chez eux.

### 3.4.2.2. Sensibiliser les citoyens.

Afin de sensibiliser les citoyens sur l'opportunité du projet et les convaincre de son tracé, des portes ouvertes ont été effectuées afin d'exposer le projet au public, et répondre

aux questions des citoyens. Prenant l'exemple des deux premières expositions qui ont eu lieu le 14 et le 15 mars 2015, avec la participation à un événement à la Salle des Fêtes (Ain Fouara), et au Musée, organisé par l'assemblée populaire communale à l'occasion du jour arabe de la ville sous le haut patronage du monsieur le wali de Sétif.

D'autres portes ouvertes ont été effectuées auprès des étudiants et des enseignants chercheurs, au niveau de l'institut d'architecture à l'occasion de « la journée du Savoir » (le 16 avril 2015), pour la consolidation du projet.

Ajoutant à cela, les actions porte à porte auprès des commerçants sur les différents secteurs, notamment celui du centre-ville, afin de les sensibiliser vis-à-vis les désagréments causés par le manque d'espace de stationnement devant leur commerce.

La sensibilisation des écoliers a pris aussi une part importante dans les actions de la cellule de communication (avril 2016), en se rapprochant de toutes les écoles à proximité de la ligne.



**Photo IV-3 : Actions effectuées par la cellule de communication pour sensibiliser les citoyens.**

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.

Sur le plan outillage, cette sensibilisation a été accomplie par le déploiement de plus de 500 panneaux de chantier avec l'expression « Nous vous remercions de votre compréhension ».



Figure IV-7: Panneaux de chantier pour sensibiliser les citoyens.

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016

### 3.4.2.3. *Concierter les citoyens.*

Dans le but de concerter les citoyens, 20 boîtes aux lettres ont été fixées à travers différents sites de la ville, et une ligne téléphonique directe a été consacrée pour répondre aux questions sur le chantier du tramway de Sétif, consolidée par une page Facebook « Tramway de Sétif ». En plus du recrutement des agents de communication pour faire la promotion du projet et répondre aux questions des citoyens.



Photo IV-4 : Actions effectuées par la cellule de communication pour concerter les citoyens.

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.

Ajoutant à ça, l'installation des kiosques dans le centre-ville de Sétif (en face du siège de la wilaya , et de la place d'Ain Fouara) disponible 7 jours / 7, avec la mise en place d'un cahier de doléance pour recueillir les avis des citoyens et leurs suggestions.



Photo IV-5 : Installation des kiosques dans le centre-ville de Sétif pour concerter les citoyens.

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.

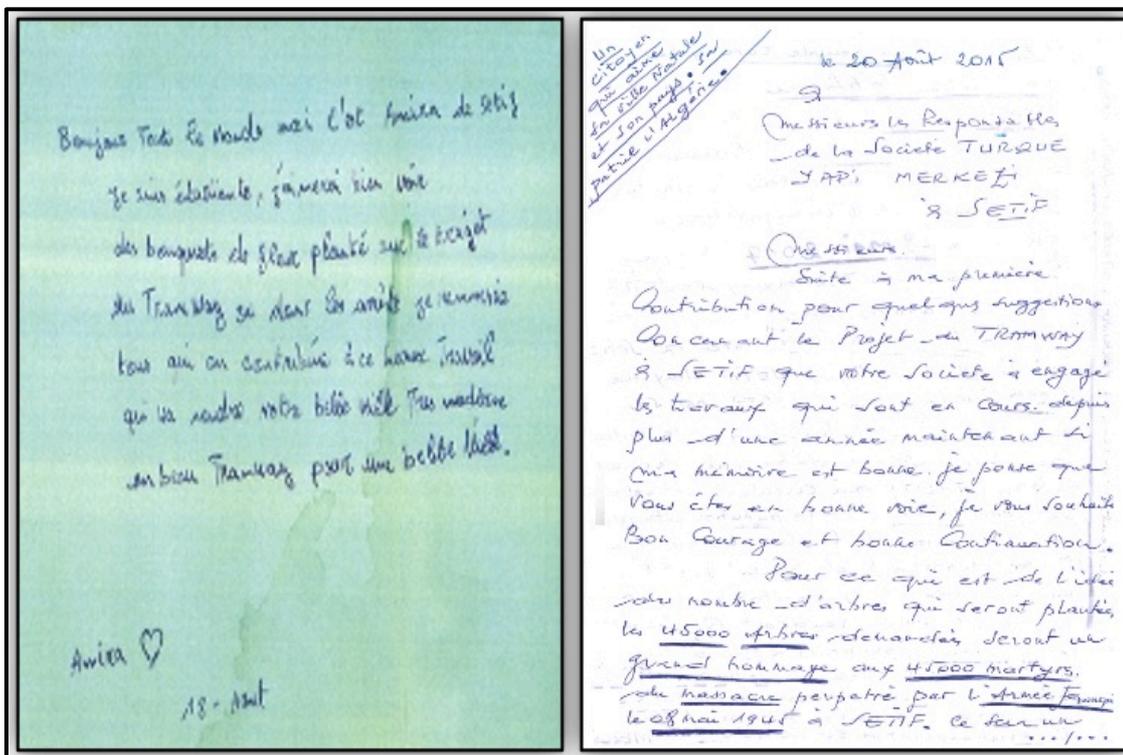


Photo IV-6 : Un exemplaire des écrits des citoyens dans le cahier de doléance mis en place dans les kiosques installés au centre-ville de Sétif.

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.

### 3.4.3. Enquête auprès des citoyens pendant la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif.

Après une série d'actions de la part de l'association de protection du consommateur, et de la cellule de communication, cette dernière a effectué, en **Avril 2016**, une enquête auprès des visiteurs des kiosques installés au centre-ville de Sétif, pour analyser l'avis des citoyens, mesurer le taux de leur sensibilisation, de leur satisfaction, ainsi que leurs perceptions et leurs attentes pour ce projet.

Comme le montre la photo ci-après, Le questionnaire s'est formulé de 13 questions, ciblant divers objectifs éparpillés, liés en premiers lieu aux informations générales sur les enquêtés à savoir le sexe et l'Age, ils se sont liés par la suite aux habitudes et comportements modaux des interrogés, leur connaissance du projet, ainsi leur satisfaction, et leurs attentes par rapport aux futurs effets du projet.

**QUESTIONNAIRE VISITEURS KIOSQUES**

**Homme**  
**Femme**

**1-Quelle est votre tranche d'âge ?**  
22-40  
40-60  
+60

**2-Quel est votre statut professionnel**  
.....

**3-Comment vous déplacez-vous ... ?**  
Transports en commun  
Voiture, taxi  
Moto, scooter  
Autre (à pied, vélo ...)

**4-Quelles sont les deux dimensions auxquelles vous attachez le plus d'importance durant vos déplacements ?**  
1. Temps  
2. Confort  
3. Prix  
4. Bilan environnemental

**5-Etes-vous prêts à changer votre mode de transport actuel à la faveur du tramway ?**  
Oui  Non

**6-Savez-vous par où passe le tramway ?**  
Oui  Non

**7-Avez-vous déjà utilisé un tramway comme moyen de transport ?**  
.....

**8-Pouvez-vous décrire le tramway en trois (03) mots ?**  
1) .....  
2) .....  
3) .....

**09-De manière générale, quelle opinion avez-vous de l'arrivée du tramway ?**  
Satisfait  
Insatisfait  
Indifférent

**10-Pensez-vous que le tramway rendra la ville de Sétif plus attractive ?**  
Oui Non    
Oui Non

**11-Quelles sont vos trois couleurs préférées ?**  
1-  
2-  
3-

**12 -Quelles sont vos attentes par rapport à ce projet ?**  
.....

**13-En résumé, pensez-vous que le tramway peut aider à la résolution des problèmes liés aux déplacements urbains dans la ville de Sétif ?**  
.....

Photo IV-7 : Questionnaire effectué par la cellule de communication auprès des visiteurs des kiosques pendant la phase de réalisation du projet de tramway de Sétif.

Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.

Afin de pouvoir évaluer la perception des citoyens après les avoir impliqués dans la phase de la mise en œuvre du projet, nous avons sollicité l'Entreprise Métro d'Alger (EMA), et les responsables de la cellule de communication, d'avoir une copie des résultats de cette enquête, pour les interpréter.

De cela, et à la base de l'enquête effectuée, notre interprétation s'est focalisée sur cinq questions du formulaire de questions, qui cernent le plus notre objectif de recherche à savoir l'évolution de la connaissance du projet, la satisfaction des citoyens à propos du projet, et de leurs implication dans cette phase, ainsi leurs attentes, qui nous aident dans une étape suivante dans notre recherche, spécifiquement lors de l'étude d'impact du projet de tramway sur le cadre de vie des citoyens, à entourer l'évolution qui peut être ému entre une phase à priori et autre à posteriori.

#### **3.4.4. Analyse, Interprétation et Discussion des résultats de l'enquête.**

Nous nous sommes repris les résultats de l'enquête effectuée par la cellule de communication et les interpréter comme suit :

D'après le responsable de la cellule de communication du tramway de Sétif, plus de 150 questionnaires ont été remplis par les visiteurs des kiosques installés au centre-ville de Sétif, sur une période d'une semaine, avec une moyenne de 20 questionnaires par jour.

Nous avons pu récupérer 128 questionnaires, soit un taux de réponse de 85% dont 11 questionnaires (9%) avaient des lacunes dans la majorité des réponses, ce qui nous a poussé à faire une sélection, et ainsi éliminer les exemplaires incomplets, soit un taux de réponse de 91% (117 questionnaires à traiter), contre 14% (22 questionnaires) non récupérés.

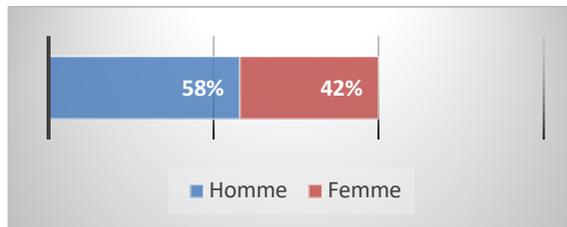
**Tableau IV-4 : Tableau récapitulatif d'échantillonnage.**

<b>Nombre de questionnaires remplis</b>	<b>Nombre de questionnaires récupérés</b>	<b>Nombre de questionnaires non récupérés</b>	<b>Nombre de questionnaires traités</b>
<b>150 questionnaires par les visiteurs des kiosques</b>	128 questionnaires	22 questionnaires	117 questionnaires

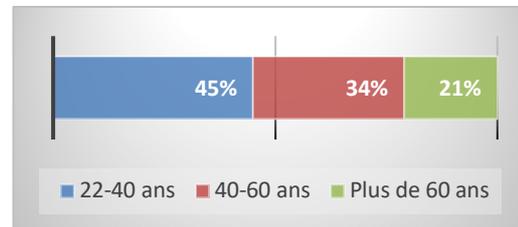
Source : Auteur, 2020.

Sur les 117 questionnaires traités : 58% des répondants sont des Hommes (soit 68 personnes), contre 42% de Femmes. Ceci par rapport aux endroits des kiosques, en plein centre-ville, ce qui a permis d'avoir des visiteurs de différents genres, dont la responsable de la cellule de communication a affirmé qu'ils ont essayé de faire leur mieux pour avoir un certain équilibre entre les femmes et les hommes, afin d'avoir plus de vision et d'opinions.

De cela, une variété de tranche d'âge a été touchée par le questionnaire, avec la dominance de la tranche de 22 à 40 ans avec un taux de 45% (soit 53 personnes), suivit par la catégorie de 40 ans à 60 ans avec représentant 34% (soit 40 personnes), en enfin une classe de plus de 60 ans a représenté 21% de l'ensemble des répondants.



Graphique IV-4 : Répartition des enquêtés selon le genre. (Auteur, 2021)



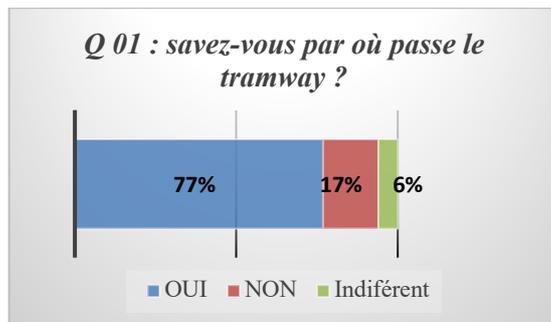
Graphique IV-5 : Répartition des enquêtés par catégorie d'âge. (Auteur, 2021)

### 3.4.4.1. Connaissance et acceptabilité du tramway de Sétif par les citoyens.

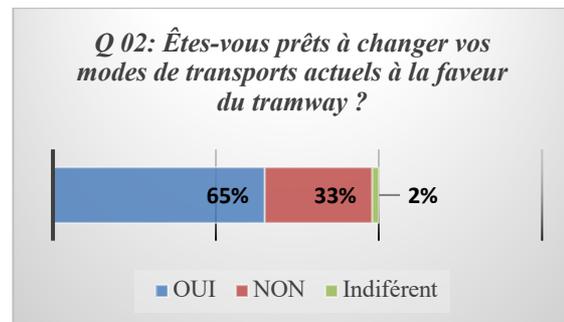
*Q 01 : savez-vous par où passe le tramway ?*

*Q 02 : Êtes-vous prêts à changer vos modes de transports actuels à la faveur du tramway ?*

L'information des citoyens de l'arrivée du tramway de Sétif, à travers les différents prospectus réalisés, et les portes ouvertes effectuées, leur a permis de se familiariser avec le projet, ce qui était confirmé par 77% des personnes abordés, contre 17% qui ont affirmé leur méconnaissance du tracé, vue qu'ils n'ont pas donné aucune importance au projet.



Graphique IV-6 : Connaissance des citoyens interrogés à propos du tracé du tramway de Sétif. (Auteur, 2021)



Graphique IV-7 : L'acceptabilité des citoyens du projet de tramway de Sétif. (Auteur, 2021)

65% des répondant ont exprimé pleinement leur accord sur l'intention d'usage de ce mode de transport rapide, confortable et durable. En revanche, 33% ont préféré l'utilisation de leurs voitures, puisque le tramway ne dessert pas leurs quartiers, ou leurs lieux de travail, et demandent la réalisation d'autres lignes.

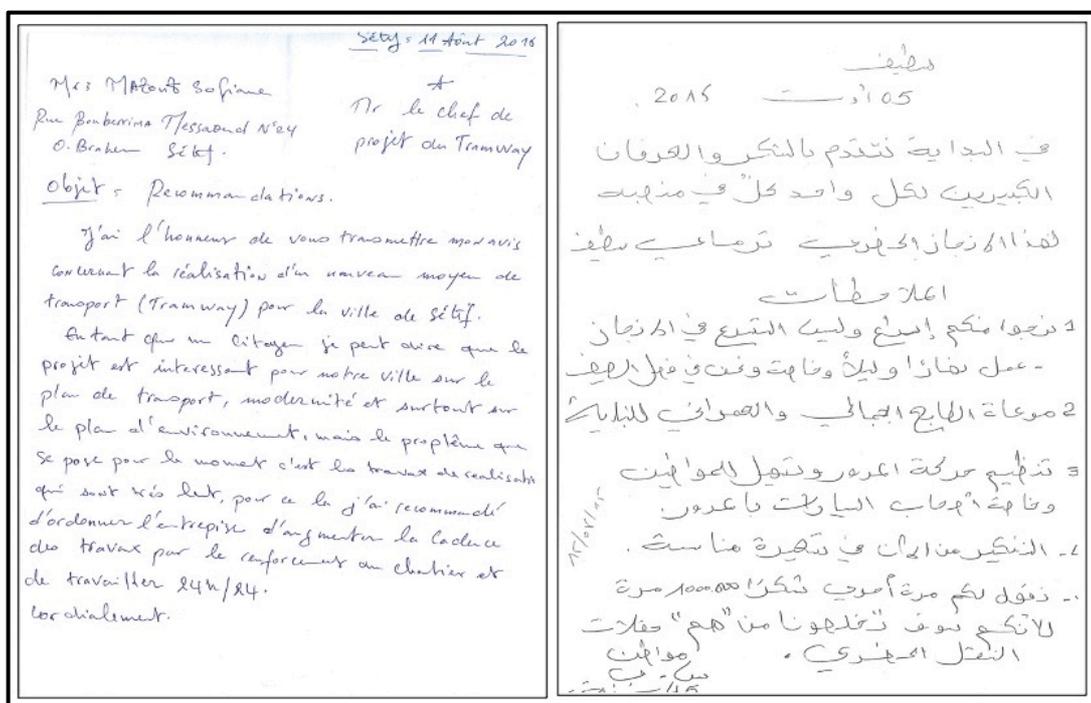
### 3.4.4.2. Satisfaction et opinions des citoyens.

**Q 03 : De manière générale, quelle opinion avez-vous de l'arrivée du tramway ?**

**Q 04 : Pensez-vous que le tramway va résoudre les problèmes de déplacement dans la ville de Sétif ?**

**Q 05 : Pensez-vous que le tramway va rendre la ville plus attractive ?**

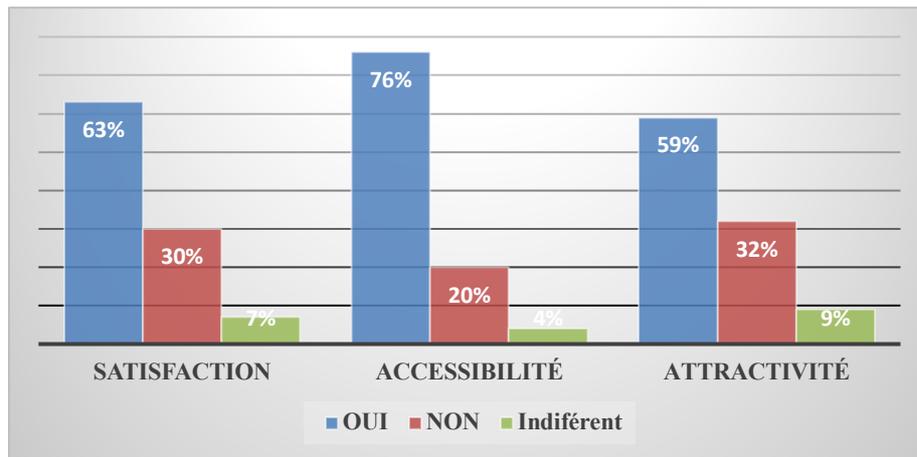
63% des répondants (soit 74 personnes) ont exprimé pleinement leur satisfaction. Un contentement qui était clair aussi à travers les lettres d'encouragement reçus par l'EMA, après la collecte des avis des citoyens déposés dans les boîtes aux lettres qui sont déployées dans plusieurs endroits de la ville. Les gens ont commencé à saisir l'intérêt qu'il peut y avoir à travers ce projet, et ils ont demandé d'accélérer les travaux.



**Photo IV-8 : Avis des citoyens vis-à-vis le projet de tramway de Sétif (Satisfaction et recommandations). Source : Cellule de communication, Yuksel Proje, 2016.**

Pour les citoyens interrogés, ce projet va non seulement résoudre les problèmes de déplacement ce qui était confié par 76% des personnes interrogés, mais aussi il va rendre la ville plus attractive, dont 59% des répondants ont penché sur cette dimension.

Malgré les manifestations de satisfaction d'une grande partie des répondants, 30% des enquêtés ont déploré une insatisfaction déplorée, qui s'est liée à la période pénible des travaux, et à l'incapacité de cette première ligne à résoudre les problèmes de déplacement dans toute la ville, et qui s'est confiné seulement sur son corridor.



**Graphe IV-8 : Opinions des citoyens et leurs attentes par rapport au projet du tramway de Sétif, pendant la phase de réalisation du projet. (Auteur, 2021)**

**En guise de synthèse :**

L'absence d'une démarche participative dans la phase amont du projet, s'est rattrapée dans la phase aval, celle de la réalisation du projet du tramway de Sétif, grâce à plus d'ouverture, de transparence et de sensibilisation, cela à travers l'intervention de deux importants partenaires à savoir la cellule de communication et l'association de protection du consommateur.

D'après nos entretiens auprès de l'EMA et Yuksel Proje, Le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le groupement ont travaillé en étroite collaboration avec les maîtres d'usage, les premiers concernés par la réalisation de ce projet, dont une attention particulière a été donnée aux citoyens afin de faire preuve de professionnalisme lors de la phase des travaux.

L'EMA a affirmé que toute réclamation a été prise en considération par les parties prenantes du projet, dans la mesure où le projet doit maintenir une certaine cohérence.

Les riverains et commerçants sont informés des futures zones d'intervention des équipes de construction afin de leur permettre de s'organiser en conséquence. Le résultat de ce travail d'anticipation et de partenariat s'est confirmé par l'absence d'incident majeur, la compréhension des désagréments causés par le chantier, et la cadence d'avancement des travaux (DJEMMAL, 2019).

## CONCLUSION

Au terme de ce chapitre, et suite à l'analyse du contenu du projet de tramway de Sétif, ainsi l'interprétation des résultats des différentes enquêtes effectuées pendant les différentes phases ; à savoir l'étude et la réalisation du projet, plusieurs paramètres se sont éclairés, ainsi plusieurs éléments de réponse peuvent être formulés concernant l'hypothèse émise au début de ce travail, à savoir la qualification du projet du tramway de Sétif comme un projet urbain.

### ➤ **Par rapport à la démarche volontariste du projet de tramway de Sétif.**

Les conditions majeures menées par le projet du tramway de Sétif, transportant d'une volonté politique déclarée par l'État, à une ambition urbaine exprimée par les autorités publiques, vers une série d'enjeux stratégiques englobante de toutes les modalités représentatives d'un cadre de vie urbain durable, le projet a réussi d'être une réelle opportunité d'intégrer la réflexion dans un cadre de projet urbain global ; *afin d'améliorer la mobilité des usagers, de repenser et requalifier les espaces publics et de réhabiliter le cadre bâti* (Fafa , 2017).

### ➤ **Par rapport à la flexibilité et la temporalité du projet de tramway de Sétif :**

La structure avec laquelle la conception du projet a été menée, de la maturation au diagnostic et l'étude, vers la mise en œuvre, exprime pleinement le désir affiché par les responsables d'inscrire ce projet dans une démarche du projet urbain. Malheureusement, pour y arriver, les mécanismes mis en œuvre dans la phase amont du projet ; sont loin d'être à la hauteur des objectifs dictés, et engendrent plus de contraintes dans la phase aval du projet.

Être à la hauteur de répondre aux contraintes menées subitement sur le terrain, avec la révision du planning directeur des travaux, et la prise en compte des préoccupations des citoyens, tout en assurant un bon avancement du projet par rapport aux délais fixés, expliquent pleinement la souplesse et la flexibilité du projet.

### ➤ **Par rapport à la gestion et à la dynamique du projet.**

Les résultats de l'analyse de **la phase amont** du projet, que ce soit pour la maturation ou l'étude du projet, s'orientent vers une dévaluation de la gestion du projet, avec l'absence d'un diagnostic partagé entre les acteurs politique et l'acteur citoyen. Une décision de projet injecté d'en haut, et une étude stérile de toutes préoccupations, besoins, ou aspirations des citoyens, avec l'ignorance de toute forme d'implication, ou de participation citoyenne, ce

qui a engendré des réactions de constatations et de remise en cause de la pertinence des études de faisabilité et d'avant -projet détaillé.

Une situation qui pourrait être anticipée si le citoyen a fait l'objet d'une enquête publique, et d'une concertation préalable, à travers un dispositif de négociation et de consultation, portant les observations des riverains et leurs recours des propositions données, permettant même au maître d'œuvre d'avoir justifié ces choix, lorsque le maître d'ouvrage émet une réserve (Zelezny, 2013).

Sous la pression des citoyens, et les contraintes notamment sociales évoquées sur le terrain, la stratégie des pouvoirs décisionnels s'est orientée vers d'autres objectifs, afin de convaincre les citoyens, prendre en charge leurs préoccupations, et les intégrer directement ou indirectement dans le processus de concrétisation du projet. `

➤ **Par rapport à la démarche participative.**

L'absence du dialogue dans la phase amont du projet, s'est rattrapé dans la phase aval celle de la mise en œuvre du projet, par le biais d'un dispositif de suivi et de consultation auprès des citoyens. Ce qui confirme qu'il y'a eu de bonnes intentions vers une démarche partenariale engagée entre les différents intervenants, à savoir les maîtres d'ouvrages (organismes d'urbanisme et de transport), les maîtres d'œuvre (les bureaux d'études et les entreprises de réalisation), qualifiant les habitants, les commerçants comme des maîtres d'usage indispensables pour l'exécution de toute action urbaine menée dans le cadre de l'insertion de la première ligne du tramway de Sétif.

Les différentes actions procédées par la cellule de communication et l'association de protection du consommateur, expriment vivement la volonté d'implication des citoyens, où plusieurs formes de dialogue ont été mobilisées afin de rattraper la confiance des citoyens, enlever toute ambiguïté, et assurer le bon déroulement des travaux.

C'est toute la ville de Sétif qui s'est gérée par le projet du tramway de Sétif pendant sa phase de réalisation, cela à travers les sessions de rattrapage engagées auprès des citoyens, à travers un système de gestion basé sur les principes de concertation, d'échange et de sensibilisation. Des actions qui n'ont pas été figurées dans les précédentes expériences algériennes, celles des tramways d'Alger, d'Oran et de Constantine, et qui doivent être l'objet de toute intervention urbaine.

➤ **Par rapport l'interaction entre acteurs :**

Entre implication des différents acteurs dans les différentes phases du projet, et leur mobilisation sur les divers enjeux du projet du tramway de Sétif, toute une réalité qui s'avère être nécessaire à décortiquer, pour une réelle assimilation de la qualification du projet d'une part, et une évaluation prospective des impacts du projet d'une autre part.

De cela, et en continuité dans le même champ de réflexion, celui de l'évaluation du projet de tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain, nous allons essayer dans le prochain chapitre (Chapitre V), de renforcer les résultats de celui-ci (chapitre IV), mettant l'accent sur la stratégie des acteurs du projet de tramway de Sétif, en se focalisant sur l'analyse du compromis et l'interactions entre les différents intervenants à l'aide du logiciel MACTOR.

## **CHAPITRE V**

**LA STRATEGIE DES ACTEURS DANS LE  
PROJET DU TRAMWAY DE SETIF :  
IMPLICATION, COMPROMIS ET  
INTERACTION A L'AIDE DU MACTOR.**

## INTRODUCTION.

Tout projet urbain provoque pour son élaboration et son déroulement un système de gestion multi-acteurs, signifiant sa complexité, menant à une réussite ou à un échec.

Toute réflexion passe toujours par « *un travail d'identification et d'analyse des variables et des acteurs déterminants, s'agissant de ces derniers par une évaluation de leurs marges de manœuvre, de leurs stratégies et de leurs alliances et conflits* ». (Schmidt, 1999).

La rencontre des acteurs en fonction de leurs objectifs, nous a autorisé d'illustrer une série d'enjeux stratégiques, sur lesquels les acteurs ont des objectifs convergents ou divergents.

De cela , et à travers ce chapitre, nous allons essayer de mettre l'accent sur le jeu d'acteurs dans le projet du tramway de Sétif, tout en identifiant en premier lieu les différents acteurs impliqués dans l'étude, l'élaboration et l'exploitation de ce projet, déterminant d'un côté leurs **influences et dépendances** , en étudiant leurs forces et faiblesses traduites par leurs **rapports de forces**, et d'un autre côté, leurs **convergences et divergences d'intérêts**, en étudiant leur implication ainsi que leurs mobilisations sur les différents objectifs du projet.

En basant dans cette analyse sur l'**outil « MACTOR »**, qui est un outil managérial dédié à l'analyse des stratégies d'acteurs, manipulateur des données issus des enquêtes effectuées avec les acteurs concernés, en s'appuyant sur une bonne connaissance des objectifs des différents acteurs et les moyens qui peuvent être mobilisés pour atteindre les enjeux stratégiques (Khatteli, 2018), conditionnent le succès ou l'échec du projet de tramway de Sétif.

## 1. LE SYSTEME D'ACTEURS DANS LE PROJET DU TRAMWAY DE SETIF.

La réalisation du tramway, d'un projet d'une telle envergure dans la ville de Sétif, n'était pas une simple réponse à une décision ministérielle, ou à une insertion purement technique via un ensemble d'actions. C'était plutôt tout un processus d'élaboration, impliquant tout un système, représenté par un ensemble complexe dans lequel interviennent les trois catégories d'acteurs (publics, privés et société civile), qui couvre un large éventail d'activités et d'interventions, avec des visions différentes et des intérêts divergents.

### 1.1. Les acteurs du secteur public.

Le tramway de Sétif est une initiative du ministère des Transports et donc de l'État, où le **Ministre des Transports** a joué le rôle d'un maître d'ouvrage chargé de la planification et de la mise en œuvre de cette infrastructure ou ce moyen de transport.

Par le biais d'un **comité sectoriel**<sup>1</sup>, il a fait appel à l'**Entreprise Métro d'Alger (EMA)**<sup>2</sup>, comme commanditaire de ce projet, et chargée du rôle de délégué à la maîtrise d'ouvrage, qui était initialement confié à la wilaya de Sétif sous la tutelle du **wali**<sup>3</sup>, et à sa **Direction des transports (DTW)**, chargée du pilotage du projet à distance, le suivi et la coordination entre les différentes **directions** concernées. Ces deux derniers acteurs ont présidé par la suite un **comité de pilotage** pour le suivi du projet, incluant un représentant de la wilaya, de la commune et de chaque direction concernée (transport, urbanisme, travaux publics, etc.).

Ces différents acteurs agissent à l'intérieur d'une sphère d'action publique, *pour prévoir le futur, réguler, et produire des infrastructures et des services collectifs* (Mezoued, 2015).

### 1.2. Les acteurs du secteur privé.

la sphère des acteurs **privés**, inclut les entreprises étrangères impliquées dans l'étude et la réalisation du projet, dont l'étude de faisabilité a été confiée au groupement des bureaux d'études franco-belge (**Egis Rail/Transurb -Technirail**), et l'étude d'avant-projet détaillé a été attribuée au bureau d'étude turc "**Yuksel Proje**", alors que la réalisation a été confiée au groupement franco-turc, constitué de deux bureaux d'études « **Yapi Merkezi (70 %)** » chargé

---

<sup>1</sup> Un organe de contrôle, qui valide les avenants et les contrats d'aménagement dans le projet, elle veille sur le respect de la réglementation du code de marché public et le budget débloqué par le ministère des transports,

<sup>2</sup> Une société publique chargée de la gestion des projets des métros et tramways à travers le pays)

<sup>3</sup> Le premier représentant de la wilaya, chargé par le suivi de la décision et l'avancement du projet par son portage politique

de tout ce qui est infrastructure, et **Alstom** (30 %) chargé de tout ce qui est système et technique (génie civil), alors que les entreprises algériennes n'ont pas été impliquées par manque d'expériences dans la réalisation de ce type d'infrastructure.

Ajoutons à ça une catégorie tantôt publique, tantôt privé, à savoir la société chargée de l'exploitation « **SETRAM** », et de la maintenance « **CITAL** » du projet de tramway de Sétif. Elles ont été installées à Sétif en 2017, au niveau du centre de maintenance (CDM). Elles ont chapoté la marche à blanc dans la phase des travaux.

**SETRAM** est constitué de deux entreprises : EMA (51%) et RATP El Djazair (49%), elle ambitionne d'offrir aux usagés une offre de transport moderne, en constante amélioration et d'avantages sécurisés. Pour la mise en œuvre opérationnelle de ses objectifs, elle vise à l'horizon 2020, un programme en quatre axes :

- Adopter la gouvernance et l'organisation.
- Développer les compétences.
- Renforcer les fondamentaux opérationnels.
- Prendre en compte le client et communiquer.

Pierrick Poirier, Président directeur général SETRAM a annoncé à ce propos : « *En 2017, nous avons lancé la démarche de certification de notre système de management de la qualité et nous projetons de poursuivre marche sur l'ensemble des réseaux en renforçant notre organisation et notre gouvernance. Je suis fier de diriger cette entreprise et je compte sur toute les équipes de SETRAM pour la réalisation de notre ambition 2020. Ensemble, nous atteindrons les objectifs sur lesquels nous nous sommes engagés vis-à-vis de nos clients et nos actionnaires* ». SETRAM est toujours présent pour le bon fonctionnement du tramway de Sétif, et aussi pour la sécurité des citoyens et des usagers, à travers sa cellule de communication, chargée de la sensibilisation des citoyens des risques du tramway, effectuant des actions le long de l'année.

**CITAL**, Compagnie industrielle de transport algérien. Née de la volonté des autorités algériennes de développer un tissu industriel ferroviaire ainsi que les expertises correspondantes. Elle est détenue par Ferro Vial (41 %), EMA (10%), Alstom transport (6%) et Alstom Algérie (43%). Ses activités englobent l'assemblage des matériels roulants ferroviaires, leur maintenance, et celles des systèmes de transport.

### 1.3. La société civile.

Une troisième catégorie, « **la société civile** », qui est formée des **citoyens** et de leurs associations, qui ont toujours été mobilisées afin d'avoir un projet collectif qui répond à leurs préoccupations. Ces acteurs ont été inclus et convaincus directement par le biais d'une **cellule de communication** subordonnée au maître d'œuvre « Yuksel Proje », afin de diffuser toute information auprès du public, à travers les différentes actions menées (mentionnées déjà dans le chapitre précédent), effectuant une enquête publique, accompagnée des affiches publicitaires et des cahiers de doléances. Et indirectement par le biais de **l'association de protection du consommateur**, sollicitée par l'EMA afin d'impliquer les citoyens dans la décision et le choix de type d'aménagement convenable au tracé, et dans l'amélioration urbaine de leurs propres quartiers.

Les différents acteurs du projet ont été partagés sur les différentes phases du projet (étude, réalisation et exploitation), avec des différentes formes de configuration ; ils ont été inclus soit *en amont directement ou indirectement par le biais d'un autre acteur, soit en aval rejoignant le processus par le conflit.* (Mezoued, 2015)

Deux configurations ont été constatées pour le cas du tramway de Sétif (Figure 5.1) à savoir :

- ***La première catégorie : Les acteurs qui sont inclus automatiquement dans le processus organisationnel du projet.***

Ce sont notamment les acteurs du secteur public, qui interviennent directement dans la maturation et l'étude du projet à savoir : le ministère des transports, l'EMA, le wali et la DTW, ou indirectement par le biais d'une tutelle à savoir les différentes directions concernées et le comité de pilotage. Ajoutons les acteurs du secteur privé, impliqués par une commande de l'EMA, à savoir le groupement « Egis Rail-transurbTechnirail » et le bureau d'étude « Yuksel Proje ».

Ensuite, nous retrouvons les acteurs impliqués dans la réalisation, principalement l'EMA qui chapeaute et pilote le maître d'œuvre « Yuksel », et les constructeurs « Yapi et Alstom », alors que le rôle des autres acteurs du secteur public s'est réduit au suivi des travaux, mis à part les directions concernées qui doivent intervenir dans les travaux complémentaires de l'insertion de la plateforme du tramway chacune selon sa spécialité.

En fin Setram et Cital, interviennent dans la dernière phase, celle de l'exploitation et de la maintenance incluant toujours l'EMA.

➤ *La deuxième catégorie : les acteurs qui ont rejoint le processus organisationnel du projet tardivement.*

Ce sont acteurs rejoignant le processus organisationnel pendant de la phase de réalisation, et qui ont été exclus de la phase amont du projet, considérés comme des acteurs passifs. Cette configuration représente la société civile, à savoir :

- Les citoyens (habitants et commerçants), qui sont entrés en conflit avec l'EMA, s'organisant en comité représentatif des commerçants pour l'indemnisation de leurs pertes durant la période des travaux (manque à gagner), et effectuant des protestations en ce qui concerne le tracé de la ligne et son passage par le centre-ville, ainsi que l'emplacement des stations et leurs nominations.
- La cellule de communication qui vient pour convaincre les citoyens,
- L'association de protection du consommateur, comme interlocuteur, représentant les préoccupations des citoyens.

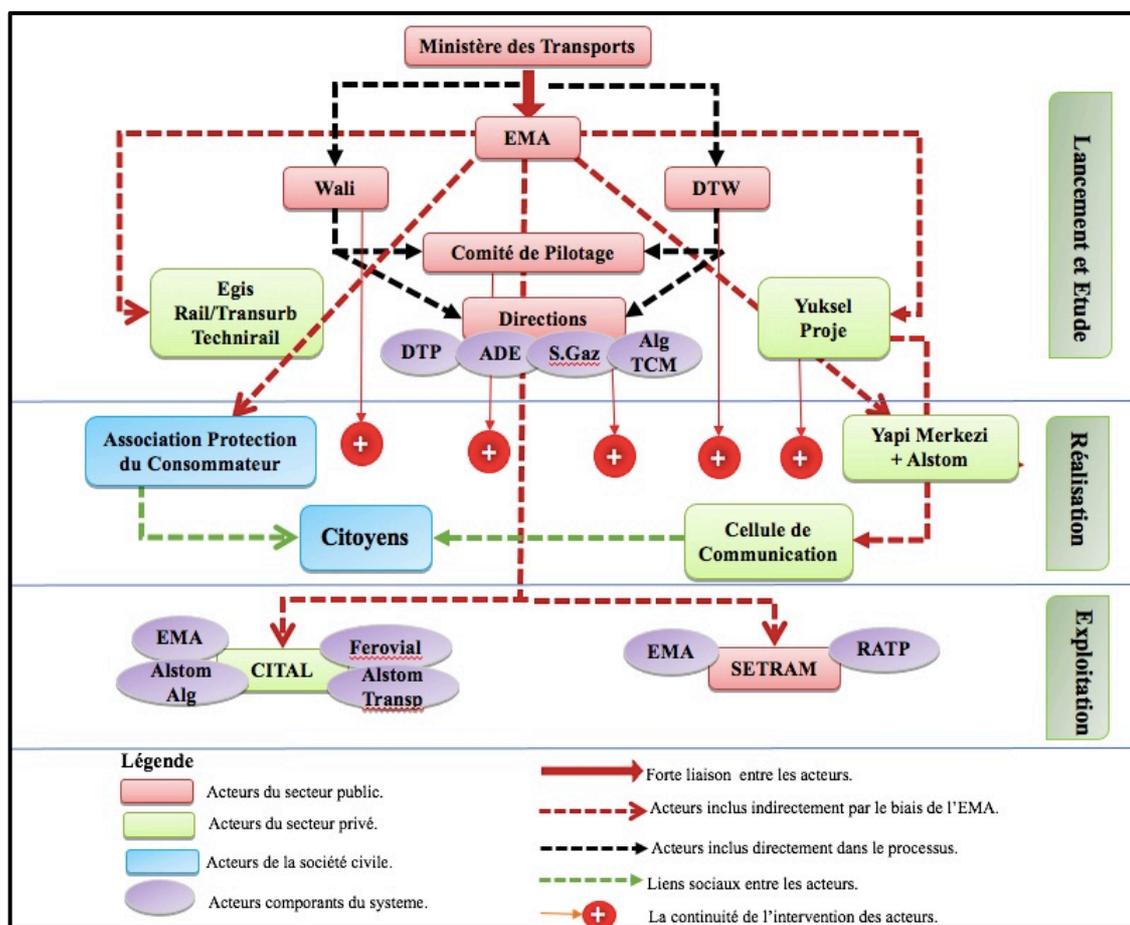


Figure V-1 : Schéma d'implication des acteurs dans le processus organisationnel du tramway de Sétif.

Source : Auteur, 2020

## **2. ANALYSE DU JEU D'ACTEURS DU PROJET DE TRAMWAY DE SETIF PAR LE LOGICIEL MACTOR.**

La démarche d'analyse du jeu d'acteurs concernant le projet du tramway de Sétif s'est appuyée sur la méthode « Mactores », à travers laquelle nous allons identifier en premier lieu les principaux acteurs concernés par ce jeu, et rechercher les enjeux ou les champs de bataille poursuivis par ces acteurs, afin de repérer par la suite les influences directes et indirectes des acteurs les uns sur les autres, et mesurer la position de chaque acteur par rapport à chacun des objectifs.

Le traitement des données par le logiciel MACTOR, permettra de comprendre les positions des acteurs dans l'ensemble du jeu (acteurs dominants ou dominés), de repérer les objectifs les plus impliquants et mobilisateurs pour les acteurs, les objectifs controversés ou non, de faire apparaître les oppositions d'intérêt ou au contraire les convergences dans les positions des divers acteurs. ( COHEN , 2019)

Au final, l'interprétation des résultats nous permettra de tirer des enseignements stratégiques, et de dégager une série de critères à la base duquel le projet de tramway de Sétif sera qualifié.

### **2.1. Identification des différents acteurs impliqués dans le projet de tramway de Sétif.**

À partir des entretiens effectués, et l'étude des différents documents attachés à l'étude du projet du tramway de Sétif (étude de faisabilité et l'étude d'avant-projet détaillé), nous avons finalisé une liste de quatorze (14) acteurs, jouant un rôle central et important dans l'élaboration et l'exploitation du projet et sur l'avenir du développement de la mobilité et de la dynamique urbaine dans la ville de Sétif (Tableau V.1).

L'identification et la distinction des acteurs s'exécutent par le fait qu'ils ont des positions convergentes ou divergentes par rapport aux différents enjeux du projet

**Tableau V-1 : Fiches acteurs du projet de tramway de Sétif.**

N°	INTITULE LONG	INTITULE COURT	DESCRIPTION
1	<b>Ministre des transports</b>	MT	Maitre d'ouvrage, initiateur du projet chargé de la planification et de la mise en œuvre du tramway de Sétif
2	<b>Wali de Sétif</b>	WALI	Le premier représentant de la wilaya, chargé par le suivi de la décision et l'avancement du projet par son portage politique
3	<b>Direction des transports</b>	DTW	Le représentant du ministère des transports au niveau de la wilaya de Sétif
4	<b>Entreprise Métro d'Alger</b>	EMA	Société publique chargée de la gestion des projets des métros et tramways à travers le pays
5	<b>Comité de pilotage</b>	CP	Un assistant au pilotage et suivi du projet, a pour mission d'accompagner le projet et de garantir la levée de tous les obstacles, constitué d'un représentant des municipalités de la wilaya (APW) et de la commune (APC) ainsi un représentant de chaque direction concernée par le projet.
6	<b>Directions</b>	DRTS	Les différentes directions de la wilaya concernées par le tramway telque : la direction des travaux publics (DTP) pour la réalisation des ouvrages d'art, la direction de l'hydraulique pour le déplacement des conduites, Algérie télécom pour les télécommunications et l'électricité pour déplacer les câbles, etc.
7	<b>Groupement "Egis rail/Transurbtechnical rail"</b>	GRP	Un groupement franco-belge chargé de l'étude de faisabilité du tramway de Sétif.
8	<b>YukselProje</b>	YUKSEL	Un bureau d'étude turc chargé de l'étude d'avant-projet détaillé, ainsi le contrôle et le suivi de la réalisation du tramway de Sétif.
9	<b>Constructeur" YapiMerkezi/Alstom"</b>	CONST	Des bureaux d'étude chargés de la réalisation du projet de tramway de Sétif.
10	<b>Citoyens</b>	CIT	Habitants, commerçants et futurs usagers du tramway de Sétif.
11	<b>Cellule de communication</b>	CC	Une cellule subordonnée au Yuksel Proje, chargée de diffuser toute information auprès du public.
12	<b>Association Protection du consommateur</b>	APQPC	Une association chargée de transmettre les préoccupations des citoyens aux responsables du projet.
13	<b>Société d'exploration du tramway</b>	SETRAM	Société chargée de la mise en service du tramway de Sétif.
14	<b>CITAL</b>	CITAL	Compagnie industrielle de transport algérien chargée de la maintenance du projet et des rames.

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR..

## 2.2. Identification des enjeux et des objectifs du projet de tramway de Sétif.

L'identification des objectifs du projet de tramway de Sétif est menée en rassemblant auprès des acteurs leurs objectifs sur les différents champs de bataille (Tableau V.2).

Au total douze (12) objectifs ont été identifiés, qui ont fait l'objet d'une formalisation de leurs expressions assez précises, et qui ont été regroupés dans quatre grandes familles « Enjeux », inscrites dans le long terme.

**Tableau V-2 : Fiches Objectifs/Enjeux du projet de tramway de Sétif.**

N°	INTITULE LONG	INTITULE COURT	ENJEU
1	Répondre aux besoins des déplacements	Besoins	<b>Enjeu de « Mobilité »</b>
2	Améliorer le service de transport	Confort	
3	Créer une alternative à la voiture	Report modal	
4	Articuler les différents modes de transports (complémentarité)	Intermodalité	
5	Réorganiser du plan de circulation	Circulation	
6	Désengorger le centre-ville et relier les pôles générateurs du trafic	Trafic	
7	Moderniser l'image de marque de la ville de Sétif	Attractivité	<b>Enjeu de « Modernisation »</b>
8	Développer la compétitivité et l'investissement économique.	Compétitivité	
9	Protection de l'environnement	Environnemental	<b>Enjeu de « Durabilité »</b>
10	Concrétiser une cohésion et une équité sociale à travers la participation citoyenne	Social	
11	Rénover, restructurer, renouveler et réaménager l'espace urbain.	Amélioration urbaine	<b>Enjeu de « Développement Urbain »</b>
12	Créer une cohérence entre la mobilité et l'urbanisme	Cohérence	

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

### **2.3. Relation Acteur/Acteur, et Acteur /objectifs.**

Après avoir identifié les différents acteurs intervenant dans l'élaboration du projet de tramway de Sétif, ainsi que les objectifs stratégiques, **deux matrices d'entrées** de la méthode MACTOR ont été élaborées. Une première matrice (Acteur/acteur), afin d'évaluer les rapports de force entre acteurs, et une deuxième matrice (Acteur/objectif) afin de positionner chaque acteur par rapport aux objectifs déterminés.

Ces deux matrices représentent les éléments de base du logiciel MACTOR, dont l'insertion des données doit être avec certitude pour arriver à des résultats de grande exactitude, et atteindre l'objectif souhaité de réussir une bonne analyse des jeux d'acteur, à travers la position favorable, ou opposé des acteurs aux différents objectifs, ainsi que leur capacité à s'influencer les uns les autres et à peser sur la gestion du projet. ( COHEN , 2019)

Pour la fiabilité des données, nous avons opté pour le travail de terrain comme une étape cruciale dans notre démarche, on nous appuyant sur l'analyse des données qualitatives obtenues par l'analyse du contenu et l'observation du terrain ( BEREZOWASKA.AZZAG, 2012), à travers une série d'entretiens directs adressés aux élus, aux responsables des différentes directions, aux maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, ainsi que tous les autres acteurs concernés par le projet, afin de relever leur attitudes vis-à-vis des objectifs, leurs intensités ainsi que les moyens d'action dont ils disposent (Garcia & Fabrice , 1993) .

Tout en rapprochant par la suite des citoyens, par le biais des questionnaires d'enquête afin d'identifier leurs positionnements par rapport au projet et acteurs, ce qui était consolidé aussi par les résultats d'enquêtes effectuées par la cellule de communication auprès des citoyens pendant la phase de réalisation du projet.

Ces deux matrices de données d'entrée ont été élaborées lors de plusieurs séances de travail de réflexion prospective représentant au total environ une dizaine d'heures de discussions.

#### **2.3.1. Matrice des influences directes (MID)**

Cette matrice décrit les influences directes entre acteurs, tout en mesurant la capacité d'influence de chaque acteur sur chacun des autres.

Le remplissage de cette matrice s'est fait suivant l'approche de M. Godet, à travers laquelle nous avons attribué une notation des influences de 0 à 4, pour évaluer les relations de chaque intervenant avec ses partenaires, selon l'importance de la remise en cause possible.

A travers ces indicateurs, nous pouvons constater que l'influence directe d'un acteur sur l'autre diffère selon leur logique, leur possibilité sur le plan de la réglementation, et en rapport avec leur légitimité, selon leur rôle, et surtout leur hiérarchie. (Fabrice, 1993), (Mouhoubi, 2017)

- 0 Lorsque l'acteur « i » n'a pas ou a peu d'influence sur l'acteur « j ».
- 1 Lorsque l'acteur « i » peut remettre en cause le **processus opératoire** de gestion de l'acteur « j ».
- 2 Lorsque l'acteur « i » peut remettre en cause la réussite **des projets** de l'acteur « j ».
- 3 Lorsque l'acteur « i » peut remettre en cause **l'accomplissement des missions** de l'acteur « j ».
- 4 Lorsque l'acteur « i » peut remettre en cause **l'existence** de l'acteur « j ».

MID	MT	WALI	DTW	EMA	CP	DRTS	GRP	YUKSEL	CONST	CIT	CC	APQPC	SETRAM	CITAL
MT	0	2	3	4	0	0	3	3	3	1	0	0	3	0
WALI	1	0	2	1	4	3	3	3	3	2	1	4	2	0
DTW	1	2	0	1	2	2	3	3	3	1	0	0	2	0
EMA	1	2	1	0	2	2	4	4	4	2	3	3	4	4
CP	0	2	0	1	0	3	0	3	3	0	0	0	0	0
DRTS	0	1	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
GRP	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
YUKSEL	0	0	0	1	1	0	0	0	3	1	3	0	0	0
CONST	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	4	0	0	0
CIT	2	2	1	1	0	0	0	0	1	0	3	3	2	0
CC	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
APQPC	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
SETRAM	0	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
CITAL	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Matrice V-1 : Matrices des Influences Directes Acteurs (MID)

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR..

➤ **Le Ministre des Transports.**

Par sa force de loi et sa position politique, détermine **l'existence** du maitre d'ouvrage délégué (EMA), à travers lequel il peut mettre en cause par la suite l'accomplissement des **missions** de la maîtrise d'œuvre chargés de l'étude, de la réalisation et de l'exploitation du projet du tramway de Sétif (SETRAM). Il détermine **les missions** de la direction des transports et influe sur la **réussite du projet** (en relation avec le Wali) et le **processus opératoire** des citoyens vis-à-vis les décisions prises.

➤ **Le Wali.**

En tant que premier représentant de la wilaya de Sétif, il a un portage politique qui lui permet de remettre en cause le processus opératoire du Ministre des Transports et de l'EMA (il a remis en question le tracé du tramway et le planning des travaux validé par l'EMA).

Pour le bon déroulement du projet, le Wali a déterminé un comité de pilotage (**l'existence**) pour le suivi de la réalisation, avec lequel il a pu juger par la suite l'accomplissement **des missions** de la maîtrise d'œuvre, et des différentes directions concernées par le tramway de Sétif, à travers les différentes réunions effectuées au niveau du siège de la wilaya.

Afin de garantir la réussite du projet, le Wali a travaillé en partenariat avec la DTW et SETRAM. Il a tenu d'impliquer les citoyens dans le projet tout en facilitant **le processus opératoire** de la cellule de communication (les autorisations), et sollicitant l'association de protection du consommateur de Sétif (APQPC) pour se rapprocher des citoyens et les représenter à travers une série d'actions, de sensibilisation, de concertation et de participation (choix d'arbres et de type de pavé...).

➤ **La Direction des Transports de Sétif (DTW).**

En tant qu'un représentant du ministère des transports au niveau de la wilaya, elle avait des prérogatives d'influencer le processus opératoire du ministre des transports et de l'EMA (par les différents rapports du rendement du projet), ainsi celui des citoyens dont leurs comportements circulatoires doivent suivre sa réglementation.

Elle influe le processus de projet en relation avec le Wali, le comité de pilotage et les différentes directions (coordination) pour accomplir son rôle de suivre l'accomplissement des missions de la maîtrise d'œuvre.

➤ **L'Entreprise Métro d'Alger (EMA),**

En tant qu'ordonnateur du projet, il influe le processus opératoire du ministre des transport, de la DTW, ainsi que le processus du projet en relation avec le Wali, le comité de pilotage, les différentes directions et les citoyens.

Elle a désigné la maîtrise d'œuvre pendant toutes les phases du projet, elle a lancé les différents appels d'offres, et a déterminé les missions des différents organes pour soutenir le projet (cellule de communication et l'association).

Elle avait une influence directe sur son processus opératoire de la DTW (réorganisation de RTC et du plan de circulation) ainsi sur la réussite du projet en relation avec les citoyens à travers les différentes actions effectuées (la sensibilisation des usagers).

En revanche, l'EMA a pris en considération toutes les préoccupations des différents intervenants dans le projet de tramway de Sétif (elle était influencée par tous les acteurs), afin de bien déterminer son processus opératoire.

➤ **La Maitrise d'Œuvre,**

Le groupement chargé de l'étude de faisabilité influence uniquement le processus opératoire de l'EMA et celui du YUKSEL dont ce dernier a effectué l'étude d'avant-projet détaillé (APD) à la base des rapports de l'étude de faisabilité.

**Yuksel Proje** en tant que maître d'œuvre chargé du suivi et du contrôle du projet, a désigné les missions du constructeur chargé de la réalisation du projet, qui a influencé le processus opératoire du comité de pilotage à travers son planning validé par YUKSEL sous la surveillance de l'EMA. Ce constructeur (YAPI MERKEZI) a mis en place une cellule de communication afin de diffuser toutes informations auprès du public et donc elle a permis de mettre en cause le processus opératoire des citoyens.

➤ **Les citoyens.**

À leur tour ont joué un rôle très important notamment dans la phase de réalisation, et plus au moins dans la phase d'exploitation. En effet, Ils ont influencé :

- La réussite du projet en relation avec le ministre des transports et le Wali et SETRAM (fréquentation et changement du comportement),
- Le processus opératoire de l'EMA (la situation des commerçants) et du constructeur (déroulement du chantier),
- L'accomplissement des missions de la cellule de communication et de l'association.

### **2.3.2. Matrice des positions évaluées Acteurs/objectifs (MAO)**

Cette matrice décrit, pour chaque acteur, à la fois sa valence sur chacun des objectifs (favorable, opposé, neutre ou indifférent) et sa hiérarchie des objectifs (Bernoux P. , Bion, Cohen, & Meunier-Chabert, 2001), (BEREZOWASKA.AZZAG, 2012).

Le remplissage de cette matrice s'est fait suivant l'approche de M. Godet, à travers laquelle nous avons attribué une notation de 0 à 4.

- 0 L'objectif est peu conséquent
- 1 L'objectif met en cause les processus opératoires (gestion, etc. ...) de l'acteur / est indispensable à ses processus opératoires
- 2 L'objectif met en cause la réussite des projets de l'acteur / est indispensable à ses projets
- 3 L'objectif met en cause l'accomplissement des missions de l'acteur / est indispensable à ses missions
- 4 L'objectif met en cause l'acteur dans son existence ; est indispensable à son existence

Les entretiens effectués avec la plupart des acteurs (les chefs de projet du tramway de Sétif, le responsable de l'EMA, le directeur de SETRAM, le directeur de la DTW, le président de l'association de protection du consommateur, la présidente de la cellule de communication, le représentant de la DTP , Sonel gaz et, YUKSEL, ...) se sont avérés extrêmement fructueux, à travers lesquels chacun de ces participants a expliqué sa compréhension des enjeux, et a précisé sa position par rapport à chacun des objectifs identifiés .

2MAO	Besoins	Confort	Report	Modalité	Circulatio	Traffic	Attract	Compétitiv	Cohérence	Environnem	Social	AM.Urb
MT	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2
WALI	2	2	2	2	1	2	4	4	2	2	4	2
DTW	4	2	3	2	4	2	2	2	3	2	2	2
EMA	4	4	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2
CP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DRTS	0	0	0	0	0	-2	2	0	3	0	0	3
GRP	3	3	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0
YKSEL	3	1	1	3	0	1	1	0	1	1	3	1
CONST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CIT	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	4	2
CC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
APQPC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1
SETRAM	2	2	2	2	0	0	2	2	0	0	2	0
CITAL	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

© LIPSOR-EPTA-MACTOR

Matrice V-2 : Matrice des positions valuées des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif (MAO). Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

Répondre aux besoins des déplacements et améliorer le service des transports, tout en assurant un report modal et une intermodalité accrue, étaient les objectifs stratégiques et fondamentaux sur lesquels la décision de mettre en place un tramway à Sétif a été menée par le ministre des transports. Ces objectifs ont été pris en charge par la DTW et l'EMA dans

leurs missions à travers le budget consacré et le cahier des charges délivré au maître d'œuvre qui doit le suivre dans son processus opératoire.

Le maître d'œuvre a pris « la liaison des pôles générateurs du trafic et le désengorgement du cœur de la ville de Sétif » comme des objectifs majeurs pour réussir le projet (par rapport auxquels les citoyens et les directions concernées ont exprimé leur désaccord), tout en respectant l'environnement (étude d'impacts sur l'environnement) afin d'accomplir ses missions.

Ces objectifs s'avèrent être une feuille de route pour réussir le projet à grande échelle à travers les impacts attendus dès le début, qui se figurent dans les attentes du wali, de rendre la ville plus attractive et compétitive, tout en assurant une cohésion sociale.

Cette cohésion a représenté l'intérêt primordial de de la majorité des acteurs (maître d'ouvrage et d'œuvre) afin de réussir leur projet, dont les actions de la cellule de communication et l'association APQPC, expriment pleinement cette adhérence.

Améliorer le cadre de vie des citoyens par le projet du tramway, c'est améliorer leurs déplacements en tant qu'utilisateurs, et ainsi améliorer leurs espaces urbains en tant qu'habitants, cela à travers **les opérations d'amélioration urbaine** relatives à l'insertion du tramway. Cet objectif a été pris en charge pour la réussite du projet des maîtres d'ouvrage (ministre des transports, EMA, DTW) et du maître d'œuvre, pour l'accomplissement des missions du wali et dans le processus opératoire de l'association de protection du consommateur.

Cela ne peut être réalisé qu'à travers **une cohérence** entre toutes les actions ponctuelles (mobilité/urbanisme), désignée dans le rôle (existence) des différentes directions impliquées dans la réalisation du projet de tramway de Sétif (DUC, DTP...), qui doivent travailler en complémentarité avec l'EMA et la DTW non seulement dans l'étude et la réalisation du projet de tramway, mais aussi dans la réorganisation du plan de circulation après la mise en service du tramway.

Adopter tous ces objectifs par SETRAM, lui a permis d'assurer la réussite de l'exploitation du projet de tramway, ce qui pourra être visible sur le terrain et évalués par la suite à travers les impacts du projet du tramway sur la dynamique urbaine de la ville de Sétif.

#### **2.4. Influences et dépendances entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.**

Si la Matrice des influences directes (MID) permet de mesurer l'influence directe entre acteurs, sa manipulation par le logiciel MACTOR nous a permis de :

- Mesurer le degré d'interaction entre acteurs à travers **la Matrice des Influences Directes et Indirectes (MIDI)**,
- Ajuster chaque intervenant dans un **Plan Influence/dépendance**,
- Afficher des positions correspondantes, et calculer leur **rapport de force (Ri)**,
- Hiérarchiser les acteurs à travers **la Balance Nette des influences (BN)**, permettant de montrer pour chaque couple d'acteurs l'excès d'influence exercée ou acquise.

#### 2.4.1. Le degré d'interaction entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.

La matrice MIDI permet de borner les influences directes et indirectes d'ordre 2 entre acteurs. Son objectif est de porter une vision complète du jeu des rapports de force, sachant qu'un acteur peut exercer une influence directe sur un autre acteur, ou une influence indirecte par l'intermédiaire d'un autre acteur (acteur relais), comme il peut exercer une influence indirecte aussi sur lui-même (indicateur de **rétroaction**). (Bernoux P. , Bion, Cohen, & Meunier-Charbet, 2001)

Deux **indicateurs** sont calculés à partir de MIDI : **le degré d'influence** directe et indirecte de chaque acteur (**Ii**)<sup>4</sup>, et **Le degré de dépendance** directe et indirecte de chaque acteur (**Di**)<sup>5</sup> (Matrice V-3). Cela afin d'indiquer le pouvoir des acteurs du projet de tramway de Sétif les uns sur les autres,

MIDI	MT	WALI	DTW	EMA	CP	DRTS	GRP	YUKSEL	CONST	CIT	CC	APQPC	SETRAM	CITAL	Ii
MT	4	9	8	11	8	6	12	14	16	8	11	6	12	5	126
WALI	5	13	8	12	9	9	8	14	14	9	10	7	8	2	115
DTW	4	10	8	10	7	7	8	12	13	7	9	4	7	2	100
EMA	5	13	8	13	7	7	9	14	14	10	13	7	11	5	123
CP	2	4	5	5	5	6	4	8	9	4	8	3	3	1	62
DRTS	3	4	4	5	5	4	5	6	5	4	3	2	4	1	51
GRP	1	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	1	19
YUKSEL	2	3	2	5	3	2	1	4	6	3	8	2	2	1	40
CONST	1	2	1	4	3	2	1	4	3	3	6	1	1	1	30
CIT	5	10	7	9	5	4	6	8	7	8	6	6	8	2	83
CC	2	2	2	3	2	1	1	2	3	3	3	2	2	1	26
APQPC	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	1	42
SETRAM	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	3	4	6	2	54
CITAL	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	18
Di	38	69	57	76	59	53	63	92	99	64	83	46	65	25	889

Matrice V-3 : Matrices des Influences Directes et Indirectes (MIDI).

<sup>4</sup> En sommant les influences directes et indirectes nettes de l'acteur, sans tenir compte de l'influence indirecte qu'il peut avoir sur lui-même (par sommation sur les lignes).

<sup>5</sup> Sans tenir compte de l'influence indirecte qu'il peut avoir sur lui-même, en sommant les dépendances directes et indirectes nettes de l'acteur (par sommation sur les colonnes).

Dans le cas du projet de tramway de Sétif, le Ministre des Transports est l'acteur le plus influent ( $I_i=126$ ) et le moins dépendant ( $D_i=38$ ), suivi par l'EMA ( $I_i=123$ ), le Wali ( $I_i=115$ ) et les citoyens ( $I_i=83$ ), mais qui sont aussi plus influencés ( $D_i$  EMA=76,  $D_i$  Wali=69,  $D_i$  citoyens=64), alors que la DTW et le comité de pilotage se sont des influents avec des dépendances limitées.

SETRAM, les différentes directions et l'association sont plus dépendants qu'influents, alors que le constructeur, YUKSEL et la cellule de communication sont les acteurs les plus dépendants et les plus influencés, par contre CITAL est l'acteur le moins influent et le moins dépendant.

La configuration de la position de chaque acteur en fonction de leurs influences et dépendances directes et indirectes nettes, nous a permis de déterminer quatre 4 catégories d'acteurs figurés dans le plan des influences et dépendances entre acteurs (Figure 5.1).

➤ **Les acteurs dominants** (forte influence/faible indépendance) :

Représentent le ministre et la direction des transports. Ce sont les autorités de tutelle et les premiers investisseurs dans le projet du tramway de Sétif. Leur positionnement indique une forte influence en tant que décideurs chargés d'améliorer le service des transports urbains dans la ville de Sétif, alors qu'ils subissent une faible influence de la part des autres acteurs.

➤ **Les acteurs relais** (forte influence/forte dépendance) :

Représentent l'EMA, le Wali et les citoyens, qui sont les acteurs clés de la mise en œuvre du projet du tramway de Sétif. Ils ont disposé d'une influence importante, et ont subi beaucoup l'action des autres acteurs. L'EMA a non seulement joué le rôle d'un ordonnateur mais aussi d'un coordonnateur entre les différents acteurs afin de combler tout déficit qui peut entraver le projet. Quant au wali, il a suivi la décision ministérielle, et il a essayé d'impliquer tous les acteurs qui peuvent réussir le projet, tout en s'influençant par leurs recommandations. L'implication du citoyen dans la concrétisation du projet de tramway de Sétif, lui a permis de passer d'un acteur passif dominé à un autre actif relai ; il influence le processus du projet et influencé par ses différents opérateurs.

➤ **Les acteurs dominés** (faible influence/forte dépendance) :

Représentent le constructeur, YUKSEL et la cellule de communication en première position, le groupement et SETRAM en deuxième position. Ce sont l'ensemble des acteurs qui font fonctionner la maîtrise d'œuvre. Ils disposent d'une faible influence dont chacun correspond

à une phase bien précise dans le processus d'élaboration du projet du tramway de Sétif, soit pour l'étude (le groupement et YUKSEL), soit pour la réalisation (le constructeur, la cellule de communication), ou soit encore pour l'exploitation (SETRAM). Ils sont fortement influencés d'un côté par les maitres d'ouvrage, guidés par leurs cahiers des charges et le budget consacré, et d'un autre coté par les différents intervenants tout en respectant leurs directives.

➤ **Les acteurs autonomes** (faible influence/faible dépendance) :

Représentent en premier lieu l'acteur CITAL puisqu'il dispose de la plus faible influence et dépendance par rapport aux autres acteurs (Icital=18, Dicial=25), cela est justifié par son unique présence dans la phase d'exploitation du tramway pour assurer la maintenance des rames (acteurs hors-jeu).

Quant à la classification du comité de pilotage, des différentes directions et de l'association dans cette catégorie d'acteurs, tout en disposant des influences et des dépendances plus ou moins importantes, elle est justifiée par la convergence de leurs degrés d'influences et de dépendance (IiCP=62 / DiCP=59, IiDRS=51 / DiDRTS=53, IiAPQPC=42 / DiAPQPC=46). Sachant que ces trois acteurs ont été déterminés par le wali, donc ils doivent disposer de tous les moyens pour réussir l'étude et la réalisation du projet, et suivre toutes les directives données par les autorités pour l'accomplissement de leurs missions.

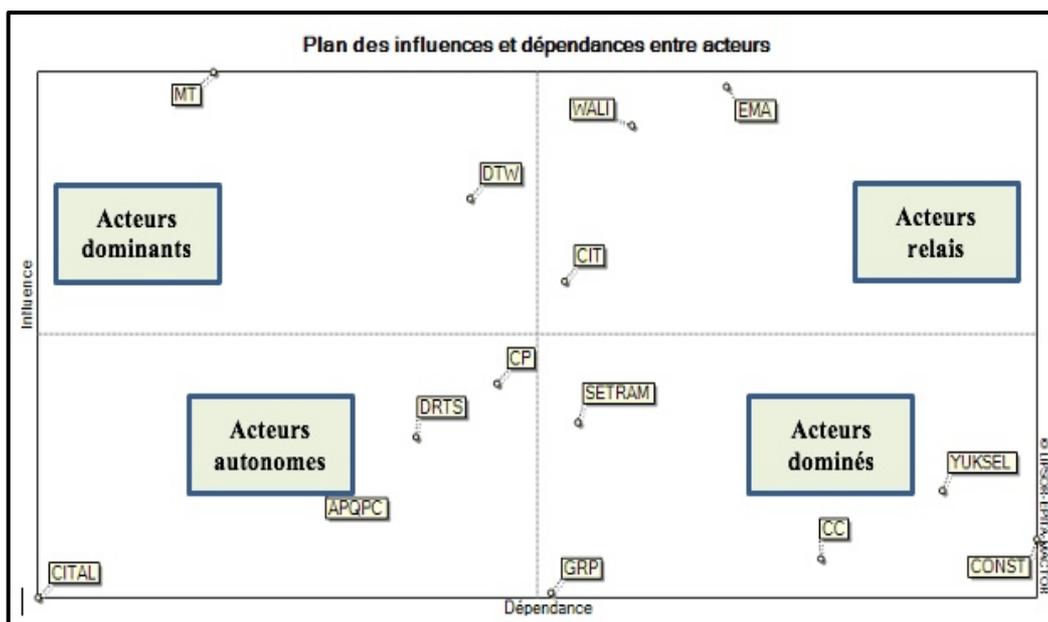


Figure V-2 : Plan de influences et dépendances entre acteurs.  
Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

Le degré d'influence et de dépendance de chaque acteur, et les réactions en retour qui peuvent s'exercer sur un acteur, sont synthétisés sous le paramètre du **rapport de force** (Larid,2010).

#### 2.4.2. Rapport de forces (RI) des acteurs du projet de tramway de Sétif.

*Le rapport de force permet de mesurer la marge de manœuvre d'un acteur dans un système complexe composé de plusieurs acteurs, aux intérêts divergents (HAYOT , 2000) , (Masbongi, 2001). Plus ce rapport de force est élevé, plus l'acteur dispose de pouvoir pour orienter l'évolution du système et influencer sur les autres acteurs, et moins il est soumis à l'influence des autres acteurs (Verdier & Gautry,2009 ).*

Le rapport de force d'un acteur sera d'autant plus élevé lorsque son influence sera élevée, sa dépendance faible et sa rétroaction faible. En effet, l'influence relative d'un acteur est insuffisante pour mesurer son rapport de force (Schmidt, 1999) :

- Un acteur peut très bien avoir à la fois une influence très forte, une dépendance également très forte et en même temps une rétroaction importante : son rapport de force sera alors très faible.
- Un acteur ayant une influence moyenne, mais une dépendance et une rétroaction nulles aura un rapport de force important.

À l'aide du logiciel MACTOR et à partir des données de la matrice des influences directes et indirectes (MIDI), un tableau (Tableau V.3) et un histogramme (Graphe V.1) ont présenté les rapports de forces des acteurs du projet du tramway de Sétif, indiquant les acteurs les plus influençant et les plus influencés, à partir des quels nous avons pu les hiérarchiser et les classer dans quatre groupes d'acteurs :

**Tableau V-3 : Les rapports de force entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.**

	RI
<b>MT</b>	<b>2,90</b>
<b>WALI</b>	<b>1,97</b>
<b>DTW</b>	<b>1,81</b>
<b>EMA</b>	<b>2,11</b>
<b>CP</b>	<b>0,90</b>
<b>DRTS</b>	<b>0,71</b>
<b>GRP</b>	<b>0,13</b>
<b>YUKSEL</b>	<b>0,34</b>
<b>CONST</b>	<b>0,19</b>
<b>CIT</b>	<b>1,31</b>
<b>CC</b>	<b>0,17</b>
<b>APQPC</b>	<b>0,56</b>
<b>SETRAM</b>	<b>0,67</b>
<b>CITAL</b>	<b>0,21</b>

© LIPOR-EPITA-MACTOR

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

➤ **Le premier groupe, avec un rapport de force très élevé (Ri supérieur à 2).**

La position du **Ministre des transport** ( $Ri_{MT}=2,9$ ) s'explique par sa forte influence ( $Ii_{MT}=126$ ), et la faiblesse de sa dépendance ( $Di_{MT}=38$ ) et de sa rétroaction ( $MIDIi_{MT}=4$ ) en tant qu'initiateur principal du projet de tramway au niveau national.

Tant la position de l'**EMA** ( $Ri_{EMA}=2,11$ ) et du **Wali** ( $Ri_{wali}=2$ ), est un peu délicate vu la forte dépendance ( $Di_{EMA}=76$ ,  $Di_{wali}=69$ ) et rétroaction ( $MIDIEMA=MIDIwali=13$ ) dont ils disposent. Cela est dû effectivement à l'efficacité du portage politique du wali et au rôle de l'EMA dans la réussite du projet du tramway de Sétif, et à quel point ils ont pu influencer son déroulement.

➤ **Le deuxième groupe, avec un rapport de force élevé (Ri supérieur à 1).**

Il a regroupé la **DTW** ( $Ri_{DTW}=1,8$ ) et les **citoyens** ( $Ri_{citoyen}=1,3$ ) puisqu'ils disposent d'une influence remarquable (importante) ( $Ii_{DTW}=100$ ,  $Ii_{citoyen}=83$ ), une dépendance ( $Di_{DTW}=57$ ,  $Di_{citoyen}=64$ ) et une rétroaction ( $MIDI_{DTW}=MIDI_{citoyen}=8$ ) limitée (moyenne). Ces acteurs ont été toujours en mesure de défendre le projet du tramway de Sétif par la négociation.

➤ **Le troisième groupe, avec un rapport de forces faible (inférieure à 1 et supérieure à 0,5).**

Il est composé du **comité de pilotage**, des différentes **directions**, de l'**association** et du **SETRAM**. Ils représentent les différents opérateurs coopérés et sollicités par le wali et l'EMA afin de bien gérer le projet du tramway, et atteindre les objectifs souhaités, et donc leurs missions dépend fortement des directives de ces deux partenaires.

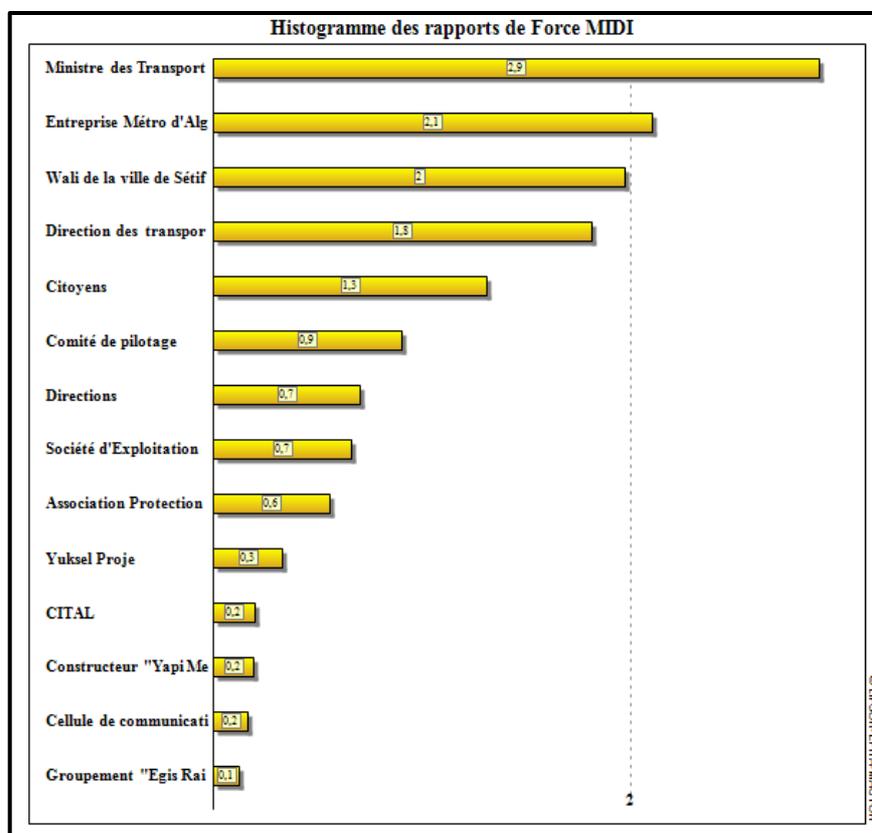
➤ **Le quatrième groupe, avec un rapport de forces très faible (Ri inférieure à 0,5).**

Il est constitué du : **YUKSEL** ( $Ri_{Yuksel}=0,34$ ), **CITAL** ( $Ri_{cital}=0,21$ ), le **Constructeur** ( $Ri_{cont}=0,19$ ) et le **Groupement** ( $Ri_{grp}=0,13$ ), constituant la maîtrise d'œuvre. Ces acteurs représentent le maillon faible de la chaîne avec leurs faibles influences ( $Ii_{yuksel}=40$ ,  $Ii_{cital}=18$ ,  $Ii_{cont}=30$ ,  $Ii_{grp}=19$ ) et rétroactions ( $MIDI_{yuksel}=4$ ,  $MIDI_{cital}=2$ ,  $MIDI_{const}=3$ ,  $MIDI_{grp}=1$ ), et leurs fortes dépendances ( $Di_{yuksel}=92$ ,  $Di_{const}=99$ ,  $Di_{grp}=63$ ). Ils sont incapables d'imposer seuls leurs positions sans être chapeautés par une autorité supérieure (maîtres d'ouvrage : EMA et ministre des transport).

Notre analyse démontre que le jeu d'acteurs est soumis à un certain **déséquilibre**, à travers une configuration délicate, traduite par des acteurs relais (EMA et Wali) disposent d'un rapport de force plus important que l'acteur dominant (DTW). Ce qui peut être justifié par rapport à :

- La nature du projet de tramway de Sétif, puisque c'est un projet central de la part du ministère (décision ministérielle), et non pas un projet local (décision du wali suivie par la direction du transport).
- La différenciation des influences directes et indirectes, exercées où reçues par les acteurs. La DTW par son **pilotage à distance** reçoit moins d'influences par rapport à l'EMA et le wali, cela lui a permis d'être un acteur dominant mais avec un rapport de force inférieur à celui de l'EMA et du wali. Ceci sera bien déterminé dans la Balance Nette des influence (BN) (Matrice V-4).

Et donc la hiérarchie (le classement) des acteurs du projet du tramway de Sétif donnée par l'histogramme des rapports de forces (Graphe 5.1), est apparue très logique par rapport au **processus d'élaboration du projet**.



Graphe V-1 : Histogramme des rapports de force entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

### 2.4.3. Balance Nette des influences directes et indirectes (BN) entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.

La balance nette des influences directes et indirectes mesure pour chaque couple d'acteurs le différentiel des influences directes et indirectes. En effet, chaque acteur exerce (reçoit) des influences directes et indirectes d'ordre 2 sur (de) chaque autre acteur. Elle indique pour chaque couple d'acteurs le excès d'influence exercée ou reçue. Lorsque la balance est positive (signe +), l'acteur i (sur les lignes de la matrice BN) exerce plus d'influences directes et indirectes sur l'acteur j (sur les colonnes de la matrice BN) qu'il n'en reçoit de cet acteur. Il est en situation inverse lorsque la balance est négative (signe -). On calcule ensuite pour chaque acteur le différentiel total des influences directes et indirectes en sommant les balances nettes de ses influences sur les autres acteurs (BEREZOWASKA.AZZAG, 2012), (Bernoux P. , Bion, Cohen, & Meunier-Chabert, 2001)

BN	MT	WALI	DTW	EMA	CP	DRTS	GRP	YUKSEL	CONST	CIT	CC	APQPC	SETRAM	CITAL	Somme
MT		4	4	6	6	3	11	12	15	3	9	3	8	4	88
WALI	-4		-2	-1	5	5	7	11	12	-1	8	3	3	0	46
DTW	-4	2		2	2	3	7	10	12	0	7	0	2	0	43
EMA	-6	1	-2		2	2	7	9	10	1	10	4	6	3	47
CP	-6	-5	-2	-2		1	2	5	6	-1	6	0	-1	0	3
DRTS	-3	-5	-3	-2	-1		4	4	3	0	2	-1	0	0	-2
GRP	-11	-7	-7	-7	-2	-4		1	1	-4	1	-2	-3	0	-44
YUKSEL	-12	-11	-10	-9	-5	-4	-1		2	-5	6	-1	-2	0	-52
CONST	-15	-12	-12	-10	-6	-3	-1	-2		-4	3	-3	-4	0	-69
CIT	-3	1	0	-1	1	0	4	5	4		3	2	3	0	19
CC	-9	-8	-7	-10	-6	-2	-1	-6	-3	-3		-1	-1	0	-57
APQPC	-3	-3	0	-4	0	1	2	1	3	-2	1		0	0	-4
SETRAM	-8	-3	-2	-6	1	0	3	2	4	-3	1	0		0	-11
CITAL	-4	0	0	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0		-7

Matrice V-4 : Balance Nette des Influences Directes et Indirectes (BN).

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR..

Il découle de ce qui précède que :

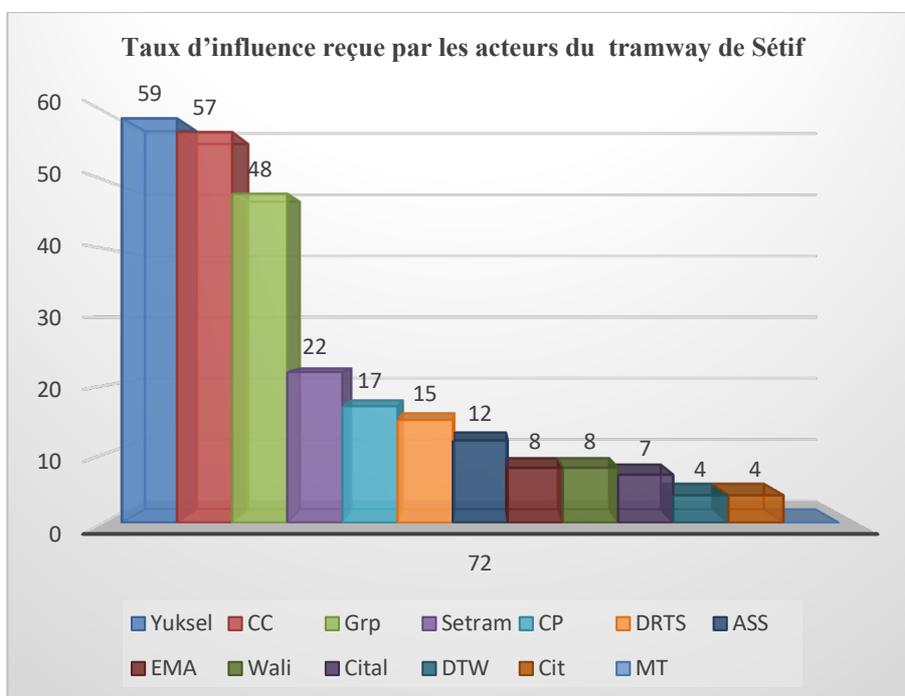
- **Les acteurs qui subissent plus d'influence qu'ils en exercent**, sont respectivement : le constructeur (-69), la cellule de communication (-57), Yuksel (-52), le groupement (-44), SETRAM (-11), Cital (-7), l'association (-4) et les différentes directions (-2).

- **Les acteurs qui subissent moins d'influence qu'ils en exercent**, sont respectivement : le ministre des transports (+88), l'EMA (+47), le wali (+46), la DTW (+43), les citoyens (+19) et le comité de pilotage (+3).

L'influence nette reçue par chaque acteur calculé par la somme de ses valeurs négatives, nous a permis de bien comprendre la logique de la dynamique du projet de tramway de Sétif, et du positionnement de chaque acteur dans le plan des influences et des dépendances qui nous ont semblé un peu flous dans la phase précédente.

Le positionnement de l'EMA, du wali dans la case des acteurs relais par rapport à la DTW sont par rapport aux influences reçues (pour la DTW c'est -4, alors que l'EMA et le wali c'est (-8). Bien que la DTW et les citoyens reçoivent la même valeur des influences évaluée de (-4), leur différent positionnement est dû à la forte influence exercée par la DTW évaluée de (+47) par rapport à celle des citoyens évalués de (+23).

A travers le graphe ci- après nous avons essayé de classer les acteurs du projet selon les influences reçues, ce qui nous aidera dans la phase prochaine de notre analyse du jeu d'acteurs, à visualiser la mobilisation des différents intervenants sur les objectifs déterminés.



Graphe V-2 : Les influences reçues par les acteurs du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur ,2020.

## 2.5. De l'implication à la mobilisation des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif.

### 2.5.1. Le positionnement des acteurs par rapport aux objectifs déterminés

La manipulation de la matrice d'entrée acteurs/objectifs (MAO) par le logiciel MACTOR a permis de déterminer le **positionnement simple des acteurs sur les objectifs** déterminés à travers la matrice **IMAO**, qui indique d'un côté le nombre d'acteurs "concernés" par chaque objectif, et d'un autre côté le nombre d'objectifs pour lesquels chacun des acteurs est pour, contre ou indifférent (Schmidt, 1999).

IMAO	Besoins	Confort	Report	Modalité	Circulatio	Trafic	Attract	Compétitiv	Coherence	Environnem	Social	AMUrb	Somme absolue
	MT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
WALI	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
DTW	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
EMA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12
CP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DRTS	0	0	0	0	0	-1	1	0	1	0	0	1	4
GRP	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	8
YKSEL	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	10
CONST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CIT	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	1	1	3
CC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
APQPC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
SETRAM	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	7
CITAL	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Nombre d'accords</b>	7	8	7	7	4	6	7	5	7	6	10	8	
<b>Nombre de désaccords</b>	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	0	0	
<b>Nombre de positions</b>	7	8	7	7	4	8	7	5	7	6	10	8	

Matrice V-5 : Position simple des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR..

A travers cette matrice de position simple des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif (Matrice V.5) , nous pouvons constater que 86 % des acteurs (12/14) sont **concernés directement** par les différents objectifs, avec un positionnement qui varie de 1 à 12, dont le ministre des transports, le wali, la DTW et l'EMA (autorités supérieures), sont positionnés sur tous les champs de bataille.

### 2.5.2. L'implication des acteurs par les objectifs du projet de tramway de Sétif.

L'acteur le plus impliqué est celui qui est concerné par la majorité des objectifs. L'implication des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif est déterminée par

le logiciel MACTOR à travers la matrice des positions valuées des acteurs sur les objectifs (2MAO).

Cette matrice complète la matrice de position simple des acteurs (1MAO). Elle indique la position "valuée" de chaque acteur sur chacun des objectifs, et elle permet de faire apparaître "l'implication" de chacun des acteurs sur les objectifs, qui tient compte de l'importance que l'acteur attache à chaque objectif (Schmidt, 1999).

2MAO	Be soins	Confort	Report	Modalité	Circulatio	Trafic	Atract	Compétitiv	Coherence	Environnem	Social	AM.Urb	Somme absolue
MT	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	32
WALI	2	2	2	2	1	2	4	4	2	2	4	2	29
DTW	4	2	3	2	4	2	2	2	3	2	2	2	30
EMA	4	4	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	32
CP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DRTS	0	0	0	0	0	-2	2	0	3	0	0	3	10
GRP	3	3	1	1	0	1	0	0	1	1	1	0	12
YKSEL	3	1	1	3	0	1	1	0	1	1	3	1	16
CONST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CIT	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	0	4	2	8
CC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
APQPC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	4
SETRAM	2	2	2	2	0	0	2	2	0	0	2	0	14
CITAL	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
<b>Nombre d'accords</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	
<b>Nombre de désaccords</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Nombre de positions</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>15</b>	

Matrice V-6 : Position valuées des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif.

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

Si la matrice 1MAO nous montre l'ensemble des acteurs concernés par les objectifs du projet de tramway de Sétif, la matrice 2MAO nous précise leur **niveau d'implication** sur chaque objectif, à la base duquel nous avons déduit trois catégories d'acteurs concernés :

➤ **Les acteurs les plus impliqués dans le jeu.**

Ils sont concernés par la totalité des objectifs (12/12), dont leur niveau d'implication est supérieur à 25 (Gansanore, Sodore , & Ouédraogo, 2020).

Il s'agit par ordre décroissant d'implication : le ministre des transports et EMA (32), la DTW (30) et le Wali (29).

La forte intensité d'implication de ces acteurs définit essentiellement les moyens d'actions dont ils disposent : décisions, arbitrage, pilotage politique, financement, création des consensus et mobilisation des ressources.

➤ **Les acteurs les moins impliqués dans le jeu (impliqués plus localement).**

Leur niveau d'implication est le plus faible (inférieur à 10). Il s'agit par ordre décroissant d'implication : les citoyens (8), l'association (4), CITAL et la cellule de communication (3). Ces acteurs sont associés à un ou deux objectifs avec des actions très réduites : opposition par la force (manifestations), propositions, maintenance...

➤ **Les acteurs concernés directement par le jeu (impliqués) :**

En position intermédiaire entre ces deux groupes (Figure V.3), ils sont concernés pour au moins sept (7) objectifs sur quatorze (14), dont leur niveau d'implication est inférieur à 25 et supérieur à 10.

Il s'agit par ordre décroissant d'implication : Yuksel (16), Setram (14), le groupement (12), et les directions (10).

Ces acteurs ont une marge de manœuvre réduite au regard des moyens d'action dont ils disposent : mobilisation des ressources et des techniques, mise en service...

**2.5.3. La mobilisation des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif.**

Afin d'identifier le **degré de mobilisation** des acteurs sur l'ensemble des objectifs, la prise en compte des rapports de force ( $R_i$ ) est indispensable pour mettre en évidence le centre de gravité du jeu des acteurs, et déterminer les objectifs les plus mobilisateurs (Bouzaiane & Mouelhi, 2008).

La seule considération du niveau d'implication des acteurs dans la réalisation des objectifs à l'aide de la matrice (2MAO) n'est pas suffisante pour mettre en évidence le centre de gravité du jeu des acteurs, avec l'estimation et déterminer les objectifs les plus mobilisateurs (Bouzaiane & Mouelhi, 2008).

La mobilisation des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif est déterminée par le logiciel MACTOR à travers la matrice des positions valuées pondérées des acteurs sur les objectifs (3MAO) (Matrice V.7), dont Le degré de mobilisation de chaque

acteur dans le processus de réalisation des objectifs est déterminé en faisant le produit entre le rapport de force et le niveau d'implication (Bernoux P. , Bion, Cohen, & Meunier-Charbet, 2001)

3MAO	Besoins	Confort	Report	Modalité	Circulation	Traffic	Attrait	Compétitiv	Coherence	Environnem	Social	AM.Urb	Mobilisation
MT	11,6	11,6	11,6	11,6	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	92,6
WALI	3,9	3,9	3,9	3,9	2,0	3,9	7,9	7,9	3,9	3,9	7,9	3,9	57,2
DTW	7,2	3,6	5,4	3,6	7,2	3,6	3,6	3,6	5,4	3,6	3,6	3,6	54,0
EMA	8,4	8,4	6,3	6,3	4,2	6,3	4,2	4,2	4,2	4,2	6,3	4,2	67,3
CP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
DRTS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,5	1,5	0,0	2,2	0,0	0,0	2,2	7,3
GRP	0,4	0,4	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	1,6
YKSEL	1,0	0,3	0,3	1,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,3	0,3	1,0	0,3	5,2
CONST	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CIT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	2,6	10,4
CC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
APQPC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	0,6	2,3
SETRAM	1,4	1,4	1,4	1,4	0,0	0,0	1,4	1,4	0,0	0,0	1,4	0,0	9,5
CITAL	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
<b>Nombre d'accords</b>	<b>33,9</b>	<b>30,2</b>	<b>29,0</b>	<b>27,9</b>	<b>19,2</b>	<b>20,1</b>	<b>24,6</b>	<b>22,8</b>	<b>22,0</b>	<b>18,0</b>	<b>33,4</b>	<b>23,2</b>	
<b>Nombre de désaccords</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-4,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
<b>Degré de mobilisation</b>	<b>33,9</b>	<b>30,2</b>	<b>29,0</b>	<b>27,9</b>	<b>19,2</b>	<b>24,1</b>	<b>24,6</b>	<b>22,8</b>	<b>22,0</b>	<b>18,0</b>	<b>33,4</b>	<b>23,2</b>	

Matrice V-7 : Position valeurs pondérées des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif. Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

La prise en compte des rapports de force pour positionner les acteurs sur les objectifs (degré de mobilisation), nous a permis de sortir seulement avec **deux catégories** d'acteurs (au lieu de trois catégories par rapport au degré d'implication) : des acteurs avec une forte mobilisation et d'autres avec une faible mobilisation.

➤ **Les acteurs les plus mobilisés.**

Ce sont les acteurs fortement impliqués dans le projet , et engagés sur la majorité des objectifs, et disposés à la fois des rapports de force les plus élevés (Bouzaiane & Mouelhi, 2008). Il s'agit par ordre décroissant de mobilisation : le ministre des transports (92,9), l'EMA (61,1), le wali (59,2) et la DTW (54,4).

➤ **Les acteurs les moins mobilisés.**

L'ensemble des autres acteurs disposent d'un indicateur de **mobilisation nettement faible** (inférieur à 10), cela est dû à la faiblesse de leur degré d'implication et de leur rapport de force. Mis à part les citoyens, leur mobilisation plus au moins faible (=10,4) est due seulement à leur très faible implication sur les objectifs (ils sont en position favorable que

pour l'objectif social, et l'objectif d'amélioration urbaine, et en position défavorable pour l'objectif de désengorgement du centre-ville), au moment que leur rapport de force est supérieur à la moyenne ( $R_i \text{ citoyens} = 1,3$ ).

La combinaison des degrés d'implication et de mobilisation des acteurs est traduite par le plan implication/mobilisation (Figures V-3, et V-4), et nous a permis de sortir avec une quatre type d'acteurs :

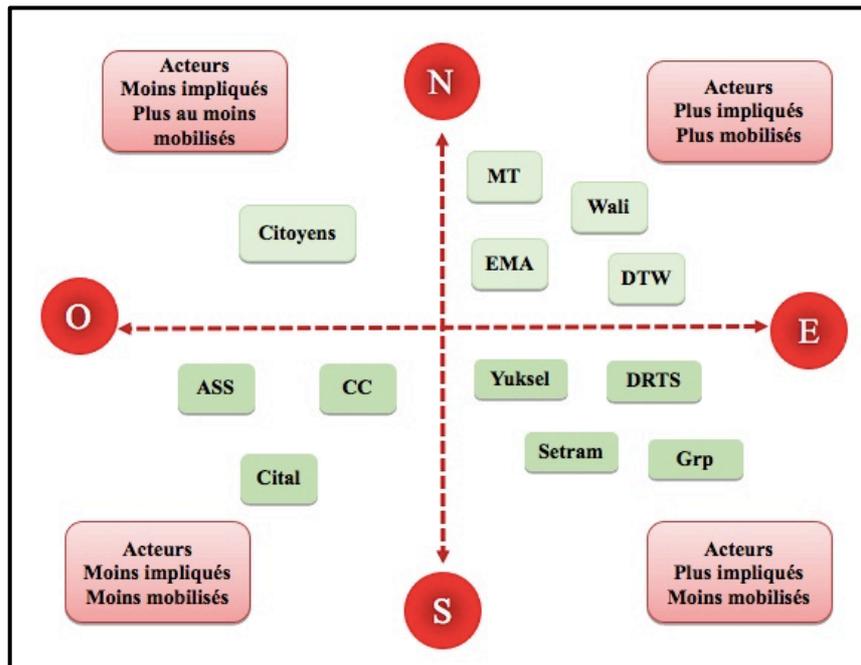


Figure V-3 : Plan implication/mobilisation des acteurs face aux objectifs du tramway de Sétif.

Source : Auteur,2020.

➤ **Des acteurs fortement impliqués et fortement mobilisés par le jeu (Cadrans Nord-Est).**

Représentent les acteurs du pouvoir, émanant aux sphères de la maîtrise d'ouvrage, exerçant une forte influence par le biais des moyens qu'ils possèdent. Il s'agit de : ministre des transports, l'EMA, la DTW et le wali.

➤ **Des acteurs faiblement impliqués, et faiblement mobilisés dans le jeu (Cadrans Sud-Ouest).**

Ce sont l'association de protection du consommateur, la cellule de communication et Cital. Ces acteurs sont associés au projet seulement pour convaincre les citoyens et lever toute équivoque qui peut freiner le déroulement du projet. Ils n'ont aucun pouvoir face aux décisions des autorités.

➤ **Des acteurs fortement impliqués et faiblement mobilisés (cadran Sud-Est).**

Ce sont les acteurs assez fortement impliqués mais leurs moyens d'action sont trop limités, ne leur permettent pas de défendre efficacement leur position sur des enjeux et des objectifs. Il s'agit des différentes directions, Yuksel, Setram et le groupement

➤ **Les acteurs moins impliqués mais plus au moins mobilisés (Cadran Nord-Ouest).**

Représentent un seul acteur – les citoyens – qui ont les moyens de se faire entendre mais qui se sentent globalement moins impliqués, et auront tendance à rester à l'écart d'un jeu qui les concerne plus faiblement.

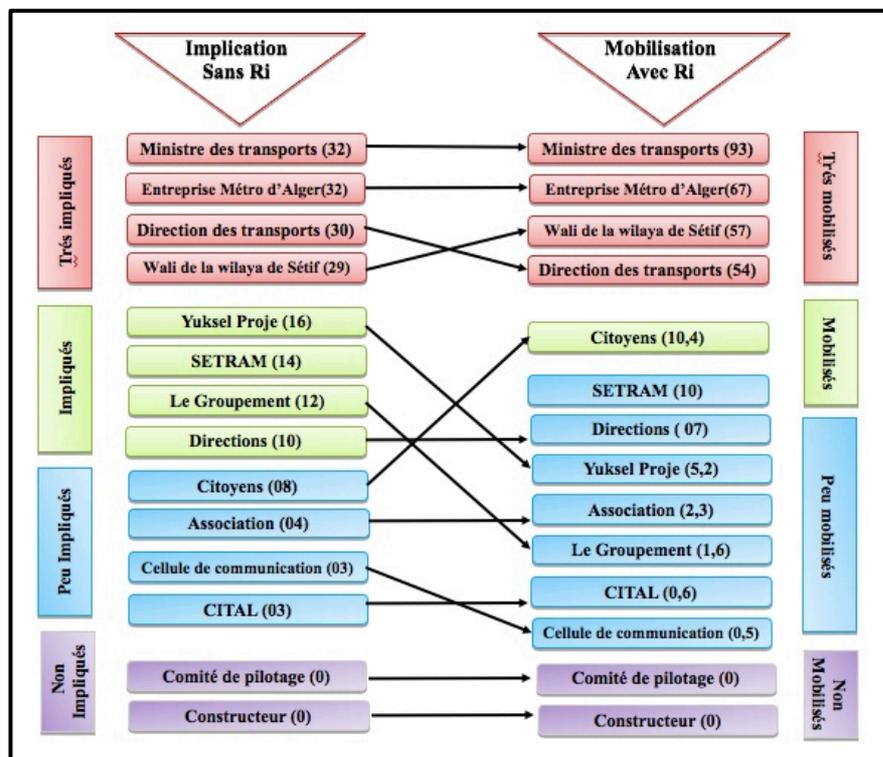


Figure V-4 : L'implication et la mobilisation des acteurs sur objectifs du tramway de Sétif.

Source : Auteur ,2020.

## 2.6. Le consensus autour des objectifs du projet de tramway de Sétif.

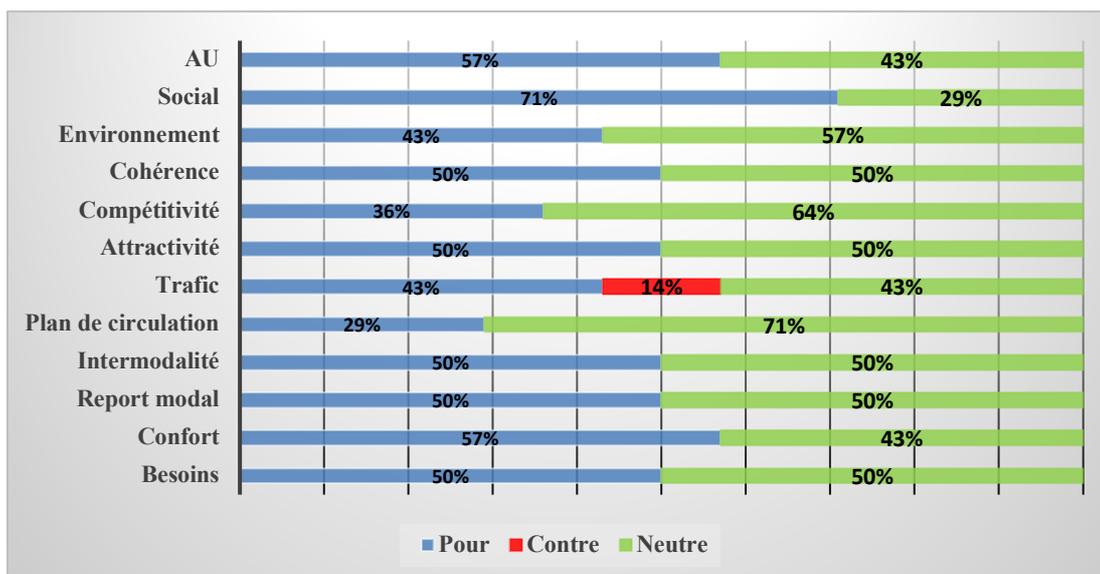
Au regard de l'évaluation du nombre des positions des acteurs sur les différents objectifs du projet de tramway de Sétif (matrice IMAO), onze (11) objectifs sur les douze (12) retenus ne reçoivent que des accords. 84% des acteurs sont pour ou en position neutre (favorable) par rapport à l'ensemble des objectifs. Une seule opposition est observable au niveau du sixième objectif (le désengorgement du centre-ville), provient des deux acteurs, représentant 25% des acteurs concernés (2/ 8) :

- Des citoyens qui ont exprimé leur désaccord vis-à-vis du passage du tramway par le centre-ville pour des raisons économiques, sociales et urbaines effectuant des manifestations notamment pendant la phase de réalisation du projet.
- Et des directions (DTP, Sonelgaz...) qui ont été contre, face à l'ampleur des opérations qui doivent être menées touchant plus de 90% des réseaux viaires de la ville de Sétif.

Partant du principe « *Un objectif fait état d'un consensus si plus de 75 % des acteurs sont favorables à sa réalisation. Inversement, si plus de 75 % des acteurs sont opposés à un objectif, alors il fait objet de dissension* » (Godet, 1997), tous les objectifs sont consensuels, dont onze (11/12) objectifs font l'objet d'un **consensus** sans équivoque avec 100% d'accord, de ce fait les objectifs du projet de tramway de Sétif constituent un « **socle d'intérêt collectif** » (Bassaler, 2004).

Le consensus des objectifs du projet de tramway de Sétif est déterminé à partir de la matrice 2MAO, permettant de peser sur l'intensité des « pour » et des « contre » pour tous les champs de bataille, notamment ceux qui reçoivent le même nombre d'accords dans le positionnement simple des acteurs sur les objectifs (Matrice 1MAO) (Graphe V-3) :

- Les objectifs : Confort, AU, Trafic, avec huit (08) accords.
- Les objectifs : Besoin, Report, Intermodalité, Attractivité, Cohérence, avec sept (07) accords).



Graphique V-3 : Le taux des accords et désaccords face aux objectifs du tramway de Sétif.

Source : Auteur ,2020.

### 2.6.1. La hiérarchisation des objectifs du projet de tramway de Sétif.

L'examen du positionnement « valué » (2MAO) et du positionnement « valué et pondéré » (3MAO) des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif, tenant spécifiquement en compte les indicateurs d'implication et de mobilisation, nous a permis de repérer les objectifs qui impliquent et ceux qui mobilisent le plus fortement les acteurs.

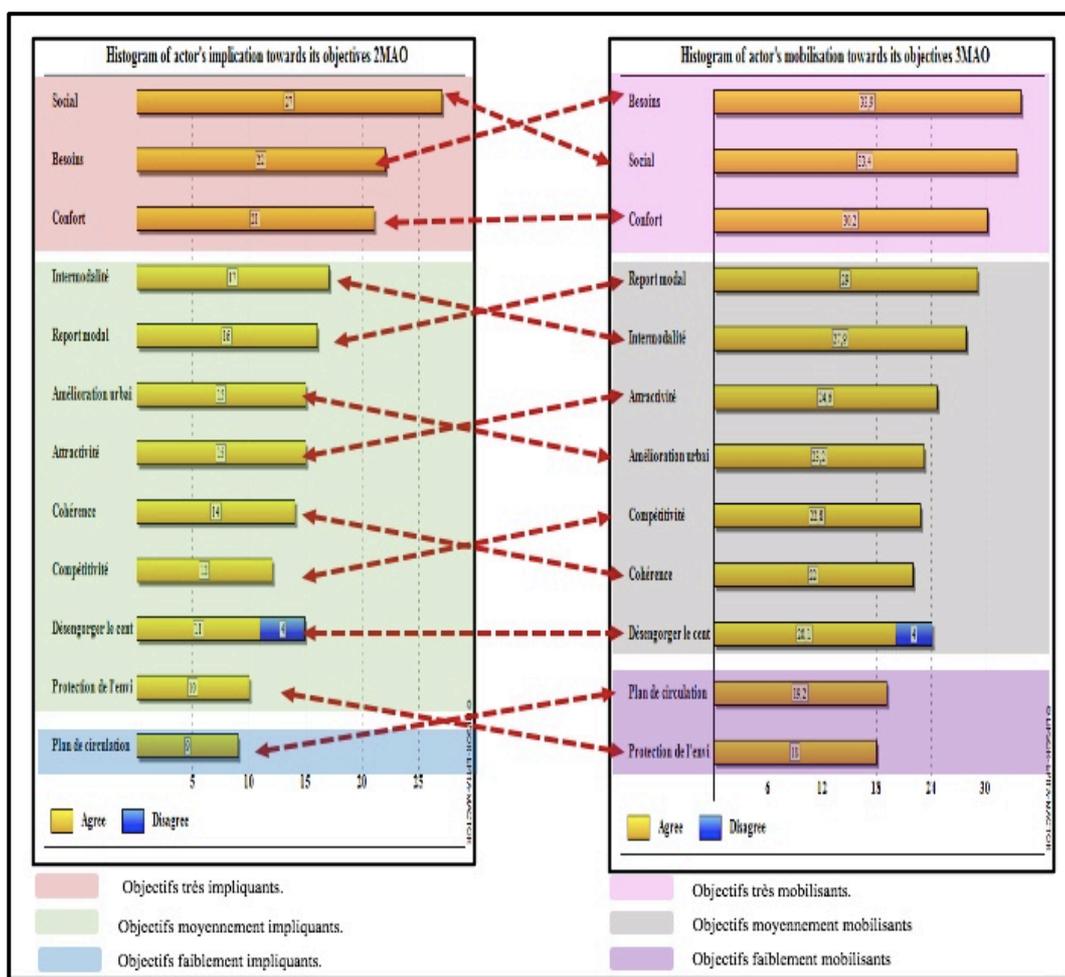


Figure V-5 : Schéma comparatif des objectifs impliquants et mobilisateurs du tramway de Sétif.

Source : Auteur. 2020, à l'aide du logiciel MACTOR

La comparaison du classement des objectifs impliquants et mobilisateurs du projet de tramway de Sétif (Figure V-5), indique une certaine similarité avec un léger changement qui ne reflète pas vraiment la prise en compte des rapports de force (Ri) mais plutôt les règles du jeu d'acteurs, ou nous pouvons remarquer que :

- L'objectif « Besoins » se classe en première position au lieu de l'objectif « social » (en deuxième position),

- L'objectif « Report modal » (de la 5eme à la 4eme position), l'objectif « Cohérence » (de la 8eme à la 9eme position), l'objectif « Compétitivité » (de la 9eme à la 8eme position) ...etc.

Le seul changement qui nous paraît un peu significatif est le déclassement de l'objectif « Protection de l'environnement » d'un objectif moyennement impliquant à un intérêt faiblement mobilisant.

A travers cette comparaison, nous pouvons identifier trois (3) groupes d'objectifs :

➤ **Objectifs de premier rang, qui impliquent et mobilisent fortement les acteurs.**

Il s'agit de :

- L'objectif « Besoin » (Obj.01) afin de répondre aux déficits des déplacements,
- L'objectif « Confort » (Obj.02) dans le but d'améliorer le service des transports urbains dans la ville de Sétif,
- L'objectif « Social » (Obj.11) à savoir la concrétisation de la cohésion sociale

Ces objectifs constituent le centre du jeu, et représentent les facteurs clés autour desquels s'organise la dynamique et la gestion du projet de tramway du Sétif en tant qu'un projet de transport destiné à répondre aux préoccupations de leur usagers.

➤ **Objectifs de deuxième rang, qui impliquent et mobilisent moyennement les acteurs :** dont le centre du jeu ne peut se compléter qu'à travers ces objectifs.

Il s'agit toujours de :

- L'enjeu « **Mobilité** » à travers l'objectif « Intermodalité » (Obj.04), créant une complémentarité entre les différents modes de transport, tout en assurant un report de la voiture particulière (Obj.03).
- L'enjeu « **Modernisation** » et de afin de rendre la ville de Sétif plus attractive (Obj.07) et plus compétitive (Obj.08),
- L'enjeu urbain « **Développement urbain** », assurant une cohérence entre la mobilité et l'urbanisme (Obj.09), une amélioration urbaine (Obj.12) et un désengorgement du centre-ville (Obj.06).

➤ **Objectifs de troisième rang, qui impliquent et mobilisent faiblement les acteurs.**

Parlant de l'objectif de « Réorganiser le plan de circulation » (Obj.05) , ou plutôt de bénéficier d'un plan de circulation pour la ville de Sétif, et l'objectif « Protection de l'environnement » (Obj.10).

Il s'agit donc des objectifs internes à un acteur : la DTW pour le premier objectif, et le maître d'œuvre (Yuksel) pour le deuxième objectif.

Le classement obtenu nous paraît logique, il est attendu dès le début de notre analyse, de fait qu'il est structuré selon la spécificité du projet :

- De l'enjeu de mobilité en tant qu'un projet de transport,
- À l'enjeu urbain en tant qu'un projet de renouvellement urbain,
- Passant par l'enjeu de modernisation en tant qu'un projet de ville,

**2.6.2. Convergence entre acteurs du projet de tramway de Sétif.**

*« Plus les convergences sont importantes, plus les acteurs sont proches, et plus leurs mobilisations sont similaires ». (Jaziri & Bousaffa , 2007).*

La similarité des positions des acteurs du projet de tramway de Sétif par rapport à la majorité des objectifs retenus, expriment pleinement l'important rapport de proximité entre les différents acteurs. Un degré de convergence globale de 96,3%, traduit par :

➤ **Une importante convergence d'intérêts et d'objectifs.**

entre les quatre (04) acteurs du premier rang( les acteurs de la maîtrise d'ouvrage) les plus impliqués et les plus mobilisés : ministre des transports, wali, EMA et DTW, ce qui pouvait constituer une garantie de succès pour le projet et la réalisation de ses objectifs.

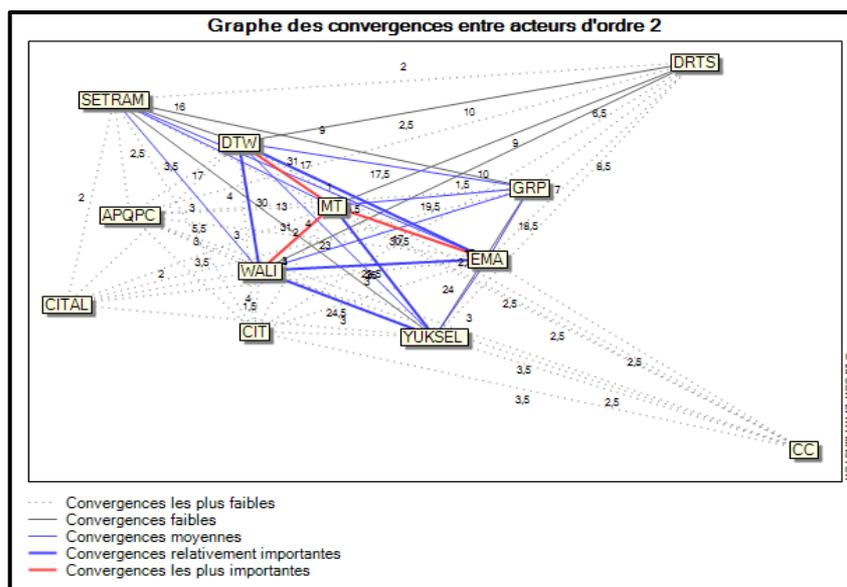
Leur proximité s'explique par le fait qu'ils possèdent des alliances potentielles relatives à la totalité des objectifs (douze objectifs), et un important nombre de convergences (=70) indiquées dans la matrice des convergences simples (matrice ICCA) entre acteurs du projet de tramway de Sétif.

ICAA	MT	WALI	DTW	EMA	CP	DRTS	GRP	YKSEL	CONST	CIT	CC	APQPC	SETRAM	CITAL
MT	0	12	12	12	0	3	8	10	0	2	1	2	7	1
WALI	12	0	12	12	0	3	8	10	0	2	1	2	7	1
DTW	12	12	0	12	0	3	8	10	0	2	1	2	7	1
EMA	12	12	12	0	0	3	8	10	0	2	1	2	7	1
CP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DRTS	3	3	3	3	0	0	1	3	0	2	0	1	1	0
GRP	8	8	8	8	0	1	0	8	0	1	1	1	5	1
YKSEL	10	10	10	10	0	3	8	0	0	2	1	2	6	1
CONST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CIT	2	2	2	2	0	2	1	2	0	0	1	2	1	0
CC	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0
APQPC	2	2	2	2	0	1	1	2	0	2	1	0	1	0
SETRAM	7	7	7	7	0	1	5	6	0	1	1	1	0	1
CITAL	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
<b>Number of convergences</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>50</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>44</b>	<b>7</b>

© LIPSOB-ERTIA-MACTOR

Matrice V-8 : Convergences simples d'objectifs entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.

De ce fait, ces acteurs constituent les coordinateurs de l'ensemble des processus qui conduisent à la prise de décision, dont le ministre des transports est l'acteur le plus convergent et le plus rationnel quant à la réalisation des objectifs. Ses importantes alliances avec ses délégués, leur confèrent de converger d'une manière **relativement importante** (Graphe V-4), travaillant en complémentarité, et abordant cette initiative au maître d'œuvre (YUKSEL), suivant une feuille de route adoptant tous les objectifs dans son processus opératoire, donnent un part important à chaque objectif dans l'étude d'avant-projet détaillé, créant une scène de convergence relativement importante avec les différents intervenants.



Graphe V-4 : Graphe des Convergences entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 2

Source : Auteur, 2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

➤ **Des relations des convergences faibles.**

Elles sont enregistrées chez les directions et les citoyens. Cette configuration dénote d'un côté la tâche limitée des différentes directions impliqués dans le projet, expliquant leurs intérêts locaux, et d'un autre coté la faible implication des citoyens dans le processus de prise de décisions (phase de maturation), ce qui est traduit par des avis divergents par rapport au passage du tramway par le centre-ville de Sétif.

L'analyse du plan des convergences des acteurs sur les objectifs du projet de tramway de Sétif (Figure V-6), nous a permis de sortir avec quatre groupes d'acteurs de différentes logiques :

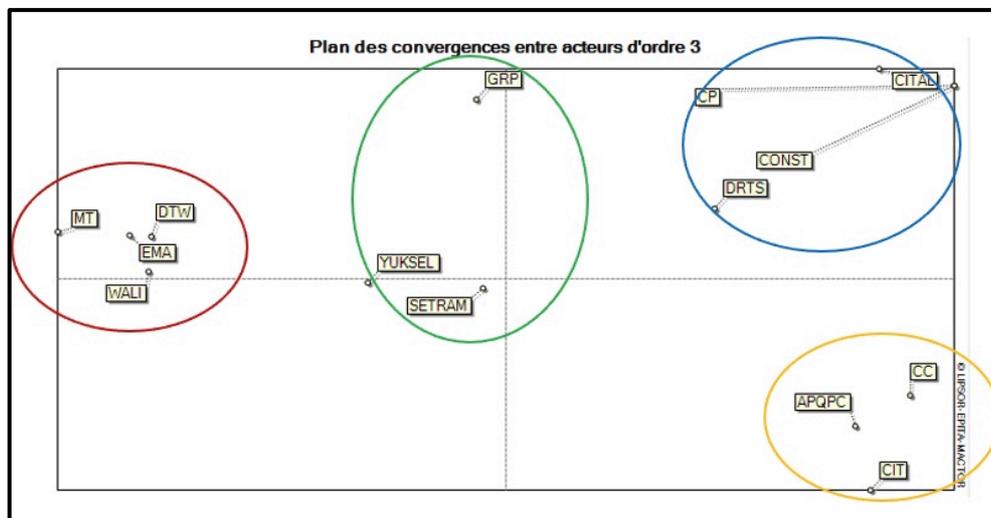


Figure V-6 : Plan des Convergences entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 3

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

- Un groupe d'acteurs qui s'intéressent au tramway entant qu'un projet urbain et non un simple projet de transport (MT, EMA, Wali, DTW).
- Un groupe d'acteurs qui s'intéressent au tramway en tant qu'un projet social (Citoyens, Cellule de communication et association de protection du consommateur).
- Un groupe d'acteurs qui s'intéressent au du tramway en tant qu'un produit qui doit contenir toutes les exigences demandées quel que soit ses objectifs (YUKSEL, SETRAM et le groupement).
- Un groupe d'acteurs sollicités pour une mission bien précise, pour un objectif bien définit sans tenir compte si ce projet va être réussit ou pas (Cital, directions, comité du pilotage et constructeur)

### 2.6.3. Divergences entre acteurs du projet de tramway de Sétif.

Les objectifs du tramway de Sétif constituent un socle d'intérêt collectif. L'importance des convergences détectées entre les acteurs (96,3%), prime sur l'intensité des divergences évaluées à 3,7%.

Le plan des divergences simples entre acteurs (Figure V-7), élaboré à la base de la matrice 1DDA, identifiant du positionnement opposé entre acteurs, montre l'éloignement des deux acteurs : citoyens et directions par rapport aux autres intervenants.

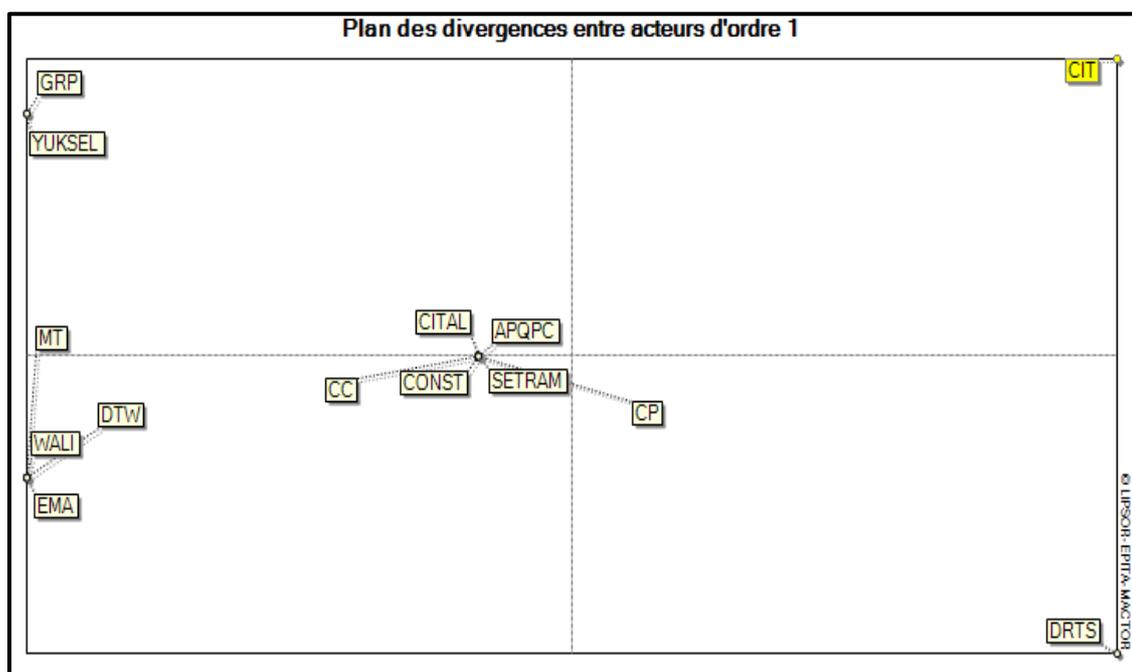


Figure V-7 : Plan des Divergences simples entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 1

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

Les divergences évaluées d'objectifs entre acteurs (Matrice V-9), ont permis de mettre en évidence les conflits potentiels autour des acteurs impliqués selon leur intensité, dont :

- Les directions et les citoyens représentent les acteurs les plus divergeant, avec une intensité égale à 11,5.
- Les acteurs mobilisateurs des objectifs du projet (maitres d'ouvrage) , possèdent une intensité de divergence relativement faible, évaluée de 5 pour l'EMA et de 4 pour le ministre des transport, le wali et la DTW.
- Les maitres d'œuvre : YUKSEL et Groupement, possèdent une intensité de divergence relativement faible évaluée à 3.

2DAA	MT	WALI	DTW	EMA	CP	DRTS	GRP	YKSEL	CONST	CIT	CC	APQPC	SETRAM	CITAL
MT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
WALI	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
DTW	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
EMA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
CP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
DRTS	2,0	2,0	2,0	2,5	0,0	0,0	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GRP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
YKSEL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
CONST	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CIT	2,0	2,0	2,0	2,5	0,0	0,0	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
APQPC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
SETRAM	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
CITAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Number of divergences	4,0	4,0	4,0	5,0	0,0	11,5	3,0	3,0	0,0	11,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Degree of divergence (%)	3,7													

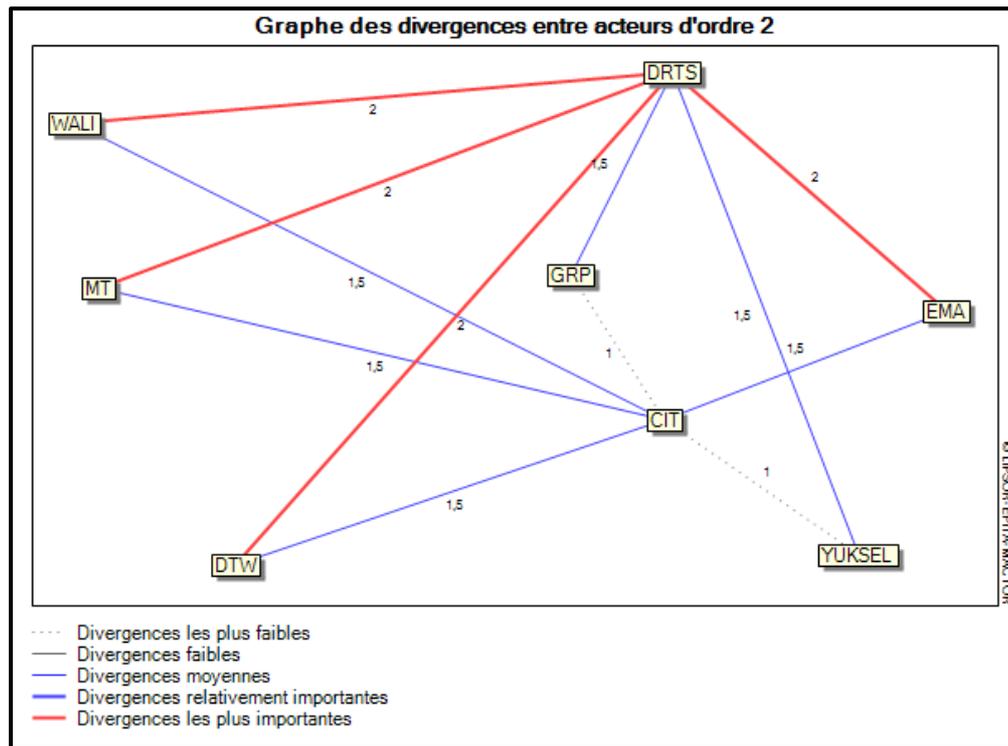
© LISOR-ERTIA-MACTOR

Matrice V-9 : Divergences valuées d'objectifs entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre2  
Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

Les conflits potentiels entre acteurs du projet de tramway de Sétif, émergent autour d'un seul objectif, lié à la décongestion du centre-ville, et la liaison des deux pôles générateurs du trafic dans la ville de Sétif. L'opposition exprimée par les deux acteurs n'était pas par rapport à la valeur de l'objectif même, mais plutôt de la manière dont il est réalisé, c'était par rapport au tracé même de la ligne et son passage par le centre-ville.

Pour les directions, la déviation des réseaux nécessaires à l'insertion de la plateforme est assez compliquée, cela par rapport à la nature des réseaux, ainsi que l'étroitesse des voies. Quant aux citoyens, le passage du tramway par le centre va détruire le cœur de la ville de Sétif, qui va non seulement perdre son identité historique, mais aussi sa dynamique urbaine. Entre autres, relier les deux pôles générateurs du trafic ne présente pas une solution pour répondre aux besoins des déplacements vu la disponibilité des bus privés et publics, alors que les autres pôles les plus éloignés souffrent du manque de transport et donc sont les plus prioritaires.

Le graphe de divergence values d'objectifs entre acteurs (Graphe V-5) permet de déceler et de représenter les relations conflictuelles qui existent entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.



**Graphe V-5 : Graphe des Divergences entre les acteurs du projet de tramway de Sétif. Ordre 2**

Source : Auteur ,2020. A l'aide du logiciel MACTOR.

Les Directions par leur forte implication, et les moyens d’actions limités ainsi que leurs oppositions au sixième objectif, possèdent des divergences les plus importantes avec l’EMA, le ministre des transports, la DTW et le wali, et d’autres relativement importantes avec YKSEL et le groupement.

Quant aux citoyens, leurs oppositions par rapport au sixième objectif, lui ont attribué des divergences relativement importantes avec l’EMA, le ministre des transports, la DTW et le wali, et d’autres plus faibles avec YKSEL et le Groupement, vu leurs faibles implications sur les différents objectifs, cela malgré les moyens qu’ils possèdent pour se faire entendre.

En générale les divergences entre acteurs par rapport aux objectifs du projet du tramway de Sétif sont invisibles et négligeables face à la forte convergence marquée exprimée par une nulle ambivalence entre acteurs.

## CONCLUSION.

L'analyse du jeu d'acteur dans le projet de tramway de Sétif, qui a été présenté au niveau de ce chapitre, par le biais du logiciel MACTOR, nous a permis de comprendre la logique d'intervention des différents acteurs concernés par le projet, de cerner l'interaction entre eux à travers leurs influences et leurs dépendances, ainsi d'identifier les alliances et les conflits potentiels (convergences et divergences), figurés dans leur mobilisation sur les objectifs du projet.

### ➤ En termes d'interaction entre les acteurs du projet de tramway de Sétif.

Les influences et les dépendances entre les acteurs du projet du tramway de Sétif ont exprimé une certaine **instabilité dans le jeu d'acteurs**, cela est due parfois à la méconnaissance et l'ignorance des rôles de certains acteurs, ou à la forte influence dictée par d'autres acteurs sans être influencés :

- **L'entreprise Métro d'Alger « EMA »** a dépassé loin son rôle tant qu'un ordonnateur du projet à autre de coordinateur entre les différents acteurs afin de combler tous les déficits qui ont entravé le projet. Tant au **Wali**, il a suivi la décision ministérielle, et il a essayé d'impliquer tous les acteurs qui peuvent réussir le projet, tout en s'influençant par leurs recommandations.

Toutes ces appuis, les ont confiés de jouer le rôle des **acteurs relais** par rapport à la forte influence qu'ils ont subi. Malgré ça, ils ont disposé d'un important **rapport de force** qui exprime vivement le portage politique du wali, et le rôle de l'EMA pour réussir le projet du tramway à Sétif.

- L'implication **des citoyens** dans la concrétisation du projet de tramway de Sétif, lui a permis de passer d'un acteur **passif-dominé** à un autre **actif-relais**, influencé le processus du projet et s'influencé par ses différents opérateurs.
- Le rôle de **la direction du transport de Sétif « DTWS »** s'est limité au pilotage du projet de tramway à distance, à la concordance entre les différents secteurs du transport publics et privés, et le guidage de la circulation pendant la phase des travaux, en absence d'un plan de circulation et de transport, sans prendre en compte les préoccupations des citoyens, ni agencer des mesures compensatoires.

Par ces dispositifs, elle a joué le rôle d'un **acteur dominant**, qui a influencé tous les acteurs du projet sans être influencé, alors que normalement elle doit être dans le même rang avec le wali et l'EMA, jouant le rôle d'un acteur relais.

- La qualification du **comité de pilotage** comme un acteurs autonomes, due à sa mission, qui est limitée juste au suivi du projet, et son avancement par rapport au planning et au délais délivrés, où le traitement de l'ensemble des obstacles détecté est toujours assuré seulement par l'EMA.
- **La maîtrise d'œuvre** s'est qualifiée comme un **acteur dominé**, qui est toujours guidé par une autorité supérieure, un budget et un cahier des charges, qui doivent les suivre le long de l'élaboration du projet.
- **En termes de convergences et de divergences entre les acteurs par rapport aux objectifs du projet de tramway de Sétif.**

Les objectifs du projet de tramway de Sétif, constituent un **socle d'intérêt collectifs**, qui réunissent les acteurs du projet de manière plus au moins positive et favorable, tel qu'ils ne reçoivent qu'un seul désaccord à-propos de l'objectif du désengorgement du centre-ville, provient :

- Des citoyens qui ont exprimé leur désaccord vis-à-vis le passage du tramway par le centre-ville pour des raisons économiques, sociales et urbaines effectuant des manifestations notamment pendant la phase de réalisation du projet.
- Et des directions (DTP, Sonelgaz...) qui ont été contre ce passage, face à l'ampleur des opérations qui doivent être mener touchant plus de 90% des réseaux viaires de la ville de Sétif.

La similarité des positions des acteurs du projet de tramway de Sétif par rapport à la majorité des objectifs retenus, nous a montré l'importante relation de proximité qui existe entre les acteurs à travers le nombre d'alliances potentielles entre acteurs, où nous pouvons constater :

- **Une grande convergence d'intérêt et d'objectifs,**

Qui apparait clairement **notamment** entre les acteurs intervenant du premier rang (acteurs politiques), dont les responsables du projet à savoir : le ministre des transports (MT), le Wali, l'EMA et la DTW sont évidemment impliqués et mobilisés sur la totalité des objectifs :

- ✓ Ils ont travaillé en étroite collaboration avec la maîtrise d'œuvre, disposant toutes les mécanismes pour approprier tous les objectifs dans l'étude d'APD et la concrétisation du projet,
- ✓ Ils ont fait face à tous les aléas qui ont entravé le déroulement du projet,
- ✓ Ils ont essayé de créer une scène de convergence relativement importante avec les différents intervenants, à travers les réunions avec les différentes directions, et les multiples actions effectuées notamment pour convaincre les citoyens de leurs interventions,
- **Des divergences relativement importantes**, qui sont enregistrées chez les directions et les citoyens. Cette configuration dénote :
  - ✓ La tâche limitée des différentes directions impliqués dans le projet, expliquant leurs intérêts locaux,
  - ✓ La faible implication des citoyens dans le processus de prise de décisions (phase de maturation),

Cependant, les intervenants sont associés au projet chacun avec un plan d'action bien précis (implication), et des propres intérêts (mobilisation) sans être en conflit par rapport aux autres. Chacun agit selon sa propre vision, et son propre domaine, s'intéressant au projet de différentes logiques : soit tant qu'un projet urbain, soit comme un projet social, soit qu'un matériel roulant et un simple moyen de transport.

## **CHAPITRE VI**

**POUR UNE EVALUATION OBJECTIVE  
DES IMPACTS DU TRAMWAY DE SETIF  
SUR LA MOBILITE URBAINE.**

---

## INTRODUCTION.

Le tramway est avant tout, une façon de rénover le transport urbain, son premier objectif et son intérêt général est d'offrir une nouvelle mobilité à ses utilisateurs (PASSALACQUA, 2017).

Cette nouvelle mobilité, est traduite principalement par une redistribution entre les différents modes de transport, ce que permis d'avoir un report modal de la voiture vers les transports en commun, de faciliter les déplacements, de diminuer le trafic automobile, et de gérer la congestion urbaine au sein des agglomérations (Hecker, 2017).

La mise en place de la première ligne du tramway de Sétif, a effectivement engendré de multiples changements dans la mobilité dans la ville en générale, et sur son corridor en particulier. Un projet qui a bouleversé la circulation et le trafic urbain, qui a changé les habitudes modales des usagers et des habitants, ainsi leurs comportements, afin de les adapter avec le nouveau plan de circulation, qui exige une démarche d'intermodalité, et de multi-modalité.

Dans chapitre, nous allons essayer de montrer ce qui a pu apporter le projet du tramway à la mobilité dans la ville de Sétif, suivant une évaluation **à posteriori**, à l'aide d'une analyse multicritère, partant d'une observation de terrain à une analyse quantitative des données statistiques des rapports des différentes phases du plan de circulation de Sétif, élaborés entre 2016 et 2020.

A travers une évaluation objective, nous allons essayer de mesurer et d'interpréter l'écart entre l'évolution constatée après la mise en service du tramway, et les données à priori, abordant éventuellement les transformations générées sur le corridor, et à proximité de la première ligne du tramway de Sétif. Mettant l'accent sur la réorganisation de la circulation et du trafic routier, sur le renforcement du réseau de transport en commun, ainsi sur l'évolution des pratiques intermodales.

---

## **1. LE TRAMWAY DE SETIF, UN CATALYSEUR DE MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION POUR LA VILLE DE SETIF.**

Le tramway de Sétif est une occasion pour l'élaboration d'un plan de circulation pour cette agglomération. Une ville de telle envergure manquait d'un plan organisateur des déplacements et du trafic, au sein d'un centre urbain qui ne cesse de se congestionner ; suite à l'augmentation du trafic, la non connectivité entre tous les modes motorisés, et la mauvaise gestion de la saturation routière.

Une situation qui doit être optimisée par un plan de circulation, identifiant les dysfonctionnements possibles, afin de mettre un ensemble d'outils permettant une harmonisation entre le développement urbain et le schéma de circulation dans la ville de Sétif (BETEUR, 2017).

Doter la ville de Sétif par un plan de circulation, une finalité qui n'a pas eu de l'écho de la part des autorités concernées pendant des années, pour qu'elle se remette en question en 2005 avec le lancement de l'étude du futur tramway de Sétif.

De ce fait, un plan de circulation pour la ville de Sétif a été élaboré en janvier 2007 par le bureau d'étude « Sarl SETIGEC », mais qui n'était pas approuvé par les autorités locales, pour des raisons de la non-conformité du plan avec les données réelles du terrain, et la superficialité de l'étude.

A cet égard, le groupement « Egis rail /Transurb-Technirail », chargé de l'étude de faisabilité du tramway de Sétif, était obligé d'effectuer toute une étude préliminaire, et un diagnostic sur les conditions de circulation ; et de déplacement de la population dans l'agglomération de Sétif, effectuant une série d'enquêtes (octobre et novembre 2007) , afin de réunir toutes les informations nécessaires pour l'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Sétif (Egis rail / TransurbTechnirail , 2008).

Sur cette base, la DTW a relancé le projet d'un nouveau plan de circulation pour la ville de Sétif, dont l'étude a été programmée de 2010 à 2014 sur cinq (05) phases, et confiée à un bureau d'étude spécialisé en transport urbain « le BETEUR ».

Malheureusement, l'étude programmée n'a pas été réalisée à temps, et a eu beaucoup de contraintes :

La première phase celle des enquêtes, est effectuée entre novembre, décembre 2015 et janvier 2016, elle s'est étalée sur une période critique, avec la mise en chantier de réalisation

de la première ligne du tramway, ce qui a influencé négativement la fiabilité de l'étude et les résultats des enquêtes.

Pour plus de crédibilité, le BET a pris les résultats des enquêtes effectuées dans le cadre de l'étude de faisabilité du tramway de Sétif, comme une base de données, pour s'engager dans **la deuxième et la troisième** phases du plan de circulation, celles du traitement, d'analyse et de diagnostic.

Sur cette base, différents scénarios de réorganisation de la circulation ont été dégagés, sous forme d'un rapport (phase 4) présenté en juin 2017, mais qui n'était pas approuvé par la DTW, le fait qu'il n'a pas répondu aux dysfonctionnements et aux carences mis en évidence par le diagnostic d'un côté, et qu'il n'a pas pris en considération l'insertion tramway d'un autre côté.

A cet égard, cette quatrième phase est passé à la révision, et la DTW a confié ce processus de rattrapage à un autre BET « Dar Total solutions » en février 2019, pour que la poursuite et l'achèvement de l'étude du plan de circulation, est entamé en janvier 2020.

En juin 2020, le rapport révisé de la quatrième phase est remis à la DTW, et sanctionné après son évaluation par une commission spécialisée, qui a déclenché beaucoup de réserves (Dar total solutions, 2020). Après plusieurs présentations devant le comité de suivi de l'étude (réunions : 18 et 24 Aout 2020), et devant l'exécutif de la wilaya présidées par le Wali (réunions : 30 septembre, 07 octobre et le 08 novembre 2020) au niveau du siège de l'APC de Sétif, la quatrième phase du plan de circulation a été approuvées et le troisième scénario relatif à la ville de Sétif a été retenu (Dar total solutions, 2021).

En janvier 2021, un rapport de la cinquième phase du plan de circulation pour la ville de Sétif est remis à la DTW, comprenant :

- Un plan d'action avec l'amélioration des conditions de circulation à court terme,
- Un scénario d'organisation de la circulation à moyen et long terme,

Dont la mise en œuvre du plan d'action nécessite une réalisation d'étude d'exécution fondée sur des données précises, aussi bien en ce qui concerne les conditions de déplacements après la mise en service du tramway

En guise de synthèse, sur un intervalle de 14 ans, le plan de circulation de la ville de Sétif n'est ni achevé, ni mis à jour. C'est vrai que l'arrivée du tramway a donné un coup de pouce,

et a activé le processus d'élaboration de ce plan, mais la dialectique de sa concrétisation reste toujours une affaire : de qualification, de gestion, de coopération et de participation, en absence d'une bonne gouvernance urbaine.

## 2. LE TRAMWAY DE SETIF, UN VECTEUR POUR LA REORGANISATION DE LA CIRCULATION SUR L'AXE MAJEUR DE LA VILLE.

L'augmentation du parc des véhicules particuliers dans la wilaya de Sétif, lui permet de représenter plus de 50% du parc de toute la wilaya. Ce qui retient l'attention c'est son évolution remarquable qui est enregistré en 2018 quatre fois plus de véhicules touristiques et presque soixante fois plus de motos qu'en 2008.

**Tableau VI-1 : Estimation du parc de véhicules touristiques dans la commune de Sétif.**

Année	Population	Taux de motorisation	Parc Véhicules
2008	288 461	30,9	15 872
2020	400 000	60,4	60 380

Source : Direction de transport, plan de circulation de la ville de Sétif, phase 4 (juin 2020).

Ce qu'explique en partie la pression qui s'est manifesté sur le réseau de voirie, et sur les espaces de stationnements dans les principaux axes routiers ; notamment du centre-ville. Cela en l'absence d'un plan de circulation qui vise à limiter le trafic automobile, et la faible attractivité du transport en commun.

Malgré que les conditions d'écoulement du trafic dans la ville de Sétif ; affichent que les niveaux de trafic routier sont inférieurs par rapport aux capacités théoriques offertes <sup>1</sup>, la capitale des hauts plateaux vivait une importante congestion sur ses principaux axes routiers, et un embouteillage quotidien notamment sur son axe majeur « la RN5 ».

Un axe sur lequel se trouve les principaux pôles générateurs du trafic, est connu par :

- La fluidité des flux dans sa partie Est ; partant du centre-ville vers les quartiers résidentiels à forte densité à l'Est.
- L'important écoulement dans sa partie Ouest, de la gare routière vers la nouvelle zone résidentielle (Chouf Lekded) ; et les deux pôles universitaires à l'Ouest.

<sup>1</sup> D'après l'enquête du trafic, effectuée dans le cadre d'élaboration du plan de circulation pour la ville de Sétif, phase 2, Décembre 2015, Janvier 2016.

- La surcharge des voies et l'encombrement accrue au milieu, au niveau d'un centre urbain générateur d'un grand nombre de déplacements, du fait qu'il constitue un important pôle d'attraction.

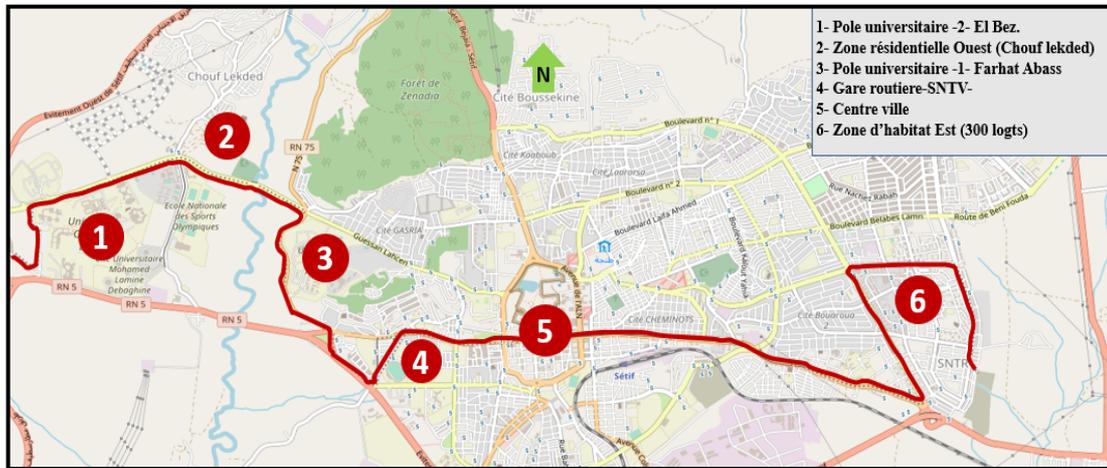


Figure VI-1 : Les pôles générateurs du trafic dans la commune de Sétif.

Source : Traitement Auteur, 2020.

De cela, l'objectif de l'insertion du tramway de Sétif sur cet axe majeur « RN5 », est de *tableur sur les contrecoûts favorables du transport en commun* (Association française des ingénieurs écologiques, 2006), sur la réduction des ponts névralgiques des problèmes de congestion urbaine (Montulet, 2005), a travers la diminution du trafic routier, et la réorganisation de la circulation et de stationnement. Donc c'est tout le système circulatoire qui doit être évolué avec la mise en service du tramway.

Il s'agit ici d'apprécier et d'évaluer la place du tramway de Sétif dans l'évolution du trafic routier à travers la hiérarchisation de la voirie, La gestion des carrefours, la réorganisation du stationnement.

### 2.1. L'évolution du trafic routier sur le corridor du tramway de Sétif.

Parmi les éléments centraux à la base desquelles s'effectue une évaluation de l'effet tramway, c'est bien l'évolution du trafic routier, considéré parmi les principaux objectifs avancés pour défendre la création du tramway. (George , 2008).

Afin d'étudier l'impact du tramway sur la circulation routière, il est nécessaire de définir un « réseau d'étude » qui inclut les principaux axes directement ou indirectement concernés par la ligne du tramway, et pour lesquels des modifications importantes de trafic sont prévues.

A cet égard, et pour bien préciser les résultats de notre diagnostic, nous avons divisé notre réseau d'étude en trois secteurs et dix (10) tronçons :

- **Le secteur EST** : du centre-ville vers les quartiers résidentiels des 300 logements, avec quatre principales avenues : Avenue du 1<sup>er</sup> Novembre 1954, Avenue du 19 mars 1962, Le Boulevard n°1 , et la rue Aouri Derradji
- **Le secteur OUEST** : du centre-ville vers la nouvelle zone résidentielle (Chouf Lekded), et les deux pôles universitaires ; passant par la gare routière ; avec cinq principales avenues : Avenue Chouf Lekded ; Boulevard de Scipion , Avenue Gare routière , Avenue Saïd Boukhrissa.
- **L'hyper centre** : représentant le centre urbain de la ville et la partie la plus densifiée sur son avenue « 08 mai 1945 ».

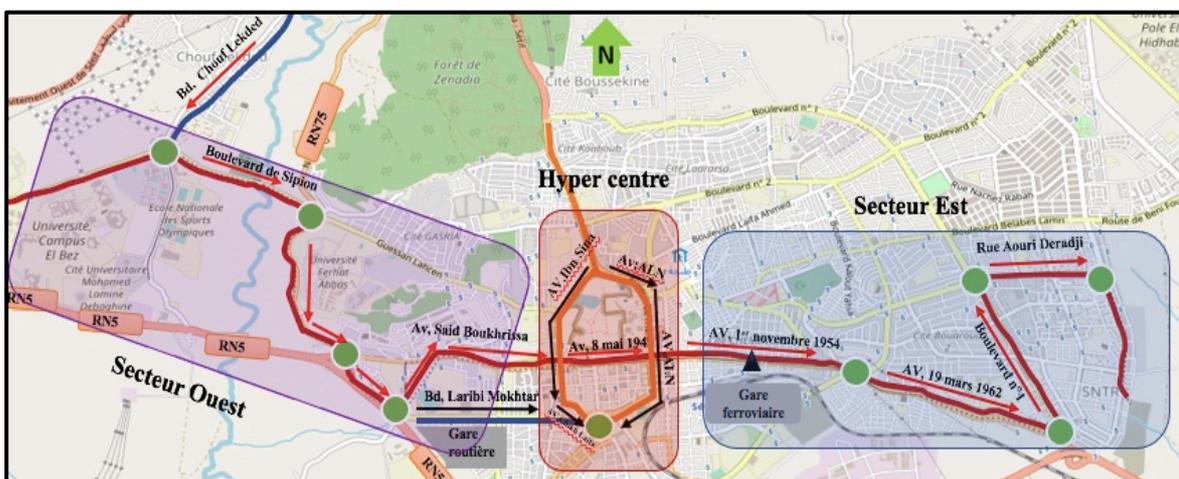


Figure VI-2 : Les différents secteurs et tronçons du réseau d'étude de tramway de Sétif.

Source : Traitement Auteur, 2020.

Notre analyse est fondée sur les données issues de :

- L'enquête de trafic de tous modes motorisés, effectuée dans le cadre de l'élaboration du plan de circulation de Sétif en 2016.
- Le bilan établi dans le cadre du plan de circulation de Sétif en juin 2020.

### 2.1.1. Une réduction considérable du trafic routier sur le corridor du tramway de Sétif.

L'implantation de la première ligne du tramway de Sétif sur l'axe majeur du trafic, est sans faute un acquis, une des pistes favorables pour le report modal et la gestion circulatoire.

Un tracé qui a bouleversé la mobilité des biens et des personnes, et qui a mis en valeur la question du trafic sur son corridor en général, dans le centre-ville et sur les axes à proximité en particulier. Sur lesquels la réduction du trafic dépend de l'importance de la voie : sa section, ses caractéristiques géométriques, sa capacité et sa fonction hiérarchique.

### 2.1.1.1. La partie Ouest du corridor du tramway de Sétif.

« Gare routière / Deuxième pôle universitaire El Bez »

Le passage de la ligne du tramway par la gare routière, le boulevard de Scipion, et la zone résidentielle de Chouf Lekded, vers le pôle universitaire n°2 El Bez, a pu réduire considérablement les trafics sur ces axes par rapport à la situation initiale avant la mise en service du tramway.

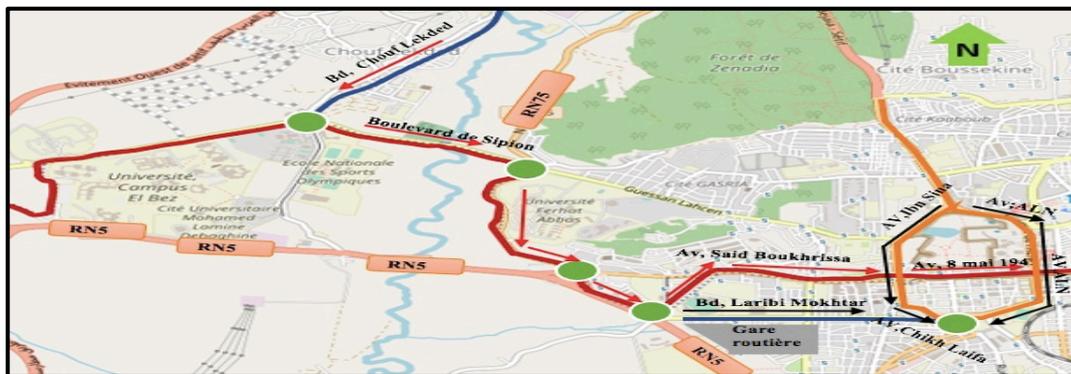


Figure VI-3 : La partie Ouest du corridor du tramway de Sétif.

Source : Traitement Auteur, 2020.

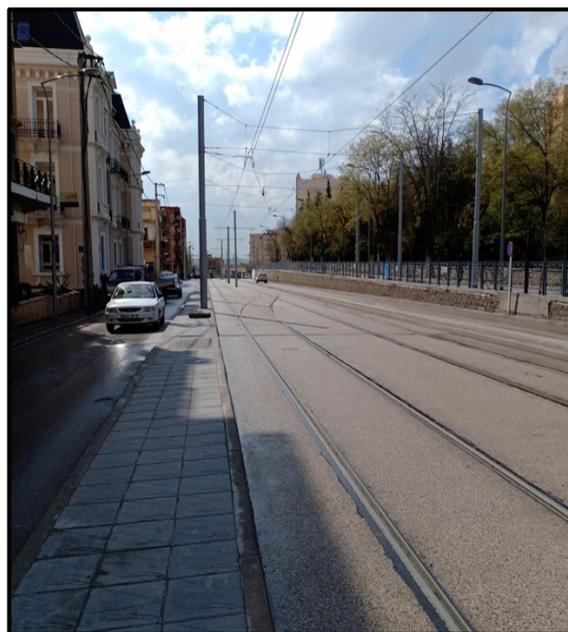
- **Sur l'avenue de Chouf Lekded**, Une diminution de 3350 véhicules par les deux sens représentée par un taux de réduction de 36,31%, une nouvelle zone résidentielle qui a souffert pendant des années de l'insuffisance des moyens du transport en commun, et le recours aux véhicules privés pour que l'arrivée du tramway puisse combler ce déficit.
- **Sur le boulevard de Scipion**, Une réduction du trafic assez importante est remarquée, avec un volume de 6012 véhicules par les deux sens, et un taux de 40%.
- **Sur l'avenue de la gare routière**, nous remarquons une diminution assez faible par rapport au trafic très évolué, d'un volume de 8622 véhicules, et d'un taux de réduction de 20,39%, dû aux problèmes circulatoires générés par :
  - ✓ La gare routière, avec le rassemblement de tous les moyens de transports urbains et suburbains, de transport en commun et de taxi.
  - ✓ L'intersection de la RN 05 avec la RN 75, en attendant son réaménagement en un carrefour giratoire correctement configuré.

- **Sur l'avenue Saïd Boukhrissa**, le taux de réduction du trafic augmente de plus en plus, et atteint 50,80%, cela est dû à :
  - ✓ La modification du sens de circulation sur la Rue Targo Faudil, et la position latérale de la plateforme au côté Est.
  - ✓ La suppression d'un sens de circulation sur l'avenue Saïd Boukhrissa, laissant une chaussée pour une voie de circulation dans le sens Ouest-Est, ce qui a permis de requalifier cette avenue au profit des riverains sans trop pénaliser le trafic local.



**Photo VI-1 : La modification du sens de circulation sur la Rue Targo Faudil**

Source : Auteur, 2019.



**Photo VI-2 : La suppression d'un sens de circulation sur l'avenue Saïd Boukhrissa**

Source : Auteur, 2019.

**Tableau VI-2 : La réduction du trafic routier sur la partie ouest du corridor du tramway de Sétif.**

Avenues	Volume (U.V.P) (État initial 2014)	Volume (U.V.P) (Avec tramway 2019)	Taux de réduction du trafic routier (%)
Avenue Chouf Lekded	11977	8627	-36,31%
Boulevard de Scipion	15039	9027	-39,98%
Avenue Gare routière	42270	3 3648	-20,39%
Avenue Saïd Boukhrissa	15287	7520	-50,80%

Source : Auteur, 2020. A la base de données du plan de circulation de la ville de Sétif 2016 et 2020.

### 2.1.1.2. La partie Est du corridor du tramway de Sétif.

« Centre-ville/Quartiers d’habitat à l’Est ».

Pour la partie Est, le trafic est assez important par rapport à la partie Ouest. Une zone connue par une forte concentration de la population, due essentiellement à l’existence des grands ensembles collectifs, ainsi que les services de proximité. Cette partie est constituée par les principaux axes routiers, de l’avenue du 1<sup>er</sup> Novembre 1954, de l’avenue de 19 mars 1962, et du Boulevard n°1.



Figure VI-4 : La partie Est du corridor du tramway de Sétif.

Source : Traitement Auteur, 2020.

L’avenue 1<sup>er</sup> Novembre 1954, a été caractérisée avant l’insertion du tramway, par une intensité du trafic très élevée, un trafic saturé tout au long de la journée, d’un volume de 29096 véhicules sur sa première tranche partant du siège de la wilaya jusqu’à la gare ferroviaire, et de 34946 véhicules sur sa deuxième tranche de la gare ferroviaire à la cité Berarma.

Elle connaît avec l’arrivée du tramway des taux de réduction considérable de 32,39% et de 31,98% sur ces deux tranches, qui restent faibles par rapport aux taux de réduction du trafic sur les autres avenues.

Cela est dû à ses caractéristiques géométriques relativement suffisantes, qui offrent une bonne capacité, permettant une insertion axiale de la plateforme du tramway, avec la conservation des deux voies de circulation et de stationnement de part et d’autre de la plateforme, et gardant les activités sur les deux côtés de l’avenue, ce qui a permis de conserver la capacité des flux avant l’insertion du tramway.

**Sur l'avenue 19 mars 1962,** l'insertion du tramway n'a pas vraiment influencé le trafic routier, une faible réduction qui s'est constatée par rapport aux autres avenues, évaluée de 28,91%.

Le passage du tramway au droit de la trémie, et la conservation de la circulation automobile sur les deux côtés de la voie, ont engendré des grands problèmes circulatoires, et par résultat un carrefour avec une configuration à faible capacité ; qui influe négativement sur le report du trafic



**Photo VI-3 : La congestion au niveau du rond-point de Tbinet, vers l'avenue 19 mars 1962**

Source : Auteur, 2019.



**Photo VI-4 : La conservation des deux voies de circulation sur l'avenue 19 mars 1962.**

Source : Auteur, 2019.

**Le Boulevard n°1** a connu à son tour une diminution de trafic plus ou moins faible, avec un taux de réduction de 31,78%, cela par rapport à :

- Sa largeur assez importante permettant de garder les voies de circulation et de conserver des larges pistes de stationnement.
- Sa situation entre deux importants carrefours : Carrefour El Hassi au Sud, (gérant les flux venant de l'avenue 19 mars 1962, d'El Eulma et de la gare routière), et le carrefour du marché des 1014 logements au Nord (dirigeant les flux venant du boulevard n°2, du boulevard de Ouled Brahem et de la rue Aouri Derradji)



Photo VI-5 : La congestion au niveau du carrefour El Hassi vers le boulevard n°1

Source : Auteur, 2019



Photo VI-6 : La conservation des deux voies de circulation sur le boulevard n°1.

Source : Auteur, 2019

Tableau VI-3 : La réduction du trafic routier sur la partie EST du corridor du tramway de Sétif.

Avenues		Volume unité de véhicules particuliers (U.V.P) (État initial 2014)	Volume unité de véhicules particuliers (U.V.P) (Avec tramway 2019)	Taux de réduction du trafic routier (%)
Avenue du 1er Novembre 1954	1ere tranche	29096	19671	-32,39%
	2eme tranche	34946	23768	-31,98%
Avenue du 19 mars 1962		43165	30684	-28,91 %
Le Boulevard n°1		37435	25536	-31,78%
Rue Aouri Derradji		12148	7818	-35,14%

Source : Auteur, 2020. A la base de données du plan de circulation de la ville de Sétif 2016 et 2020.

### 2.1.1.3. La partie centrale de corridor du tramway.

« Centre-ville de Sétif : Avenue 8 mai 1945 »

Un centre historique qui draine le plus grand nombre des déplacements ; et des flux sur son avenue du 8 mai 1945. C'est une zone très dense et attractive, qui représente le cœur de la ville, son identité culturelle, et son patrimoine touristique.

Avant l'insertion du tramway, cette avenue est connue par sa congestion le long de la journée, dont 80% est occupée par la voiture roulant ou stationnée. Sur un tronçon de 660m,

une moyenne de 15287 véhicules qui circulent chaque jour, arrivant jusqu'à 1161 véhicules en heure de pointe.

Le passage du tramway de Sétif par le centre-ville avait un impact direct sur son désengorgement, ou la circulation automobile sur l'avenue 8 mai 1945 est devenue carrément interdite.

La requalification de l'avenue en zone piétonne maintenue et limitée juste à la desserte interne, a permis la déambulation sur cet axe commerçant ; tout en autorisant l'accès des voitures pour la desserte des commerces, avec la déviation de la circulation de transit au Nord et au Sud de centre-ville.

Une pacification du trafic très sensible en termes de vitesse et de fluidité arrive à son sommet avec un taux de 72%, identifiant systématiquement des itinéraires de substitutions pour la circulation automobile.

Tableau VI-4 : La réduction du trafic routier au niveau de l'avenue 08 mai 1945.

Avenues	Volume unité de véhicules particuliers (U.V.P) (Etat initial 2014)	Volume unité de véhicules particuliers (U.V.P) (Avec tramway 2019)	Taux de réduction du trafic routier (%)
Avenue 8 mai 1945	15287	4257	-72,15%

Source : Auteur, 2020. A la base de données du plan de circulation de la ville de Sétif 2016 et 2020.



Photo VI.7 : Le trafic routier au niveau l'avenue 08 mai 1945 avant l'insertion du tramway.

Source : (كيش ، 2010)



Photo VI.8 : Le trafic routier au niveau l'avenue 08 mai 1945 après l'insertion du tramway.

Source : Auteur ,2019

### 2.1.2. Une perturbation des conditions circulatoires sur les avenues adjacentes de la ligne du tramway de Sétif.

Les modifications et la réduction du trafic routier au niveau des principales avenues sur l'axe du tramway, ont provoqué des impacts indirects et des perturbations des conditions circulatoires avec l'élévation du trafic sur certaines axes à proximité de la ligne du projet.

Un report des flux vers les axes parallèles, proches et éloignés du centre-ville, notamment :

- Au Nord sur : le boulevard Ibn Sina, l'Avenue de l'ALN, le Boulevard Port Said et le Boulevard n°2.
- Au Sud notamment sur l'avenue Abacha Ammar et la rue Guessab Bachir.

En général nous avons constaté une réduction du trafic d'une moyenne de 38% sur les dix différents tronçons analysés représentant le corridor du tramway, contre une augmentation d'une moyenne de 22% sur les six avenues analysées en dehors du corridor du tramway.

**Tableau VI-5 : L'augmentation du trafic journalier routier sur quelques avenues (Nord et Sud) avoisinantes du corridor du tramway de Sétif.**

	Avenues	Volume unité de véhicules particuliers (U.V.P) (Etat initial 2014)	Volume unité de véhicules particuliers (U.V.P) (Avec tramway 2019)	Taux d'élévation du trafic routier (%)	Taux d'élévation moyen (%)
<b>Au Nord</b>	<b>Bd. Ibn Sina,</b>	18637	25794	27,74%	<b>+22%</b>
	<b>Av. ALN</b>	27406	32965	16,86%	
	<b>Bd.Port Said</b>	8898	10422	14 ,62%	
	<b>Bd. n°2 (zone Elhidab)</b>	19297	24189	20,22%	
<b>A Sud</b>	<b>Av. Abacha Ammar</b>	16683	23782	29,85%	
	<b>rue Guessab Bachir</b>	9518	12130	21,53%	

Source : Auteur, 2020. A la base de données du plan de circulation de la ville de Sétif 2016 et 2020.

La variation de trafics que l'on peut observer sur la majorité des sections étudiées est témoin de la reconsidération de leur mode d'exploitation, en termes de hiérarchisation de la voirie, de la gestion et le réaménagement des carrefours, ainsi de la révision de la réglementation du stationnement.

## 2.2. La gestion des carrefours.

Un autre facteur qui propage la congestion dans la ville de Sétif, est le conflit de croisement des carrefours inadaptés au fonctionnement de la route et son aménagement.

Les résultats mentionnés dans le rapport d'enquête, relatifs aux comptages directionnels aux carrefours effectués en 2015, dans le cadre de l'élaboration d'un plan de circulation pour la ville de Sétif, ont démontré un dysfonctionnement formel au niveau de certains carrefours, dont la plupart n'ont pas disposé de signalisations verticales, ni de marquage de sol, certains avaient des régimes complexes de priorité qui les rendent illisibles, et ne permettent pas aux usagers de respecter la limitation de vitesse. D'une manière générale, ce dysfonctionnement est le résultat de :

- La mauvaise géométrie des carrefours (conception ou topographie).
- La non prise en charge des piétons.
- Le stationnement anarchique et la livraison à proximité des carrefours.

Ce qui génère des risques d'erreurs, d'incertitudes et cause même des accidents.

Avec l'insertion de la première ligne du tramway de Sétif, les différents carrefours existants sur son itinéraire ont été automatiquement réaménagés et réorganisés afin de gérer leur flux et leur fonctionnement. Et pour plus de perfectionnement des nouveaux carrefours majeurs ou mineurs sont implantés afin de gérer les nouvelles jonctions.

### 2.2.1. Réaménagement des carrefours existants sur la plateforme du tramway.

La plateforme du tramway de Sétif a traversé 25 carrefours à feux, qui sont répartis en 20 carrefours mineurs qui gèrent les flux entre les quartiers, et 06 carrefours stratégiques, représentent les ronds-points les plus importants sur l'axe Est-Ouest qui reçoivent les plus grands flux, et ont formé les points durs qui ont confronté l'insertion du tramway.

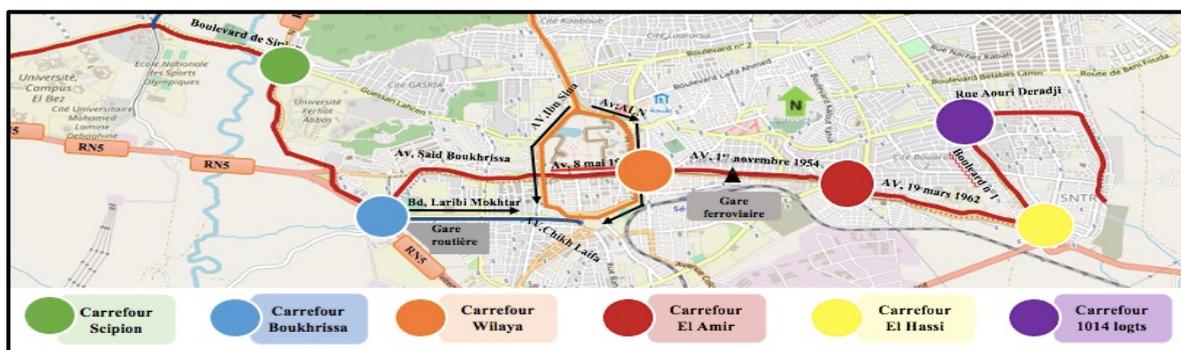


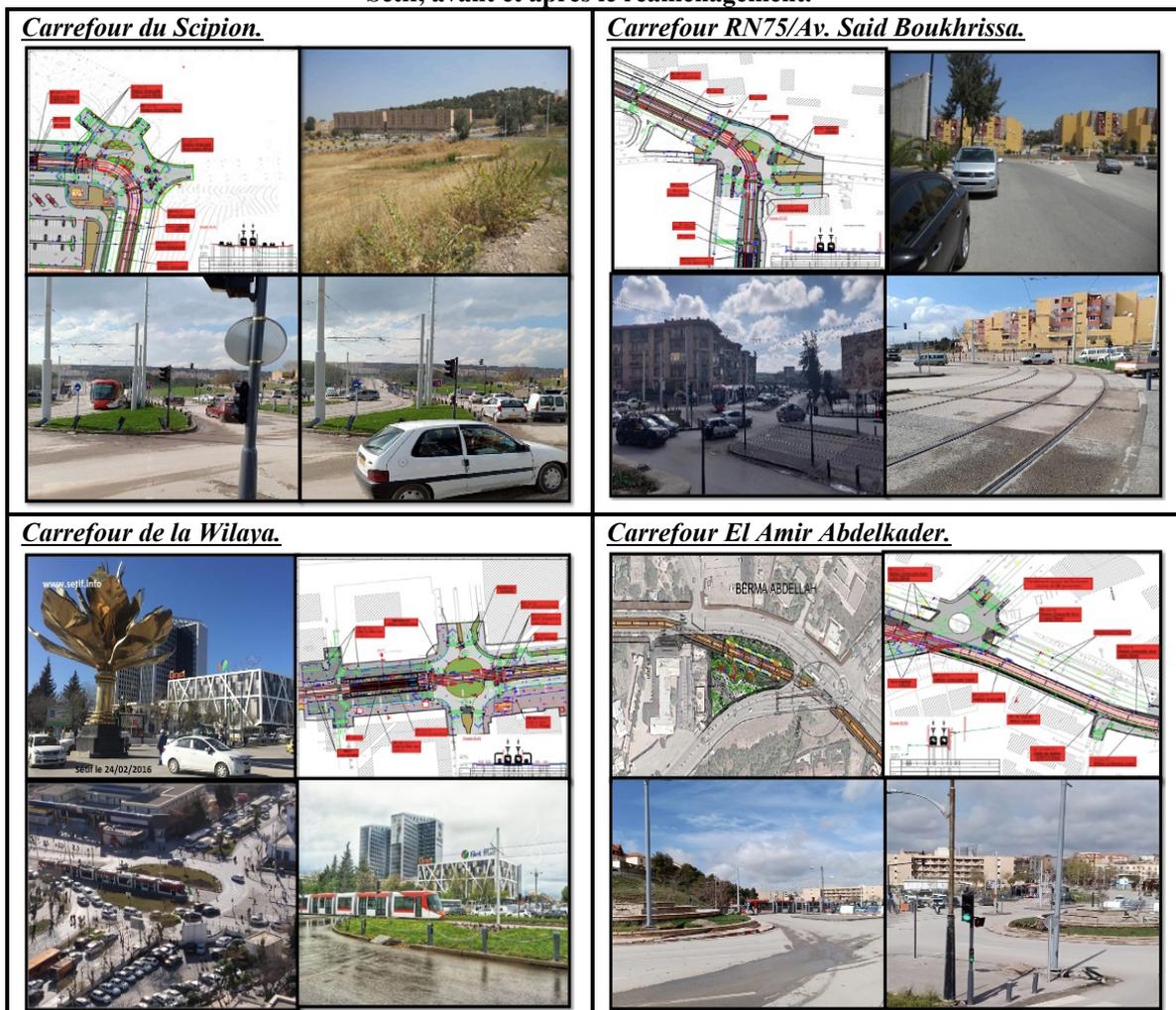
Figure VI-5 : Les carrefours stratégiques traversés par la ligne du tramway de Sétif.

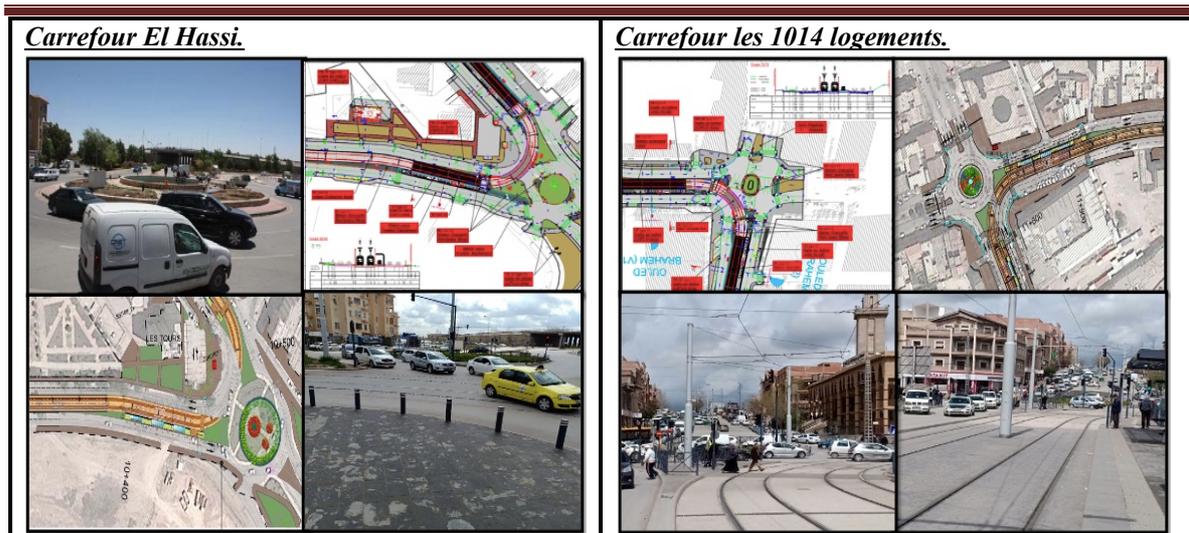
Source : Traitement Auteur, 2020.

Ces carrefours stratégiques de l'écoulement du trafic vers le centre urbain de la ville de Sétif, ont été réaménagés de façon à permettre le passage du tramway, simplifier le fonctionnement des axes qui le supportent, et accueillir le trafic de report :

- L'intersection de la RN 05 avec la RN 75, a été réaménagée en carrefour giratoire correctement configuré sur l'avenue « *Said Boukhrissa* »
- La configuration du carrefour de la wilaya a été modifiée, en le réaménageant en carrefour simple en rognant sur le giratoire (réduire son diamètre autant que possible), en maintenant sa régulation par des feux tricolores (SLT) .
- Le réaménagement du carrefour « El Amir AbdElkader » (à côté de la trémie) a permis au flux nord-sud à destination du centre-ville, d'emprunter les rues respectivement du « 11 Décembre 1960 » et « Larbi Ben M'hidi », en tournant à droite vers le sud à partir du « Bd Port Saïd ».

**Tableau VI-6 : Photos illustratives des différents Carrefours stratégiques sur la ligne du tramway de Sétif, avant et après le réaménagement.**





Source : APD, 2013 et Auteur, 2020.

### 2.2.2. Création des nouveaux carrefours avec les voies existantes.

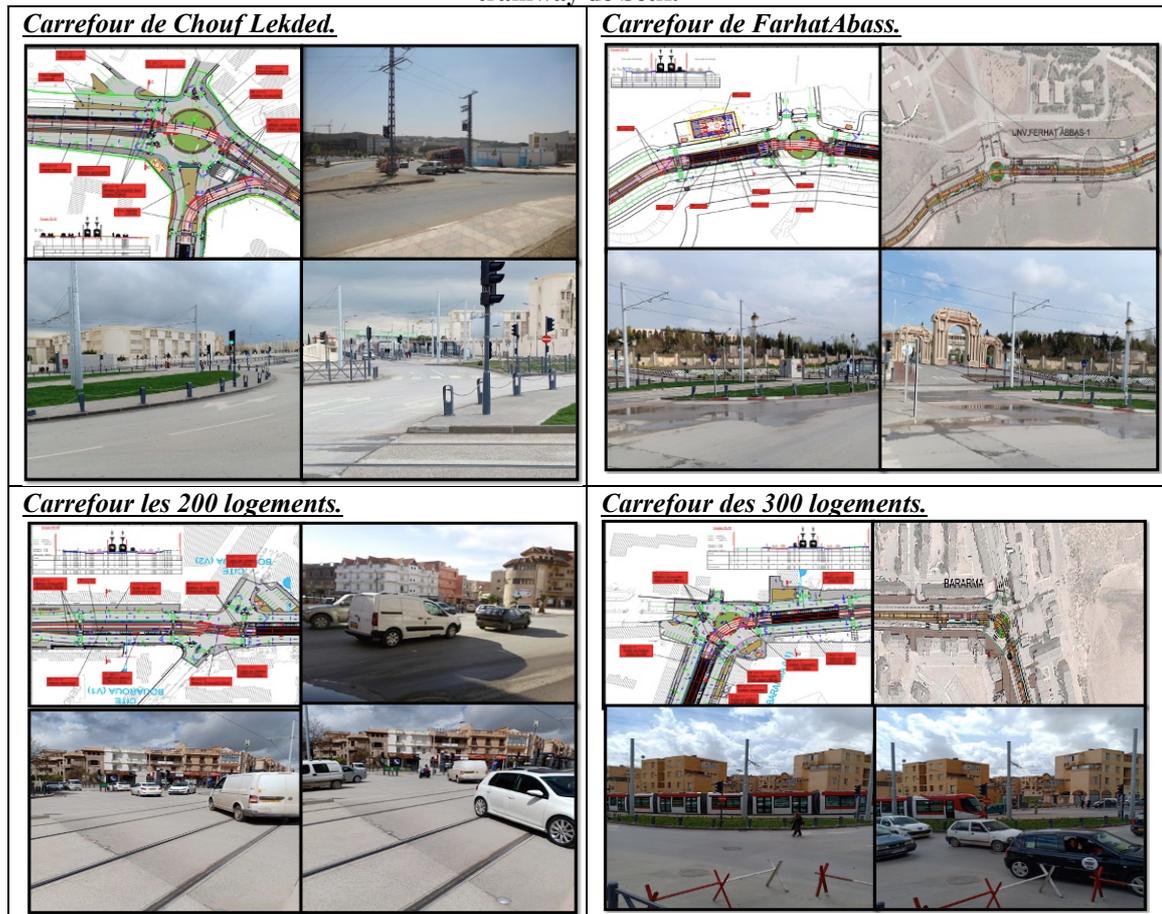
Suite à l'aménagement des intersections traversées par la ligne du tramway en carrefours giratoires, le nombre des carrefours est passé de 25 à 40. Parmi ses nouveaux carrefours aménagés on trouve :

- Le nouveau carrefour sur le boulevard de Scipion, réorganisant les flux des quartiers de Chouf Lekded
- Le nouveau carrefour sur le boulevard Boukhrissa, pour réorganiser les flux vers l'université Ferhat Abbas.
- Le nouveau carrefour sur le boulevard N°1, pour réorganiser les flux vers les quartiers des 200 logements.
- Le nouveau carrefour au niveau de l'avenue Aouri Derradji, pour réorganiser les flux vers les quartiers des 300 logements.

La réorganisation des carrefours a accordé une priorité absolue au tramway aux feux des carrefours et ronds-points, dont ce dernier est devenu l'ordinateur des cadences de déplacements le long de l'axe, le chef d'orchestre de la mobilité urbaine (Tabti Talamli & Baouni, 2017).

Malgré toutes les mesures prises pour la gestion des carrefours, un dysfonctionnement remarquable sur le corridor du tramway est observé sur quelques carrefours, tel que le carrefour Maabouda (RN75/Av Said Boukhrissa), le carrefour RN05 / Av Said Boukhrissa, ainsi le carrefour de la Wilaya qui se distingue par de longues remontées, constituant un point noir en termes de circulation.

**Tableau VI-7 : Photos et cartes illustratives des nouveaux carrefours créés suite à l'insertion du tramway de Sétif.**



Source : APD, 2013 et Auteur, 2020.

### 2.3. L'évolution du stationnement.

A Sétif, le stationnement a constitué l'un de principaux facteurs qui ont réduit la capacité de la voirie, et ont altéré les conditions d'écoulement du trafic. Un stationnement anarchique non autorisé, dû à la mauvaise exploitation des grands boulevards et des voies publiques, notamment celles du centre-ville et ses abords, à proximité des carrefours, et au niveau des refuges d'arrêt de bus. De ce fait, la congestion est bien observée, et un important trafic routier est bien mesuré.

#### 2.3.1. Un dysfonctionnement du stationnement au niveau du centre-ville.

Avant l'insertion de la première ligne du tramway, le dysfonctionnement du stationnement est apparu clairement dans l'hyper centre de la ville de Sétif, cela est dû essentiellement au non-respect de la réglementation du stationnement.

Malgré l'offre raisonnable du stationnement par rapport à la taille du circuit et son importance dans le réseau de voirie, la demande importante en heure de pointe a conduit les

automobilistes à occuper la quasi-totalité des emplacements interdits notamment dans le centre-ville (Egis Rail /Transurb-Technirail, 2008), en considérant les places autorisées comme éloignées de leur destination finale.

Cette négligence est traduite par un assez fort taux d'occupation des places interdites. Sur les 2151 places offertes dans l'hyper centre, 827 places sont interdites, dont 46% (384 places) représentent un stationnement non autorisé, avec une demande de stationnement maximale qui se manifeste entre 11h et 13h sur l'avenue 08 mai 1945, et qui présente un taux d'occupation de 80% (sur 10 places interdites, 08 places occupées). Ce qu'explique en partie la charge qui se manifeste dans l'hyper centre en général et sur l'avenue 08 mai 1945 en particulier.

**Tableau VI-8 : L'offre du stationnement et le non-respect de la réglementation au niveau de l'hyper centre de Sétif avant l'arrivée du tramway.**

Circuit	Offre de stationnement	Stationnement autorisé		Stationnement interdit		Stationnement réservé	
		Places	Taux occup	Places	Taux occup	Places	Taux occup
<b>Hyper centre</b>	2151	1171	88%	827	46%	152	98%
<b>Av.08 mai 1945</b>	204	68	88%	136	80%	/	

**Source :** Auteur ,2020. A à la base des données de l'enquête de stationnement du 2007 et 2015. Le mauvais fonctionnement et le déséquilibre entre l'offre et la demande du stationnement sont apparus clairement dans l'hyper centre, dont la quasi-totalité de l'offre de stationnement se trouve sur voirie ; en revanche, l'offre du stationnement hors voirie est insuffisante par rapport à la demande, traduite seulement sur trois parkings :

- Le parking du Parc Mall en plein centre-ville, composé de 5 niveaux, avec une capacité importante de 1270 places, adressées aux visiteurs.
- Le parking de l'hôpital : un au côté Nord-Est de l'hôpital Saadna Abdenour avec une capacité d'environ 100 places, dont l'exploitation est confiée par l'APC à un opérateur privé.et un autre au côté Sud, avec une capacité de 70 places, réservé juste au personnel de l'hôpital.
- Le parking Guessab, situé dans la partie sud de l'hyper centre, une aire de stationnement scindée en deux parties : une est réservée au personnel de la wilaya , et l'autre avec une capacité de 100 places, destinée au public et exploitée par un opérateur privé autorisé par l'APC.

Répondre à ce dysfonctionnement était parmi les importantes mesures prises par le projet du tramway de Sétif, dont le report du trafic engendré par l’insertion de ce dernier est lié dans sa grande partie à la réorganisation du stationnement sur son corridor en général, et dans le centre-ville en particulier.

Notre objectif est de comprendre à quel point cette révision de stationnement avec l’arrivée du tramway ; a pu désengorger le centre-ville, garantir une meilleure visibilité et un important report modal, tout en réduisant l’automobile en ville (Bergeron, 2003).

A cet égard, une analyse de l’évolution de la politique du stationnement s’avère être nécessaire, en comparant notamment dans la zone d’influence directe du tramway, les situations avant/après, dont les paramètres pertinents sont :

- L’évolution de l’offre et de la demande du stationnement, réglementation et usage.
- La politique des parcs relais, et l’évolution de l’offre et au taux d’occupation-

### 2.3.2. La réorganisation du stationnement avec l’insertion du tramway.

Avec le nouveau partage de la voirie, ainsi les opérations d’aménagement associées à la mise en place du tramway de Sétif, l’offre du stationnement a été modifiée selon les secteurs.

Une réduction moyenne de 67% est marquée par rapport au stationnement sur le corridor de la 1ere ligne du tramway de Sétif, constatée à travers le bilan effectué en comparant la situation avant et après, présenté dans le tableau ci-dessus.

**Tableau VI-9 : Bilan du stationnement sur l’itinéraire du tramway avant et après la mise en service.**

Axe	Offre stationnement (2014)	Offre de stationnement (2020)	Bilan	Taux de réduction
<b>Rue Targo</b>	411	42	369	88%
<b>Rt.des Fermes</b>	45	15	-30	66%
<b>Av.Boukhrissa</b>	274	40	234	85%
<b>Av. 8 mai 1945</b>	204	36	168	82 %
<b>Av.1<sup>er</sup> novembre</b>	164	104	-60	37%
<b>Av.19 mars 1962</b>	343	198	-145	42%
<b>Boulevard n°1</b>	219	112	-107	49%
<b>Bilan total</b>	1660	547	-1113	67%

Source : Auteur,2020. A la base des données de la DTW Sétif.

L'artère principale du centre-ville « l'avenue 08 mai 1945 », est la plus touchée par la suppression du stationnement sur voirie. Les places offertes sont entièrement supprimées pour tout type de véhicules, suite à la nouvelle organisation de la voirie par la piétonisation du centre historique.

Sur les 204 places offertes, 168 sont supprimées afin de limiter la circulation mécanique dans le centre-ville, alors que les 36 places gardées sont restituées sous forme de places arrêt minute et livraison, autorisées uniquement pour les commerçants.



**Photo VI-9 : Le stationnement sur l'avenue 08 mai 1945 après l'insertion du tramway.**  
Source : Auteur,2020.

Le stationnement au niveau de la route Targo et l'avenue Said Boukhrissa est en grande partie supprimé avec un taux de 85% à 88% par rapport à l'énorme offre qui s'est présentée sur ces axes avant l'insertion de la ligne du tramway. Cela est du principalement à la suppression du sens de la circulation sur ces avenues.



**Photo VI-10 : Le stationnement au niveau de la route Targo après l'insertion du tramway.**  
Source : Auteur,2020.

Alors que la suppression du stationnement est plus au moins faible sur les avenues qui ont gardé les deux sens de circulation de part et d'autre de la plateforme du tramway, avec l'aménagement des aires de stationnement sur un de ces côtés, que ce soit pour les avenues du 1<sup>er</sup> novembre 1954 avec et l'avenue 19 mars 1962, ou le boulevard n°1, cela explique en partie les faibles taux de report modal constatés sur ses axes.



Photo VI-11 : Le stationnement sur l'avenue du 1er novembre 1954 après l'insertion du tramway.

Source : Auteur,2020.

En revanche, le projet du tramway de Sétif était une opportunité pour la création d'une nouvelle offre de stationnement, favorisant le report modal de la voiture vers le transport en commun, à travers la politique des « Parcs Relais », par la construction des aires de stationnement en connexion avec la ligne du tramway ; ils sont répartis généralement en périphérie afin de capter les flux automobiles qui se dirigent vers le centre-ville.

### 2.3.3. La politique des parcs relais entre insertion et exploitation.

Six **parcs relais** sont implantés le long de la première ligne du tramway de Sétif ; ils développent une capacité totale de 1100 places de stationnement, avec un objectif d'inciter les automobilistes à délaissé leur voiture avant d'entrer dans la ville et poursuivre leur déplacement utilisant le transport en commun notamment le tramway. (Développé Ch.03)

Malheureusement, cette capacité du stationnement offerte par le projet du tramway, n'est pas encore en exploitation, aucun rendement n'est signalé au niveau de ces parcs dès la mise en service du tramway de Sétif.

La plupart des parcs sont destinés pour d'autres fonctions :

- Soit comme des arrêts de bus ; tel que le cas du parc relais au niveau de la station 8 mai 1945 (SNTV), qui est occupé par les bus publics de l'ETUS,

- Soit comme des arrêts pour les taxis et les bus interurbain, tel que le cas du parc relais au niveau de la station « Mohamed BOUDIAF » (institut de formation professionnelle), occupé par les taxis Eulma et les bus de Ain Azel.
- Soit comme des parkings pour les habitants des quartiers à proximité.

Cela explique d'un part le dysfonctionnement du stationnement observé dans l'hyper centre-ville de Sétif.

D'autre part, malgré la régularisation de la réglementation et la révision de la politique du stationnement, notamment sur le corridor du tramway, 48% des places interdites sont occupées, dont 56% des places de stationnement interdit au cœur de la ville sur l'avenue 08 mai 1945, sont occupées.

**Tableau VI-10 : Régularisation de la réglementation du stationnement sur l'itinéraire du tramway après la mise en place de la première ligne du tramway de Sétif.**

Axe	Offre de stationnement	Stationnement autorisé		Stationnement interdit		Stationnement réservé	
		Places	Taux	Places	Taux	Places	Taux
<b>Rue Targo</b>	42	16	38%	26	62%	/	
<b>Rt. Des Fermes</b>	15	6	40%	9	60%	/	
<b>Av. Boukhrissa</b>	40	16	40%	20	50%	4	10%
<b>Av. 8 mai 1945</b>	36	16	44%	20	56%	/	
<b>Av. 1<sup>er</sup> novembre</b>	104	33	32%	32	31%	39	39%
<b>Av. 19 mars 1962</b>	198	124	62%	74	38%	/	
<b>Boulevard n°1</b>	112	59	53%	46	40%	07	7%
<b>Total</b>	547	270	44%	227	48%	50	8%

Source : Auteur, 2020 à la base des données de la DTW Sétif.

Un résultat inévitable dû à la non reconstitution des places supprimées, en absence des mesures compensatoires qui devraient être accompagnés automatiquement l'insertion de la ligne du tramway de Sétif telle que :

- La création des aires de stationnement et des parkings à étage autour du centre-ville,
- La réorganisation du stationnement sur les rues adjacentes...

Mis à part le parking à étage qui est en cours de réalisation à côté du parc relais au niveau de la station 8 mai 1945 au niveau de la gare routière SNTV.

Une chose qui a impacté négativement le stationnement sur les rues adjacentes, notamment celle du centre-ville (Avenue Ibn Sina ; Avenue ALN ; avenue Port Said...), et a engendré

une saturation de la voirie , qui ne peut indéfiniment supporter un trafic de véhicules et une demande de stationnement sans cesse croissants.

### **3. LE TRAMWAY DE SETIF, UN FIL CONDUCTEUR A LA FAVORISATION DU TRANSPORT EN COMMUN ET L'AMELIORATION DE L'INTERMODALITE.**

Le réseau de transport en commun de la ville de Sétif est à son tour impacté par la mise en service de la première ligne du tramway. Un réseau qui a connu une saturation pendant des années, partagée entre des lignes de bus publics et privés, où le caractère quantitatif prime sur le rendement qualitatif, vu l'important nombre d'opérateurs, et le jeu concurrentiel où chacun travaille selon son propre intérêt sans prendre en considération le confort des usagers. C'est une désorganisation absolue qui influe négativement sur les conditions de circulation et de stationnement notamment au niveau du centre-ville.

La stratégie de mettre en place un tramway à Sétif, était pour objectif d'améliorer le réseau de transport en commun, afin de changer les comportements des automobilistes, et arriver par la suite à réaliser un important report modal.

Ceci ne veut nullement dire écraser le secteur du transport urbain, mais plutôt le restructurer, tout en assurant une meilleure coordination et une synergie entre les différents modes de transport collectif (Lefèvre, 1985), s'appuyant sur deux lignes directrices :

- Offrir un véritable réseau du transport public aux habitants de la ville de Sétif, et assurer une bonne couverture du transport en commun.
- Développer la multi-modalité et la complémentarité modale, plutôt que la concurrence « aveugle » entre modes et opérateurs.

#### **3.1. La restructuration du réseau du transport en commun suite à l'insertion du tramway de Sétif.**

L'arrivée du tramway de Sétif s'est accompagnée d'une restructuration du réseau de transport en commun, avec un principe de modifier, d'écourter et même de supprimer les lignes qui entrent directement en concurrence avec la ligne du tramway.

Suite à la superposition partielle ou entière de la première ligne du tramway de Sétif sur quelques lignes de bus privées et publiques, plus de 15 lignes ont été modifiées, comme le montre le tableau ci-dessous (Tableau VI.10).

**Tableau VI-11 : L'offre de transport en commun (lignes de bus privées et publiques) avant et après la mise en service de la première ligne de tramway de Sétif (2014-2020)**

	Lignes		Nombre d'opérateurs	
	2014	2019	2014	2019
<b>Lignes de bus privées</b>	<b>02</b>	✓	36	45
	<b>03</b>	✓	49	48
	<b>04</b>	✓	45	44
	<b>06</b>	✓	38	30
	<b>07</b>	✓	43	38
	<b>08</b>	X	30	0
	<b>09</b>	X	4	0
	<b>11</b>	X	4	0
	<b>16</b>	✓	28	28
	<b>18</b>	X	38	0
	<b>20</b>	X	16	0
	<b>21</b>	✓	34	28
	<b>22</b>	✓	17	24
	<b>54</b>	✓	26	26
	<b>59</b>	✓	18	11
	<b>15 lignes</b>	<b>10 lignes</b>	<b>426</b>	<b>356</b>
<b>ETUS</b>	<b>101</b>	✓	05	10
	<b>102</b>	X	05	0
	<b>103</b>	✓	05	5
	<b>104</b>	✓	07	7
	<b>105</b>	✓	07	7
		<b>05 lignes</b>	<b>04 lignes</b>	<b>29</b>
<b>Total</b>	<b>20 lignes</b>	<b>15 lignes</b>	<b>455</b>	<b>385</b>

Source : Auteur 2020, à la base des données de la DTW et l'ETUS.

### 3.1.1. La restructuration des lignes de bus publics (ETUS) .

Elle s'est illustrée dans :

- La suspension définitive de la ligne **ETUS 102** partant de la gare routière jusqu'à la cité Hachemi 2ème tranche<sup>2</sup>. Cela due nécessairement à sa confrontation avec la ligne du tramway sur la majorité de son axe (une superposition de 90%) par la route des Fermes, l'Avenue Said Boukhrissa, l'Avenue 1<sup>er</sup> novembre 1954, l'Avenue 19 mars 1962, Rond-point de la cité des 1014 logements.

<sup>2</sup> A partir du 01 novembre 2018 conformément à la décision du président de l'APC n° 703 du 26 juillet 2018.

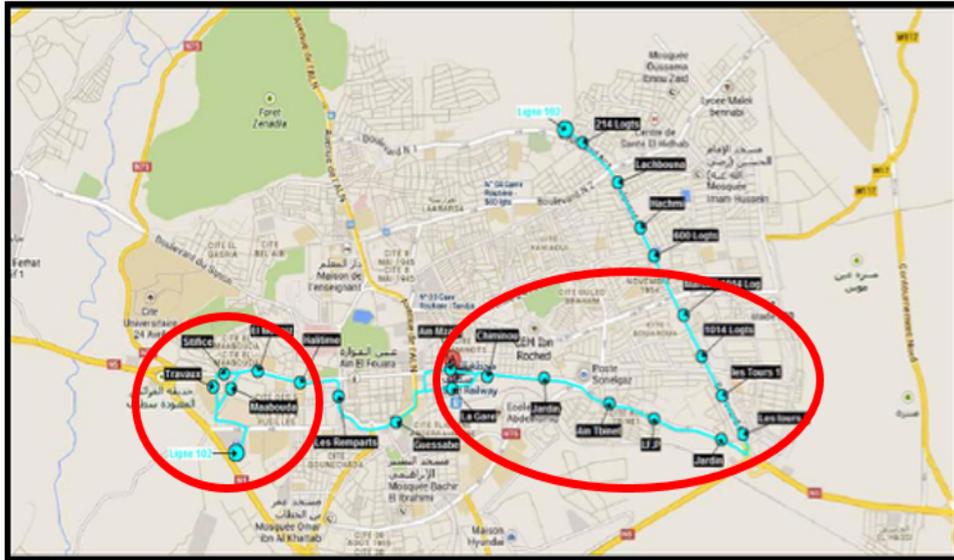


Figure VI-6: La confrontation de la ligne du tramway avec la ligne ETUS 102.

Source : ETUS ,2018. Traitement Auteur 2020.

- L'extension de la ligne ETUS 101, (Gare routière - cité Boucekine) du Boucekine aux 1014 logements et les Tours, passant par Guaoua. Cette prolongation est essentiellement pour faire face à l'ouverture et le développement du 3eme pôle universitaire, afin de combler l'itinéraire supprimé de la ligne 102 et couvrir la zone de Guaoua à l'Est et ses environs (ZAID, 2019).

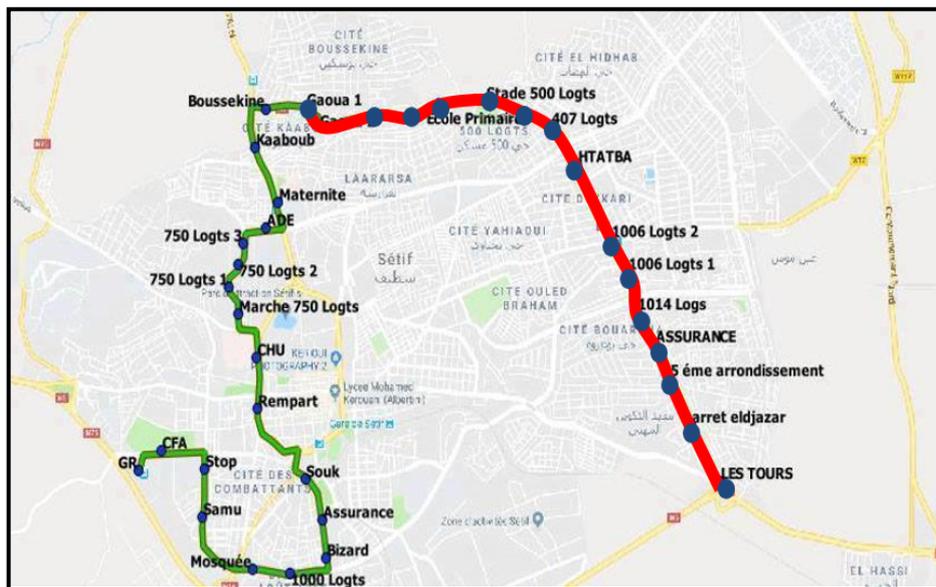


Figure VI-7: L'extension de la ligne ETUS 101 du Boucekine aux 1014 logements passant par Guaoua.

Source : ETUS ,2018. Traitement Auteur 2020.

### 3.1.2. La restructuration des lignes de bus privées.

Après la mise en exploitation du tramway de Sétif, le nombre des lignes privés exploitées est passé de 15 en 2014 à 11 fin 2018 , avec la suspension de 05 lignes dont les

04 lignes : n°8 (Gare routière-cité 200 logements) , n°9 ( Gare routière-cité des 300 logements), n°18 et n°20(Chouf Lekded-Gare SNTF) ont été éliminées en raison du chevauchement de leur itinéraire avec celui de la première ligne du tramway, alors que la ligne n°11 a été annulée pour d'autres raisons loin de l'insertion du tramway.

Pour les 10 lignes privées gardées, une modification est effectuée sur le tronçon « Avenue Mokhtar Aribi-Route des Fermes-Avenue SaidBoukhrissa vers l'avenue ALN) avec le changement de l'itinéraire vers le boulevard Bakouche Amar et l'Avenue Abacha pour arriver à l'Avenue ALN ( Stade Guessab)

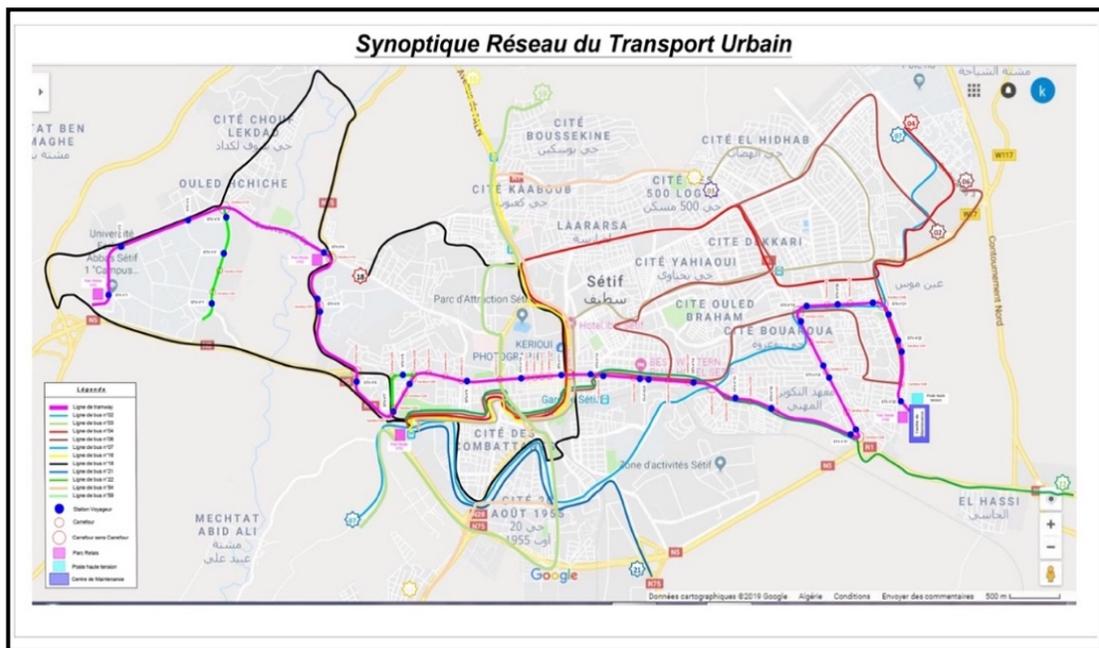


Figure VI-8: Le réseau de transport urbain (tramway / lignes de bus privées).

Source : Direction du transport. DTW ,2019.

Si la réorganisation du réseau de transport en commun régularise l'offre de transport, la bonne couverture en matière de déplacement ne peut être atteinte si cette régularisation ne s'inscrit pas dans une logique d'interaction et de partage entre les différents modes de transport, favorisant le recours au transport en commun et limitant l'usage de la voiture.

A cet égard, il est indispensable de remettre l'utilisation du transport public dans une approche multimodale, plus proche de la réalité et des objectifs annoncés, en s'interrogeant sur la complémentarité et la synergie entre le tramway et les autres modes de déplacement, en posant la question : *Quelle politique pour l'intermodalité à Sétif ?*

---

### **3.2. L'intermodalité, une démarche efficace pour améliorer le transport urbain à Sétif.**

Afin d'offrir à la population une offre de transport performante, qui soit une solution alternative à l'automobile, il est nécessaire d'augmenter la compétitivité des transports viables. La combinaison de ces modes au sein d'une offre intermodale répond en partie à cet objectif ( Robin & Bennicelli , 2012).

La mise en place du tramway de Sétif s'est précédée d'une réflexion globale des déplacements au sein de la ville de Sétif, afin de mieux connaître les besoins de transport et d'y répondre (KHARCHI, 2019). Donc ce dernier ne peut à lui seul répondre en totalité aux besoins de mobilité, assurer toute la chaîne de déplacement et donner une satisfaction s'il ne s'inscrit pas dans un système de transport cohérent (Ben Khanouf, 2018).

*« L'objectif du projet était de sortir avec une famille de transport (tram/bus/taxi/voiture...) qui se complète ; dont chacun d'entre eux possède ses limites en termes de desserte ; et rien que l'intermodalité permettra de combler ces lacunes ; en offrant aux usagers un accès assuré aux destinations souhaitées » (Ben Abid, 2019).*

Dans cette optique, des mesures ont été prises pour favoriser cette mise en relation et assurer la complémentarité des modes de transport pour un usage mieux coordonné, traduites par la création des pôles d'échanges et des parcs relais ; ainsi la réglementation de la tarification et l'information intermodale.

Un exercice qui s'est partagé entre les différents acteurs de la mobilité routière ; au niveau de la ville de Sétif ; présidé par la direction de transport (DTW), appliqué par l'élaborateur du projet (EMA) et la société d'exploitation du tramway (SETRAM) , et destiné aux différents opérateurs privés et publics (ETUS) pour mieux cerner toutes les préoccupations du citoyen entant qu'un maître d'usage.

#### **3.2.1. Les échanges tramway/modes de transport, un premier pilier pour le développement de l'intermodalité à Sétif.**

Le directeur adjoint des relations publiques et de la formation continue à l'École nationale supérieure de technologie, Mohamed- Lazher BENAÏSSA , lors de son intervention dans une journée d'étude organisée par l'ETUS de Sétif le 24 mars 2019 , suite à son 11ème anniversaire sur « *Interopérabilité et regroupement des transporteurs aux services de la mobilité durable dans le transport urbain* », a affirmé que l'intermodalité

---

permettrait à un plus grand nombre de profiter des services offerts par le transport urbain, soulignant l'importance de numériser le monde des transports en commun et de créer points de correspondance intermodale afin de développer le secteur (Senoussaoui, 2019).

Une chose qui a été prise en considération dans la concrétisation de la première ligne du tramway de Sétif, qui s'est connectée au niveau de ses stations avec le réseau de transport urbain par l'intermédiaire des pôles d'échanges afin d'assurer l'intermodalité tramway/Bus et des parcs relais pour encourager l'intermodalité tramway/voiture.

Ces échanges (développés dans le chapitre III, page 118 et 121) sont bien observés à travers :

- Les six (06) parcs relais aux points d'arrivées des grands flux routiers, et en limite des zones de congestion.
- Un échange avec le réseau ferré au niveau de la station « DJEBEL BOUTALEB » à 200m de la gare ferroviaire.
- Un point d'échange avec le réseau de transport suburbain (bus et taxis) menant à l'Est de la ville vers les communes de Rass Elma et EL Eulma au niveau de la station Mohamed BOUDIAF, juste à côté de l'institut de formation professionnelle.
- Un important pôle d'échange au niveau de la station « 8 mai 1945 » desservant la gare routière assurant l'échange avec le réseau de transport urbain suburbain et interurbain, permettant aux cars et taxis venant des différentes communes et wilayas d'effectuer une correspondance avec le tramway et rejoindre le centre-ville.

Nous constatons que les quatre principaux pôles d'échange sur la ligne du tramway de Sétif sont dotés par des parcs relais et implantés loin du centre sur les points stratégiques qui regroupent les lignes de bus desservant le Sud et le Nord de la ville qui n'ont pas desservis par le tramway.

Ajoutons que la majorité des stations sur la ligne du tramway de Sétif sont en échange avec les différentes stations du réseau de bus urbain avec une distance qui ne dépasse pas les 500m dans la plupart des cas, prenons l'exemple de :

- La station des « cinq fusillés » en échange avec la station des « Remparts » pour une correspondance avec la ligne de bus privée (N°59) desservant l'hôpital « SAADNA AbdEnour » et le parc d'attraction....
- La station « Mustapha Ben BOULAID » en plein centre-ville (juste à côté de la grande poste) à 400 m de la station des bus urbains « GUESSAB » permettant de

rejoindre les différentes lignes de bus privées et publiques (02 ; 03 ; 04 ; 16 ; 22 ; 54 ; 101 ; 103 ; 104...) desservant le nord et le sud de la ville.

Avec ces différents pôles d'échanges le tramway de Sétif constitue l'épine dorsale de la nouvelle organisation du transport au sein de la ville de Sétif.

Pour plus d'efficacité de cette intermodalité, ces échanges sont accompagnés d'une politique tarifaire permanente afin d'encourager de plus l'usage du réseau de transport en commun.

### **3.2.2. La tarification communautaire et l'information intermodale pour le développement de l'intermodalité à Sétif.**

La politique tarifaire du réseau de transport en commun à Sétif a opté pour une simplification des tarifs afin de développer une fidélisation des usagers.

Des efforts sont déployés par l'entreprise publique des transports urbains et suburbains de Sétif (ETUSS), couronnés à la fin 2018 par la création d'un abonnement mensuel commun, entre la SETRAM (Société d'Exploitation des Tramways d'Algérie) et l'ETUSS, qui favorise les pratiques intermodales entre le réseau du tramway et le réseau de transport urbain public :

- Un ticket unifié permet aux clients de voyager librement sur la totalité du réseau tramway/Bus ETUS dans la limite d'une heure après la validation du titre de transport.
- Une tarification spécifique pour les parcs relais, permettant de combiner le réseau tramway/ voiture/Bus ETUS. Avec le même ticket, l'utilisateur peut garer sa voiture dans un parc relais utiliser le tramway, changer le mode de transport utilisant un bus public.

Une unification difficile à appliquer par rapport au secteur du transport urbain privé suite à la multiplication des opérateurs.

Ajoutons la carte « TAWASSOL » lancée par la SETRAM pour un abonnement mensuel dans le but de réajuster les tarifs selon le pouvoir d'achat des citoyens :

- « TAWASSOL EL MADRASSI » pour les écoliers (primaires ; moyens et lyciens) avec un tarif de 300DA/mois et de 3000DA/ an.
- « TAWASSOL EL DJAMI3I » pour les étudiants de moins de 28ans pour un tarif de 600DA/mois et de 6000DA/an.

- « TAWASSOL CLASSIC » pour les actifs (employés) pour un tarif de 1200DA/mois et de 12000DA/an.

D'un autre coté l'information intermodale permet à l'utilisateur d'être acteur de son déplacement et de l'optimiser en temps réel :

- Les titres de transport sont en vente dans tous les espaces d'accueil sur les 23 kiosques et les six agences commerciales, en plus des distributeurs automatiques installés au niveau de la plupart des stations du tramway.
- Une information du temps réel sur l'état du réseau, et le temps d'attente est disponible à toutes les stations du tramway.
- La disponibilité d'outils mobiles qui facilitent l'accès aux informations intermodales diffusés aux stations et aux pôles d'échanges, et dans tous les véhicules de TC sur des bornes et des écrans.

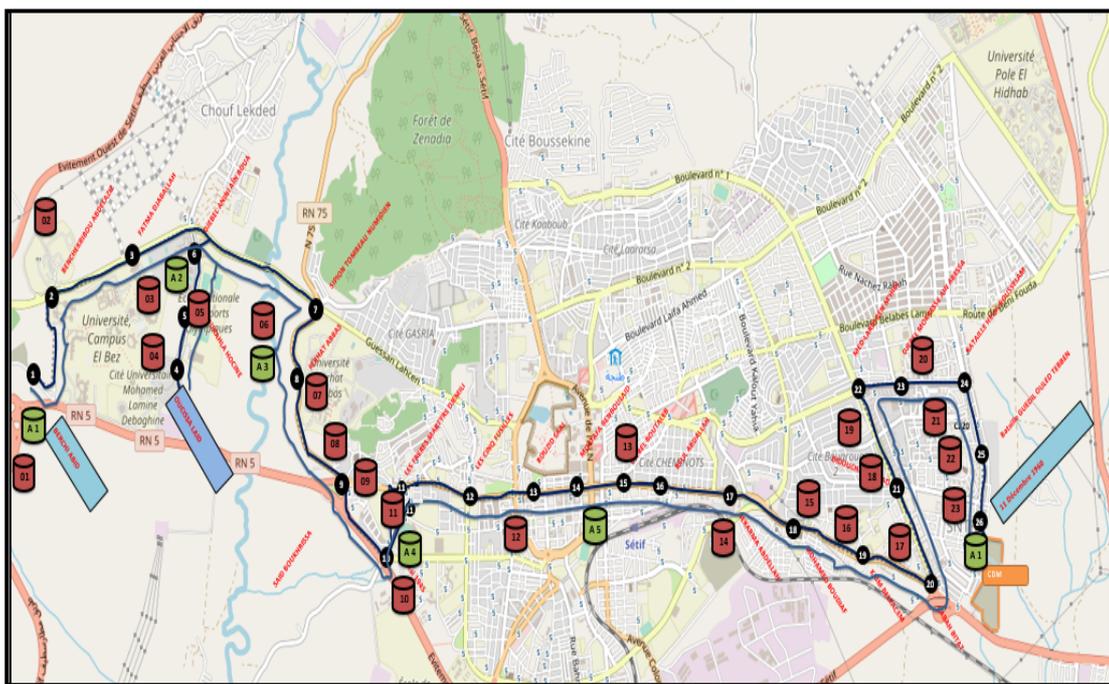


Figure V-9: Les différents kiosques et agences commerciales sur la ligne du tramway de Sétif.

Source : Société d'exploitation des tramways. SETRAM,2020.

Une stratégie avec des mesures qui ont pour but de changer les comportements des citoyens et des usagers, afin de favoriser par la suite le recours à l'utilisation des modes moins polluants que la voiture, et assurer une meilleure fluidité de la chaîne de déplacement (Chapelon, 2016), dans laquelle le tramway est le maillon le plus fort par rapport auquel toutes les pratiques intermodales doivent être réorganisées.

---

#### 4. EVOLUTION DES PRATIQUES INTERMODALES.

À la différence de la multi modalité (utilisation de plusieurs modes de transport lors des déplacements par la même personne), *l'intermodalité fait référence à l'utilisation de plusieurs modes au cours du même déplacement* (Richer, Rabaud, & Lannoy, 2015), dont l'organisation, la complémentarité et l'articulation de l'offre de transport influencent directement sur le développement des pratiques intermodales afin d'améliorer le report modal et augmenter la compétitivité des transports viables (Robin & Bennicelli, 2012).

Toutes les mesures prises et appliquées dans la mise en place du tramway de Sétif, devront automatiquement apporter un gain et présenter des atouts par rapport au réseau du transport urbain en général, et du transport collectif en particulier. Une hypothèse qui ne peut être affirmée qu'à travers l'évaluation des pratiques intermodales introduites après la mise en service du tramway de Sétif, en se posant la question :

**La restructuration du réseau de transport collectif, la création des pôles d'échanges et des parcs relais, sont-elles une occasion pour la favorisation de l'usage de transport en commun au profit de l'automobile ?**

Afin de répondre à cette question, une évaluation de l'efficacité de l'effet tramway sur l'usage du RTC s'avère nécessaire et intéressante prenant en compte :

- L'évolution de **la fréquentation** par rapport à l'offre du RTC ;
- L'évolution du **partage modal** par rapport à l'usage de l'automobile et différents modes motorisés.

##### 4.1. L'évolution de la fréquentation de RTC.

L'évolution de l'usage des différents modes de transport collectif urbain est souvent qualifiée par le taux de leurs fréquentations. A Sétif, un bilan de fréquentation s'effectue chaque année pour les différentes lignes de bus afin d'évaluer leur clientèle, le nombre des déplacements et des voyages sur le réseau.

L'effet de la mise en service du tramway de Sétif sur la fréquentation du réseau de transport en commun ne peut être identifié qu'à travers l'actualisation et la mise à jour de ces bilans, qu'on va transcrire dans une **approche diachronique** sur trois temporalités différentes (avant, pendant et après la mise en service du tramway), suivant les données

---

issues des annuaires statistiques qui proviennent directement des autorités organisatrices, éditées à la base des :

- Bilan annuel et statistiques édités par la direction des transports de Sétif (DTW).
- Enquête de fréquentation annuelle (Montée-Descente) « ETUS ».
- Enquête « connaissance de la clientèle » « SETRAM », pour estimer le volume annuel de la clientèle sur la ligne du tramway.

À travers les données recueillies nous pouvons constater :

#### **4.1.1. Le renforcement de la fréquentation du RTC après l'exploitation de la première ligne du tramway de Sétif.**

Le secteur de transport en commun à Sétif a connu une évolution remarquable, dont la fréquentation du transport collectif n'a cessé d'augmenter, passant de 15.351.132 voyageurs en premier trimestre du 2014, à 22.836.686 voyageurs en 2019. Une augmentation significative est apparue après la mise en service du tramway représente un taux de 32,7%

Sur trois temporalités différentes, nous pouvons remarquer que le taux de fréquentation du réseau de transport en commun varie principalement du contexte socio-économique, ainsi des conditions de la situation urbaine de la période étudiée :

##### **4.1.1.1. Pendant la 1ere période (la période la plus ancienne avant 2014).**

Une fréquentation assez importante du RTC en 2014, est liée non seulement aux contextes sociodémographique et économique favorables aux transport collectif, marqués par un taux d'accroissement démographique de 1.6% , et d'emplois de 2.7% , mais aussi à l'évolution de l'offre de transport public et l'amélioration quantitative du réseau avec l'apport des lignes de bus publique (ETUS) en 2008 , et la mise en place d'un tarifaire favorable par rapport à la tarification au voyage ancienne.

Le secteur de transport urbain privé voit sa fréquentation évoluer sensiblement, et subit des pertes plus ou moins importantes de la clientèle sur quelques lignes concurrencées par les lignes ETUS :

- Les lignes ETUS 102, 103 et 104 au profit de la ligne privée n°02.
- Les lignes ETUS 102 et 105 au profit de la ligne privée n°09.
- La ligne ETUS 101 au profit des lignes privées n°54 et n°59.

#### 4.1.1.2. Pendant la 2eme période (la période intermédiaire 2014-2017).

Une baisse chaotique de l'évolution de la fréquentation du réseau de transport en commun, passée de **18.106.091** usagers en 2014 à **13.021.713** voyageurs fin 2017, due principalement à une désaffectation du réseau à cause des travaux liés à la concrétisation de la première ligne du tramway de Sétif.

Un nouveau plan de circulation provisoire a bouleversé complètement les itinéraires des lignes de bus, avec les changements et déviations des lignes publiques 102 et 104, et le prolongement de plusieurs lignes des opérateurs privés (07, 04 et 06) vers le nouveau pôle universitaire ELHIDHAB, ce qui a augmenté la congestion notamment avec la fermeture du centre-ville, sans oublier la diminution de la vitesse commerciale qui a engendré aussi une diminution de nombre de rotations.

Cela a changé complètement les comportements des usagers et les pratiques modales des citoyens, où le recours aux voitures, aux taxis et aux clandestins est devenu de plus en plus important, afin d'atteindre les destinations souhaitées tout en gagnant du temps.

#### 4.1.1.3. Pendant la 3eme période (après la mise en service du tramway 2017-2019).

Une forte hausse de la fréquentation au cours de la période récente liée à l'amélioration de l'offre globale de transport en commun, suite à l'exploitation du tramway, pour que 15.2 km de TCSP supplémentaire sont exploités, et la restructuration associée au réseau de bus, dont le nombre moyen des voyageurs est passé de **13.021.713** voyageurs en 2017 à **26.536.686** fin 2019, soit une évolution de **32%**.

Tableau VI-12 : Évolution de la fréquentation annuelle globale du RTC à Sétif (2014-2019)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>N° de voyageurs</b>	18.106.091	17.521.39	15.373.01	13.021.71	18.642.07	26.536.68
<b>Taux d'évolution</b>	<b>32%</b>					
<b>Période</b>	<b>Avant l'exploitation du tramway</b>				<b>Après l'exploitation du tramway</b>	

Source : Auteur, 2020. A la base des données de la DTW, ETUS et SETRAM.

L'évolution de la fréquentation de RTC est due principalement à l'utilisation massive du tramway. Plus de 50% d'augmentation se situe sur les axes concernés par le tramway, suivi par les lignes de bus privés à 31% et publics à 18,42% de la fréquentation globale.

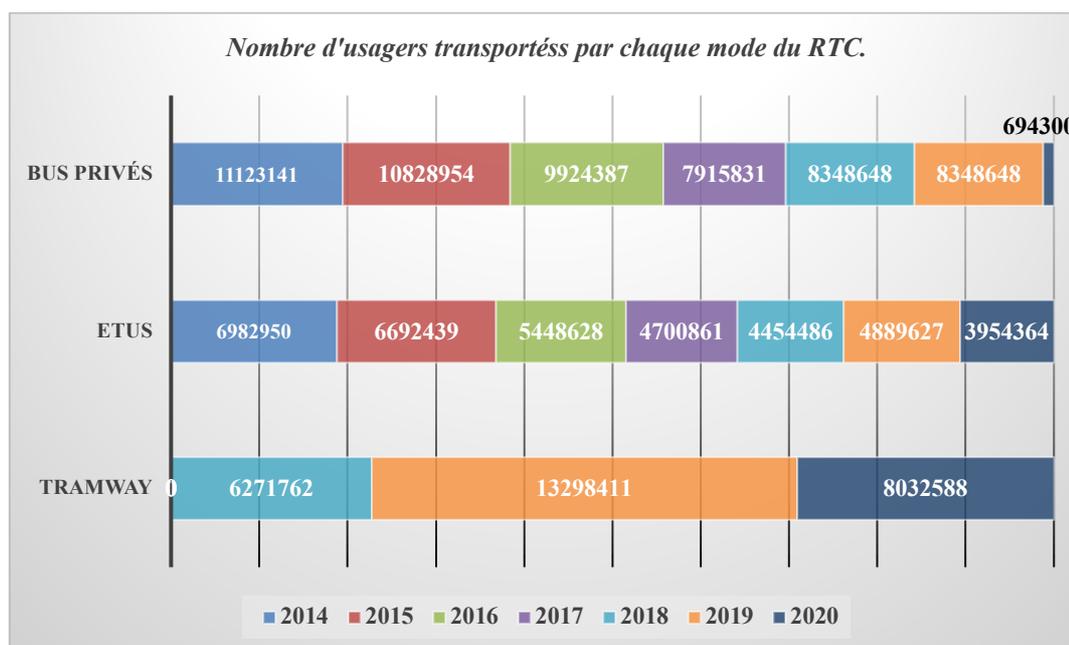
Cela exprime nettement l'efficacité de la première ligne du tramway de Sétif en termes de transport, traduite par les changements des pratiques de déplacement des citoyens, tout en changeant leur mode de transport cherchant plus de propreté, de confort, de sécurité et surtout de rapidité.

**Tableau VI-13 : La fréquentation annuelle spécifique du RTC à Sétif (2019).**

	Lignes de Bus privées	Lignes ETUS	Tramway	RTC
<b>Fréquentation 2019</b>	8.348.648	4889627	13298411	26.536.686
<b>Taux de fréquentation</b>	31,46%	18,42%	50,11%	100%

Source : Auteur ,2020. A la base des données de la DTW, ETUS et SETRAM.

Malgré la bonne couverture spatiale du réseau bus public et privé, et la surabondance de l'offre (environ 300 bus offrant 30.000 places mis en service par jour), la fréquentation du réseau de transport collectif par bus reste faible par rapport à celui du tramway.



**Graphe VI.1 : La fréquentation des différents modes de RTC**

Source : Auteur ,2020. A la base des données de la DTW, ETUS et SETRAM.

Cela est dû à la qualité insuffisante de service, en raison notamment de la lenteur des trajets (faiblesse de la vitesse commerciale), l'ancienneté des véhicules n'offrant aucun confort, le manque d'hygiène à bord des véhicules, l'absence de commodités et d'aménagements appropriés au niveau des arrêts et la gare routière, etc.,

Les voyageurs potentiels évitent autant ce mode de transport, au profit du tramway si cette première ligne les dessert, ou au profit des véhicules particuliers ce qu'explique la faible évolution de fréquentation du RTC (32%) par rapport aux résultats envisageables (58%) , ajoutant la non exploitation des parcs relais, ainsi l'absence des mesures compensatoire , ce que mis l'objectif du report modale en question.

#### **4.1.2. Le partage modal.**

Le report modal vers les modes de transport collectif, est l'un des défis majeurs dicté par la politique du développement durable. La stratégie de se doter d'un tramway au niveau de la ville de Sétif a certainement été parmi les mesures prises pour réussir cette politique, dont l'objectif majeur est d'arriver à concrétiser un véritable report modal et une indépendance automobile.

Afin de s'interroger sur la fiabilité de cette finalité, une analyse du partage modal s'avère être nécessaire, on se posant la question :

#### ***L'introduction du tramway à Sétif, est-elle capable de diminuer la part modale de l'automobile ?***

Malgré la forte volonté politique et les efforts déployés de la part des autorités locales, la part modale routière continue sa progression, et l'évolution de transport combiné n'a pas été à la hauteur des espérances (Soppé & Guilbault, 2009).

Selon l'estimation de la mobilité motorisée des résidents de la ville de Sétif<sup>3</sup>, le nombre de déplacements journaliers en VP ne cesse d'augmenter pour atteindre les 320.000 déplacements/jour en 2020, dont la mobilité en VP enregistre pratiquement une croissance remarquable de 7% en moyenne par an, tandis que la mobilité en TC enregistre une faible progression de 0,36% en moyenne par an.

C'est la croissance fulgurante de la part modale VP au détriment de la part modale TC. En effet, le pourcentage de la mobilité TC en 2014 était de 64%, et aurait en 2020 chuté à 30%, alors que celui du VP se situait en 2014 à 41% et aurait grimpé en 2020 à 57%, ceci malgré l'apport qualitatif de l'offre TC (ETUS et la ligne tramway). Sans parler de la part modale des modes non motorisés qui reste toujours négligeable (1%), et qui s'est présentée seulement dans les passages piétons indiqués sur le tracé de la plateforme du tramway.

---

<sup>3</sup> Issue à la base des estimations des résultats des enquêtes Ménage-déplacement « EMD 2004 ».

**Tableau VI-14 : Estimation journalière des déplacements motorisés et non motorisés des résidents par mode.**

<b>Mode</b>	<b>Nombre</b>	<b>Mobilité</b>	<b>Part modale</b>
<b>TCU public (ETUS)</b>	169 800	0,430	<b>30,12%</b>
<b>TCU Privés</b>			
<b>Tramway</b>			
<b>Véhicule Particulier</b>	320 000	0,811	<b>56,76%</b>
<b>Vélo et marche à pied</b>	8 000	0,020	<b>1,41%</b>
<b>Transport étudiants</b>	27 000	0,068	4,79%
<b>Transport travailleurs</b>			
<b>Taxis</b>	39 000	0,099	6,92%
<b>Clandestins</b>			
<b>Total</b>	<b>563 800</b>	<b>1,429</b>	<b>100,00%</b>

Source : Auteur ,2020. A la base de données du plan de circulation de la ville de Sétif (juin 2020).

Des normes qui ne correspondent pas aux objectifs de la part modale des modes de transport équilibrés et durables (30% pour les modes non motorisé, vélo et marche à pied, 30% pour les transports en commun, et 40% pour les véhicules particuliers), et qui ne répondent pas aux finalités par rapport à toutes les mesures prises pour concrétiser une véritable complémentarité.

De cela, la démarche de l'intermodalité reste floue à nos yeux, un concept qui fait l'objet plus d'un discours politique, qui est loin de se concrétiser sur le terrain, dans la mesure où la restructuration du réseau de transport en commun à elle seule n'est pas suffisante pour un transfert modal équitable.

---

## CONCLUSION

A travers le diagnostic effectué, nous pouvons comprendre que l'introduction d'un nouveau moyen de transport à Sétif comme le tramway, a engendré un important impact en termes de mobilité, de déplacement et de circulation au sein de la ville de Sétif en général, et sur son corridor en particulier.

Le tramway de Sétif a constitué un catalyseur pour la mise en place d'un plan de circulation pour la ville de Sétif, délaissée pendant des années, pour qu'il remette en question avec l'arrivée du tramway. Dont ce dernier est devenu un chef d'orchestre d'une mobilité urbaine accrue au sein de la ville de Sétif, autour duquel toutes les mesures d'une mobilité durable ont été structurées. C'est tout le système circulatoire de la ville qui s'est évolué avec la mise en service du tramway.

➤ **En termes de réorganisation de la circulation et du trafic routier,**

Le tramway de Sétif a réussi de provoquer un report du trafic routier moyennement fort, ce qui a permis de gérer légèrement la circulation routière sur son corridor. Une chose qui a eu une influence remarquable sur les axes à proximité, avec la perturbation des conditions circulatoire des avenues adjacentes.

Le report du trafic indiqué sur le corridor du tramway, est dû automatiquement aux différentes interventions qui ont accompagné l'insertion du projet : une occupation de 60% de la voirie par la plateforme du tramway, un réaménagement et une gestion des carrefours, ainsi une réorganisation du stationnement.

Malheureusement, malgré toutes les mesures prises pour la gestion des carrefours, un dysfonctionnement remarquable sur le corridor du tramway est observé sur quelques carrefours.

Ainsi malgré la régularisation de la réglementation et la révision de la politique du stationnement, le tramway n'a pas pu répondre aux dysfonctionnements liés au stationnement, où la majorité des places interdites sont toujours occupées par les véhicules au cours de la journée, cela en l'absence des mesures compensatoires, et la non exploitation des parcs relais.

➤ **En termes d'intermodalité et de Co-modalité,**

Le projet de tramway a réussi d'être un vecteur de coordination et de consensus entre les différents acteurs de la mobilité routière : DTW, ETUS, EMA et SETRAM, qui se réunissent

autour d'un objectif majeur, celui d'accomplir une **intermodalité**, qui assure une synergie et une coordination entre les différents modes de transport, favorisant le recours au transport en commun et limitant l'usage de la voiture, et donc ressortir avec une famille de transport (tram/bus/taxi/voiture...) qui se complète.

Les mesures qui sont prises pour favoriser cette mise en relation pour un usage mieux coordonné, et qui sont traduites par la création des pôles d'échanges et des parcs relais, ainsi la réglementation de la tarification et l'information intermodale, expriment pleinement un diagnostic partagé, qui sert à cerner toutes les préoccupations des citoyens quelque soient leurs catégories sociales.

➤ **En termes de renforcement du réseau de transport en commun,**

Le tramway de Sétif a réussi d'être un fil conducteur à la favorisation du RTC. Sa stratégie de travailler en complémentarité avec les différents modes de transport collectif, a permis d'offrir un véritable réseau du transport public aux habitants de la ville de Sétif, et assurer une bonne couverture du transport en commun.

Trois ans d'exploitation de la première ligne du tramway de Sétif, montrent ce renforcement, où une augmentation significative est apparue clairement, qui est due principalement à l'utilisation massive du tramway, dont plus de 50% d'augmentation se situe sur les axes traversés ce projet.

Cela exprime nettement l'efficacité de la première ligne du tramway de Sétif en termes de transport, traduite par les mutations des pratiques de déplacement des citoyens, et le changement de leur mode de transport, cherchant plus de propreté, de confort, de sécurité et surtout de rapidité.

➤ **En termes de report modal,**

Malgré la forte volonté politique et les efforts déployés de la part des autorités locales, la part modale routière continue sa progression, et l'évolution de transport combiné n'a pas été à la hauteur des espérances.

Certes, la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif, a renforcé la part modale TC, mais sans recul de la part modale VP, qui ne cesse de s'augmenter, vue la non desserte de la totalité de la ville par cette première ligne de tramway, ainsi la non exploitation des parcs relais.

Le tramway de Sétif n'a pas encore répondu à un partage modal équilibré. Autrement dit, le projet du tramway n'a pas encore apporté les effets attendus en termes d'amélioration de la circulation automobile et piétonne.

De cela, la finalité de concrétiser une véritable complémentarité reste toujours en attente, vue qu'une seule ligne de tramway ne peut à elle seule résoudre tous les problèmes de circulation, et que son action n'est démultipliée que si elle s'inscrit dans une politique globale de déplacement, avec la réalisation des deux autres lignes prévues, desservant les quatre coins de la ville de Sétif, et assurant la couverture de toute l'agglomération.

Au-delà des enjeux de mobilité, de circulation et de déplacement, le projet de tramway de Sétif à dépasser cette échelle réduite, à une autre plus globale, d'un simple projet de transport, à un projet de développement urbain, cela par la grandeur des transformations qui a subi la ville de Sétif en termes de dynamisme et d'attractivité.

A cet égard, et dans un prochain chapitre, on va essayer indirectement de mettre le point sur les impacts du projet de tramway de Sétif sur la dynamique urbaine, cela à travers une évaluation subjective, par le biais d'une approche sociologique auprès du capital citoyen, mesurant sa perception, sa satisfaction ainsi ses attentes par rapport au projet.

## **CHAPITRE VII**

# **LE TRAMWAY DE SETIF ENTRE PERCEPTION, SATISFACTION ET ATTENTES DES CITOYENS.**

## INTRODUCTION.

Selon les dimensions temporelles ou spatiales, *la dynamique urbaine désigne l'ensemble des éléments faisant état de la perception du caractère mouvement, évolution de la ville ou de son caractère plus au moins statique, à travers ses mutations, ses transformations et extensions* (Rodier & Saligny, 2007). Elle indique l'ensemble des changements de différentes natures et bien souvent inters reliés, qui s'opèrent sur le plan social, économique, ainsi urbain, et qui se manifestent sur l'espace urbain suite à une action ou à une intervention urbaine (Courcier,2003).

L'évaluation des impacts des projets des tramways a été toujours traitée en premier lieu par des chercheurs spécialistes, chacun selon son domaine ; à travers une série de données statistiques calculées à des périodes différentes, dans les mêmes conditions afin de mesurer le degré d'évolution des effets de ce projet et d'établir par la suite un état des lieux sur lequel ils peuvent évaluer le degrés d'échec ou de la réussite du projet, et de construire au final, une stratégie de planification durable.

Au fur et à mesure, pour que les résultats soient plus fiables, les chercheurs complètent leur approche statistique par une autre sociologique auprès des maitres d'usage, permettant de poser un diagnostic avec l'identification des forces et des faiblesses du projet à travers la perception des usagers.

*« Pour tendre la qualité d'usage, l'écoute de l'utilisateur est fondamentale, ainsi que l'approche de terrain. L'objectif c'est de permettre l'expression des besoins dans un projet, de faire parler celui qui va le vivre au quotidien, de préférence à l'expert »* (Rivoire , 2008)

De cela, il serait judicieux d'approcher les citoyens et d'identifier leurs perceptions quant à leur cadre de vie, de recenser leurs avis sur le projet de tramway de Sétif, leurs problèmes quotidiens, leurs inquiétudes ainsi que leurs aspirations afin de mesurer par la suite leur satisfaction vis-à-vis du projet, à savoir des dimensions multiples.

Dans un intervalle de temps qui n'est pas assez indicatif (3 ans d'exploitation), l'impact de la première ligne du tramway de Sétif, est marqué beaucoup plus au niveau du centre- ville, une artère principale ponctuée par la place de Ain El Fouara et l'espace de vie piétonne. Un tronçon sur lequel l'insertion du tramway a connu un grand débat dans la sphère citoyenne pendant la phase de réalisation et même après son exploitation.

Le changement des pratiques modales, le réaménagement des espaces publics, le traitement des placettes (Ain Fouara et El Amir Abdelkader...), ainsi que la piétonisation du centre-ville... et plein d'autres actions, sont des interventions qui ont bouleversé l'image du cœur de la ville de Sétif, et qui ont mis l'attractivité urbaine en question, à travers un développement urbain qui se traduit par le changement de comportement des usagers, ainsi que les transformations des pratiques notamment celles des riverains, des commerçants et des résidents des quartiers sur le corridor du tramway.

Le projet du tramway peut apporter au centre-ville de Sétif un surcroît d'attractivité, comme il peut avoir un effet non escompté. Pour cela nous allons essayer à travers ce chapitre, d'évaluer **la dynamique urbaine au niveau du centre-ville de Sétif**, à laquelle participe ce projet, tout en se rapprochant du capital citoyen, en s'interrogeant sur l'effet du tramway de Sétif sur **la dynamique urbaine** notamment au niveau **du centre-ville**, à travers ses répercussions sur l'attractivité et sur l'image du commerce, ainsi que ses conséquences sur le cadre de vie urbain. ( Véron , 2006)

Une évaluation qui sera effectuée à travers l'analyse de plusieurs dimensions, commençant par l'analyse des changements des pratiques des usagers piétons au cœur de la ville de Sétif, passant à l'évolution de l'attractivité commerciale, et arrivant au final à l'évaluation du cadre de vie des habitants sur le corridor du tramway.

## **1. TRAMWAY ET CHANGEMENT DES PRATIQUES DES USAGERS PIETONS AU CŒUR DE LA VILLE DE SETIF.**

*Le tramway procède d'un nouveau regard sur la ville et d'une nouvelle manière de concevoir les conditions de sa prospérité. Au cœur de ce projet urbain renouvelé, il y a l'objectif de redonner la ville à ses habitants en leur offrant une ville belle, sécuritaire, confortable, silencieuse, peu polluée, dans laquelle se déplacer devient un plaisir. En un mot, une ville où il fait bon vivre, tout en étant une ville plus prospère et plus efficace que jamais.* (Bergeron , 2003) **Est-il le cas pour le tramway de Sétif ?**

Le centre-ville de Sétif comme premier pôle de l'agglomération par sa position géographique, sa valeur patrimoniale, foncière et architecturale se fait oublier. La population le fuit à cause de la dégradation du cadre bâti et des problèmes d'accessibilité rencontrés. Un centre historique qui a connu ces dernières années des changements considérables, notamment la place de Ain Fouara, l'espace marquant le plus la ville de Sétif qui porte son image, mais qui tient difficilement son rôle. Son environnement immédiat n'est pas du tout

à la hauteur de sa réputation, compte tenu des agressions multiples dont- il est l'objet et que l'on peut aisément constater simplement en regardant les anciennes photos de ce que fut cette fameuse place. Cela se voit au niveau de son architecture inadéquate par rapport à son essence même, le délabrement du cadre bâti la bordant, ajouté à l'absence d'un rôle fonctionnel à effets de centralité et d'attraction (Chouadra, Zeghlache, & Guenadez, 2015).

Aujourd'hui, avec l'avènement du tramway à Sétif et son passage par le cœur du centre historique de la ville, sur l'avenue 8 mai 1945 traversant la place Ain Fouara, un traitement homogène des rues traversés est réalisé, offrant une continuité entre les espaces publics et les artères commerçantes (SITRAM , 2003 ), tout en les libérant de la voiture et les réhabilitant, engendrant des changements qui sont opérés à travers :

- La piétonisation complète de la rue engendrée par l'insertion du tramway, et qui apparut comme une suite logique, pour qu'une révolution majeure s'est engagée : d'un axe entièrement dédié à l'automobile à une voie urbaine réservée aux piétons et aux modes doux (Thibal, 2014).

C'est toute la circulation automobile dans le centre-ville qui en est bouleversée, au plus grand profit du commerce local, favorisant la circulation piétonne et bouleversant l'image urbaine du centre-ville.

- Le réaménagement de la place Ain Fouara en un espace piétonnier animé, doté par des aires de repos, où des bancs sont insérés sur toute la placette et protégés par des parasoleils, ainsi que des arbres et des bacs à fleurs sont placés aux différents coins, allant de l'angle des avenues ben Boulaïd et 1er novembre 1954 jusqu'à la mosquée ELATIK.



Figure VII-1 : L'aménagement proposé au niveau de la place Ain Fouara.

Source : EMA. APD, 2013.

De ce fait, le projet du tramway représente une occasion exceptionnelle pour le centre-ville de Sétif, et nous impose de chercher si une haute qualité d'aménagement, une identité et surtout une harmonie est mise en jeux, si sa valeur patrimoniale est renforcée, ainsi si son image et son **attractivité urbaine** sont améliorés. Et la question qui se pose :

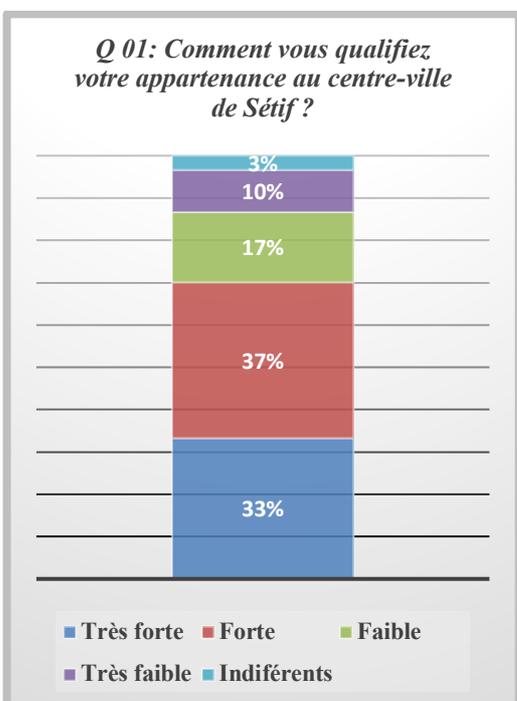
### **Est-ce que l'insertion du tramway a pu améliorer l'attractivité urbaine du centre-ville de Sétif ?**

Afin de répondre à cette question, il fallait s'approcher les piétons du centre-ville, et les usagers de la place de Ain El Fouara, tout en évaluant leurs pratiques, éclaircissant tout d'abord : Comment cet espace a été pratiqué avant l'arrivée du tramway, et Est-ce qu'il est pratiqué de la même manière après son exploitation ?

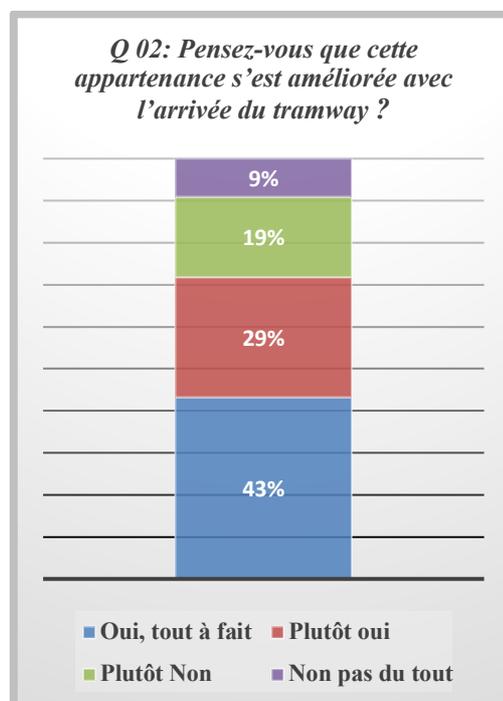
Les résultats de notre enquête (Questionnaire n°05 figuré dans l'Annexe 05) se sont résumés dans les points suivants :

#### **1.1. L'appartenance au centre-ville de Sétif .**

En premier lieu, 70% des citoyens interrogés expriment vivement **leur appartenance** au centre-ville de Sétif, dont 71,5% d'entre eux déclarent que cette appartenance s'est améliorée après l'arrivée du tramway. Pour eux ce dernier a permis de rapprocher les quartiers, faciliter l'accessibilité et donner le droit à la ville pour tous.



**Graphe VII-1 : L'appartenance des citoyens au centre-ville de Sétif. (Auteur, 2021)**



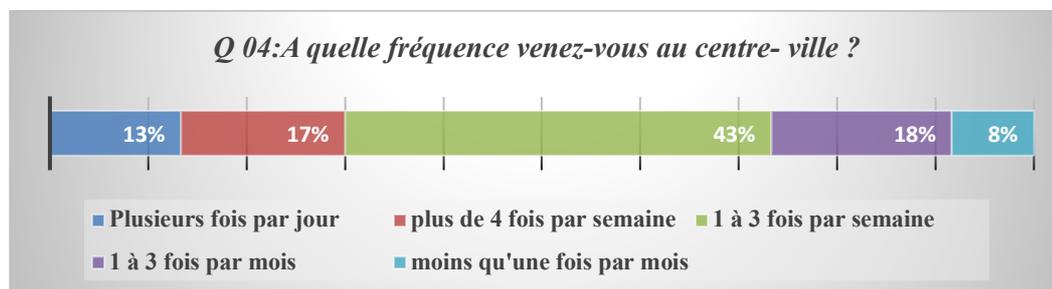
**Graphe VII-2 : L'amélioration de l'appartenance au centre-ville de Sétif avec l'arrivée du tramway**

Une préférence nette est marquée pour les endroits situés au centre-ville, que ce soit pour le travail, le loisir ou la détente : la rue de Constantine, la rue Vallée, la rue du 1<sup>er</sup> novembre, Beb Biskra , la place de Ain Fouara, Ain Droudj, le jardin el Amir, le Park Mall comme symbole de « la modernité de luxe » (Rahmani Kelkoul & Chougui, 2019) , sont considérés comme les endroits préférés, et les plus fréquentés, non seulement parce qu'ils sont des endroits dynamiques, des espaces de rencontres, d'échange commercial, de loisir et de détente, mais parce qu'ils sont devenus de plus en plus accessibles, propres et modernes, *des lieux publics qui présentent une densité et une diversité sociale, fonctionnelle et spatiale , et sont autant des lieux symboliques auxquels les habitants s'identifient* (Rahmani Kelkoul & Chougui, 2019), avec l'encrage de toutes les conditions pour un cadre de vie agréable.

### 1.2. Une fréquentation du centre-ville de Sétif qui ne cesse de s'améliorer avec l'arrivée du tramway.

Une fréquentation majoritaire de « *une à trois fois par semaine* » est déclarée par 43% (Soit 26 personnes sur 60) des citoyens passagers qui habitent en dehors du centre-ville de Sétif notamment le samedi pour s'amuser, se détendre et rencontrer les amis.

*« Au paravent, l'accès au centre-ville était un peu difficile, par manque des lignes de bus et leur surcharges...en plus de ça, elles ne marchent plus après 17hr ou 18hr du soir, donc on est obligé de prendre un taxi ou un clandestin pour rentrer chez nous. Maintenant le tramway a éliminé ce problème, un gain de temps extraordinaire, il est propre et confortable ; et il nous a permis de rester à des heures tard même avec la famille surtout pendant la période estivale »* (déclare un habitant à la zone ouest de la ville de Sétif).



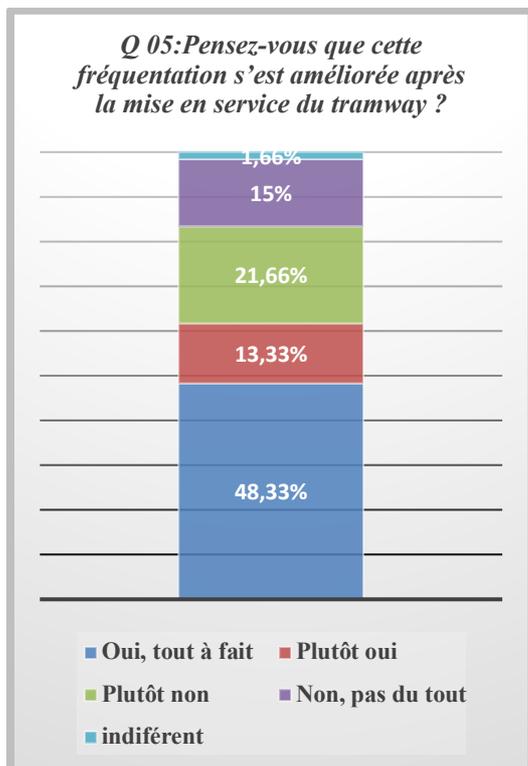
**Graphes VII-3 : Le taux de fréquentation du centre-ville de Sétif par les citoyens interrogés.**

Source : Auteur, 2021.

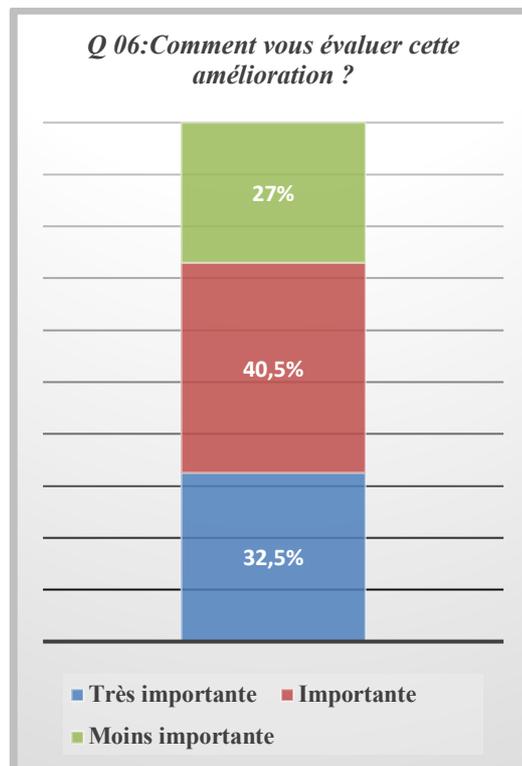
D'après les graphiques ci-après, cette fréquentation ne cesse d'augmenter avec la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif. Une chose qui est affirmé par 62% des interrogés, dont 73% déclarent une importante amélioration de fréquentation, de deux à trois

fois de plus par rapport à la situation d'avant, au moment où seulement 27% affirment le contraire.

« *Moi qui n'allais plus en centre-ville, maintenant, on y va avec plaisir. On est à 10 mn du centre, j'y vais maintenant 1 à 2 fois par semaine. Ce qui n'arrivait plus, parce qu'on ne pouvait pas y aller, on ne pouvait pas stationner...* (déclare un interviewé sur l'avenue 8 mai 1945)



**Graphe VII-4 : l'amélioration de la fréquentation du centre-ville de Sétif par les citoyens interrogés (Auteur,2021)**



**Graphe VII-5 : Évaluation de l'amélioration de la fréquentation du centre-ville par les citoyens interrogés. (Auteur,2021)**

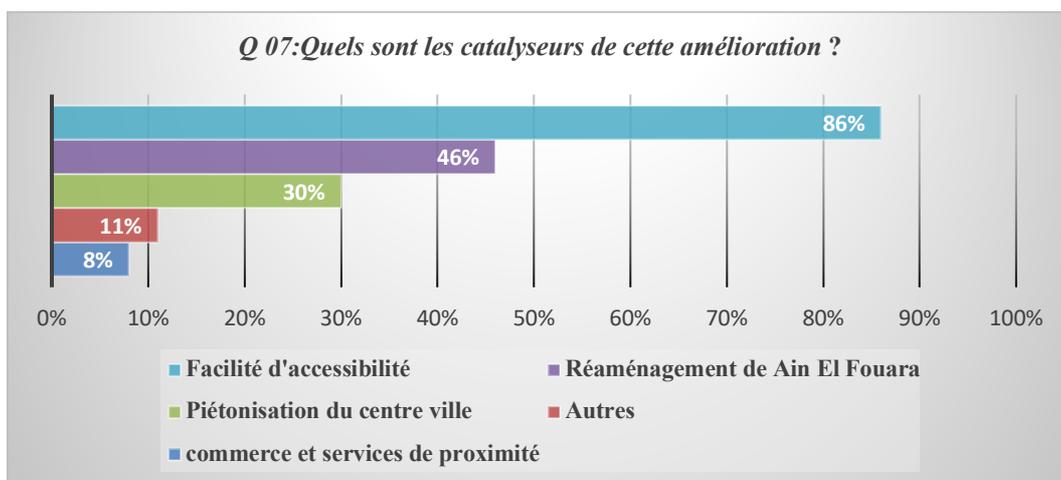
Comme le montre le graphique ci-dessous, **l'amélioration de fréquentation** est liée aux **plusieurs facteurs**, 86% des répondants (soit 32 personnes sur les 37 répondants par oui à la question de l'amélioration de la fréquentation) attribuent cette amélioration principalement à **La facilité d'accès** au cœur de la ville, du fait que le tramway a relie les quartiers résidentiels éloignés (de l'est et de l'ouest) et le centre-ville.

La nouvelle configuration **de la place de Ain Fouara** suite à l'insertion de la plateforme du tramway, est aussi un catalyseur plus au moins important pour cette amélioration, dont 46% des interviewés témoignent que leur fréquentation est due au réaménagement de la placette. Un aménagement qui a permis aux flux des passants et

touristes d'être plus proches de la fontaine, ce qui a renforcé un sentiment de convivialité et de revitalisation au cœur de la ville de Sétif.

Quant à la **piétonisation**, elle n'a pas un impact très important sur l'amélioration de la fréquentation du centre-ville de Sétif. 30% des interrogés apprécient en quelque sorte cette initiative parce que d'un part ils ont eu une certaine sécurité avec la suppression de la voiture du centre-ville, et la diminution de la circulation mécanique et les encombrements. D'autre part, ils se sont définitivement emparés de ces larges espaces publics dégagés de part et d'autre du tramway, recréant une certaine animation au cœur de la ville, et plus précisément au niveau de la place de Ain Fouara.

« Le tramway a pu redonner la vie au centre-ville qui était délaissé surtout avec l'étalement urbain qu'a connu la ville de Sétif, et l'urbanisation qui n'a cessé de s'arrêter. Avant, nous n'avons plus l'envi d'aller ou de se rencontrer là-bas, c'était la détérioration totale, un encombrement absolu, ou nous n'avons ni la place à se stationner, ni à se reposer. Par contre maintenant la nouvelle configuration de l'espace, la sécurité et la poly fonctionnalité du centre nous incitent à le fréquenter quotidiennement »(déclare un retraité sr la place Ain Fouara)



Graph VII-6 : Les facteurs d'amélioration de la fréquentation du centre-ville de Sétif, liés à l'insertion du tramway. (Auteur ,2021).

En revanche, seulement 8% des interrogés attribuent leur fréquentation à la disponibilité du commerce et des services de proximité. L'avenue 8 mai 1945, une artère commerciale par excellence n'est plus perçue comme un centre commercial cohérent, mais également comme un lieu de convivialité, où le chaland retrouve le plaisir de la « balade ». Une artère qui s'est fragilisée avant même le début du chantier, avec l'évolution des pôles du commerce en dehors du centre-ville (marché les 1014, la rue du sileg, les centres commerciaux *Raiset Malizia...* ), et même en plein centre-ville notamment avec l'ouverture

du Park Mall. D'ailleurs ce dernier était parmi les principaux facteurs qui ont redynamisé le centre-ville, et notamment après la mise en service du tramway qui le dessert, et avec lequel il devient de plus en plus accessible.

*« ... je viens presque tous les jours pour voir mes amis, pour s'amuser et défouler... le commerce ici ça ne me dit rien, il y a d'autres endroits où je trouve plus de choix.... Le Parc Mall déjà a tué presque toutes les activités sur cette avenue... »* (déclare un interviewé sur l'avenue 8 mai 1945)

### **1.3. Le centre-ville de Sétif, une nouvelle image, et une attractivité limitée avec l'arrivée du tramway.**

Au-delà de la mutation esthétique, de l'embellissement résultant notamment du traitement de façade à façade, une reconstruction urbaine est effectuée par les citoyens, portant sur une nouvelle dimension visuelle de l'expression urbaine, notamment avec son insertion sur l'axe majeur de la ville, constituant son épine dorsale.

Notre rapprochement des citoyens, les interrogeant sur la nouvelle image dictée par le tramway de Sétif, nous a permis de ressortir avec une carte mentale qui illustre une nouvelle image de la cité, plus simple et lisible, à travers une représentation collective de l'imagibilité et la lisibilité du cœur de la ville de Sétif (Mezoued, 2015).

Les nouvelles formes d'espaces publics, le nouveau partage de la voirie, la redistribution des espaces entre public et privé, et les réaménagements générés par la mise en place du tramway de Sétif, soulèvent des questions en termes de lisibilité pour les piétons, qui semble être améliorée au sens de K. Lynch, à travers le nouveau repérage dans l'espace de la ville (Lynch, 1999), en s'orientant par rapport à des points de référence urbains (bâtiments emblématiques, lieux bien fréquentés, etc.) (Maitre & Millot, 2014), dont des nouvelles représentations par les usagers ont été produites, améliorant leur capacité de s'orienter, de se repérer et de se diriger dans leur environnement urbain, donnant des nouvelles adresses à leurs habitations, à leurs commerces et à leurs lieux de travail. *« J'habite sur la piétonnière »* au lieu de dire j'habite juste à côté de la fontaine de Ain El Fouara ou sur l'avenue 8 mai 1945 ou de préciser le nom exact du quartier. *« Je travaille à la banque CPA, juste à côté de la station Bouzid Saal en plein centre-ville »*

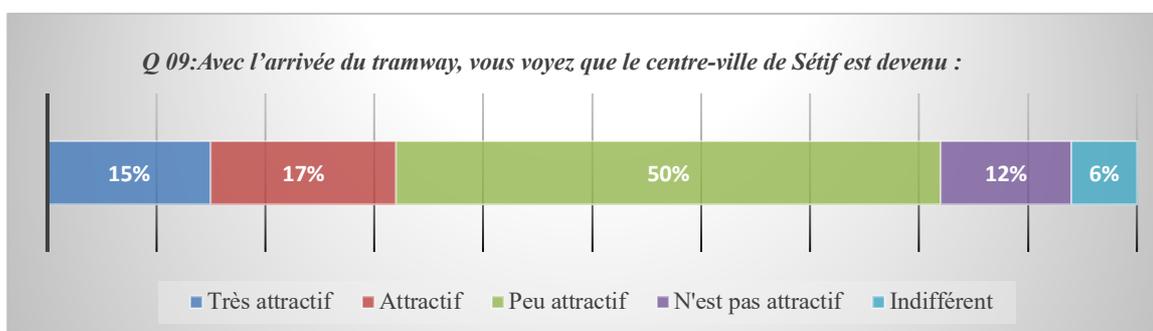
Les cinq éléments constitutifs de la ville selon Kivein Lynch : les routes(voies), les secteurs (quartiers), les limites, les nœuds et les points de repères, sont perçus autrement par les riverains, et cela par rapport à la ligne du tramway. Des nouvelles adresses sont données :

- Aux quartiers et aux repères par rapport aux stations et aux points de vente.

- Aux nœuds par rapport aux différents carrefours sur son tracé,
- Aux limites par rapport à ses secteurs, et par rapport même aux différents aménagements effectués à savoir les placettes et les parcs relais.

Malheureusement, cette nouvelle image s'est réduite à une simple reconstruction urbaine, sans refléter une réelle attractivité au niveau du centre-ville.

Suite à la non acquisition des pistes d'amélioration attendues par la plupart des interrogés, 50% des répondants expriment une faible attractivité, au moment où 15 % des enquêtés déclarent une forte attractivité ; ce sont beaucoup plus des gens qui ont poussé un soupir de soulagement, après avoir beaucoup souffert pendant la période noire des travaux, et 17% des interrogés affirme une attractivité plus au moins importante, ou qu'il y aurait des améliorations à faire.



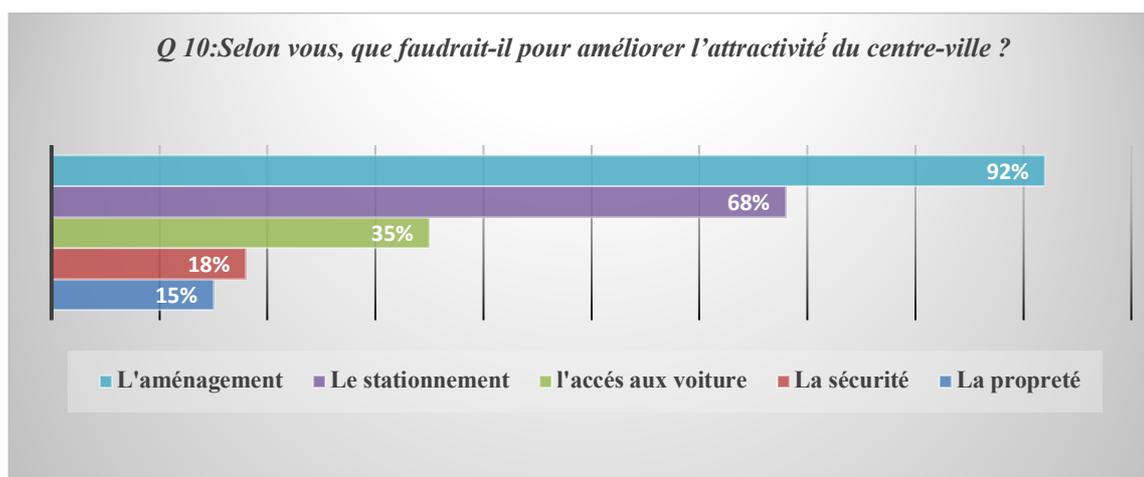
**Graphes VII-7 : L'attractivité du centre-ville déclarée par les enquêtés après l'arrivée du tramway de Sétif. (Auteur, 2021).**

L'espace public réaménagé, et les travaux d'embellissement engendrés ne sont pas assez suffisants pour consolider l'attractivité souhaité au centre-ville. Ils se sont limités à des simples interventions standards qui sont indispensables pour toute réalisation d'un projet de tramway. Une question du site propre et des stations de part et d'autre de son emprise au sol, avec un aménagement de façade à façade intervenant simplement sur le revêtement des trottoirs, sur quelques éléments de mobilier et parfois en plantant quelques arbres.

De cela, des actions sont souhaités afin d'améliorer cette attractivité, dont la grande majorité des interrogés (92%) demandent à effectuer des aménagements qui rendent le centre-ville de Sétif plus agréable, surtout avec l'ancienneté des habitations et du tissu urbain ; qui prime sur le niveau d'embellissant du tramway. Pour eux inscrire un tramway dans un tissu purement traditionnel, caractérisé par un état vétuste des habitations revenant à la période coloniale, il est exigé en parallèle une forte intervention des collectivités pour la

réfection des façades, la réhabilitation des habitations, et les travaux d'amélioration urbaine, tout en réaménageant les espaces publics et les quartiers traversés par la ligne du tramway.

Dans le même contexte, une part plus ou moins importante des interviewés a exprimé sa tristesse de l'élimination des arbres centenaires qui ont assuré pendant des années une attractivité paysagère incontournable, et qui ne va jamais se rattraper. Ajoutons que les espèces intégrées ne sont pas du tout endémiques à Sétif ; d'ailleurs ils n'ont jamais été expérimentés, et n'ont pas un effet purement positif sur l'environnement « *On a proposé pour la rue de Constantine du Ain El Fouara jusqu'au quartiers du cheminot, d'implanter des espèces de lierre qui absorbent la poussière et les gazes toxique, et faire des pots avec des plantes qui font un géotropisme positif, descend des balcons traités avec des supports en fer forgé, supportés avec les poteaux végétalisés ce que va donner un beau paysage au centre-ville et exprime un esprit de modernité et de durabilité* » (Déclare un interviewé au centre-ville, un enseignant chercheur à l'université de Ferhat Abas)



Graphes VII-8 : Les actions à faire pour l'amélioration de l'attractivité du centre-ville de Sétif.

D'autre part la sensible attractivité du centre-ville de Sétif est due à la forte minimisation du stationnement, en l'absence des alternatives et des mesures d'accompagnement. 68% des interrogés demandent à avoir plus d'avantages pour le stationnement, par l'implantations des nouvelles aires de stationnement et des parkings non payants dans les rues avoisinantes de la ligne.

D'ailleurs ils ont exprimé leur désaccord à propos de l'emplacement du parking a étages au niveau de la gare routière, qui est en cours de réalisation. Ils ont préféré l'implanter à proximité du centre-ville, au niveau de l'ancien site résidentiel « Diar El Nakhla » avec des panneaux signalétiques « *centre-ville à 5 minutes* », une proposition qui était déjà présentée au maire et au wali sans avoir aucun écho de la part des autorités locales.

*« Notre problème c'est qu'on n'a pas un vrai interlocuteur avec qui on parle...Au lieu de faire un parking à étage au niveau de l'ancien site de Diar El Nakhla, ils ont préféré de réaliser une mosquée, pour qu'on arrive à avoir quatre mosquées dans un périmètre de 100m ... Cela signifie la non coordination entre les services de transport et celles d'urbanisme » (Chenafa, 2021)*

Cependant la proportion des personnes exprimant une opinion opposée est loin d'être négligeable, 12% des interrogés ne reconnaissent pas cette attractivité, ce sont beaucoup plus les automobilistes qui estiment que l'accessibilité au centre-ville est devenue plus difficile, notamment avec la réduction des accès mécaniques et la suppression des aires de stationnement. 35% des interrogés demandent qu'il soit plus facile de s'y rendre en voiture. Pour eux, un centre qui accueille un nombre croissant d'emplois et de services doit favoriser le transport en automobile.

*«... Moi en tant qu'un fonctionnaire au centre-ville , habitant à la cité El Hidab qui n'est pas desservit par le tramway, je suis obligé d'utiliser ma voiture et j'en parle plus des difficulté que je coïncide chaque jour pour stationner. Je me trouve parfois garer à 3 ou 4 km, parfois je dois sortir du bon matin pour trouver une place assez proche, et parfois je préfère prendre le bus pour éviter ce problème mais arriver en retard...Certes le tramway est une bonne chose mais pas au centre-ville, il nous a exclu le fait qu'aucune solution s'est engagée pour compenser le déficit... »*

Ajoutons que la priorité donnée au tramway au niveau des carrefours, et la mauvaise réorganisation du plan de la circulation ont engendré un immense embouteillage surtout avec la mauvaise reconfiguration du carrefour de la wilaya, où ils sont trouvés coincés dans des bouchons qui sont parfois ingérables.

Ils ont mis aussi le point sur l'intermodalité tramway/voiture qui n'est pas encore acquise malgré la disponibilité des parcs-relais, qui ne sont malheureusement pas encore exploités.

Enfin, les interrogés déclarent qu'en dehors des heures de pointes, la balance pencherait plutôt vers la voiture qui désormais un moyen de transport plus rapide et efficace pour atteindre n'importe quel point au niveau de la ville en attendant le parachèvement définitif du projet du tramway qui aspire à desservir les quatre coins de la ville

#### **1.4. La place Ain Fouara, une revalorisation sous l'effet du tramway.**

La place de Ain Fouara embellie reprend son rôle central au cœur de la ville de Sétif. La nouvelle géométrie de la place a servi une nouvelle ambition de l'espace Sétifois, dédiée notamment aux modes doux, et devenue une halte prisée entre le centre historique et le centre commerçant.

#### 1.4.1. L'appropriation de la place Ain Fouara.

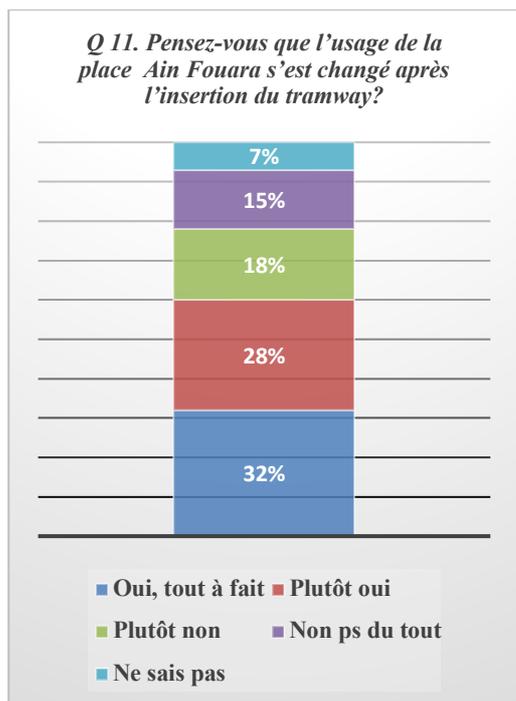
Si l'**appropriation** est à la fois *une saisie de l'objet et une dynamique d'action sur le monde matériel et social* (Ripoll & Veschambre, 2005), l'arrivée du tramway a pu donner cette opportunité à la place de l'indépendance. Il n'y plus que les touristes à y trouver leur bonheur, de nombreux citoyens se sont vite réapproprié cette placette. On assiste à un phénomène où les usagers développent un sentiment d'appartenance à l'espace et se l'approprient.

Le tramway de Sétif contribue au changement des pratiques d'appropriation de la place de Ain Fouara, un espace qui devient plus fonctionnel et polyvalent en accueillant divers usages et usagers (Beyer & Royoux, 2015).

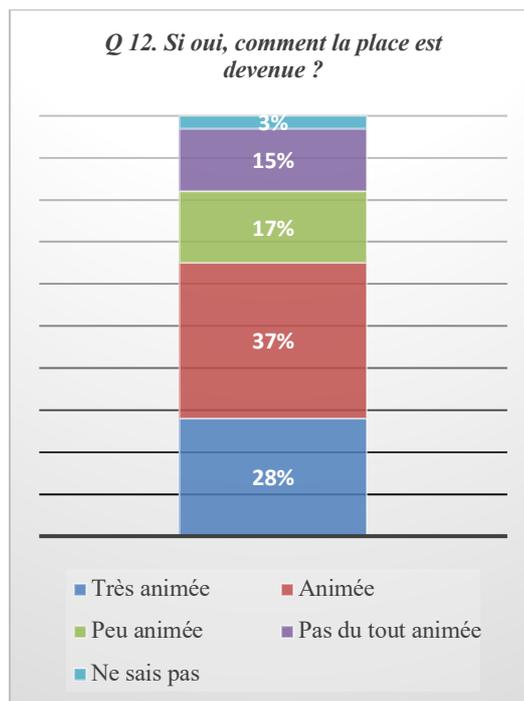
L'observation révèle que la place est plus investie par les hommes que les femmes, exploitant la place pour se reposer, se détendre, rencontrer des amis, se recréer, boire l'eau de Ain Fouara et prendre des photos souvenir, ainsi que d'attendre le tramway, autant d'activités propices à un espace marqué par un fait urbain aussi bien social que physique et économique.

Une appropriation qui s'observe le long de la journée : la matinée par les retraités et quelques visiteurs, l'après-midi jusqu'à 16hr est quasi vide, sauf pour les gens qui la traversent. Après 16hr, exhibition des ados par les vélos (plus de 30 vélos), et les skateboards mettant les usagers en insécurité. Au-delà de 18hr et au centre de l'allée Ouest de la fontaine sont regroupées quelque famille dégustant quelques pots de glace avec un éclairage très faible. Cette esplanade devient donc un lieu de repos pour les vieux comme pour les jeunes qui préfèrent s'adosser aux murs tout en échangeant un discours léger et en contemplant ce paysage qui reste beau à leurs yeux malgré toutes sortes de modifications.

Quant aux interviewés, 60% des répondants témoignent d'un changement d'usage de la place de Ain El Fouara, avec un nombre de rencontres et de sociabilité important, grâce aux espaces ouverts propices à la sociabilité. Leur majorité (65%) affirment que la place est devenue de plus en plus animée et praticable après la mise en service du tramway, avec une ambiance diurne jusqu'aux heures les plus tardives de la journée.



**Graphe VII-9 : Changement d'usage de la place Ain Fouara. (Auteur,2021)**



**Graphe VII-10 : L'animation de la place Ain Fouara (Auteur,2021)**

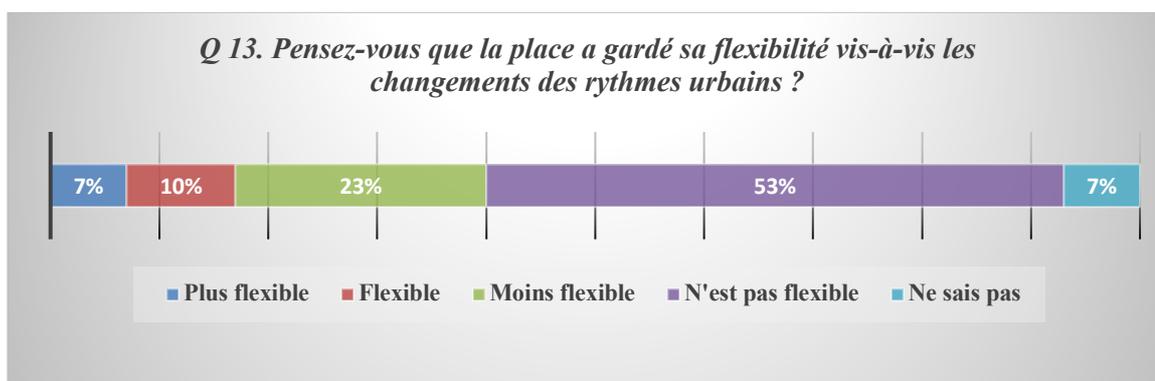
L'espace privé n'est plus là, la partie appropriée par les hôtels est devenue publique, La suppression de l'espace destiné à la circulation mécanique ainsi que les aires de stationnement qui ont dominé la place, n'influent plus négativement sur son animation générale. Les hôtels et les cafétérias qui ont empiété sur les trottoirs au détriment de l'espace piétonnier, n'engendrent plus de contraintes et de problèmes de circulation piétonne. Ainsi l'élargissement des trottoirs et la disponibilité de places assises ne provoque plus l'occupation des rues et des bords de la place.



**Photo VII-1 : L'insertion du tramway de Sétif devant la place de Ain Fouara. (Auteur,2021).**

### 1.4.2. La flexibilité de la place Ain Fouara

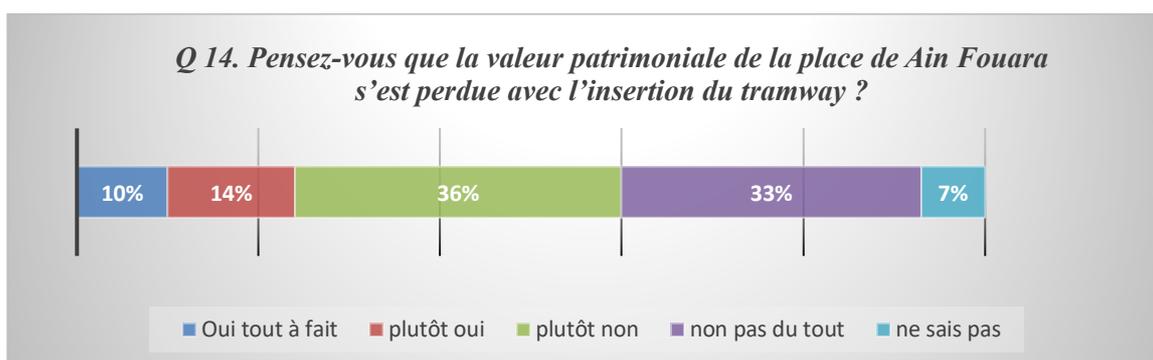
L'insertion du tramway a perturbé la **flexibilité** de la place, dont plus de 77% des interrogées affirment qu'avec l'arrivée du tramway, la place ne devient plus flexible, cela par rapport aux changements des rythmes urbains engendrés. (Reiß-Schmidt, 2003). Sa forme, ses installations et son aménagement, ne lui permettent pas d'être ouvert à tous les usages, elle n'a plus la capacité d'accueillir les usages non planifiés comme les festivals. Dans le cas échéant, ils sont obligés de geler l'activité du tramway pendant toute la journée pour planifier l'évènement souhaité.



Graphes VII-11 : La flexibilité de la place Ain Fouara après l'arrivée du tramway. (Auteur,2021)

### 1.4.3. La valeur historique et patrimoniale de la place Ain Fouara,

70% des interrogés affirment que la place n'a pas perdu sa valeur avec l'insertion du tramway, au contraire, ce dernier est un point fort, dont l'identité de la fontaine de Ain El Fouara est préservée.



Graphes VII-12 : La valeur patrimoniale de la Fontaine de Ain Fouara. (Auteur,2021)

L'aménagement de la plateforme de tramway, et les stations aux abords de la fontaine, a donnée un nouveaux paysage, permettant aux flux des passants et touristes d'être plus proches de la fontaine, dont la place est dévoilée toujours un point de convergence, ou nœud à la fois social et matériel.

## **2. LETRAMWAY ET L'EVOLUTION DE L'ATTRACTIVITE COMMERCIALE AU CŒUR DE LA VILLE DE SETIF.**

*Le commerce est une fonction essentielle au rayonnement et à l'attractivité d'une agglomération, de son centre et de ses quartiers (SITRAM , 2003 ). Une activité économique très sensible à l'égard des conditions de mobilité et de circulation changeables.*

La décision même de construire un tramway en plein centre-ville de Sétif, une artère connue par la diversification de l'offre commerciale (52% de l'ensemble des fonctions), a déçu la plupart des commerçants. En effet, une bonne portion de l'hyper centre commerçant a connu une paralysie partielle ou totale pendant la phase de réalisation du projet , suite à laquelle certains commerçants ont délocalisé leurs activités pour investir d'autres rues, au moment où certains autres ont résisté au bouleversement introduit et ont essayé de s'adapter à la nouvelle configuration du centre-ville (Fafa , 2017), espérant que l'exploitation de la ligne aura un effet positif et favorable pour leurs commerces, en d'autre terme , une relance commerciale travers ce projet.

Après la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif, des mutations variées sont remarquées sur l'avenue su 8 mai 1945 :

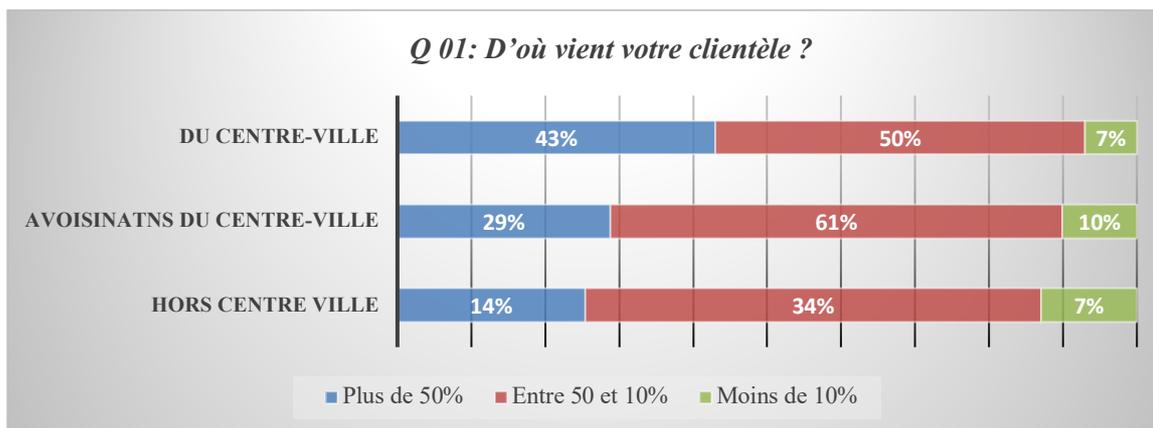
- 20 magasins sont totalement fermés (12 pendant la phase des travaux, et 8 après la mise en service du tramway).
- 50 commerçants de diverses activités ont accepté le changement introduit, et malgré leur mécontentement déclaré pendant la phase de réalisation, ils sont toujours attachés à leurs magasins. Parmi eux 44 commerçants ont gardé la même activité, alors que les six (6) autres ; ont créé de nouveaux usages pour plus de rendement.
- 12 nouveaux commerçants sont installés suite à la délocalisation des autres, pour investir un commerce du téléphone ou de restauration.

Des mutations qui ont mis l'attractivité commerciale en question, laquelle nous avons essayé de comprendre à la base des interprétations des commerçants enquêtés, et qui nous ont permis de déduire et d'arriver aux résultats suivants :

### **2.1. Une clientèle de passage disparue suite à l'insertion du tramway.**

Avec la piétonisation du centre-ville et la suppression des aires de stationnement, une perturbation de la clientèle fréquentant les magasins du centre-ville est bien marquée.

D'après les dires des commerçants interviewés projetés dans le graphique ci-après, la clientèle de passage de la plupart des commerces a diminué voire même disparu. Il s'agit d'une **clientèle de proximité**, venant directement du centre-ville, touchant 43% des réponses envisagées pour la clientèle de plus de 50%, et arrivant à 61% des réponses pour la clientèle qui vient des quartiers avoisinants du centre-ville, présentant de 10 à 50% de la totalité de leur clientèle, alors que le taux de la clientèle issue des quartiers lointains du centre-ville est moins de 10%, pour 52% des réponses.



Graphique VII-13 : l'origine de la clientèle. Source : Auteur, 2021.

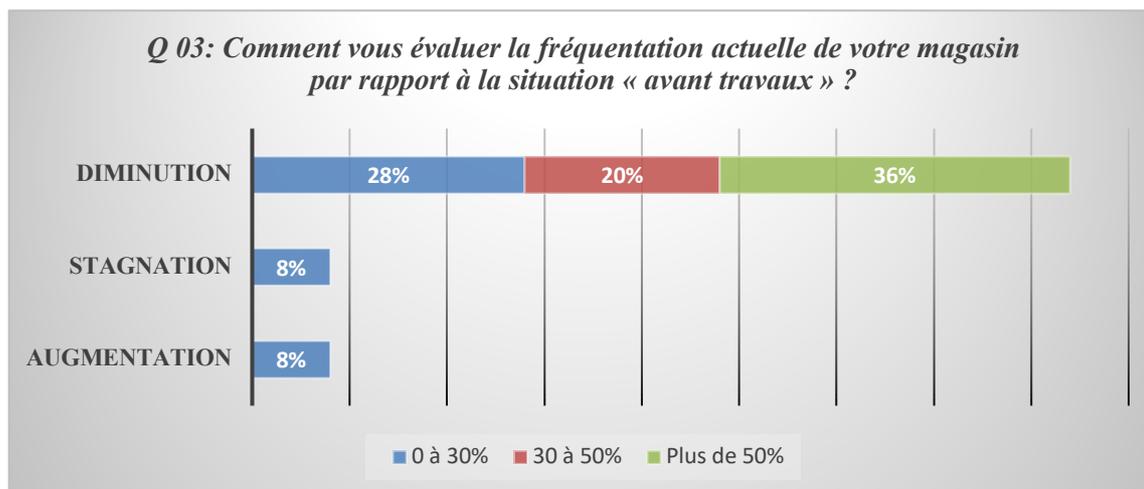
La majorité des anciens commerçants pour ne pas dire tous (23 anciens commerçants sur 25), affirment que la réalisation et la mise en service de la ligne du tramway de Sétif a fortement influencé la provenance de la clientèle.

Seulement 8% des anciens commerçants interrogés (soit deux personnes sur les vingt-cinq), indiquent une augmentation de leur fréquentation ; qui ne dépasse pas les 30%, il s'agit de :

- « Cafétéria El Fouara » en face de la fontaine Ain El Fouara dont l'augmentation de la fréquentation est due essentiellement à l'aménagement de la place (les gens portent des glaces et des boissons et s'installent là-bas) ainsi qu'à son emplacement à proximité de l'avenue ALN, où les gens peuvent stationner, ce qui lui a permis en quelque sorte de ne pas perdre sa clientèle.
- « Cafétéria El Nadi », une très ancienne cafète qui a représenté pendant des années un important lieu de rencontre au niveau du centre-ville. Avec l'arrivée du tramway, et l'augmentation de la fréquentation du centre-ville, cet endroit est devenu de plus en plus fréquenté, affirme son propriétaire.

Deux autres anciens commerçants indiquent une fréquentation plus ou moins augmentée, ou bien stagnée, il s'agit de :

- « L'hôtel El Rabii », qui a connu une stagnation plus ou moins importante, d'après son propriétaire ; le tramway n'est pas le seul responsable de cette stagnation, puisqu'il note une augmentation régulière de la fréquentation, mais pas moins de 30% comme ces dernières années avec l'insertion du tramway, du fait de la suppression des places de stationnement appropriées par l'hôtel.
- Le labo-photo « Bessou » a connu aussi une certaine stagnation de la fréquentation de son magasin.



**Graph VII-14 : L'évaluation de la fréquentation actuelle des commerces par rapport à la situation "avant tramway". (Auteur,2021)**

En revanche 84% des anciens commerçants interrogés notent une diminution remarquable de la fréquentation de leurs magasins. Sur les vingt-cinq interviewés :

- Sept anciens commerçants déclarent une perte de moins de 30 % de leur clientèle, il s'agit de la pharmacie, et la majorité des vendeurs des portables).
- Cinq anciens commerçants affirment une diminution de 30 à 50% : pizzeria, produit cosmétiques, libéreraï, alimentation générale et la boulangerie).
- Neuf anciens commerçants indiquent une chute de plus de 50%, il s'agit beaucoup plus des commerces non alimentaires tels que les vêtements pour homme et femme et du sport, l'électroménagers...

Cette diminution provient non seulement de la perte des clients de passage, mais aussi de la baisse de la clientèle utilisant la voiture, et qui trouvent un grand problème de stationnement au niveau du centre-ville .

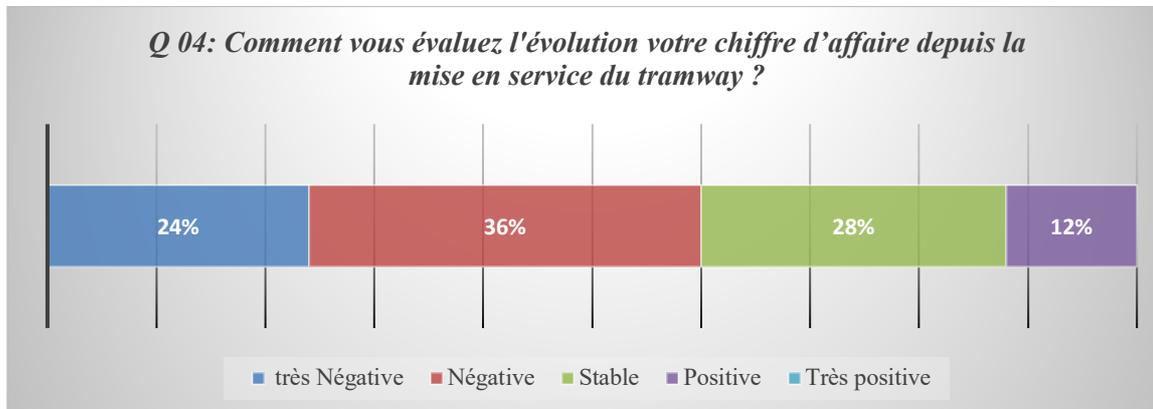
*« Nous en tant que propriétaires nous n'avons même pas des places pour stationner nos voitures, alors là le client...On perd chaque jour plus de 20 minutes si ce n'est pas plus à chercher une place,*

*parfois on est obligé de garer nos voitures dans un parking payant, généralement celui du « Parc Mall » ...on a toujours travaillé beaucoup plus avec les passagers et avec l'insertion du tramway et la suppression du stationnement on a perdu la majorité de notre clientèle... » (déclare un commerçant sur l'avenue du 8 mai 1945).*

## 2.2. Un Chiffre d'affaire qui ne cesse de baisser.

Les commerçants interrogés sont confrontés à des pertes considérables. La majorité des **anciens commerçants** (60%) qu'ils soient propriétaires ou locataires, affirment avoir vu leurs chiffres d'affaires diminuer depuis l'arrivée du tramway, ce qui est dû principalement à la perte de leur clientèle d'un part et la stagnation du commerce d'autre part.

Cependant 28% des anciens commerçants déclarent une évolution stable de leur chiffre d'affaire, et cela par rapport au type de commerce (vente de téléphone portable et pizzerias). Au moment où seulement trois des anciens commerçants interrogés observent une légère évolution qui ne dépasse pas les 10%, due à l'augmentation légère de leur fréquentation d'un côté, et la diminution plus au moins importante du prix du loyer, ce qui a un peu renforcé leur chiffre d'affaire leur permettant d'arriver à une certaine équivalence par rapport à la situation avant tramway.

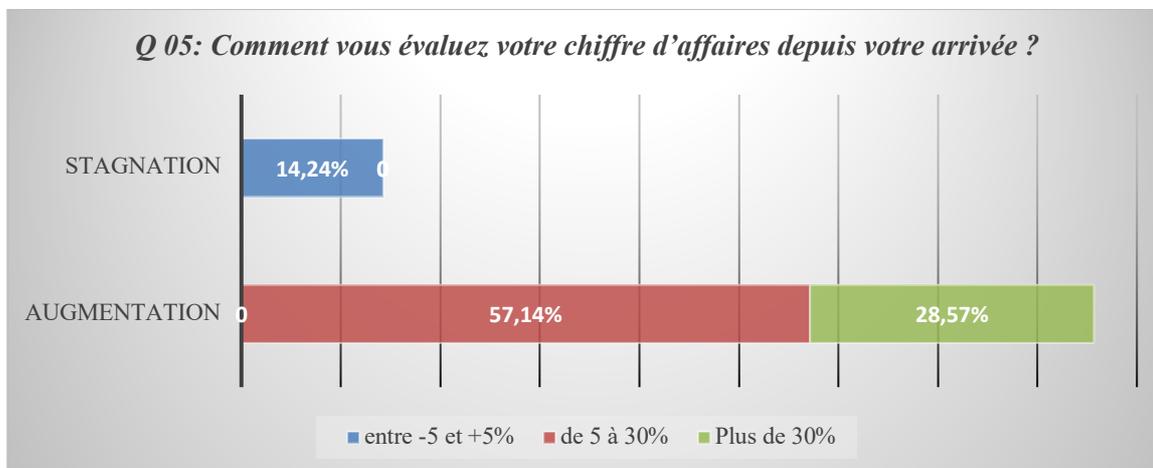


**Graph VII-15 : l'évolution du chiffre d'affaire des anciens commerçants depuis la mise en service du tramway. (Auteur,2021)**

En revanche, les **nouveaux commerçants** marquent depuis leur arrivée une certaine amélioration ou une stagnation de leur chiffre d'affaire, mais qui n'est pas assez satisfaisante par rapport à leurs prévisions. Sur les sept nouveaux commerçants interrogés :

- Quatre nouveaux commerçants affirment une augmentation de leurs chiffres d'affaire de moins de 30%, il s'agit de trois magasins de vente de portables (Accessoire, Master phone et Samsung) et d'une cafétéria.

- Deux nouveaux commerçants (pizzerias Regency food et TurtuleNindja), touchent une augmentation de plus de 30%, alors que le nouveau kiosque a vu son chiffre d'affaire stagné.



**Graphique VII-16 : l'évolution du chiffre d'affaire des nouveaux commerçants depuis leur installation.**

Source : Auteur, 2021.

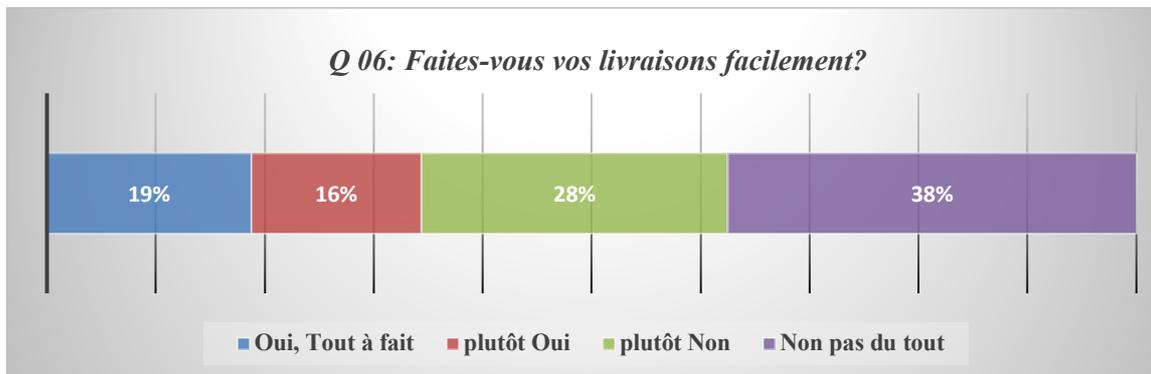
Selon la déclaration des nouveaux commerçants, cette légère évolution, ou la stagnation de leurs chiffres d'affaire, ne sont pas dues seulement à l'insertion du tramway. C'est plutôt généré par le type de commerce et la concurrence qui existe sous le monopole des pizzerias et du commerce de téléphone. Ils sont tous déçus par les résultats inférieurs à ceux escomptés, ou leurs revenus qui sont presque moitié moindres de ce qui étaient envisagés. « *On a cru que notre installation à proximité du tramway, est sur une artère purement commerciale, va renforcer notre commerce après une période assez dure des travaux ... certes il y a un mouvement, il y a une fréquentation plus au moins importante, mais cela ne veut nullement dire que tout est parfait. On est en train de travailler juste pour payer le loyer .....* » (Déclare un nouveau commerçant sur l'avenue du 8 mai 1945).

### **2.3. Une livraison assez difficile en exclusion des aires de stationnement.**

Autre chose qui a perturbé la stabilité du commerce au centre-ville de Sétif c'est bien la **difficulté de la livraison** affirmée par la majorité des commerçants. 66% des interrogés indiquent qu'ils ne peuvent pas effectuer leurs livraisons facilement en l'absence des zones de livraisons, ou leur positionnement loin des magasins, occupées par les particuliers et les véhicules en stationnement dans la plupart des cas.

Ceci au moment où 16% des interrogés affirment une difficulté de livraison **plus au moins faible** due essentiellement à leur situation en angle, profitant de la rue perpendiculaire pour pouvoir facilement décharger, effectuant généralement leurs livraisons du matin ou en

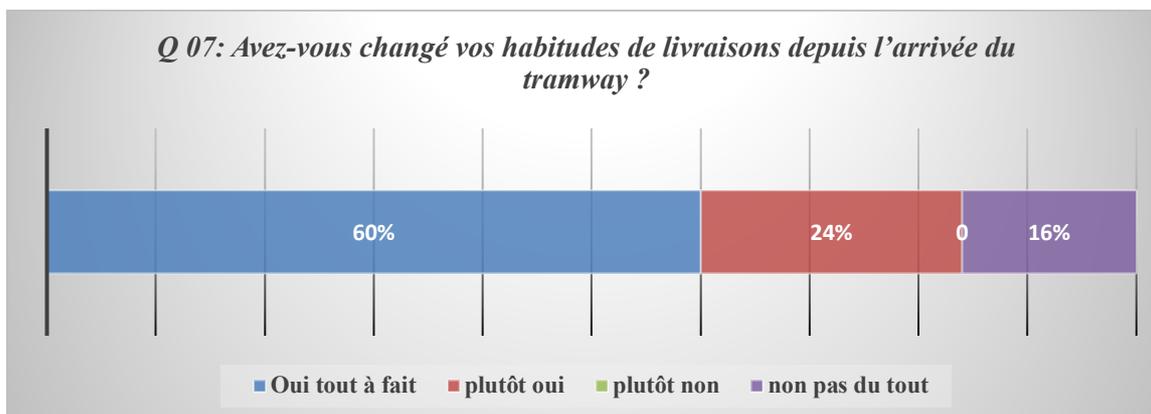
fin de journée, pour ne pas perturber le trafic, attendant la libération des aires de stationnement.



**Graphe VII-17 : La facilité des livraisons après l'insertion du tramway.** (Auteur,2021)

Quant aux commerçants effectuant **facilement la livraison**, soit 6 commerçants sur 32, c'est par rapport au type de commerce, ils sont généralement les kiosques et les vendeurs des accessoires téléphoniques, utilisant juste des petits chariots, et qui n'ont pas besoin de se garer devant leurs magasins pour faire la livraison, ce sont aussi les nouveaux commerçants qui ont ajusté consciemment leurs activités.

Selon les déclarations des anciens commerçants, un grand changement des habitudes de livraison sont effectués depuis l'arrivée du tramway en termes d'horaires, de zones de livraisons et de manière de stationnement, en absence de mesure compensatoire.



**Graphe VII-18 : Changement des habitudes de livraisons depuis l'arrivée du tramway**

Source : Auteur, 2021.

La majorité des anciens commerçants (84%) trouvent que le tramway a constitué un grand obstacle pour leurs livraisons, ils se sont trouvés dans la plupart des cas à:

- Stationner sur la chaussée le temps de décharger,
- Se garer sur des zones éloignées et utilisant des chariots,

- Attendre la fin de service du tramway pour effectuer la livraison, utilisant la ligne même du tramway et transformant les allées piétonnes en accès mécaniques et aires de stationnement.

« ... jusqu'à maintenant je n'arrive pas à comprendre le résonnement des responsables quant à l'insertion du tramway sur cette artère, je ne pense pas du tout qu'ils ont pensé au commerce. Vous ne pouvez pas imaginer ce que nous faisons, on utilise la plateforme du tramway pour effectuer nos livraisons ... jusqu'à quand cette souffrance ... » (déclare un commerçant sur l'avenue du 8 mai 1945).

#### 2.4. Un relouage relative des magasins avec l'arrivée du tramway.

Non seulement les habitudes des anciens commerçants ont changé, mais l'allure de leurs magasins aussi. Avec la stagnation du commerce au centre-ville de Sétif et l'arrivée du tramway, certains commerçants ont fait des modifications et refait leurs façades.

Une nouvelle teinture, un nouveau design avec différentes textures à l'extérieur, et parfois des nouveaux aménagements à l'intérieur, en plus de la démolition de certains très anciens magasins, qui ont influencé négativement sur le paysage urbain en général et la façade urbaine en particulier.



Photo VII-2 : Quelques magasins modifiés suites à l'insertion du tramway. (Auteur,2021).

D'après notre enquête, dix sur les vingt-cinq anciens commerçants interrogés ont fait des travaux d'embellissement ou d'agrandissement de leur commerce. La majorité d'entre eux (soit 8 sur 10 commerçants) ont fait des transformations esthétiques, refaisant leurs vitrines, tout en s'influençant par l'insertion du tramway, ce qui était déclaré par la moitié

des commerçants effectuant des modification extérieurs (Kiosque El Fouara, labo photo Bessou, cafétéria El Fouara et cafétéria El Nadi). Ils veulent être à la hauteur de la nouvelle image moderne donnée par le tramway.

*« L'arrivée du tramway nous a poussé de réhabiliter nos magasins, pour pouvoir suivre la modernité, et la nouvelle image qui a eu la rue, moi j'ai essayé en quelque sorte de s'adapter avec ce nouveau contexte, j'ai refait ma vitrine, j'ai réaménagé mon local, et ça me permet d'attirer un bon nombre de clientèle »* (Déclare le propriétaire du labo photos Bessou sur l'avenue 8 mai 1945)

Quant à l'autre moitié des commerçants (Techno portable, Samsung Portable, libérai El Assala et Bijouterie), la restauration des façades des magasins effectuée, a été pour but et d'attirer plus de la clientèle vue de la forte concurrence commerciale.

**Tableau VII-1 : Les commerces touchés par la modification depuis l'arrivée du tramway.**

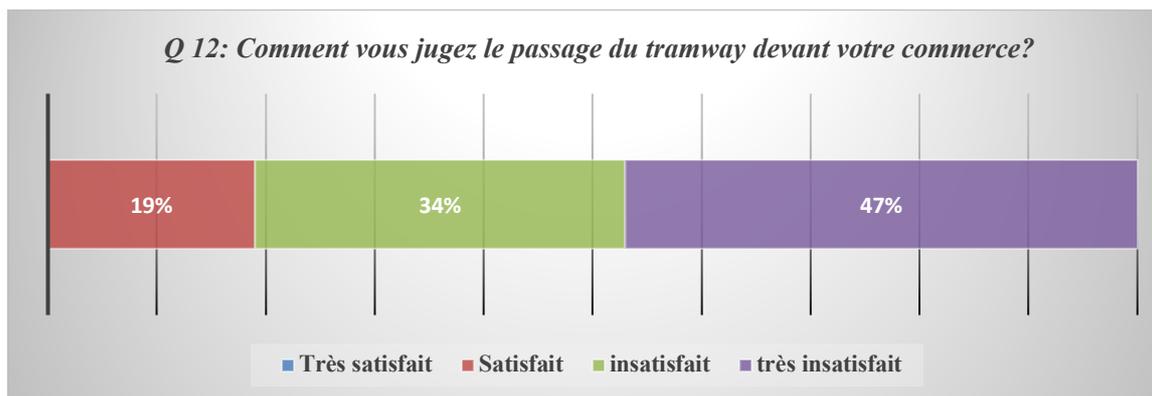
Commerces	Modification	Type de modification	Influencé par tramway
<b>Kiosque TABAC</b>	X	Extérieur	Oui
<b>Labo photo</b>	X	Intérieur	Non
<b>Informatiques</b>	X	Intérieur	Non
<b>Portable (Samsung)</b>	X	Extérieur	Oui
<b>Labo photo ( Bessou)</b>	X	Extérieur	Oui
<b>Bijouterie</b>	X	Extérieur	Non
<b>Portable Techno</b>	X	Extérieur	Non
<b>Cafeteria ( café l'univers)</b>	X	Extérieur	Non
<b>Cafeteria (El Nadi)</b>	X	Intérieur et Extérieur	Oui
<b>Librairie (El Assala)</b>	X	Intérieur et Extérieur	Oui

Source : Auteur, 2021.

Pour le reste des commerçants (quatre sur dix), ils ont fait des agrandissements et des réaménagements à l'intérieur de leur magasin, dont les modifications effectuées sont loin d'être influencées par le passage du tramway. Malheureusement leurs objectifs d'améliorer leurs commerces et d'augmenter la surface de la vente, ne sont pas atteints ; vue la faible fréquentation, due essentiellement aux soucis du stationnement.

### **2.5. Une satisfaction assez discrète, une déception majoritaire.**

Quelle que soit l'ancienneté du commerce et son installation avant ou après l'insertion de la ligne du tramway de Sétif, aucun commerçant n'a exprimé une **forte satisfaction** par rapport au passage du tramway devant son commerce.



**Graphes VII-19 : La satisfaction des commerçants par rapport au passage du tramway devant leurs commerces.** (Auteur,2021).

Seulement 19% des interrogés, ne représentant que des **nouveaux commerçants**, expriment une **discrète satisfaction**, vu qu'ils ont pu adapter leurs activités en connaissance de cause. Ils affirment aussi que le tramway n'est pas à lui seul une principale raison pour s'installer au centre-ville :

- Deux nouveaux arrivants sont installés sous l'effet de la centralité cherchant de l'animation et du mouvement sur le boulevard de Ain El Fouara et à proximité du Parc Mall. Il s'agit des services de restauration (Pizzeria Nindja et cafétéria).
- Deux autres nouveaux arrivants se sont implantés là-bas, afin de rejoindre l'activité de la rue qui s'est changée et orientée vers le commerce du téléphone.
- Près de la moitié des nouveaux arrivants (Soit 3 commerçants sur 7) sont installés en raison du tramway. Ils pensent que le tramway est un bon moyen pour amener des clients de passage ; même si ces derniers ne sont pas assez nombreux.

Quant aux **anciens commerçants**, ils expriment pleinement leur **non satisfaction**, que ce soit en phase des travaux du tramway ou après son exploitation : 47 % des commerçants sont **très insatisfaits**, et 34 % sont **insatisfaits**. Ils expriment pleinement le mal à s'adapter au tramway.

Aux dires des anciens commerçants, la clientèle a beaucoup chuté pendant les travaux, et les nouvelles conditions de circulation ne permettent pas de la récupérer. Ajoutons que la suppression quasi-totale des places de stationnement sans être remplacées par d'autres mesures de compensations, sanctionne la majorité des commerçants travaillant beaucoup plus avec les passagers:-

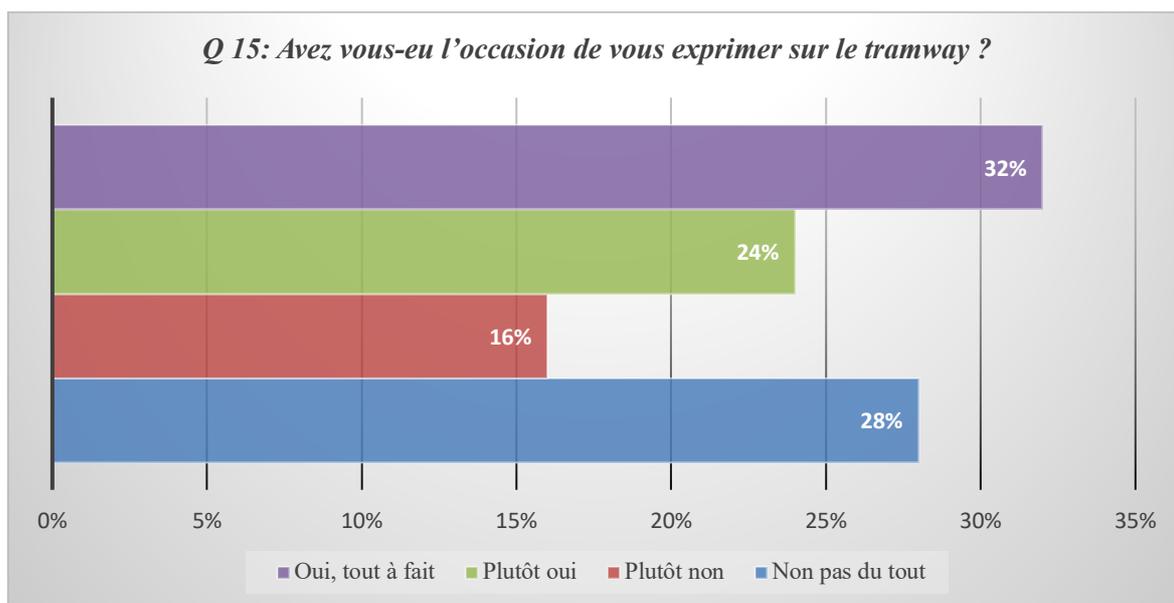
*« Ils n'auraient pas dû faire passer ce projet sur cette avenue, Nous avons perdu notre clientèle ; et nous ne pouvons plus la récupérer... Nous assistons à une chute libre de notre*

*chiffre d'affaire et nous n'avons pas les moyens de louer dans un autre endroit commercial »*  
(Déclare un commerçant « El Moltaqua » sur l'avenue 8 mais 1945, installé depuis les années 90).

## 2.6. L'appartenance des commerçants du centre-ville par rapport au projet du tramway.

Les commerçants expriment aussi leur mécontentement vis-à-vis la non prise en charge de leurs avis et leurs revendications en considération. 56% des commerçants interrogés affirment qu'ils ont eu l'occasion d'exprimer leurs inquiétudes devant les maîtres d'ouvrage comme les collectivités locales, lors des réunions et des portes ouvertes effectuées pendant la phase des travaux, malheureusement personne n'avait le sentiment d'être entendu.

*« ... C'est tellement douloureux de voir nos commerces s'effondrer sans pouvoir rien faire... Nous avons parlé sans être écoutés. A quoi bon on exprime si nos avis ne vont pas être pris en charge... Que des fausses promesses, une souffrance de plus de huit ans et qui ne va jamais être s'arrêter »* (Déclare un commerçant sur l'avenue 8 mais 1945, installé depuis les années 90).



Graphes VII-20 : L'expression des commerçants de leurs revendications (Auteur, 2021).

Les commerçants affirment qu'ils ont été formellement impliqués dans le projet, d'ailleurs leurs revendications transmises à l'EMA pour revoir le tracé de la ligne et réétudier le plan de circulation sur l'artère reconverte en rue piétonne, sont totalement négligés.

Ainsi les promesses de l'EMA de trouver d'autres alternatives améliorant l'accessibilité aux commerces et son engagement pour les indemnités et la prise en charge du manque à gagner restent des promesses vaines sans aucune application.

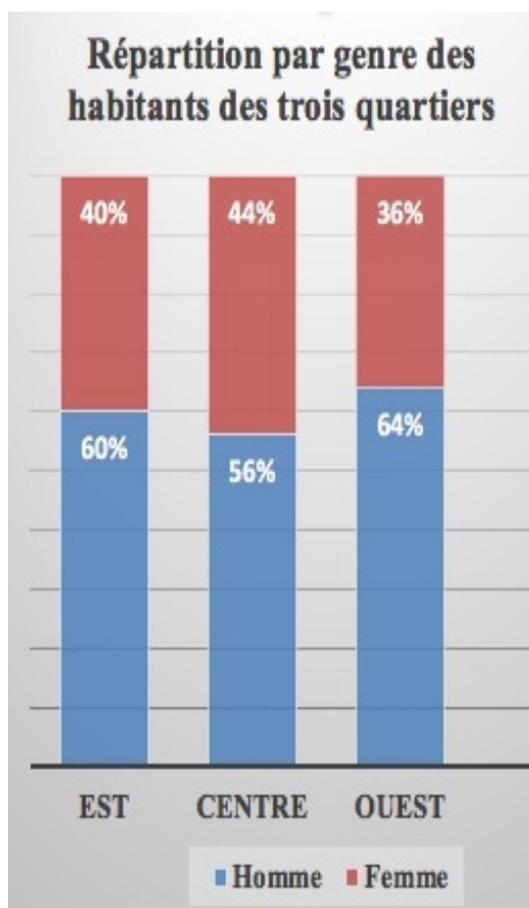
### 3. L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE A TRAVERS LE PROJET DU TRAMWAY DE SETIF.

Notre rapprochement des habitants des différents quartiers choisis à proximité de la première ligne du tramway de Sétif, et le recueil de leurs représentations, nous a permis de préciser leurs perceptions à l'égard du tramway, de comprendre les évolutions qui lui sont subjectivement attribuées, afin de mieux cerner par la suite les impacts du tramway sur les changements de mobilité, sur l'amélioration urbaine, et enfin sur l'environnement social induit dans leurs quartiers.

#### 3.1. Caractéristiques des personnes interrogés.

Pour l'échantillonnage, nous avons veillé au respect des grands équilibres en matière de genre, d'âge et de profils socioprofessionnels entre les trois quartiers enquêtés :

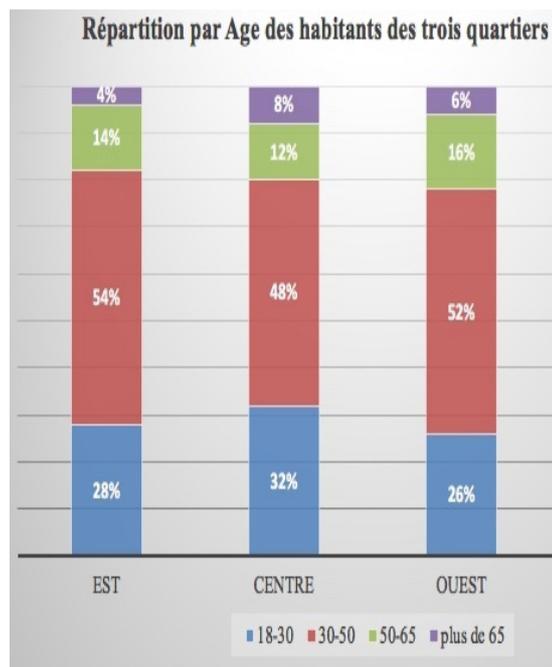
En ce qui concerne **la répartition par genre**, notre échantillonnage présente un certain équilibre (+ 4 et +8 points) entre les trois quartiers avec une légère surreprésentation des hommes : 60% d'homme et 40% de femmes pour le quartier des 300 logements à l'EST, 56% d'homme et 44% de femmes pour le quartier « Cheminot » en plein centre-ville, et enfin 64% d'hommes et 36% de femmes pour le quartier « Chouf Lekded » à l'Ouest. Pour que l'ensemble des répondants représente des 60% d'hommes contre 40% de femmes. Cela afin d'avoir des résultats plus fiables surtout en ce qui concerne les déplacements et la connaissance des comportements de mobilité, au regard des modes de transport utilisés (notamment la voiture) et le motif de déplacement (plus précisément le travail).



Graphe VII-21 : Répartition des habitants des trois quartiers enquêtés selon le genre.

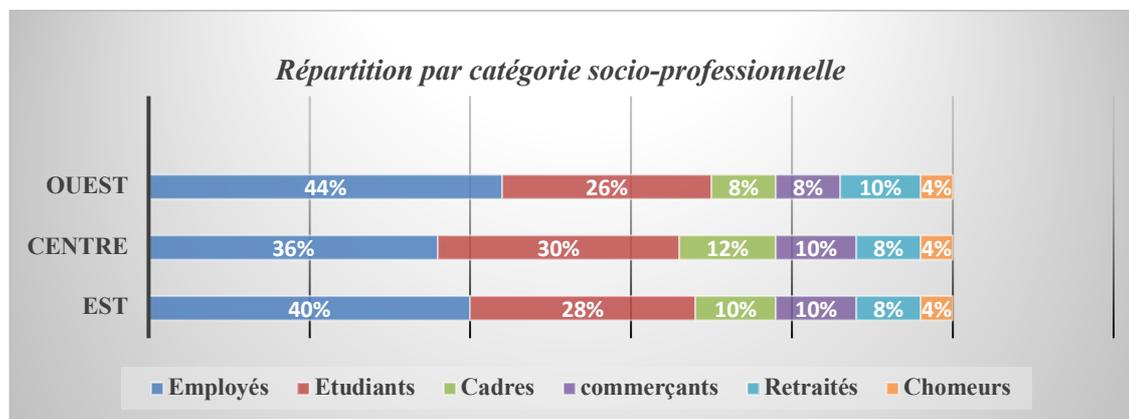
Par rapport à la **répartition par âge**, une équivalence d'âge entre les trois quartiers est bien marquée (entre +2 et +4 points), avec la dominance des deux catégories, à savoir celle des 30-50ans (51%) et des 18-30 ans avec plus de 28%, avec une sous-représentation des catégories des 50-65ans (10 %) et celles de plus de 65 ans (6%).

Cela du fait que ces deux catégories d'âge représentent les habitants qui déplacent beaucoup, et qui englobent beaucoup plus les employés et les étudiants.



Graphique VII-22 : Répartition des habitants des trois quartiers enquêtés par Age. (Auteur,2021).

Quant à la répartition des interrogés par **catégorie socio-professionnelle**, comme mentionné dans le graphe ci-contre, elle a fait ressortir en général que les catégories des employés (40%) et des étudiants (28%) sont les plus significatives.



Graphique VII-23 : Répartition des habitants des trois quartiers enquêtés par catégorie socio-professionnelle. (Auteur,2021).

### 3.2. Le tramway de Sétif et son incidence sur la mobilité des habitants.

L'insertion de la première ligne du tramway de Sétif, accompagnée par la restructuration du réseau de transport en commun, la réorganisation du stationnement et la gestion des carrefours, sont tous des facteurs qui ont bouleversé la mobilité dans la ville en général, et dans les quartiers traversés par la ligne du tramway en particulier, ce qui a incité

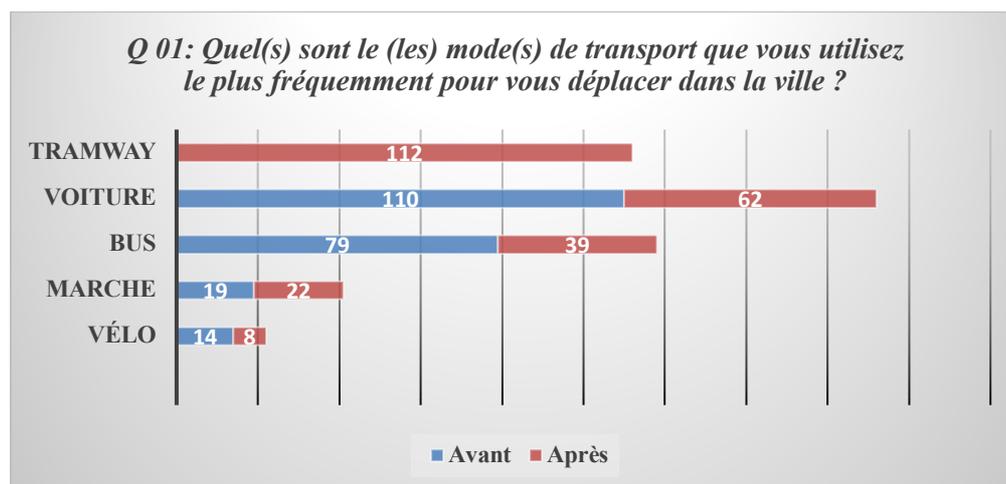
les habitants à changer leurs comportements de déplacement, leurs habitudes modales ; ainsi que leurs motifs de déplacement , suivant un nouveau plan de circulation introduit sur le corridor du tramway. La compréhension des déplacements et la connaissance des comportements de mobilité des habitants enquêtés nous a permis de constater :

### 3.2.1. Les changements des habitudes modales des habitants.

« De l'automobile à la favorisation du réseau de transport en commun ».

Aux regards des habitudes modales des enquêtés, un changement remarquable est constaté après la mise en service de la première ligne du tramway de Sétif, passant de l'importante utilisation de la voiture particulière (conducteur ou passager), à l'usage fabuleux du tramway par les résidents des quartiers à proximité de la ligne du tramway.

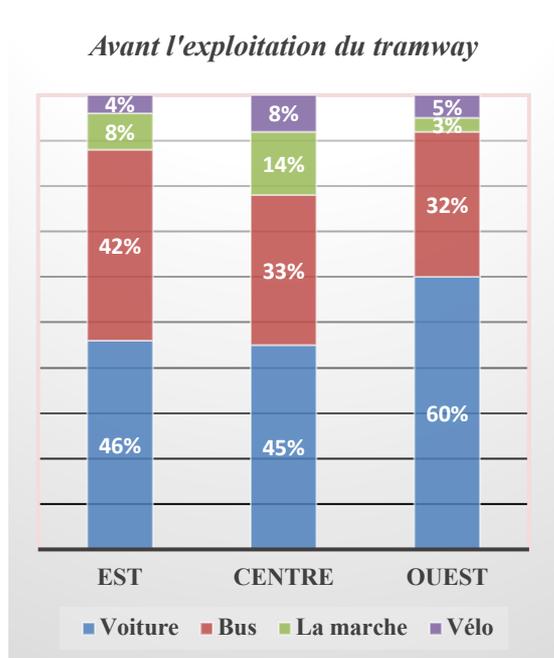
151 réponses sont tenues pour l'usage exclusif des transports en commun (Tramway + Bus), un nombre assez important par rapport à l'usage de la voiture individuelle, qui ne représente que 62 réponses de l'ensemble des réponses des habitants interrogés (243 réponses).



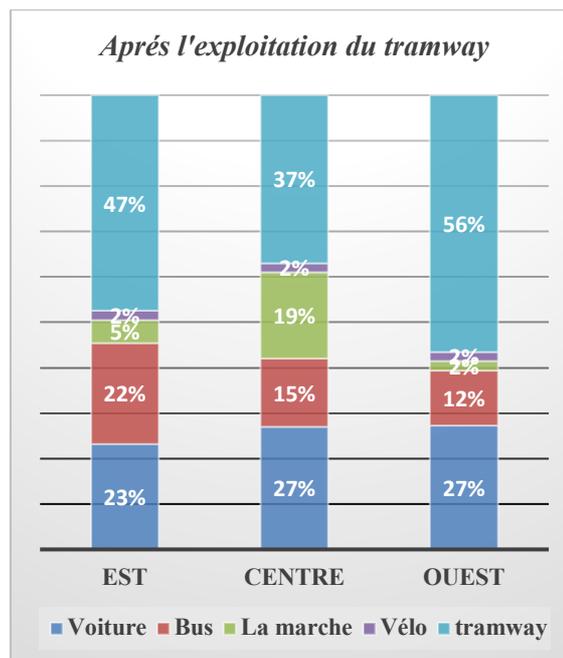
**Graphe VII-24 : Les modes de transports les plus utilisés avant et après l'exploitation du tramway de Sétif.** (Auteur, 2021).

L'analyse des modes de transport les plus fréquemment utilisés par les habitants pour leurs déplacements en ville avant et après la mise en service du tramway, en fonction des différents quartiers enquêtés, a montré une hiérarchie modale semblable :

- Une dominance de l'utilisation de la voiture par rapport à celle du réseau de transport en commun et les modes doux avant l'insertion du tramway.
- Un renforcement du réseau de transport en commun après l'exploitation du tramway avec un taux qui se défait d'un quartier à l'autre.



**Graphe VII-25 : Les modes de transports les plus utilisés dans chaque quartier, avant l'exploitation du tramway de Sétif.**



**Graphe VII-26 : Les modes de transports les plus utilisés dans chaque quartier, après l'exploitation du tramway de Sétif.**

Les résidents du quartier de « Chouf Lekded » à l'Ouest sont les plus bénéficiaires de l'insertion du tramway, sa forte utilisation estimée de 56% a permis une réduction de 33% d'utilisation de la voiture, plus importante que celle des quartiers des 300 logements à l'Est, estimée de 23%, et de seulement 18% pour le quartier « Cheminot » en centre-ville.

En revanche l'utilisation de RTC s'est fortement renforcée dans le quartier de l'Ouest, avec un taux de 36%, moyennement augmenté dans le quartier de l'Est, avec un taux de 27%, et faiblement développé au centre-ville avec seulement un taux de 19%.

Quant à l'utilisation des modes doux, elle est très peu citée par les personnes interrogées dans les quartier de l'Est (7%), et celui de l'Ouest (5%), ils sont considérés comme des modes à part entière pour se déplacer en semaine dans la ville. Par contre au centre-ville, cette utilisation notamment la marche à pied, est citée davantage par les résidents à proximité de l'avenue 8 mai 1945, représentant un taux relatif à 14% avant l'insertion du tramway, et de 19% après sa mise en service.

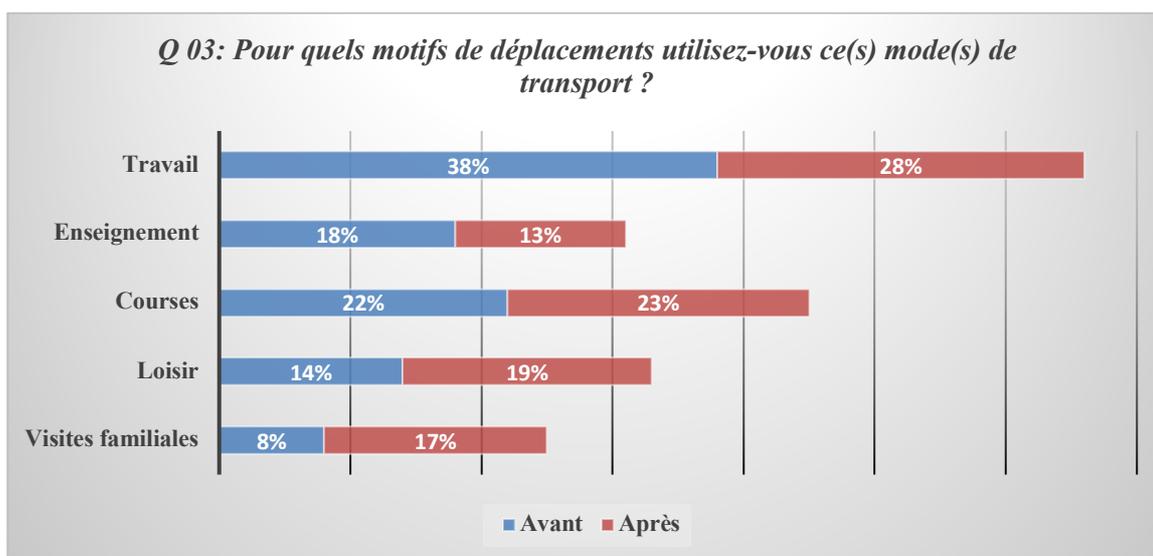
### 3.2.2. Le changement des comportements modaux des habitants.

« Du déplacement pour motifs dits « indispensables » à d'autres « facultatifs »

Le changement des habitudes modales des habitants après l'exploitation du tramway, a conduit vers un changement de leurs comportements de déplacement. L'analyse des motifs

de déplacements des habitants des différents quartiers enquêtés nous a permis de mieux cerner l'évolution comportementale des résidents avant et après l'exploitation du tramway.

**Avant l'insertion du tramway**, le motif de déplacement « domicile-travail », a constitué la principale raison de déplacements, représentant 38% des réponses entrevus, suivis par les déplacements liés au « faire des courses » avec 22% de réponses, à l'enseignement avec 18% des réponses (en lien avec les trois pôles universitaires), au loisir avec 14% des réponses, et aux visites familiales avec 8% de réponses.



**Graph VII-27 : Les motifs de déplacement des habitants avant et après l'exploitation du tramway.**

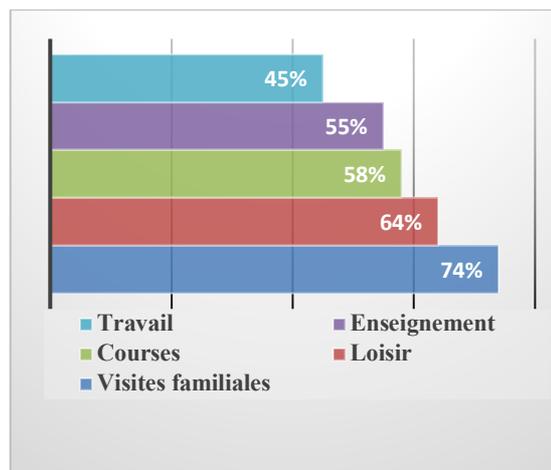
Cette hiérarchie de motifs s'est modifiée **après l'exploitation du tramway**, avec toujours la dominance du motif de déplacements « domicile-travail », mais avec un taux plus réduit par rapport à la situation avant, tout en donnant plus de valeur à d'autres motifs notamment les visites familiales (+ 34 points), et le loisir (+ 25 points).

**Tableau VII.2 : Le changement des motifs de déplacement des habitants après l'exploitation du tramway.**

Motifs de déplacement	Nombre des réponses avant l'insertion du tramway	Nombre des réponses après l'exploitation du tramway	
Domicile-Travail	89	89	/
Domicile-Enseignement	42	42	/
Pour faire des courses	51	71	+20 réponses
Pour le loisir	34	59	+25 réponses
Pour les visites familiales	19	53	+ 34 réponses

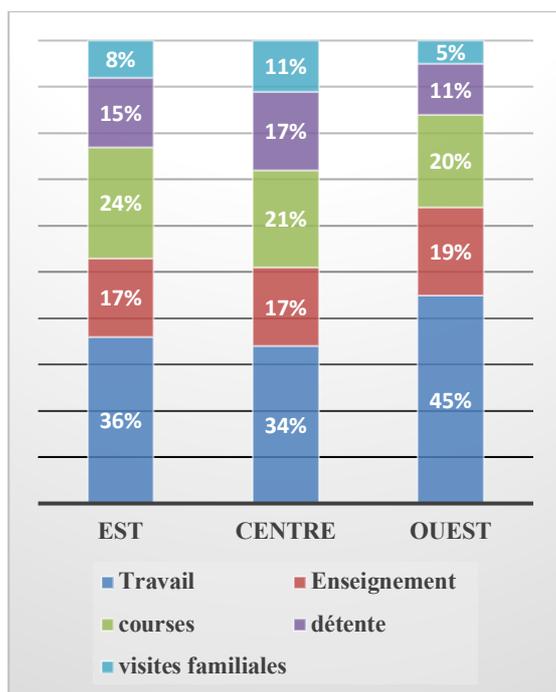
Source : Auteur, 2021.

A travers l'analyse modale des motifs de déplacements avant et après l'arrivée du tramway, nous avons constaté que la majorité des habitants ont changé leurs modes de transport, empruntant le tramway pour effectuer des anciens ou des nouveaux déplacements, il s'agit de 45% employés, de 55% des étudiants, de 58% des habitants pour faire des courses, 64% des habitants pour se détendre, et de 74% des habitants pour aller voir la famille.

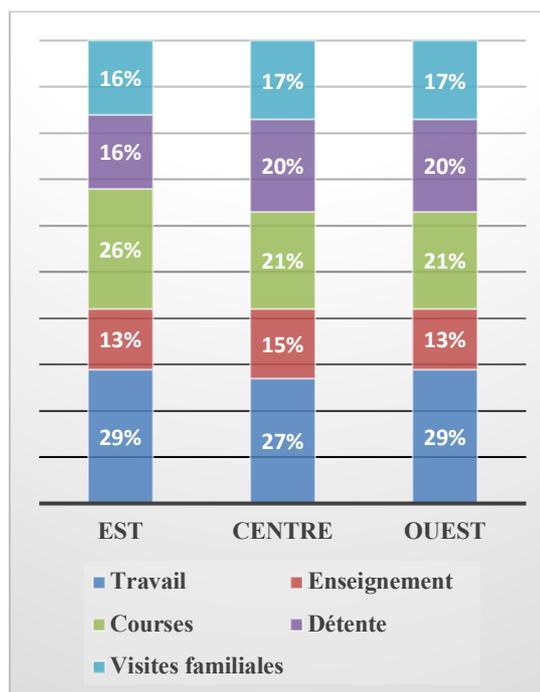


**Graphe VII-28 : Le changement du comportement modal des habitants en utilisant le tramway(Auteur,2021).**

Il est à noter que c'est la même hiérarchie par rapport aux motifs de déplacements qui est constatée pour les trois quartiers enquêtés. Un classement par priorité semblable, que ce soit avant ou après l'exploitation du tramway.



**Graphe VII-29 : Motifs de déplacement pour chaque quartier avant l'exploitation du tramway. (Auteur,2021).**

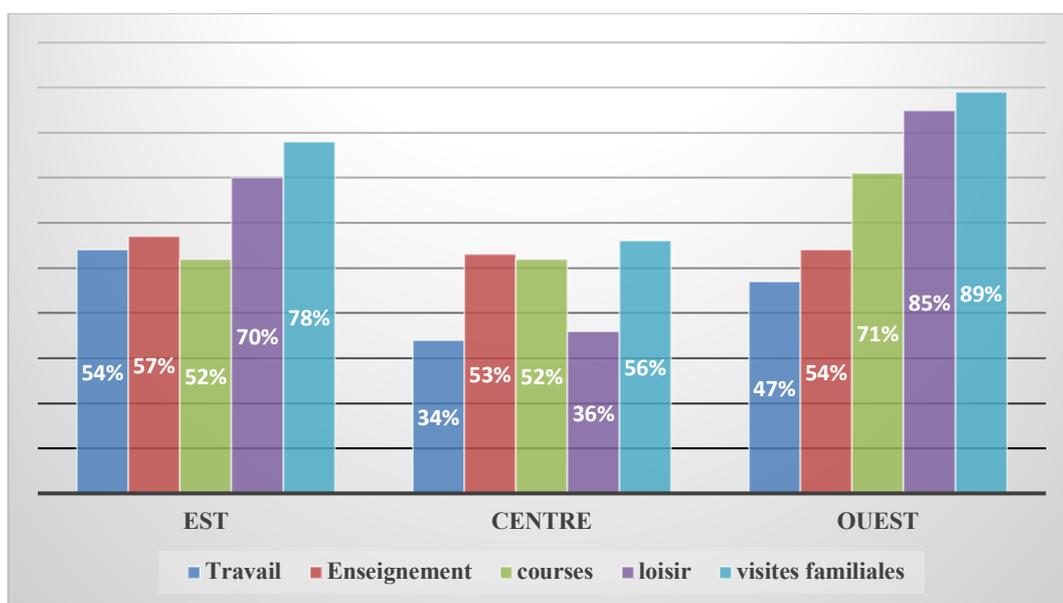


**Graphe VII-30 : Motifs de déplacement pour chaque quartier après l'exploitation du tramway. (Auteur,2021).**

Par contre, c'est le comportement de déplacements des habitants qui a changé avec l'utilisation du tramway selon les besoins des résidents et la spécificité de chacun des quartiers enquêtés.

A travers le graphique ci-dessous, résultant de l'analyse modale des motifs de déplacements, nous pouvons constater que :

- 69% des habitudes et des comportements modaux sont changées par les habitants de « Chouf Lekded » à l'Ouest, vu les mauvaises conditions de mobilité vécues avant l'arrivée du tramway, suite à l'insuffisance des lignes de bus et l'éloignement du centre-ville, ce qui les a obligés à négliger certaines pratiques telles que la détente et les loisirs ainsi que les visites familiales.
- 62% des habitudes et de comportements modaux sont changées par les habitants des « 300 logements » à l'Est, notamment les employés et les étudiants qui ont bien bénéficié du tramway vu sa desserte de la majorité des zones d'emplois ainsi que les deux pôles universitaires.
- Le quartier « Cheminot » au centre-ville vient en dernière position, avec un taux de changement des habitudes et comportements de 46%, marqué beaucoup plus par les étudiants.



**Graphe VII-31 : Le changement du comportement modal des habitants de chaque quartier en utilisant le tramway. (Auteur,2021).**

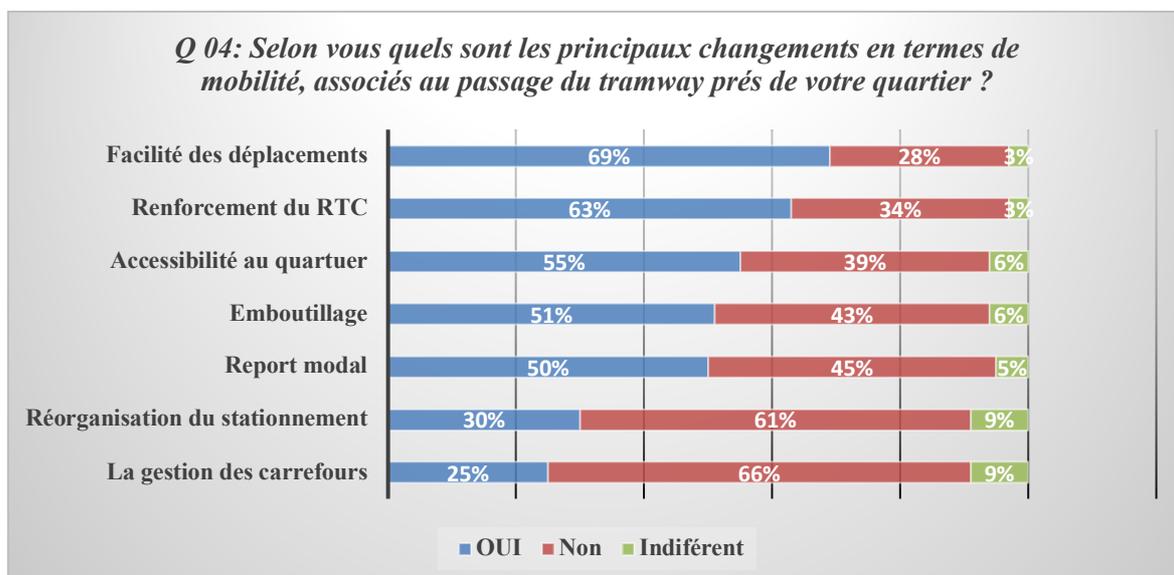
Après avoir analysé le changement des habitudes et des comportements modaux des habitants suite à l'arrivée du tramway, nous avons essayé d'analyser la perception des habitants au regard des changements de mobilité au sein du quartier même, suite à la nouvelle configuration du quartier en général et son plan de circulation en particulier.

### 3.2.3. Les changements de mobilité au sein des quartiers traversés par le tramway.

L'analyse de la perception générale des habitants interrogés en termes des principaux changements de mobilité suite au passage du tramway à proximité de leurs quartiers, désigne en premier la facilité des déplacements de manière générale au sein de la ville de Sétif ce qui est déclaré par 69% des habitants interrogés, dont 63% indiquent que leurs quartiers sont renforcés par le RTC, permettant une utilisation quasi quotidienne du tramway en correspondance parfois avec les lignes de bus publics et privées pour des motifs divers.

En revanche les quartiers sont devenus de plus en plus accessibles, que ce soit pour eux-mêmes ou pour les étrangers. 55% des résidents déclarent un important mouvement dans leurs quartiers depuis l'appropriation du tramway.

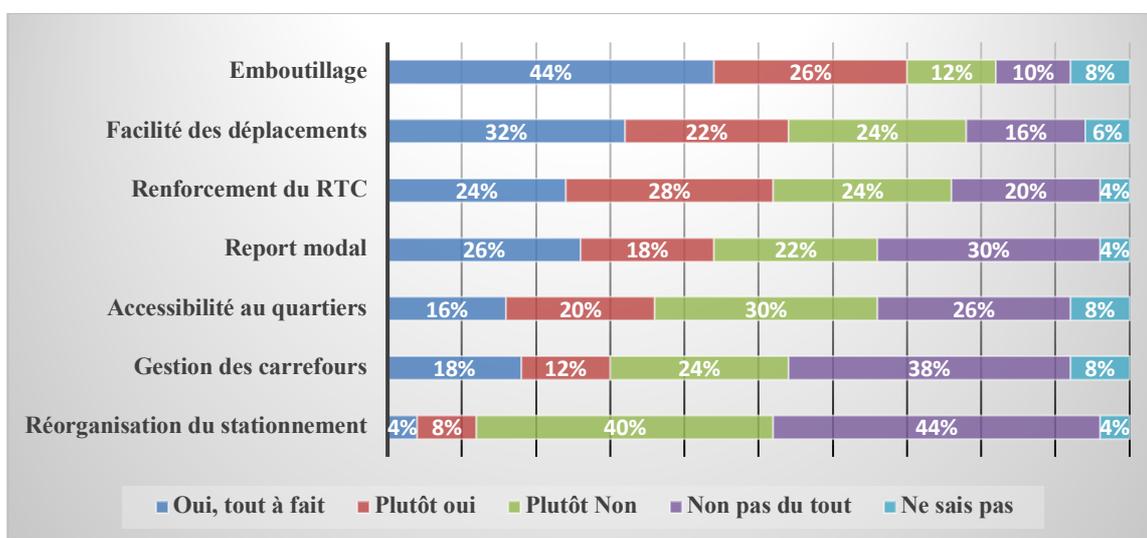
D'un autre côté, malgré que 50% des habitants affirment un amoindrissement d'utilisation de la voiture, ils considèrent que la mise en service du tramway a perturbé les déplacements mécaniques, engendrant de remarquables embouteillages, non seulement parce que les voies de circulation sont réduites, mais aussi en absence d'un part des aires de stationnement ce qui est affirmée par 61% des habitants interviewé, et d'une autre part la mauvaise gestion des carrefours à proximité de leurs quartiers, déclarée par 66% de la population interrogées.



**Graphes VII-32 : Les principaux changements de mobilité associés à l'insertion du tramway**  
(Auteur,2021)

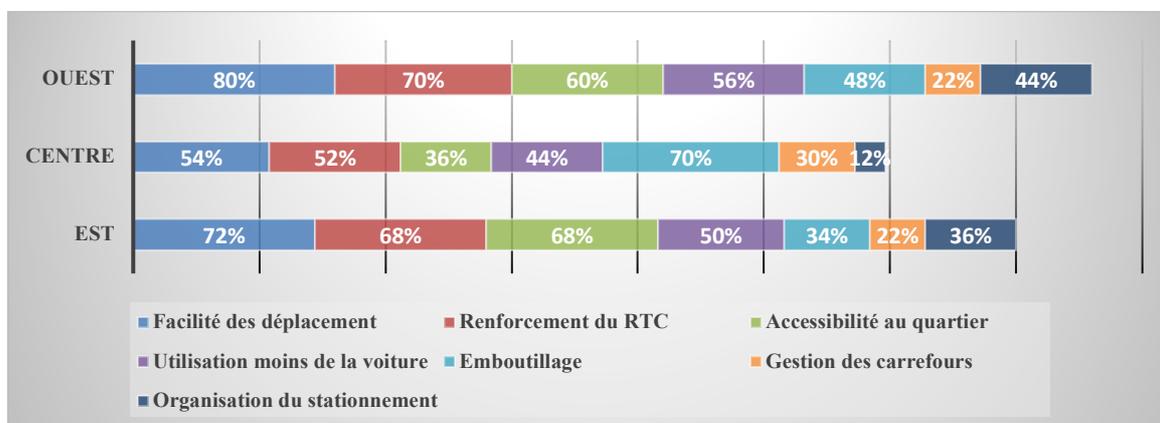
L'analyse comparative des changements de mobilité entre les trois quartiers enquêtés nous montre que le quartier du centre-ville est le plus déploré par le passage du tramway.

Plus de la moitié de ses habitants (54%) déclarent leur mécontentement des embouteillages causés par l’insertion de la ligne du tramway, avec la mauvaise gestion des carrefours déclarée par 62% des habitants, notamment les carrefours de la wilaya et d’El Amir Abdelkader. Ainsi le manque et l’interdiction du stationnement au sein du centre-ville sans aucunes mesures compensatoires indiquée par 84% des résidants. Malgré que 54% des interrogés déclarent que le tramway a facilité leurs déplacements en ville, l’accessibilité aux quartiers du centre-ville apparait un peu compliquée, dont 56% des habitants (plus précisément les véhiculés) déclarent qu’ils trouvent quotidiennement des difficultés pour accéder à leur quartier.



Graphique VII-33 : Les changements de mobilité associés à l’insertion du tramway au centre-ville

L’amélioration de la mobilité au centre-ville est légèrement ressentie vu la négativité qui prime sur la positivité des changements induits par le tramway, ainsi par rapport à l’objectivité perçue aux quartiers de l’Est et l’Ouest.



Graphique VII-34 : Les principaux changements de mobilité associés à l’insertion du tramway à proximité des différents quartiers enquêtés. (Auteur,2021)

Cela est généré par plusieurs facteurs :

- Par la forme urbaine même du centre-ville, revenant à la période coloniale, avec un plan en damier dont la largeur des rues est loin de supporter une telle infrastructure posée en site axiale ; influençant la circulation mécanique sur l'axe principale de la ville et tout autour des quartiers du centre-ville.
- Par l'importante attractivité du centre-ville, et son rôle comme un point de convergence, abritant une multiplication de fonctions et une dynamique urbaine qui ne cesse d'augmenter avec l'arrivée des gens de partout, ce qui a créé plus de réserves par rapport aux deux autres parties.
- Par le plan de circulation provisoire adopté et non compatible avec le grand bouleversement qu'a connu le cœur de la ville de Sétif notamment sur l'avenue du 8 mai 1945 et le boulevard du 1er novembre 1954 en plein centre-ville.

### **3.3. Le tramway de Sétif et son incidence sur l'amélioration urbaine des quartiers qu'il traverse.**

Afin de mieux cerner le développement socio-urbain des quartiers traversés par la première ligne du tramway de Sétif, deux dimensions sont analysées, à savoir :

- **L'amélioration urbaine** du quartier à travers les différentes opérations de **requalification urbaine**, associées à l'insertion du projet.
- **L'ambiance sociale** du quartier, à travers l'attachement et l'appartenance des habitants à leur quartier, et la nouvelle image développée, ainsi l'appréciation des habitants par rapport au projet du tramway de Sétif.

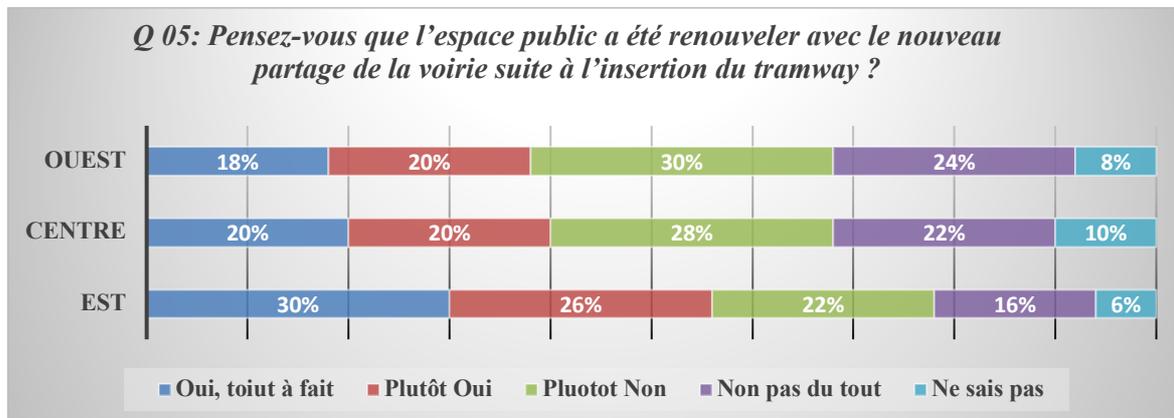
#### **3.3.1. L'incidence du tramway sur la requalification urbaine des quartiers.**

L'insertion de la première ligne du tramway de Sétif dans sa globalité s'est accompagnée par des travaux d'embellissement et de **requalification urbaine**, qui ne sont pas homogènes d'un quartier à l'autre.

58% des habitants de l'Est affichent la vision la plus positive par rapport au renouvellement de l'espace public avec le nouveau partage de la voirie, expliquant l'important effort effectué, suite à l'intervention de « l'association de protection du consommateur » pendant la phase de réalisation, qui désigne le quartier des 300 logements parmi les cités les plus défavorisées, qui nécessite une intervention d'amélioration urbaine.

En revanche, Un sentiment d'amélioration relativement limité, chez 38% des habitants de l'Ouest, et 40% des résidents du centre-ville.

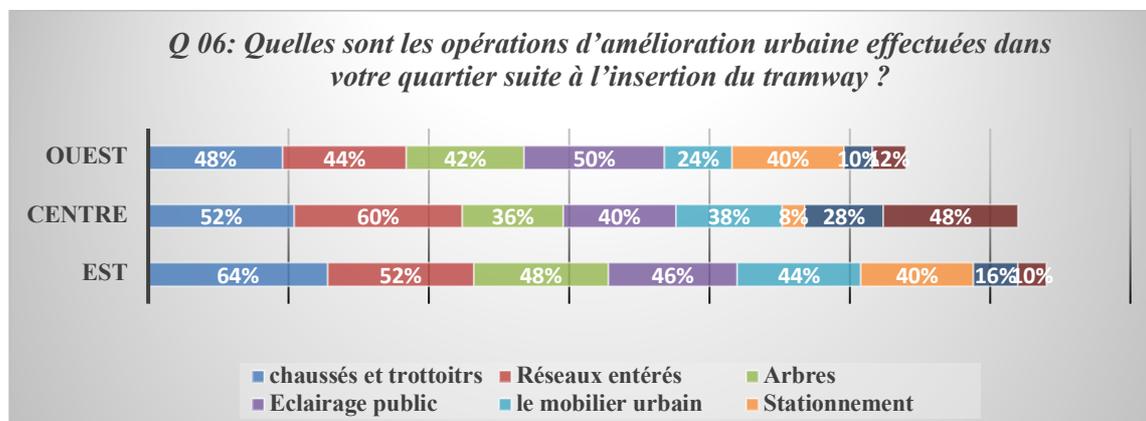
Cette disparité de visions est due essentiellement à la perception des habitants vis-à-vis les opérations d'amélioration urbaine effectuées pour chaque quartier.



Graphes VII-35 : Renouvellement de l'espace public avec l'arrivée du tramway. (Auteur,2021)

Comme le montre le graphique ci-après, la variété des travaux d'embellissement dictés par l'avant-projet détaillé, proposée par le maître d'œuvre « Yuksel Proje », est limitée par l'EMA pour des raisons de budget, de temps et des contraintes de site, à des simples opérations standards sur toute la ligne touchant principalement **la restructuration des réseaux enterrés, la réfection des chaussées et des trottoirs** qui bordent seulement la ligne du tramway, **l'aménagement des stations** et **l'implantation des arbres**.

En revanche, le réaménagement des principaux carrefours sur la totalité de la ligne, ainsi que des placettes sont marqués beaucoup plus au niveau du centre-ville. Alors que les autres opérations qui doivent normalement accompagner l'insertion du tramway (création des aires de stationnement, réhabilitation des façades, aménagement des placettes et des espaces verts...), sont faiblement touchées, ou en attente de futures interventions, dans le cadre d'un nouveau plan de circulation ou d'aménagement.



Graphes VII-36 : Les opérations d'amélioration urbaine effectuées dans les trois quartiers enquêtés. Auteur, 2021.

Malgré les efforts déployés et les interventions effectuées au niveau du centre-ville, 61% de ses habitants témoignent que le tramway n'impacte pas réellement le renouvellement de leur quartier. Pour 64% des répondants, la suppression de l'alignement d'arbres sur le terre-plein central, renforçant auparavant l'identité du centre-ville, ne pourra jamais être rattrapée par l'implantation de quelques arbres de part et d'autre de la plateforme du tramway. Ainsi le mobilier urbain mis en place est loin de répondre à une demande importante au sein d'un centre de convergence qui ne cesse de se développer.

Ajoutant, la qualité architecturale déplorable ne reflètera jamais la valeur de cet espace, dont la seule action significative menée au sens de la qualification de l'espace public et du paysage urbain est celle qui concerne le réaménagement de la place de Ain El Fouara, et la placette du 1<sup>er</sup> Novembre 1954, ce qui est affirmé par 48% des répondants du centre-ville, et qui reste discutable, vu qu'elle ne répond pas vraiment à leurs souhaits et à leurs attentes.

Quant aux deux autres quartiers enquêtés, l'amélioration urbaine à travers les opérations effectuées est plus remarquable dans le quartier des 300 logements à l'Est, avec un taux moyen d'intervention de 49%, touchant six opérations importantes comme le montre le graphique ci-dessous, et négligeant les opérations d'aménagement des placettes et de réfection des façades.

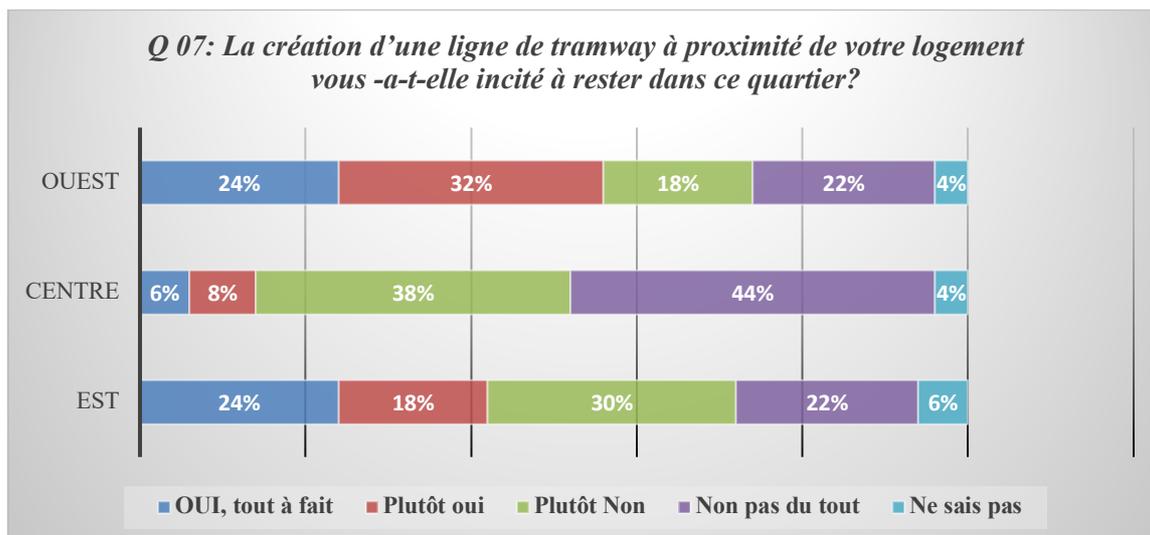
En revanche, l'amélioration urbaine est relativement faible dans le quartier de Chouf Lekded à l'Ouest, touchant un niveau d'intervention moyen à 34 % ; cela est due principalement à la nouveauté du quartier, dont la valeur réelle des opérations effectuées n'est pas bien perçue par ses habitants.

### **3.3.2. L'incidence du tramway de Sétif sur l'appartenance des habitants à leurs quartiers.**

L'incidence de la première ligne du tramway de Sétif sur l'appartenance au quartier est perçue d'une manière différente d'un quartier à l'autre.

Plus de la moitié (56%) des habitants du quartier de Chouf Lekded à l'Ouest affirment que le passage du tramway à proximité de leur quartier est parmi les principaux facteurs qui les ont incités à rester dans le quartier.

En parallèle, les habitants des 300 logements à l'EST expriment leurs avis relativement affirmatifs ; 42% d'entre eux considèrent le tramway comme un point de plus qui pourra motiver l'installation dans ce quartier.

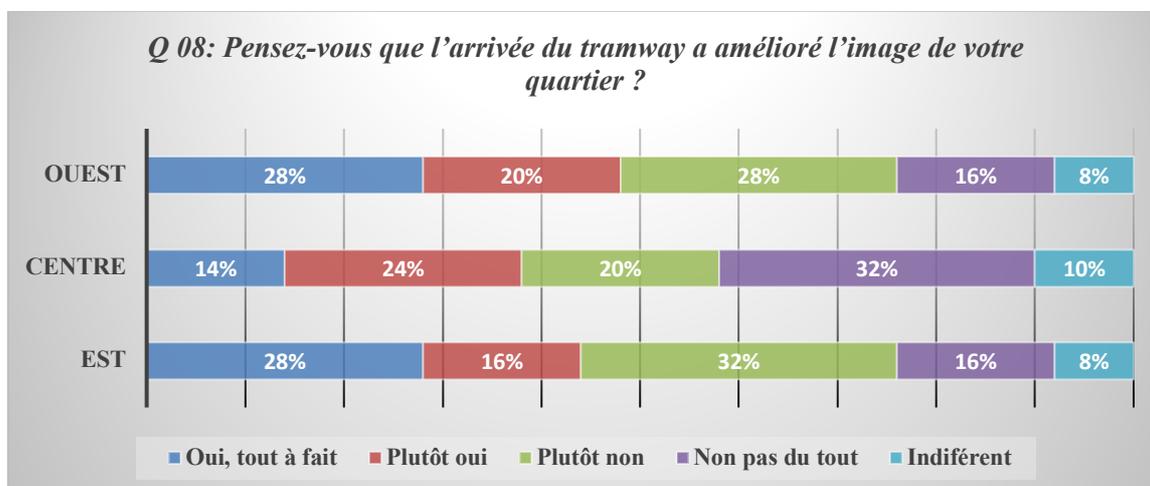


**Graphe VII-37 : L'incidence du tramway sur l'appartenance au quartier.** (Auteur, 2021).

Par contre les résidants du quartier du « Cheminot » en plein centre-ville sont totalement loin d'être s'influencer par ce passage, seulement 14% des habitants interrogés affirment que le tramway peut être considéré parmi les faibles suggestions de ne pas quitter leur quartier, alors que 82% des répondants expliquent leur appartenance au quartier par rapport à sa valeur patrimoniale, à sa situation stratégique et à son histoire véridique.

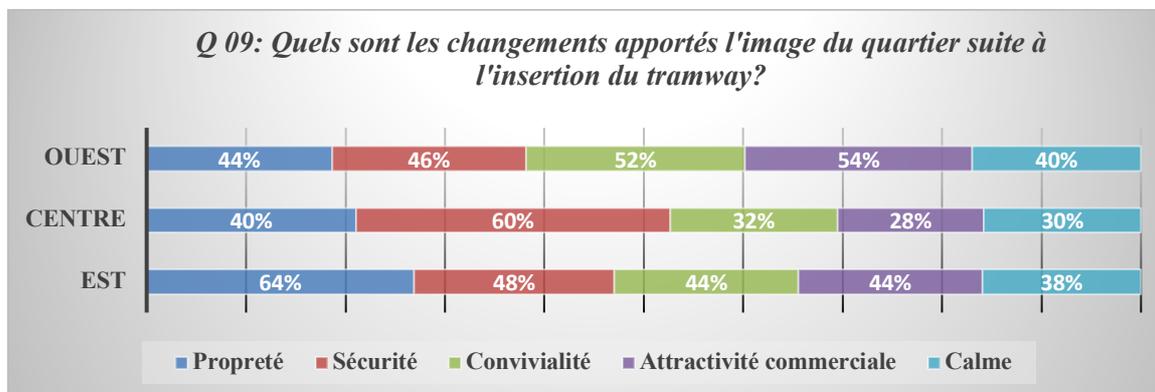
### 3.3.3. L'incidence du tramway sur l'amélioration de l'image du quartier.

En posant la question « *Pensez-vous que l'arrivée du tramway a amélioré l'image de votre quartier ?* » 44% des répondants des 300 logements à l'Est, et 48% des habitants du quartier de Chouf Lekded à l'Ouest, jugent l'amélioration de l'image de leurs quartiers. Au moment où 38% des habitants du centre-ville apprécient la nouvelle image dictée par l'insertion du tramway.



**Graphe VII-38 : L'incidence du tramway sur l'image du quartier.** (Auteur, 2021).

Cela par rapport aux changements apportés aux différents quartiers enquêtés, dont plusieurs facteurs ont marqué une appréciation contrastée chez les habitants en termes de sécurité, du calme, de propreté, de convivialité et d'attractivité commerciale.



**Graphes VII-39 : Les changements apportés au quartier en termes de changement d'image suite à l'insertion du tramway. (Auteur, 2021).**

La majorité des habitants des 300 logements à l'Est (64%) apprécient la propreté de leur quartier, au moment où la majorité des résidents du centre-ville (60%) expriment le sentiment d'être plus sécurisés, et les rues sont devenues moins dangereuses pour les piétons notamment sur la piétonnière. Alors que plus de la moitié des habitants du quartier de « chouf lekded » à l'ouest (52% à 54%) sont plus pour l'amélioration de la convivialité ou le quartier est devenu plus vivant par le développement de sa connectivité avec la ville ainsi que le développement de l'attractivité notamment commerciale dans la zone Ouest, avec l'installation de nouveaux commerces et l'amélioration d'autres.

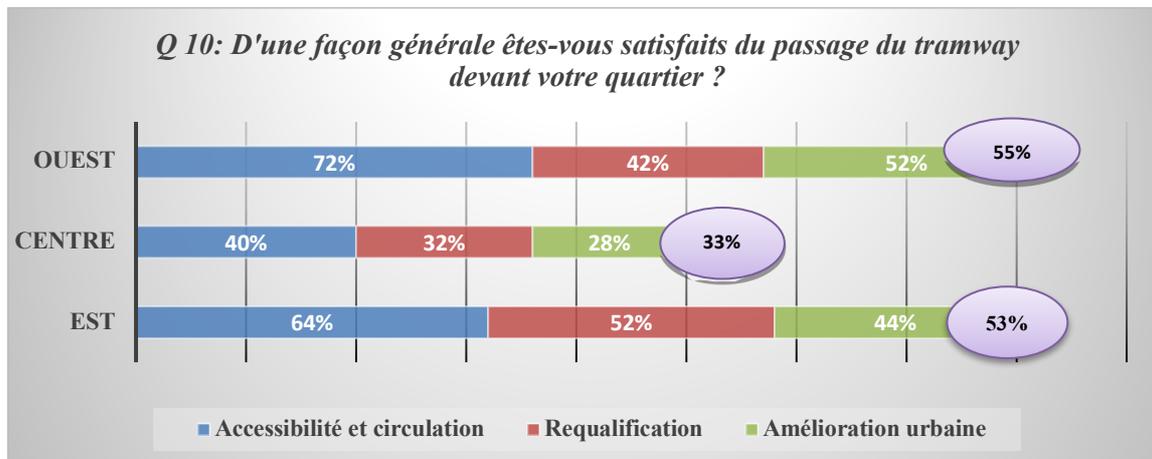
Quant au confort sonore, plus de 60% des habitants dans les trois quartiers enquêtés déclarent que le tramway a rendu leur quartier plus bruyant du fait qu'il n'arrête pas de klaxonner de peur que les piétons ne le voient pas arriver et traversent.

### **3.4. La satisfaction des habitants vis-à-vis de l'insertion du tramway à proximité de leurs quartiers.**

Entre la perception des habitants et leurs attentes toute une autre vision, une autre sensation décrit une « satisfaction » qui se défait d'une dimension à autre entre les différents quartiers, et dans le quartier même.

Comme le montre le graphique ci-après, les habitants du quartier de l'ouest semblent être davantage convaincus de l'apport positif de cette ligne, dont un taux de satisfaction moyen de 55% est affirmé par les enquêtés, affichant une satisfaction très importante de 72% par rapport à l'accessibilité et la circulation, ainsi qu'un contentement relativement

important de 52% en ce qui concerne l'attractivité du quartier, et moins important vis-à-vis de l'amélioration urbaine touchant les 42%.



**Graphes VII-40 : La satisfaction des habitants des trois quartiers enquêtés vis-à-vis de l'insertion du tramway.** (Auteur, 2021).

En revanche, le taux moyen de satisfaction des habitants du quartier des 300 logements à l'Est reste presque équivalent à celui des habitants du quartier de l'Ouest, avec une légère diminution de 2% et une satisfaction contrariée d'un apport positif en terme de d'amélioration urbaine affirmée par 52% des répondants, à une attractivité du quartier plus ou moins importante témoignée par 44%, contrairement à ce qui était déploré par les habitants de « Chouf Lekded » à l'Ouest.

Entre satisfaits et insatisfaits, ce sont les habitants du centre-ville qui expriment le plus leur non-satisfaction. 54% des répondants expriment leur mécontentement à propos de la mobilité en général et de la circulation engendrée à proximité de leur quartier en particulier, ajoutant une faible satisfaction de 32% par rapport à l'amélioration urbaine, et de 28% par vis-à-vis de l'attractivité du quartier. Cela pourrait être le résultat de la non acceptabilité sociale du projet même, et la nostalgie qu'ils ont pour le centre-ville, où il fallait donner plus d'importance à l'insertion du tramway au centre-ville.

### **3.5. L'appréciation des habitants par rapport au projet du tramway de Sétif.**

Avoir un impact positif sur le cadre de vie des citoyens, c'est veiller en premier lieu à assurer une ambiance sociale, à travers un dialogue entre les habitants et les responsables du projet sur toutes les échelles, afin d'arriver par la suite à construire un diagnostic partagé, dans le cadre de la stratégie d'une « gestion urbaine de proximité » permettant aux citoyens d'exprimer leurs besoins en ce qui concerne leur espace de proximité.

### 3.5.1. L'expression des habitants.

43% des habitants des différents quartiers interrogés déclarent qu'ils ont exprimé leurs revendications lors de la réalisation du projet, suite aux différentes actions effectuées par la cellule de communication et l'association de protection du consommateur, tout en donnant des propositions afin d'améliorer leurs quartiers.

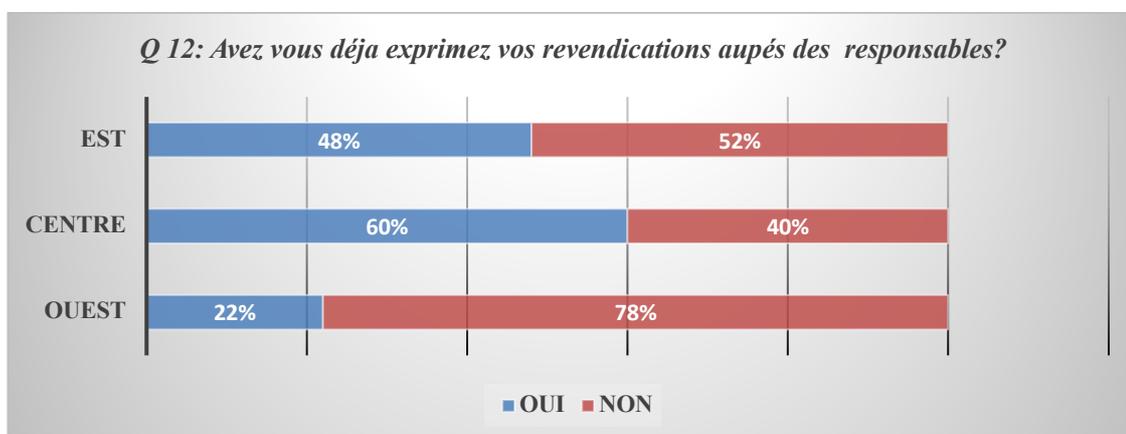
Les enquêtés ayant répondu positivement (soit 65 personnes sur 150) à la question, à savoir s'ils ont déjà exprimé leurs revendications sur le tramway, ce sont beaucoup plus ceux qui habitent au centre-ville, représentant 60 % des répondants (soit 30 personnes sur 50), et plus ou moins ceux qui résident au quartier des 300 logement à l'Est, estimé à 48% des interrogés (soit 24 personnes sur 50), alors qu'une faible expression de la part des résidents du quartier de Chouf Lekded à l'Ouest, est signalée, où seulement 11 personnes sur les 50 habitants interrogés (soit un taux de 22%) ont eu l'occasion de s'exprimer.

**Tableau VII-3 : L'expression des habitants de leurs revendications**

	Exprimé	Non Exprimé
<b>Quartier des 300 logements à l'Est</b>	24/50 personnes	26/50 personnes
<b>Quartier du centre-ville</b>	30/50 personnes	20/50 personnes
<b>Quartier du « Chouf lekded à l'Ouest</b>	11/50 personnes	39/50 personnes
<b>Total</b>	65/150 43%	57/150 57%

Source : Auteur, 2021.

Ces interlocuteurs ont présenté les différentes formes de problèmes causés par l'insertion du tramway, proposant des solutions et des mesures compensatoires vis à vis des défaillances engendrées, tout en espérant un meilleur avenir à leur quartier avec l'insertion du tramway.



**Graphe VII-41 : l'expression des habitants de leurs revendications auprès des responsables locaux.**

(Auteur,2021).

### 3.5.2. Les attentes des habitants.

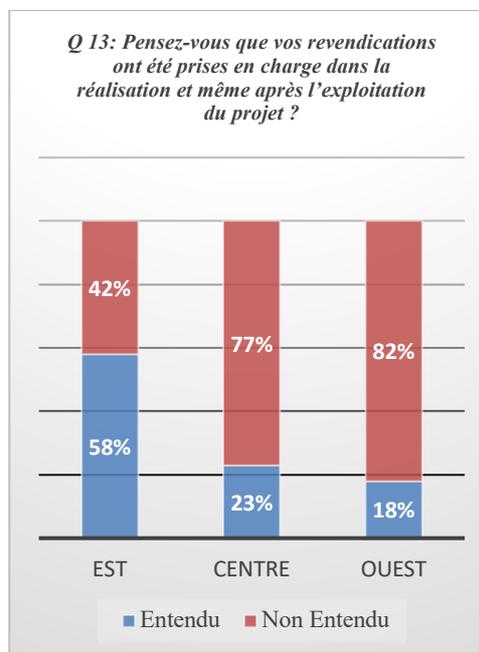
65% des personnes soi-disant impliquées dans le projet du tramway de Sétif, jugent la non prise en charge de leurs avis ainsi de leurs suggestions et propositions.

Certes les habitants des quartiers des 300 logements à l'Est avaient plus de chance d'être entendus, mais ils attendent toujours un aménagement pour les places délaissées, au moment où les habitants de centre-ville et leur leurs revendications de créer des aires de stationnement ou des parking à proximité restent une lettre morte alors que les habitants de « Chouf lekded à l'Ouest », souffrent toujours des problèmes d'assainissement et d'évacuation des eaux usées qui devraient être normalement réglés avec l'insertion du tramway.

**Tableau VII-4 : L'appréciation des habitants par rapport au projet du tramway de Sétif.**

	Être entendu	Non Entendu
<b>Quartier des 300 logements à l'Est</b>	14/24 personnes	10/24 personnes
<b>Quartier du centre-ville</b>	7/30 personnes	23/30 personnes
<b>Quartier du « Chouf lekded à l'Ouest</b>	2/11 personnes	9/11 personnes
<b>Total</b>	23/65 35%	42/65 65%

(Auteur,2021).



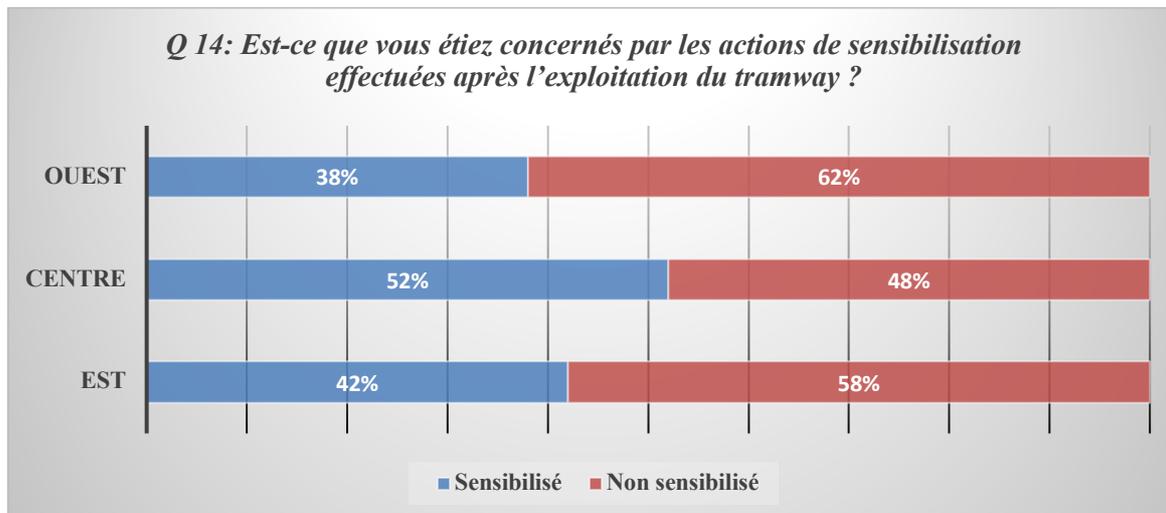
**Graphe VII-42 : L'appréciation des habitants par rapport au projet.**

### 3.5.3. La sensibilisation des habitants après l'exploitation du tramway.

44% des répondants (Soit 66 personnes sur 150), affirment qu'ils étaient concernés par les campagnes de sensibilisation effectuées par SETRAM, abordant les dangers existants à bord des rames ou au niveau des stations, la préservation des équipements et installations, et l'obligation d'acquiescer un Titre de Transport. Les habitants ont profité de ces occasions pour présenter les problèmes rencontrés dans leurs quartiers après la mise en service du tramway.

39 personnes sur les 66 habitants sensibilisés ne trouvent pas que ces campagnes de sensibilisation étaient bénéfiques. Leurs objectifs ne couvrent que l'opérationnalité de l'infrastructure, sans tenir compte de la relation projet avec son contexte urbain.

Pour eux les actions de sensibilisation effectuées touchent des catégories ciblées, celle des usagers de la rame, et négligeant les habitants et leurs espaces de proximité.



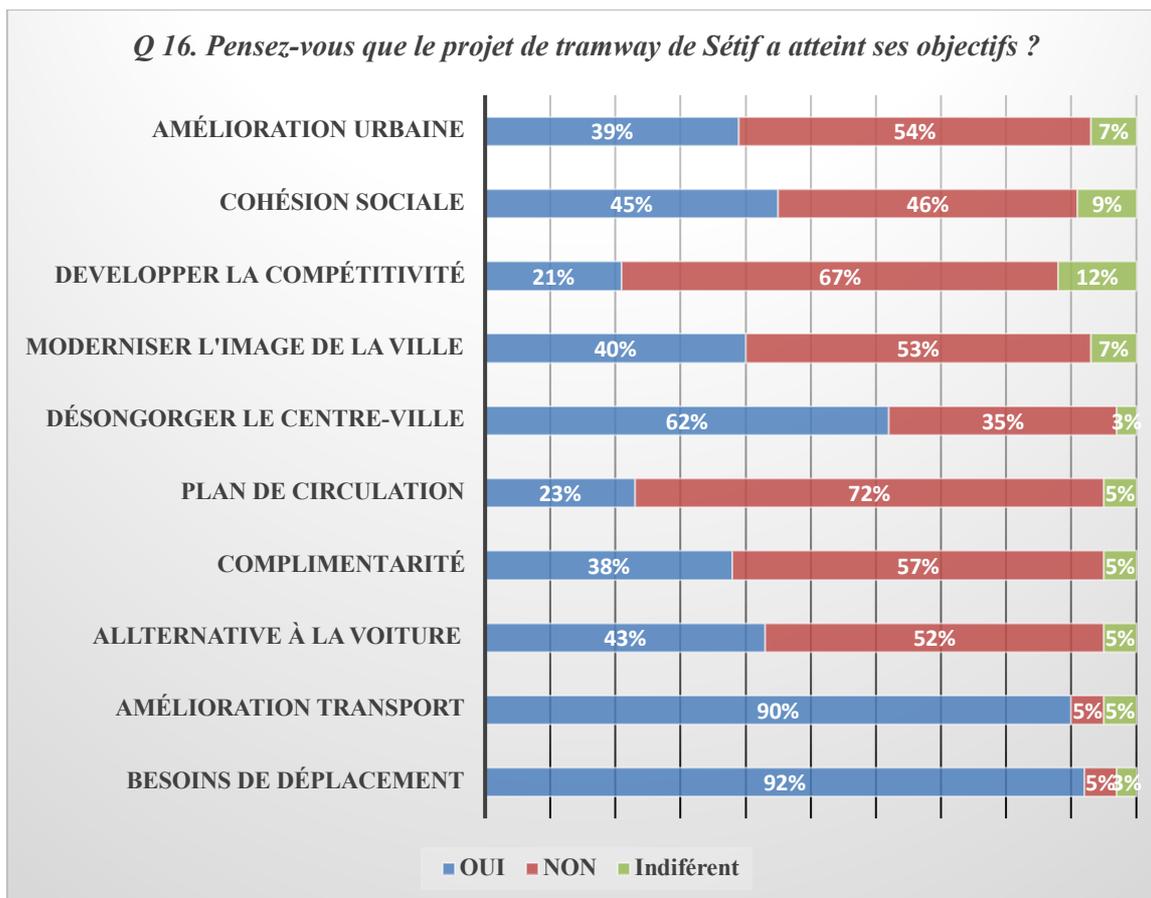
Graphes VII-43 : la sensibilisation des habitants après l'exploitation du tramway de Sétif.

Source : Auteur,2021.

#### 3.5.4. L'efficacité du projet de tramway de Sétif.

Après avoir présenté tous les objectifs du tramway de Sétif (Graphes 7.44), la population enquêtée affirme à 51% que le tramway de Sétif n'a pas encore atteint ses objectifs, et qu'il ne voit pas ses objectifs concrétisés. au moment qu'une moyenne de 43% relève une attribution aux différents objectifs du projet, dont :

- L'enjeu de mobilité présente une moyenne de 58%, ce que s'explique d'un part de la forte réponse aux besoins de déplacements déclarée par 92% des interrogés, et une amélioration accrue du service du transport exprimée par 90% des répondants. D'autre part, uniquement 38% des interrogés témoignent que le tramway a créé une complémentarité entre les différents modes de transport, alors que seulement 23% des enquêtés affirment qu'il a réorganisé le plan de transport.
- L'enjeu de développement urbain s'est exprimé par une moyenne de 33% des, dont 40% des interrogés affirment que le tramway a modernisé l'image de la ville, 39% des enquêtés expriment qu'il a rénover, restructuré et améliorer l'espace urbain, alors que seulement 21% des répondants confirment qu'il a développé une compétitivité économique.
- L'enjeu social via la concrétisation d'une cohésion sociale est confirmé par 45% des enquêtés.



**Graphe VII-44 : L'aboutissement des objectifs du tramway de Sétif.** (Auteur,2021).

De cela nous pouvons constater que le projet du tramway de Sétif a su refléter son efficacité en tant qu'un projet de transport, plus d'un projet de développement urbain.

## CONCLUSION.

Au terme de ce chapitre, la perception des citoyens des transformations qu'ont connu la ville suite à l'insertion du tramway, nous a permis indirectement d'évaluer l'effet de cette infrastructure sur la dynamique urbaine à travers répercussions sur l'attractivité urbaine et commerciale, ainsi sur l'amélioration du cadre de vie des habitants.

### ➤ **En termes d'attractivité urbaine.**

L'arrivée du tramway a amélioré vivement l'appartenance des citoyens au cœur de la ville, il a donné le droit à la ville pour tous. Une appartenance qui s'est marquée par une augmentation de la fréquentation du centre-ville, due non seulement à la facilité d'accès, mais aussi au réaménagement de la place de Ain Fouara, et à la piétonisation de l'avenue 8 mai 1945, ce qui ont renforcé le sentiment de convivialité, de revitalisation ainsi de sécurité au cœur de la ville de Sétif.

En revanche, les mesures prises et les travaux d'embellissement engendrés ne sont pas à la hauteur de consolider l'attractivité souhaitée au centre-ville. Les citoyens espèrent voir d'autres pistes d'amélioration se concrétiser, qui s'adaptent avec le contexte urbain (réfection des façades, réhabilitation des habitations et l'amélioration urbaine de quartier) d'une part, et qui proposent des alternatives et des mesures compensatoires pour combler les carences engendrées par l'insertion du tramway (la minimisation du stationnement, l'élimination des arbres...) d'autre part.

### ➤ **En termes d'attractivité commerciale.**

Le projet du tramway de Sétif n'a pas pu donner les résultats escomptés, il a contrarié les aspirations des commerçants d'avoir une meilleure fréquentation de leurs commerces, et une dynamisation de l'activité commerciale au centre-ville.

Certes l'arrivée du tramway a pu changer les pratiques des commerçants et des usagers, et a pu améliorer la fréquentation au centre-ville, mais cela ne veut nullement dire que tout est parfait, les activités commerciales n'ont pu s'y adapter, et l'avenue du 8 mai 1945 est désormais « morte ». Les anciens commerçants ont eu du mal, ils ont perdu leur clientèle de passage, leur chiffre d'affaire a baissé, ils ont eu des difficultés pour le stationnement et la livraison..., des conditions pénibles qui ne pourraient plus les laisser survivre.

Honnêtement, la démarche menée lors des travaux avec un médiateur entre la maîtrise d'ouvrage, d'œuvre et les commerçants, à travers une cellule de communication, ne semble

pas avoir porté des fruits. L'absence d'une démarche participative en amont dès la phase de la maturation du projet a influé négativement sur le rendement du projet.

En effet, même si la perte subie est importante, le tramway n'est peut-être pas le seul responsable de la situation. L'artère principale du centre-ville de Sétif connue par la diversification de l'offre commerciale a vécu une certaine fragilité pour des raisons purement économiques et plus ou moins mercantiles. La plupart des commerçants déplorent le manque flagrant de rentabilité de leurs commerces respectifs, dont par ailleurs, la plupart sont des locataires. Ce qui explique en partie le peu d'intérêt aux perspectives futures que le tramway pourrait ajouter à la ville de Sétif en général et à son centre en particulier.

➤ **En termes d'amélioration du cadre de vie.**

Le tramway a pu laisser ces pertinentes traces sur la mobilité urbaine, où la satisfaction des habitants est plus largement en lien avec l'amélioration des déplacements et de la mobilité des habitants, alors que l'insatisfaction est davantage en lien avec l'amélioration urbaine des quartiers traversés et la gestion urbaine de proximité.

Le changement des habitudes modales des habitants, de l'utilisation accrue de la voiture à la faveur du réseau de transport en commun, ainsi que le changement de leurs comportements modaux d'un motif dit « indispensable » à un autre facultatif, explique le fameux rôle du tramway dans la facilité des déplacements au sein de la ville, et le rapprochement des quartiers éloignés et assure une incidence et un effet qui reste relativement positif, en l'absence d'un réel plan de circulation conforme aux changements engendrés par le nouveau partage de la voirie.

En revanche, l'amélioration urbaine des quartiers traversés par la ligne du tramway de Sétif reste limitée. Les interventions urbaines effectuées ont été malheureusement une conséquence inévitable de l'insertion du tramway, qui ne reflètent pas les objectifs réels de l'amélioration urbaine et d'attractivité des quartiers traversés.

Une conséquence inévitable et incontournable vue la négligence de l'avis des citoyens et la non prise en charge de leurs recommandations en considération, cela dans l'absence d'un vrai consensus social et d'une gestion urbaine de proximité.

## **CONCLUSION GENERALE**

## CONCLUSION GENERALE

Notre travail de recherche s'est constitué à partir du projet de tramway de Sétif, a mis l'accent sur la gouvernance urbaine et la mise en valeurs des villes dans le cadre du projet urbain, comme une approche managériale pour la gestion des villes.

Une recherche qui s'est déclenchée sur la base d'une observation de la ville de Sétif et les transformations qu'elle a subies suite à l'insertion de son projet de tramway, qui nous a élargi le champ de réflexion et nous a conduit à nous interroger sur sa démarche, sa finalité, ses mécanismes et son mode de gestion, ainsi que sur les différentes répercussions majeures sur la ville.

### 1. RAPPEL SUR LA REFLEXION.

Notre recherche s'intéresse à l'évaluation du projet de tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain, tout en se focalisant sur son processus d'élaboration à travers sa stratégie d'acteurs, cherchant à clarifier les interactions entre les différents intervenants, et l'effet de ces interactions sur les changements induits à tous les niveaux, relevant notamment ses impacts sur la dynamique urbaine.

C'est dans cette optique qu'intervient l'apport théorique de la thèse à travers l'exploitation d'une série de concepts, partant de « **la gouvernance urbaine** », à « **l'effet structurant** » passant par « **la stratégie des acteurs** », s'inscrivant dans une démarche de « **Projet urbain** » qui constitue l'épine dorsale de la thèse, à partir de laquelle toute l'analyse a été développée.

La familiarisation avec les concepts clefs de notre thématique (chapitre 01), qui sont bien définis dans notre hypothèse de recherche, nous a permis de déduire la coordination apparente entre la gouvernance urbaine et le projet urbain. Elle nous a éclairé sur la manière avec laquelle le projet urbain comme démarche (**en tant qu'unité d'analyse**), et comment l'action (**en tant qu'outil et instrument d'actions**), peut gouverner la ville à travers sa stratégie d'acteurs et son effet structurant.

Ce que nous avons retenu, c'est que la question de « Gouverner la ville par un projet », est au cœur de la démarche du projet urbain, en tant que projet souple, flexible, négocié et partagé, associant les différents acteurs de la ville autour d'intérêts communs, dans un climat de confiance, de compromis, de consensus et de diagnostic partagé.

Une stratégie des acteurs cohérente qui doit s'articuler au contexte dans lequel s'intègre le projet, afin de concrétiser l'ambition d'effet structurant pour dynamiser la ville et jouer le rôle d'un organisateur, d'un conducteur, d'un catalyseur autour duquel toute la ville va se restructurer.

La projection de la démarche du projet urbain sur les projets des tramways à travers le monde (chapitre 02), et plus précisément dans les expériences françaises, nous a conduit vers les expressions de « Tramway moderne » ou « Nouveau tramway ». Cette expression exprime que le projet dépasse la simple solution du problème de transport pour atteindre la production d'une qualité urbaine. Par l'élaboration d'une stratégie de développement de territoire, mettant le rapport transport/urbanisme au centre des préoccupations afin d'exiger une nouvelle dynamique urbaine qui est assurée par :

- La mobilisation de différentes sphères professionnelles,
- La décentralisation du mode de pilotage,
- La gestion de la convergence, la régulation des conflits,
- Et surtout la négociation pour assurer une acceptation sociale.

Théoriquement, le tramway de Sétif de par ses enjeux, ses modalités et ses interventions (Chapitre 03), a pu bénéficier des pratiques algériennes qui l'ont précédé, ainsi que des expériences étrangères.

Cela nous a conduit à structurer notre réflexion, et à définir nos principaux axes de recherche, à savoir l'évaluation à posteriori des impacts du projet de tramway sur la dynamique urbaine de Sétif (troisième partie). Une chose qui ne pourra être abordée sans faire un retour à l'analyse de processus d'élaboration de ce projet (deuxième partie), à travers ses différentes phases, ses multiples acteurs, sa dynamique et sa gestion.

De ce fait, le projet de tramway de Sétif est pris comme un fil conducteur pour articuler la théorie et l'expérimentation du terrain, dont la méthode d'enquête s'avère comme la méthode d'analyse et d'investigation la plus adéquate pour notre recherche.

## **2. RESULTATS DE LA RECHERCHE.**

Nous avons essayé à travers les résultats vérifiés le long de notre recherche de confirmer ou d'infirmer notre hypothèse de recherche, à savoir que le projet de tramway de Sétif est qualifié comme un projet urbain, si seulement il aborde deux dimensions :

- Une stratégie d'acteurs cohérente,

- Un effet dit « structurant ».

Sachant que la combinaison de ces deux dimensions va permettre d'assurer une bonne gouvernance urbaine.

### **2.1. Par rapport à la démarche du projet de tramway de Sétif (structure et stratégie des acteurs).**

L'évaluation de la démarche du projet de tramway de Sétif au sein de la démarche du projet urbain, par rapport à son processus d'élaboration et sa stratégie des acteurs, suite à l'analyse de contenu du projet, à l'interprétation des résultats des différentes enquêtes effectuées auprès des acteurs du projet (maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre et citoyens), et leur traitement par le logiciel MACTOR nous a permis de dégager un certain nombre de constatations :

#### **2.1.1. De bonnes intentions d'intégrer le projet dans un cadre d'un projet urbain global.**

L'élaboration du projet de tramway de Sétif est engagée dans un cadre prédéfini, avec la variété d'enjeux et de connaissances, ainsi qu'avec sa structuration bien ficelée, de la maturation au diagnostic et l'étude vers la mise en œuvre, par l'établissement d'un calendrier et un ordonnancement des tâches, portant le dispositif de conception, et identifiant les acteurs de la conception, de la production et de l'exploitation.

La gestion du projet de tramway de Sétif présente une certaine évolution sur le plan de la démarche participative. Malgré qu'il y'a eu une absence du capital citoyen dans la phase amont du projet, les décideurs ont essayé de rattraper cette lacune dans la phase de la phase suivante celle de la mise en œuvre du projet.

Ce rattrapage c'est matérialisé par le biais d'un dispositif de suivi et de consultation auprès des citoyens, à travers les différentes actions procédées par la cellule de communication et l'association de protection du consommateur.

Une reconquête qui s'est accomplie par une intervention collective, dans l'objectif d'associer les différents acteurs affiliés aux trois sphères, à savoir les maîtres d'ouvrages (organismes d'urbanisme et de transport), les maîtres d'œuvre (les bureaux d'études et les entreprises de réalisation), qualifiant les citoyens comme des maîtres d'usage indispensables pour l'exécution du projet.

### **2.1.2. Une démarche partenariale limitée.**

Dans le projet de tramway de Sétif, le diagnostic partagé entre tous les acteurs n'a pas trouvé un terrain favorable pour son aboutissement. Il s'agit d'une forte implication pour certains acteurs (décideurs et responsables, par la force de la loi), et d'une simple participation pour d'autres.

Les formes de cette participation sont figurées dans les différentes réunions effectuées avec la maîtrise d'œuvre pour approuver leurs actions, ainsi que dans les actions de l'information, de la sensibilisation et de l'étroite concertation des citoyens et des différents directions et organismes concernés par le projet.

Un partenariat limité qui s'est caractérisé par :

➤ **Une grande convergence d'intérêts et d'objectifs.**

Entre les acteurs les plus impliqués et les plus mobilisés dans le projet (le Ministre des transports, Wali, EMA et DTW), ce qui pouvait constituer une garantie de succès pour le projet et la réalisation de ses objectifs, la mobilisation des acteurs sur les objectifs du projet est structurée dans une hiérarchie bien définie :

- De l'enjeu de mobilité en tant qu'un projet de transport,
- A l'enjeu urbain en tant qu'un projet de renouvellement urbain,
- Passant par l'enjeu de modernisation en tant qu'un projet de ville,

➤ **Une divergence d'intérêt relativement importante,**

Qui s'est enregistrée chez les directions et les citoyens, cela par rapport à la tâche limitée donnée aux différentes directions impliquées dans le projet d'une part, et la faible implication des citoyens dans le processus de prise de décisions.

Cependant, tous les intervenants sont associés au projet chacun avec son propre plan d'action (implication) et ses propres intérêts (mobilisation) sans être en conflit par rapport aux autres, où chacun agit selon sa propre vision, et son propre domaine entre :

- Un groupe d'acteurs qui s'intéresse au tramway en tant que projet urbain et non un simple projet de transport (MT, EMA, Wali, DTW).
- Un groupe d'acteurs qui s'intéressent au projet du tramway en tant que projet social (Citoyens, Cellule de communication et association de protection du consommateur).

- Un groupe d'acteurs qui s'intéressent au projet du tramway en tant que produit qui doit contenir toutes les exigences demandées quels que soient ses objectifs (YUKSEL, SETRAM et le groupement).
- Un groupe d'acteurs sollicités pour une mission bien précise, pour un objectif bien défini, sans se demander si ce projet va être réussi ou pas (Cital, directions, comité de pilotage et constructeur).

## **2.2. Par rapport à l'effet structurant du projet de tramway de Sétif.**

Notre recherche démontre que l'effet structurant du projet de tramway de Sétif est difficile à identifier et à évaluer, vu la temporalité d'exploitation du projet (trois ans) qui n'est pas assez représentative et indicative de ces impacts d'une part, et d'autre part le manque d'une base de données (documents, rapports et photos ...) de l'état zéro de l'itinéraire du tramway, à la base duquel s'effectue une analyse comparative.

A cet égard, l'évaluation de l'effet structurant du projet de tramway de Sétif en dehors d'une évaluation objective de la mobilité urbaine, s'est faite à travers une enquête de terrain auprès des citoyens, des commerçants et des habitants. Une évaluation subjective qui nous a permis en quelque sorte de mettre l'accent sur les transformations et les répercussions qu'a connu la dynamique urbaine en termes de mobilité, d'attractivité urbaine et d'amélioration du cadre de vie, ce qui nous a permis de déduire :

### **2.2.1. Un effet considérable en termes de mobilité.**

Le tramway de Sétif a réussi à être un catalyseur de mise en place d'un plan de circulation pour la ville. C'est tout le système circulatoire de la ville qui s'est réorganisé et restructuré autour de la ligne du tramway. Une nouvelle dynamique de déplacements est marquée sur le corridor du tramway ainsi que sur les avenues adjacentes, avec le rapprochement des quartiers éloignés du centre-ville, et la forte couverture des pôles générateurs du trafic (Chapitre 06).

Ce projet a réussi aussi à être un fil conducteur à la faveur du RTC. Cela s'exprime d'une part par sa stratégie de travailler en complémentarité avec les différents modes de transport collectif, et d'une autre part, par son efficacité a provoqué la mutation des habitudes modales des habitants, de l'utilisation accrue de la voiture à la faveur du réseau de transport en commun. Cela provoque le changement des comportements modaux des habitants d'un motif dit « indispensable » à un autre « facultatif ». et donc un nouveau dynamisme qui se manifeste dans les quartiers.

Ce projet a réussi à être un vecteur de coordination, de consensus et de diagnostic partagé entre les différents acteurs de la mobilité routière : DTW, ETUS, EMA et SETRAM, qui se sont réunis autour d'un objectif majeur, celui d'accomplir une **intermodalité**, fournissant tous les mécanismes nécessaires afin de cerner toutes les catégories sociales.

Néanmoins, la finalité de concrétiser une véritable complémentarité qui assure un partage modal équilibré (tramway, bus, voiture, piétons), reste toujours en attente, vu qu'une seule ligne de tramway ne peut à elle seule résoudre tous les problèmes de circulation, et que son action n'est démultipliée que si elle s'inscrit dans une politique globale de déplacement, avec la réalisation des deux autres lignes prévues, desservant les quatre coins de la ville de Sétif et assurant la couverture de toute l'agglomération.

### **2.2.2. Un effet limité en termes d'attractivité urbaine au centre-ville.**

L'effet structurant du projet de tramway de Sétif se manifeste par la nouvelle dynamique de fréquentation qui s'est améliorée au centre-ville, notamment avec la facilité d'accès et la revalorisation de la place de Ain Fouara, à la fois par son réaménagement simple et ouvert, et la convivialité ainsi que la réappropriation dont elle a fait l'objet. Ce qui a permis de réaffirmer la position centrale, et la valeur patrimoniale de cet espace.

Néanmoins, Le tramway de Sétif n'a pas réussi à impulser une réelle attractivité urbaine à l'image des citoyens (enquête auprès des usagers piétons du centre-ville, chapitre 07). Une attractivité qui reste toujours relative, vue la différenciation des visions, et de la compréhension de cette attractivité par les citoyens.

Cependant, un effet perturbant de ce projet est marqué par rapport à l'activité commerciale, qui a connu une perte considérable de la clientèle de passage, vu les conditions difficiles de stationnement et de livraisons, ainsi que la non prise des préoccupations des commerçants en considération, où la démarche menée lors des travaux avec un médiateur entre la maîtrise d'ouvrage, d'œuvre et les commerçants, à travers une cellule de communication ne semble pas avoir porté des fruits. Ce qui a influé négativement sur le rendement du projet.

Toutefois, le tramway n'est peut-être pas le seul responsable de la situation. L'artère principale du centre-ville de Sétif connue par la diversification de l'offre commerciale de tout type, a vécu une certaine fragilité avant même l'insertion du tramway, pour des raisons plus ou moins mercantiles. De cela le commerce est appelé à muter selon les besoins des gens qui fréquentent le centre-ville.

### **2.2.3. Un effet délicat en termes d'amélioration de cadre de vie.**

Dynamiser un quartier c'est de chercher en quelque sorte à résoudre ses problèmes et répondre aux préoccupations de ses habitants. Des carences qui ne sont pas homogènes d'un quartier à l'autre et donc les solutions apportées doivent être convenables à la situation.

Le tramway de Sétif n'a pas vraiment apporté les effets attendus en termes d'amélioration urbaine. Des interventions de requalification standards qui sont manifestées le long du tracé, indispensables pour toute insertion de tramway, qui sont résumées à des solutions techniques de première nécessité à savoir : la restructuration des réseaux enterrés, la réfection des chaussées, l'aménagement des stations, et l'implantation de quelques arbres.

Des interventions qui n'ont pas répondu profondément aux préoccupations des citoyens, vu l'absence d'une enquête publique préalable qui aurait dû se faire pendant la phase d'étude de projet, et prise dans l'étude d'avant-projet.

Des effets différenciés en termes d'image et d'attractivité des quartiers sont marqués à travers les appréciations contrastées des habitants, dont le tramway a partiellement réussi à créer une certaine convivialité et d'attractivité commerciale pour les quartiers de la partie ouest, et plus ou moins pour la partie Est, avec le développement de leur connectivité avec le centre-ville, et l'amélioration du commerce au détriment du centre-ville, où les habitants n'ont pas vraiment ressenti cette attractivité. Ceci est le résultat de la non acceptabilité sociale du projet même, et la nostalgie qu'ils ont pour le centre historique d'une part, et la non prise en charge de leurs revendications exprimées pendant la phase de réalisation du projet d'une autre part.

D'après les résultats des questionnaires effectués par rapport aux répercussions du projet sur la dynamique urbaine, toutes les discussions entamées montrent bien la relation directe entre les effets du projet et le jeu d'acteurs, dont la compréhension et la justification même des impacts apportés par le projet (selon les réponses des interviewés) ont été toujours associées à la façon avec laquelle le projet est structuré, géré et élaboré.

### **2.3. La correspondance : projet de tramway de Sétif/ Projet urbain.**

Notre recherche démontre que tout projet urbain nécessite un processus volontaire et solidaire de montage, ainsi qu'une maîtrise d'ouvrage forte et cohérente. Ce qui a été constaté dans le projet de tramway de Sétif, dont ses conditions majeures sont menées :

- D'une volonté politique déclarée par l'État,

- A une ambition urbaine exprimée par les autorités publiques,
- Vers une série d'enjeux stratégiques englobant toutes les modalités et les objectifs représentatifs d'un cadre de vie urbain durable (développement de la mobilité, amélioration urbaine, modernisation et attractivité...).

Cependant, l'ensemble des approches urbaines actuelles sont convergées vers le bien-être du citoyen en premier lieu, et vers son implication dans les décisions urbaines qui illustre son environnement. Les responsables ont affiché une volonté d'inscrire cette opération dans une démarche de Projet Urbain et ils ont éliminé le citoyen de la décision et de la fabrique de son environnement dans la phase amont du projet. Cet acte a créé une discordance sociale qui a contrarié les objectifs du projet urbain.

Le projet du tramway de Sétif a démarré du mauvais pied, le citoyen comme a démontré notre recherche, n'a pas été impliqué ni dans la décision, ni dans l'étude du projet, et donc les besoins effectifs n'ont pas été ciblés et soulevés.

Malgré les essais de rectification de la situation par l'implication des citoyens dans la phase de réalisation du projet, par le biais de la cellule de communication ainsi que l'association de protection du consommateur à travers les différentes actions menées, il ressort de notre enquête de terrain que le diagnostic partagé est parfois considéré comme une simple finalité, parfois encore réalisée dans l'urgence (juste pour convaincre les citoyens), ce qui engendre l'absence d'une réelle implication des acteurs. Pourtant que toute démarche managériale exige un temps de maturation collective, comme une opportunité pour construire une démarche partenariale.

Les interventions urbaines effectuées ont été malheureusement une conséquence inévitable de l'insertion du tramway, qui ne reflètent pas les objectifs réels de l'amélioration urbaine et d'attractivité des quartiers traversés, elles penchent en premier degrés sur l'enjeu de mobilité, tout en répondant aux besoins de déplacement, rapprochant les quartiers et facilitant l'accessibilité à la ville pour tous.

Face à tous ces résultats, nous pouvons déduire que l'insertion du tramway n'a pas consolidé profondément la démarche du projet urbain. Le partenariat limité qui a été détecté entre les différents acteurs avec la superficialité de la participation citoyenne, et l'absence du diagnostic partagé n'a pas permis de mettre en place une planification organisationnelle et un jeu d'acteurs bien adapté, approprié et surtout responsable. De la sorte il est loin de répondre aux divers objectifs du projet, et d'apporter actuellement un effet structurant.

En revanche nous nous trouvons face à une intention et à une opportunité d'un projet urbain. Car même si le projet de tramway de Sétif ne réunit pas tous les critères d'un projet urbain, il peut servir de dispositif managérial, déterminant des mécanismes et des modes opératoires. Comme il peut être pris comme un processus de mutation et de remise en question incessante, donnant naissance à une démarche référentielle par rapport aux projets d'aménagements urbains actuels et futurs.

De ce fait, la gouvernance de la ville de Sétif par son projet de tramway est encore une ébauche d'initiative, qui pourra être atteinte un jour. Cette recherche a mis sous la lumière les aspirations des citoyens, qui peuvent être ultérieurement concrétisées sur le terrain.

Répondre aux besoins des citoyens leur permettra de s'enraciner et de s'appropriier les lieux, ainsi le tramway, qui sera perçu comme un élément structurant et identifiant de la ville de Sétif.

### **3. ORIENTATIONS ET RECOMMANDATIONS.**

La simple participation des acteurs par l'information et la concertation n'est pas suffisante pour la réalisation d'un partenariat et d'un diagnostic partagé et donc d'une démarche de projet urbain. Il faut que les acteurs de la ville revoient leurs copies, et s'orientent vers des nouveaux mécanismes afin de trouver un compromis entre la réalisation technique du projet et sa rentabilité et ceci par :

- La prise en compte du contexte local et des attentes de la population.
- La recherche d'une forte implication basée sur des dispositifs de consultation et surtout de négociation,
- L'orientation vers un échange, un consensus, une entente et un diagnostic partagé, tout simplement un mode de gouvernance cohérent, souple et flexible, adaptable au contexte social dans lequel s'intègre le projet.

Il s'agit d'un projet véritablement structurant, c'est la raison pour laquelle les citoyens devaient être pleinement associés. Leurs avis, notamment sur le tracé vont nourrir les études à mener, dont toute concertation effectuée en amont engendre moins de problèmes en aval sur la mise en œuvre du projet, ainsi que sur son exploitation.

Le citoyen doit être intégré le plus en amont possible, pour la mise en œuvre d'un diagnostic partagé, le long de l'élaboration du projet du tramway et au niveau de toutes les phases de conception comme suit :

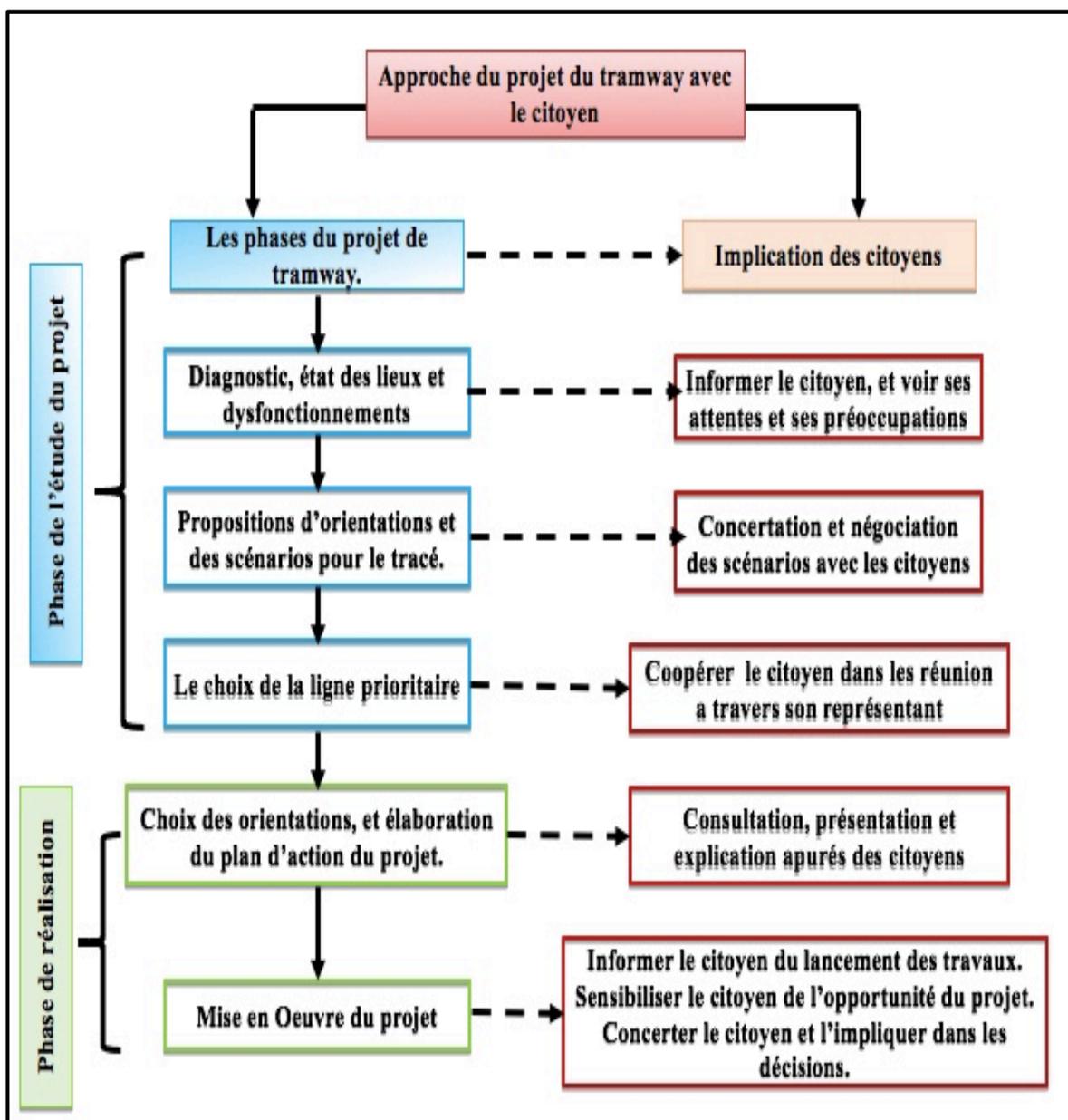


Figure VIII-1 : Pour une approche du projet du tramway de Sétif avec les citoyens.

Source : Auteur ,2020.

Puisque l'effet structurant du projet de tramway de Sétif ne trouve pas encore des pistes favorables pour son développement , où trois ans d'exploitation ne sont pas encore suffisants pour accomplir cette ambition, des mécanismes de suivi et d'évaluation doivent être mis en scène pour garnir les répercussions du projet sur le long terme, revenant aux objectifs initiaux, voire les préoccupations des citoyens après la mise en place du projet, et constituer une grille d'actions et d'interventions nécessaire pour combler les déficits apportés.

Pour une construction d'une bonne gouvernance urbaine, l'adoption d'une stratégie de « Gestion Urbaine de Proximité » s'avère être nécessaire, afin de résoudre les problèmes de

la vie quotidienne des citoyens et améliorer durablement la gestion de leurs espaces de vie, selon leurs aspirations.

Cette démarche stratégique doit rassembler les différents acteurs et les inscrire dans une démarche participative en associant dès la phase du diagnostic l'ensemble des acteurs concernés, et à leur tête le citoyen. De cette manière cette démarche placera la phase de maturation du projet et le diagnostic partagé dans une situation importante et prendra en considération l'implication de la population lors de l'élaboration du projet. Cela dans le but d'améliorer le quotidien des habitants par une gestion concertée.

#### **4. LIMITES, PERSPECTIVES ET FUTURS AXES DE RECHERCHE.**

Au terme de notre travail, nous voulons apporter une contribution au vaste champ du projet urbain à travers l'évaluation du projet de tramway de Sétif, cela face aux différents obstacles qui nous ont confronté et qui ont limité notre recherche à savoir :

- La difficulté d'effectuer tous les entretiens prévus au début de notre recherche, notamment ceux avec les différents walis ainsi avec les responsables de certaines directions et les membres du comité de pilotage qui ont assisté au déroulement du projet.
- L'accès à l'information notamment en ce qui concerne les contraintes du projet, en termes de financement, de partenariat public/privé, ainsi qu'en termes de coordination et d'interaction entre les différentes sphères d'acteurs.
- Le manque de documentation en ce qui concerne l'état des lieux avant l'insertion du tramway, ainsi que l'absence des études d'impacts du projet. Aucune étude ne s'est effectuée après la mise en service du tramway, cela par rapport à la nouveauté du projet d'un côté, et la récession et la stagnation qu'ont connu tous les secteurs vu la situation sanitaire qu'a connue la ville avec la propagation du Covid 19, et le confinement exigé de l'autre côté.

Nous souhaitons que cette modeste réflexion suscite un débat et ouvre la porte à bien d'autres recherches :

- Notre évaluation des impacts du projet s'est projetée sur le corridor du tramway (Est/Ouest), notamment sur le centre-ville, donc à une échelle plus réduite, où il serait intéressant de généraliser cette évaluation sur une échelle plus grande, celle de la ville avec ses différents quartiers, notamment après la réalisation des deux autres lignes prévues (Nord-Est/Sud et Nord/Sud).

- Pour continuer et approfondir notre recherche sur les impacts du projet de tramway de Sétif sur la dynamique urbaine, il serait intéressant de se pencher sur d'autres dimensions autres que la mobilité et l'amélioration urbaine, en termes de protection environnementale et de développement socio-économique, mettant l'accent sur l'impact du projet sur le foncier et la construction immobilière, sur la fonction résidentielle, ainsi que sur le traitement des espaces publics et les projets d'aménagement et d'urbanisme.
- Une autre réflexion pourra être menée dans ce sens, cherchant à comprendre la notion de l'attractivité urbaine par les citoyens, et les pistes d'amélioration possible, ainsi que leurs préoccupations, prises comme une base de données pour entamer des extensions de la ligne de tramway de Sétif.

# **BIBLIOGRAPHIE**

---

**BIBLIOGRAPHIE**

ABBAS-LE COURTOIS, C. (2009). Quelles qualités pour l'espace architectural ? Qualité et maîtrise des processus dans les projets d'édifices. (1<http://www.ramau.archi.fr/IMG/pdf/cahiers-5-complet.pdf#page=71>, Éd.) La qualité architecturale. Acteurs et enjeux, pp. 71-95.

Albarello, L. Digneffe, F. Hiernaux, J. Maroy, C. Ruquoy, D & Saint-Georges, P. (1995). Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Armand Colin 1995. P179.

ALLHOGHO-NKOGHE, F. (2006). Politique de la ville et magique d'acteurs a la recherche d'alternative d'aménagement pour les quartiers informels de Libreville( Gabon) . Thèse de doctorat.

Angers, M. (1997). Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines. Casbah Éditions, Alger, 65-195.

APS. (2018). Transports : mise en service du tramway de Sétif à partir de mardi. L'Expression.

Arab, N. (2011). Projets urbains, conflits sociotechniques et structure des négociations . In PH. Hamman (dir.), Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements. Rennes, Presses Universitaires de Renne, pp. 73-89.

Arab, N. (2004). L'activité de projet dans l'aménagement urbain: processus d'élaboration et modes de pilotage Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier. Doctoral dissertation, École des Ponts Paris Tech.

Arab, N. (2013). Le tramway et l'articulation transport et urbanisme : projet de réseau vs projet de ligne. Séminaire de l'AHICF et de l'UMR AUSser n° 3329/CNRS" Réinventer le tramway ? Quarante années de TCSP, tramways et transports guidés en France : controverses et réalisations", Paris.

ASMA, A. (2019). Responsable de la cellule de communication de Yapi Merkezi, l'entreprise de réalisation du projet de tramway de Sétif. (S. Kachef, Intervieweur)

Association française des ingénieurs écologiques. (2006). Les mesures compensatoires dans les infrastructures linaires de transport. Février 2006. Paris.

Bacqué M-H, J. Driscoll, Y. Fijalkow, B. Mariolle & Tissot. (2007). Projets urbains en quartiers anciens. Y. Tsiomis (dir.), Échelles et temporalités des projets urbains, PUCA/Jean-Michel Place, Paris, pp. 95-110.

Banaoui , T. (2009). les transport dans les stratégie de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger . Insaniyat, n°s 44-45, pp. 75-79.

Bassaler, N. (2004). Le jeu des acteurs de l'information géographique : un cas appliqué de la méthode Mactor. Cahiers n 13 du LIPSOR, 65.

Belfellah, Y. & Gassemi, K. (2016). Stratégies d'acteurs et démarche prospective : Essai de formalisation des mécanismes de pouvoir au sein du secteur touristique marocain. Recherches en Sciences de Gestion, 116(5), pp. 25-49.

---

Belley, S., & Divay, G. (2007). File management de la complexité urbaine: la coordination entre coopération et compétition. *Télescope, La gouvernance et file management des villes*, pp. 21-35.

Ben Khanouf, A. (2018). Responsable à la direction de transport de Sétif. (K. sarra, Intervieweur)

Benabdallah, Y. (2008). Le développement des infrastructures en Algérie : quels effets sur la croissance économique et l'environnement de l'investissement? Article disponibles sur le site «[www.gate.cnrs.fr/unecaomc](http://www.gate.cnrs.fr/unecaomc)».

BENABID, S. (2019). Ancien Chef de projet de tramway de Sétif (EMA). Directeur de l'unité opérationnelle d'exploitation de tramway (SETRAM). (S. Kachef, Intervieweur)

Beniaiche, K. (2014). Les Sétifiens ne veulent pas d'un tramway qui défigure la fontaine d'Ain Fouara. *El Watan*.

Beniaiche, K. (2015). Tramway de Sétif : Le deuxième tracé contesté. *El Watan*.

BEREZOWASKA.AZZAG, E. (2012). *Projet urbain, guide méthodologique. Volume 2 : comprendre la démarche du projet urbain*. Collection Urbanisme, Edition Synergie, Alger 2012, 387p.

BERZOWSKA-AZZAG, E. (2011). *Projet Urbain, Guide méthodologique. Volume 1 : Connaître le contexte de développement durable*. Collection Urbanisme, Éditions Synergie, Alger 2011, 245 p., ISBN 978-9961-882-09-2, Dépôt légal : 2278-2011.

Bergeron, R. (2003). *Le nouveau Tramway : contribution à la reflexion en cours concernant un possible retour du tramway dans les rues de Montreal*. Agence métropolitaine de transport AMT.

Bernoux, P. Bion, J. Cohen, J. & Meunier-Chabert, M. (2001). *L'analyse des systèmes d'acteurs : Cahier n° 1: Diagnostics de territoire et systèmes d'acteurs*. Doctoral dissertation, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

Bertrand, N., & Moquay, P. (2004). *La gouvernance locale, un retour à la proximité*. *Économie rurale* 280.1, pp. 77-95.

BETEUR. (2016). *Plan de circulation de la ville de Sétif. Phase 02 et 03: Traitement et analyse des données et Diagnostic*, Juillet 2017. Sétif.

Beyer, C., & Royoux, D. (2015). *L'aménagement temporel territorial : repenser les territoires en conjuguant espace et rythmes*. *Métropoles* 17.

Boissonade, J., & Hamman, P. (2011). Philippe Hamman (dir.), *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*. Presses Universitaires de Rennes, 288 pages. Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie.

Bonnafous, and Gérard . (1999). *Les transports et l'environnement : vers un nouvel équilibre*. Frankreich Conseil National des Transports, Documentation Française,.

---

Bordeleau, D., Lévesque, B., & Tremblay, D.-G. (2003). Gouvernance et construction territoriale : le cas du Faubourg des Récollets de Montréal: du Carrefour des arts et des technologies à la Cité du Multimédia. HEC Montréal.

Bouachik, A. (2003). La gouvernance locale à la lumière de la nouvelle charte communale. Publication REMALD, dépôt légal 833.

Bouchareb , A. (2012). « PROJET URBAIN Définitions, Acteurs, stratégie. Cours Destinés aux Étudiants (es) en URBANISME MASTER 1 académique » université de Constantine.

BOUDERBALI, M. (2013). Ancien wali de la ville de Sétif. (ANDI, Intervieweur)

Boudjenouia, A., Fleury, A., & Tacherift, A. (2006). Le statut de l'espace agricole périurbain à Sétif (Algérie): réserve foncière ou projet urbain? Cahiers Agricultures 15.2, pp. 221-226.

Boudon, R., & Bourricaud, F. (2000). Dictionnaire critique de la sociologie. Paris,PUF, 2000.P617.

Boufendi, H. & Baouni , T. (2018). Méthode D'évaluation des Outils D'aide Á La Décision Des Projets De Transport Urbain Durable (EAOAD) . Courrier du Savoir – N°26, Mars 2018, pp. 605-614.

Bourdin, A. (2005). « Projet urbain et complexité de la ville ». , in BONNET. M (dir) « la conduite des projets architecturaux et urbains, tendances d'évolution », Ed. l'Harmattan., pp. 33-48.

Bousselham, K. (2011). Gouvernance et mise en valeur d'une ville : essai d'analyse sur le cas des villes de Merrakech et d'Agadir. Thèse de doctorat en science économique (2010,2011).

Boutebna , N. (2013). Le tramway de Sétif sera lancé en travaux avant fin 2013. Liberté. SETIF INFO.

Boutebna , N. (2016). Dénomination des futures stations du tramway de Sétif. SETIF.INFO.

Boutebna, N. (2016). Chantier de réalisation de tramway de Sétif : Les vendredis noirs les turcs. Liberté. SETIF INFO.

Bouzaiane, L., & Mouelhi, R. (2008). Analyse du jeu des acteurs.

Bruntel, J. (2001). Autour du nouveau tramway lyonnais, retour sur la politique locale de transport urbains, ». Mémoire de fin d'étude. Université Lumière, Lyon 2.

Campbell, J. Hollingsworth, J. & Lindberg, L. (1991). Governance of the American economy. Cambridge University Press.

Cavallaro, V. (1995). Construire il présente. Progettazione delle trasformazioni di una macchina non banale: il sistema territoriale. Doctoral dissertation, Tesi di dottorato, Politecnico di Torino.

Cavallier, G. (1998). Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union européenne. Office des publications officielles des Communautés européennes.

Cavallier, G. (2000). La nouvelle politique urbaine de la Banque mondiale: un essai à transformer. *Les Annales de la Recherche Urbaine*. Vol. 86. No. 1. Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.

Certu. (2006). De la qualité de vie au diagnostic urbain : vers une nouvelle méthode d'évaluation LE CAS DE LA VILLE DE LYON . Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise .

Chanson-Jabeur, C., & Kebiche, A. (2017). LE TRAMWAY A L'EPREUVE DES MOBILITÉS DANS LES VILLES ALGERIENNES ET DU BASSIN MEDITERRANÉEN. *Cahiers Géographiques de l'Ouest* n°12-13.

Chapelon , L. (2016). Transport et intermodalité. ISTE.Groupe ; Amazon France ; Septembre 2016.

CHARLIER , J., & CAMPENHOUDT, L. (2014). Méthodes de recherche en sciences sociales : cas pratiques pour l'Afrique francophone et le Maghreb. . Paris : Dunod.P 117.

CHENAFI, A. (2019). Directeur de l'association de protection du consommateur de Sétif. (S. Kachef, Intervieweur)

CHENAFI, A. (2021, Juillet). Président de l'association de protection du consommateur. (K. Sarra, Intervieweur)

Chorfi, K. (2001). Processus de requalification de la Zhun" projet urbain de l'aménagement du territoire à l'aménagement de place" cas de Sétif.

Chorfi, K. (2019). Le fait urbain en Algérie, de l'urbanisme d'extension à l'urbanisme de maîtrise.: l'urbanisme en discussion. Cas de Sétif-Algérie-1962-2014. (Doctoral dissertation).

Chorfi, K., & Younesi, K. (2008). Le foncier urbain entre opportunité et maîtrise. Cas de Sétif (Algérie). *Penser la ville—approches comparatives*.

Chouadra, S., Zeglache, H., & Guenadez, Z. (2015). Le patrimoine colonial entre la problématique du renouvellement urbain et la préservation de la mémoire des lieux, cas de la ville de Sétif, Algérie. . *Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre*, pp. 9-13.

Chouguia, S. (2017). Le descriptif de management : projet d'extension de la première ligne du tramway de Constantine. *Cahiers géographiques de l'Ouest* N°12-13.2017, pp. 213–229.

Courcier, S. (2003). De l'évaluation de l'effet structurant d'un projet urbain à l'analyse des congruences entre stratégies d'acteurs : le réaménagement du Vieux-Port de Montréal .

COHEN , J.-c. (2019). Analyser les jeux d'acteurs dans les démarches territoriales Une technique simple d'échange et de représentation des informations: la méthode MACTOR

Dar total solutions. (2020). Étude de l'achèvement de l'élaboration de deux plans de circulation de Sétif et d'El Eulma, Phase 04 : conception des scénarios de réorganisation de la circulation de la ville de Sétif, juillet 2020. Sétif.

Dar total solutions. (2021). Étude de l'achèvement de l'élaboration de deux plans de circulation de Sétif et d'El Eulma, Mission 5 : plan de circulation retenu de la ville de Sétif », version provisoire, janvier 2021. Sétif.

Decoupigny, D., & Aboulkeir, D. (2018). Cadre de vie et attractivité, Retour d'expérience, défis et axes de progrès pour la métropole . L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole , Septembre 2018.

Devikkers, C. (1994). « le projet urbain ». Édition : un Pavillon de l'Arsenal, Paris.

Devisme, L. (2003). Entrée "Projet urbain". LEVJY,LUSSAU LTM (dir).

Devisme, L., Dumont, M., & Roy, É. (2007). Le jeu des « bonnes pratiques » dans les opérations urbaines, entre normes et fabrique locale. *Espaces et sociétés* 4, pp. 15-31.

Di Méo , G. (2006). Les territoires de l'action. . *Bulletin de la Société géographique de Liège*, (48), pp. 7-17.

Dind, J.-P. (2011). La gestion de projets urbains.". *Observatoire universitaire de la ville et du développement durable (OUVDD)*, Lausanne, Canada.

DJEMMAL, M. (2019). Chef de Projet Tramway de Sétif (EMA). (S. Kachef, Intervieweur)

Donzel, A. (2001). Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise. *Maisonneuve & Larose*.

Dormois, R. (2004). Coalitions d'acteurs et règles d'action collective dans les dynamiques de planification urbaine: une comparaison entre Nantes et Rennes (1977-2001). *Doctoral dissertation*, Montpellier 1.

Dufranes, E., Buhé, C., Wurtz, E., & Achard , G. (2007). Vers un système de management urbain durable. *25e rencontres de l'AUGC*, pp. 23-25.

Dupuy, G. (2002). Ingallina P., Le projet urbain. In *Annales de géographie* (Vol. 111, No. 623, pp. 98-98). *Persée-Portail des revues scientifiques en SHS*.

Eckert , D. (1996). Évaluation et prospective des territoires. *GIP Reclus, La documentation française, Collection dynamique du territoire*, 256 pages.

Egis Rail /Transurb-Technirail. (2008). Etude de faisabilité du tramway de Sétif, Rapport R2: Diagnostic ,Mars 2008. P 112. Sétif.

El Hijri, L. (2009). Gouvernance et stratégies territoriales : le rôle des acteurs dans la gestion de leur territoire ». thèse de doctorat. Université de METZ. École Doctorale Sciences juridiques, politiques, économique et gestion :SJPEG.2009.

Escap, Un. (2009). "What is good governance?.". Bangkok, Thailand.

Fabrice, H. (1993). FABRICE Hatem « La prospective : pratiques et méthodes. *Economica*, 1993.

Fafa , R. (2017). LA MUTATION DES ESPACES PUBLICS TRAVERSÉS PAR LE TRAMWAY D'ORAN (ALGÉRIE). *Les Cahiers du Développement Urbain Durable* juillet 2017.

- Faustin, C. (2006). impact de la décentralisation sur la gouvernance urbaine au Cameroun. Cas de la ville de Bangaogte . Conférence Arusta.
- Flores, P., & Jarrot, S. (2016). La participation citoyenne comme outil de la gouvernance urbaine. *Haïti Perspectives*, vol. 5 • no 3 • .
- Frenay, P. (2005). Le tram, outil en faveur d'une ville durable? Reflexions tirees d'une comparaison entre quelques villes moyennes francaises et alemaniques. . TEC (TRANSPORT, ENVIRONNEMENT, CIRCULATION), p. 185.
- Gansanore, R., Sodore , A., & Ouédraogo, B. (2020). Jeu des acteurs à la périphérie du Parc W du Burkina Faso: entre conflictualité et incoordination des interventions. *Afrique Science*, 16(5), pp. 118-135.
- Garcia, A., & Fabrice, H. (1993). Fabrice Hatem. La prospective : pratiques et méthodes. *Politique étrangère*, 58(4), pp. 1072-1073.
- Gaudet, M., & Meunier, F. (1996). Analyser les stratégies d'acteurs : la méthode MACTOR. *Cahiers du LIPS: LIPS working paper n. 3*.
- Genestier , P. (1993). Article l'architecture d'aujourd'hui n°288.
- George , C. (2008). Bilan LOTI du tramway de l'agglomération bordelaise. Rapport d'étude 20/11/2008.
- GIE Villes et Quartiers. (2008). Les démarches de gestion urbaine de proximité. « Améliorer le quotidien des habitants par une gestion concertée villes-bailleurs » .
- Gilbert, L. (2018). Les outils de la concertation : un nouvel impératif?
- GOARD, X. (2017). Tramway et métropolisation, enseignements de quelques expériences internationales. *Cahiers Géographiques de l'Ouest*, n°12-13, 2017, pp. 17-26.
- Godet, M. (1997). Manuel de prospective stratégique : l'art et la méthode tome 2, Paris Dunod, 359 pages.
- González, R., Otón, L., & Wolff, J.-P. (2013). Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse. In *Annales de géographie* (No. 6, pp. 619-643). Armand Colin.
- Governa, F. (1997). Il milieu urbano. L'identità territoriale nei processi di sviluppo (pp. 5-206). FrancoAngeli.
- Goxe, A., Holec, N., & Rousseau, S. (2006). Méthodologies et pratiques territoriales de l'évaluation en matière de développement durable. *Revue développement durable et territoire*. dossier 8 (2006): 6.
- Grigoriou, K., & Rothaermel, F. (2017). Organizing for knowledge generation: Internal knowledge networks and the contingent effect of external knowledge sourcing. *Strategic Management Journal*, 38(2), pp. 395-414.
- Grillet-Aubert, A. (2005). Les échelles territoriales du tramway . Communication au colloque EURO 2ndes journées de la recherche architecturale, urbaine et paysagère « L'espace de la grande échelle en question », Lille, 23, 24 et 25 novembre 2005.

Grosbellet, J. (2016). La ville accélérée et ses acteurs: Anatomie du projet urbain des Bassins à flot à Bordeaux. Diss. Paris 10.

GROSJEAN, M., & THIBAUD, J. (2001). L'espace urbain en méthode. . Paris : Prentèses CAU.

GUENFOUD, R. (2019). Responsable à l'Entreprise Métro d'Alger (EMA Sétif).24 Mars 2019. (S. Kachef, Intervieweur)

Haas, V., & Jodelet, D. (2007). Pensée et mémoire sociales.

Hamman, P. (2011). Le tramway dans la ville : le projet urbain négocié à l'aune des déplacements. Presses universitaires de Rennes.

Harvey, D. (1989). The condition of postmodernity an enquiry into the origins of cultural change.

HAYOT, A. (2000). en finir avec le fonctionnalisme : les sciences sociales, l'architecture et la ville. In HAYOT A, SAUVAGE A (dir). (2000), « le projet urbain. Enjeux, expérimentations et professions », actes du colloque « les sciences humaines et sociales face au projet urbain » organisé par l'INAMA et SHS-TEST, pp. 11-24.

Hayot , A., & Sauvage, A. (2000). Le projet urbain : enjeux, expérimentations et professions. Les sciences humaines et sociales face au projet urbain. de la Villette.

Hecham-Zehioua, B. (2010). Impacts des projets inscrits à Constantine et évaluation de son image de marque, pour un projet urbain à effet structurant. Université de Constantine.

Hecker, A. (2017). Le tramway a-t-il guidé la croissance urbaine au XIXème s.? L'exemple de Nancy. Revue géographique de l'Est 57.3-4 .

Hedna, K. (2011). Tramways de Sétif : Les entreprises algériennes écartées du projet au profit des étrangers. Le midi libre SETIF.INFO.

Hedström, P., & Swedberg, R. (1998). Social mechanisms: An analytical approach to social theory. Vol. 19. Cambridge: Cambridge University Press.

Heriet , K., & Ariane-Bouchareb , H. (2021). Les attentes sociales du projet du tramway de la ville de Constantine. Gouvernance urbaine et projet initié, quelles conjugaisons ? Algerian Journal of Human and Social Sciences Revue algérienne des sciences humaines et sociales ISSN : 2588-1558 / EISSN : 2710-8635 Volume : 05 / N°: 01 (Juin 2021), pp. 282-295 .

Ingallina, P. (2010). Le projet urbain: «Que sais-je?». n° 3585. Que sais-je.

Ingallina, P., & Dupuy, G. (2002). Le projet urbain. Annales de géographie. Vol. 111. No. 623. Persée-Portail des revues scientifiques en SHS.

Institut Bruxellois pour la Gestion de L'environnement. (2013). Vademecum du bruit routier urbain. La participation citoyenne dans la réussite des projets d'aménagement. Ed. IBGE, vol I.

IPRAUS-ENSAPB . (2005). (Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Sociétés – École Nationale Supérieure d'Architecture Paris Belleville), 2005a,

Architectures du transport : Rapport final Vol. 3, Tramway, espaces publics et mobilités, Paris.

Jalivet, D. (2018). « Maturité des projets d'urbanismes : vers une structures temporelle du projet » . In les grands projets urbains : Territoires, acteurs et stratégie (s/d).D.Martouzet ., pp. 159-193.

Jaziri , R., & Bousaffa , A. (2007). Étude prospective du développement du tourisme saharien en Tunisie : analyse des jeux d'acteurs par la méthode Mactor. Colloque international de Tizeur (Tunisie) « tourisme saharien et développement durable. enjeux et approches comparatives .9 au 11 novembre 2007.

Jessop, B. (1995). The regulation approach, governance and post-Fordism: alternative perspectives on economic and political change? *Economy and society* 24.3, pp. 307-333.

Jobert, B. (1998). La régulation politique: le point de vue d'un politiste. Les métamorphoses de la régulation politique, Paris, LGDJ 24 (1998), pp. 119-146.

Jonathan TURGY, SYSTRA. (2015). Retour sur les impacts de l'introduction de tramways en Afrique du Nord»,. Conference CODATU XVI. Istanbul.

Judge, D. (1995). Pluralism. JUDGE, David, STOKER, Gerry, WOLMAN, Harold, et al. (ed.). *Theories of urban politics*. Sage,.

Kachef, S. (2015). EVALUATION DES OPERATIONS D'AMELIORATION URBAINE AU SEIN DE LA DEMARCHE DU PROJET URBAIN. LE PLAU DE SETIF EN QUESTION. -CAS D'AIN ARNAT- . Mémoire de Magistère. Université Constantine 3.

Kebiche, A. (2008). Tramway de Sétif : Un rêve en rail pourra se réaliser. *Le Sétifois*, n° 3, mis en ligne par : Boutebna N.

Kebiche, A. (2017). Tramway de Sétif : une opportunité d'articuler urbanisation et mobilité pour un « projet de ville ». *Cahiers Géographiques de l'Ouest* n°12-13, pp. 85-105.

Kebiche, A., Kharchi, O., & Kharchi, O. (2016). Le transport informel, réponse à une demande de transport et adaptation aux territoires vécus . Cas de l'Aire Urbaine de Sétif.

Kettaf, F. (2015). La fabrique des espaces publics. Conceptions, formes et usages des places d'Oran (Algérie). *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, (26).

Kharchi, A. (2019, Novembre 12). Responsable de l'Organisation Nationale des transporteurs( ONAT) de Sétif. (K. Sarra, Intervieweur)

Khatteli, H. (2018). Analyse de jeux acteurs pour la conservation et la valorisation du patrimoine local. Cas du village berbère de Chenini (Sud-est tunisien). *Revue des Régions Arides*, 44(1), p-165.

KHEIREDDINE, M., & ZOUITEN, M. (2021). Le projet urbain, un instrument de gouvernance des villes. *Revue Internationale des Sciences de Gestion*, 4(1).

Knoepfel, P., & Münster, M. (2004). Guide des outils d'évaluation de projets selon le développement durable. Office fédéral du développement territorial (ARE). Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Knoepfel, P., & Münster, M. (2004). Guide des outils d'évaluation de projets selon le développement durable. . Office fédéral du développement territorial (ARE). Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

L'ISIAT . (2009). Gouvernance et dimensions de la participation citoyenne dans les EcoQuartier. Bordeaux.

Labeled, M. (2014). Amélioration urbaine : quelle gouvernance et quelle démarche, cas de la cité Daksi Abdesslem. Mémoire de Magistère. Option : Ville et Projet urbain. Université de Constantine.2014.

Labii, B. (2009). Grands projets, modernisation et démocratie. El Watan du 22-7-2009.

Laboratoires PUVIT. (2014). Urbanisation et Mobilité : projets de tramways dans les villes algériennes » (SIUMT) . (Université Ferhat Abbas – Sétif 1) et CESSMA (Université Paris Diderot) les 18 et 19 octobre 2014 à l'Institut d'Architecture et des Sciences de la Terre (Université Ferhat Abbas. Sétif.

Lacour, C. (2003). Gouvernance urbaine et cohésion sociale:«l'uni-diversité. Cahiers de géographie du Québec 47.131, pp. 321-327.

Lacaze, J.-P. ( 2012). Les méthodes de l'Urbanisme . PUF Collection : que sais-je ? 127 pages.

Lafer, A. (2012). Gouvernance urbaine : role et rapports des différents acteurs dans les pratiques urbaines locales. Cas de la ville de TIZI-OUZOU. Mémoire de Magister en aménagementdu territoire,2012.

Lahlouh, M. (2012). Le projet urbain comme stratégie de modernisation pour la métropolisation de Constantine . Doctoral dissertation, Batna.

Lakhlef, B. (2006). La bonne gouvernance. ed:Dar El Khaldounia, Alger,2006. CERTU:"La concertation en aménagement: éléments méthodologiques", dossier n°104,2000.

Langlois, A. M. (2006). La participation citoyenne au cœur de la responsabilité populationnelle . Québec, Gouvernement du Québec, p. 25. .

Laperrière, H. (1998). Lecture culturelle d'un paysage urbain: éléments de méthode tirés du cas montréalais." Lieux culturels et contextes de villes,113.

Larid, M. (2010). Contribution méthodologique pour la connaissance du rôle des acteurs locaux dans la réalisation d'un projet de territoire: le cas du projet de la réserve naturelle de Réghaia dans la zone côtière Est de l'Algérois. Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie, 1(3).

Lazega , E. (1994). Analyse de réseaux et sociologie des organisations. Revue française de sociologie,, pp. 293-320.

- Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*, pp. 57-95.
- Le Galès, P. (2005). *Gouvernance par les instruments*. Ed: Presse de science, P.5.
- Lefèvre, C. (1985). Transports collectifs et croissance urbaine: l'exemple des métros américains. *Transports 30.300*, pp. 18-24.
- Leresche, L. (2002). CF. LERESCHE. L.P, 2002, in *Vue sur la ville n°3.P3*.
- Lynch, K. (1999). *L'image de la cité*, traduction de VENARD MF et VENARD JL. Paris.
- Mackett, R., & Sutcliffe, E. (2003). New urban rail systems: a policy-based technique to make them more successful. *Journal of Transport Geography* 11.2, pp. 151-164.
- Madani, S. (2017). Le Tramway De Setif : Projet Urbain Ou Simple Projet De Transport ? . *Cahiers Géographiques de l'Ouest*, n°12-13, 2017, pp. 163-172.
- Maitre, E., & Millot, M. (2014). Clés de lecture piétonne des espaces publics aménagés de tramway: l'influence de l'environnement sensible sur les comportements de traversée. *RTS-Recherche Transports Sécurité* 2013.04, pp. 256-269.
- Mallet, S., & Zanetti, T. (2015). Le développement durable réinterroge-t-il les temporalités du projet urbain? *VertigO: la revue électronique en sciences de l'environnement* 15.2.
- Malverti, X., & Picard, A. (1989). *Les traces de ville et le savoir des ingénieurs du génie*. École d'architecture de Grenoble.
- Marcou, G., Rangeon, F., & Thiebault, J.-L. (1997). *Les relations contractuelles entre collectivités publiques. Le gouvernement des villes. Territoire et pouvoir*, Descartes et Cie (1997).
- Martouzet, D. (2018). *Le projet fait les acteurs: urbanisme, complexité, incertitude*. Presses universitaires François-Rabelais.
- Masbongi, A. (2001). De l'intention à la réalisation », in MASBOUNGI A. (coord.), *Fabriquer la ville. Outils et méthodes : les aménageurs proposent*. Paris, La Documentation française. pp. 43-50.
- Masbongi, A. (2002). *Fabriquer la ville: outils et méthodes: les aménageurs proposent*. La Documentation Française.
- Masbongi, A. (2008). Dix leçons européennes sur le projet urbain. in Cuillier Francis (sous la dir de ) *Les débats sur la ville 7, Fabriquer la ville aujourd'hui*, Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine : Edition carfluences., pp. 125-156.
- Masbongi, A., Gravelaine, F., Parsons, S., & Thompson, B. (2002). *Projets urbains en France*. Ed.Le Moniteur.
- Mazza, L. (1997). *Trasformazioni del piano*. Angeli.
- Medjitna, M. (2007). *La GUP pour une amélioration du cadre de vie dans les ZHUN* ». Mémoire de Magistère. Constantine.

Mezoued, A. (2015). La mise en récit de l'urbanisme algérois, passé, présent, futur: à la recherche des conditions d'institution de l'espace public comme médiation et comme projet: cas du tramway d'Alger. Doctoral dissertation, UCL-Université Catholique de Louvain.

Mezziouane, A. (2003). Conduite et évaluation d'un projet de territoire. Collection dossiers.

Moati, P. (2003). Esquisse d'une méthodologie pour la prospective des secteurs. Une approche évolutionniste. Cahier de recherche n 187 du CREDOC .

Montanola , A. (2001). La gestion urbaine de proximité: nouvel enjeu de la politique de la ville. France: UFR des Science de la Terre et de l'Aménagement Régional , pp. 36-49.

Montulet, B. (2005). Au-delà de la mobilité: des formes de mobilités. Cahiers internationaux de sociologie, (1), pp. 137-159.

Mouhoubi, N. (2017). Les outils du management de projets urbains en faveur de la durabilité. Cas : Projet de Modernisation de la Métropole Constantine (PMMC).

Mucchielli, A. (1994). Les méthodes qualitatives. Paris: PUF. Que sais-je, (2591).

Nasri, Z. (2011). la gouvernance urbaine : une démarche incontournable pour un habiter durable. cas de l'amélioration urbaine à la cité Zouaghi à Constantine. Mémoire de Magistère, option: Fait Urbain. université de Constantine .

Nawel, D. (2013). sétif / tramway ,le tracé le plus long de pays. Algérie,360°.

NEU , D. (2006). Préparer les termes de références d'une évaluation. Groupe de recherche et d'échanges technologiques (GRET).Lille.In [http://f3e.asso.fr/media/transfert/doc/note\\_tdr\\_relu\\_2.pdf](http://f3e.asso.fr/media/transfert/doc/note_tdr_relu_2.pdf).

Offner , J.-M. (2000). Réseaux et dynamiques urbaines . La ville et l'urbain, l'état des savoirs, sous la direction de Thierry Paquot, Michel Lussault et Sophie Body-Gendrot, Paris : éditions la découverte, pp. 137 -155.

Offner , J.-M., & Pumain, D. (1996). Réseaux et territoires significations croisées. . La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube.

Offner, J.-M. (1993). Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique. L'espace géographique, no3, pp. 233 -242.

Offner, J.-M. (1995). L'invention politique et sociale de la technique . Ville espace et valeurs sous la direction de J.L. Gourdon et al. Paris l'Harmattan, pp. 521 -534.

Offner, J.-M. (2001). Raisons politiques et grands projets . Annales des Ponts et Chaussées, no 99, pp. 55-99.

Panerai, P., & Mangin, D. (1999). Projet urbain. Parenthèses, Marseille.

Paquet, G., & Turgeon, L. (1999). Oublier la Révolution tranquille. Pour une nouvelle socialité. Montréal, Liber, 161 p. Globe: revue internationale d'études québécoises, 2(2), pp. 161-164.

- PASSALACQUA, A. (2017). DE QUOI PARLE-T-ON LORSQUE L'ON PARLE DE TRAMWAY EN FRANCE ? . Cahiers Géographiques de l'Ouest, n°12-13, 2017, pp. 29-43.
- PDAU. (2010). Étude intercommunale de Sétif, Direction d'urbanisme et de construction, DUC. Rapport d'orientation. . Sétif.
- Pinson, D. (2000). PROJET DE VILLE ET PROJETS DE VIES. in "projet urbain: enjeux, expérimentation et professions".
- Pinson, G. (2002). Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin . Doctoral dissertation, Université Rennes 1.
- Pinson, G. (2005). "Chapitre 5: Le projet urbain comme instrument d'action publique." Gouverner par les instruments. Presses de Sciences Po, pp. 199-233.
- Pinson, G. (2006). Projets de ville et gouvernance urbaine. Revue française de science politique 56.4, pp. 619-651.
- Pinson, G. (2009). Gouverner la ville par projet: urbanisme et gouvernance des villes européennes, Paris.". Science Po Les Presses .
- Pitseys, J. (2010). Le concept de gouvernance. Revue interdisciplinaire d'études juridiques 65.2, pp. 207-228.
- Plassard, F. (1990). "Axes autoroutiers et développement des régions. Les cahiers scientifiques du transport 22, pp. 81-98.
- Pumain, D., & Gaudin, J. (2002). Systèmes de villes et pouvoir. L'analyse de Giovanni Botero à l'époque de la Renaissance. Cybergeog: European journal of geography.
- Querrien, A., & Elander, I. (2002). Gouvernance et organisation urbaine : un processus de décision intégrant multiples acteurs. 9eme conférence sur la recherche urbaine et régionale de la commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies. Leeds juin 2002.
- QUEYRANNE, J.-J. (2007). Comment synchroniser les temps des projets urbains ?
- Rahmani Kelkoul, L., & Chougui, A. (2019). L'expression des habitants sur la qualité de l'espace urbain - du quartier à la ville : cas de Sétif en Algérie . Volume 9 / Numéro 20 Hiver 2019 ISSN : 2247 - 2290, pp. 196-225.
- Redondo, B. (2012). Tramway et territoire: quel urbain en perspective?. Revue géographique de l'Est 52.1-2.
- Reiß-Schmidt, S. (2003). Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven. Urbanauten-Debatte. am Gasteig, München.
- Richer, C., Rabaud, M., & Lannoy, A. (2015). L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France. pp. 131-142.
- Ripoll, F., & Veschambre, V. (2005). Introduction. L'appropriation de l'espace comme problématique. Norois. Environnement, aménagement, société 195 , pp. 7-15.

- Rivoire , J. (2008). Observatoire des bâtiments durables : les bonnes pratiques du développement durable dans le bâtiment en France, qualité d'usage, PUCA , Paris, 2008 ; p16.
- Robert, M., & Mille, M.-N. (2005). Déplacements et commerces: évaluation des évolutions de l'impact du tramway de Lyon sur le commerce . CERTU 2005.
- Robin , J., & Bennicelli , C. (2012). L'intermodalité : combiner efficacement les modes de transport des personnes, du point A ou point B.
- Rodier, X., & Saligny, L. (2007). Modélisation des objets urbains pour l'étude des dynamiques urbaines dans la longue durée. SAGEO, pp. 1-24.
- Schmidt, C. (1999 ). Prospective et théorie des jeux. Futuribles 241 , pp. 47-68.
- Senoussaoui , F. (2006). Projet du tramway de Sétif : L'étude de faisabilité arrêtée. . Liberté. SETIF INFO. .
- Senoussaoui , F. (2007). Projet du tramway de Sétif : Une enquête de circulation lancée. Liberté .SETIF INFO.
- Senoussaoui , F. (2018). Le tramway de Sétif opérationnel). Liberté.SETIF.INFO.
- Senoussaoui, F. (2015). Travaux du tramway à Sétif : Le réseau routier congestionné. Liberté.SETIF INFO.
- Senoussaoui, F. (2019 ). Interopérabilité et regroupement des transporteurs en débat . Liberti, Sétif INFO.
- SITRAM . (2003 ). Observatoire des impacts économiques du tramway de l'agglomération mulhousienne .
- Sokoloff, B. (1993). Le projet urbain de Barcelone: spécificités et modalités de réalisation. Institut Catala de la Méditerranèa.GRERBAM-ETSAB, Barcelone 11-12 mai, pp. 51-61.
- Soppé, M., & Guilbault, M. (2009). Partage modal et intermodalité. Évolutions structurelles de l'économie. Revue d'Economie Regionale Urbaine 4 , pp. 781-805.
- Souiah, S.-A. (2017). L'arrivée du tramway à Oran à travers la presse écrite algérienne : Perception et Représentation. Cahiers Géographiques de l'Ouest, n°12-13, 2017, pp. 71-84.
- Tabti Talamali , A., & baouni , T. (2017). Le tramway au cœur des projets urbains de l'agglomération d'Alger. Cahiers Géographiques de l'Ouest, n°12-13, 2017, pp. 225-246.
- Talbot, D. (2006). La gouvernance locale, une forme de développement local et durable? Une illustration par les pays." Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie Dossier 7.
- Terrin, J.-J. (2014). Le projet du projet: concevoir la ville contemporaine. . Éditions Parenthèses.
- Thibal, A. (2014). Les effets du tramway tourangeau: une première approche. Transports urbains 2 , pp. 18-21.

Thomassian, M. (2009). Pratiques de la négociation dans les projets urbains ou la "fabrique" de décisions concertées en vue de réduire le risque d'inacceptabilité sociale, *Négociations*, 11. pp. 185-198.

Verdier, P., & Gautry, J.-P. (2009). *Le projet urbain participatif: apprendre à faire la ville avec ses habitants*. Yves Michel.

Verdol, M. (2011). "Pinson G., 2009, Gouverner la ville par projet, urbanisme et gouvernance des villes européennes, Presses de Science Po, Paris, 418 p." *Cybergeog: European Journal of Geography*. Presses de Science Po, Paris, 418 p." *Cybergeog: European Journal of Geography*.

Véron, J. (2006). une dynamique urbaine complexe . l'urbanisation du monde , pp. 33-62.

Yuksel Proje. (2012). *Marché n°05/2012, Etude d'avant-projet détaillé de la première ligne du tramway de Sétif*. Sétif.

Yuksel Proje. (2013). *Rapport APD, Impacts sur l'environnement*. Sétif.

Yuksel Proje. (2013). *Rapport APD, Insertion urbaine..* Sétif.

Yuksel Proje. (2016). *Rapport sur le plan de communication*. Sétif.

ZAID, F. (2019). *Directeur général de l'ETUS de Sétif*. (S. Kachef, Intervieweur)

Zelezny, R. (2013). *Le tramway et le piéton au cœur des quartiers résidentiels d'aujourd'hui : pouvons-nous en tirer des enseignements du passé? Un contexte de comparaison franco-tchèque*. Colloque International du LABEX *Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*.

ZETLAOUI-LÉGER, J. (2016). *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris, GIS *Démocratie et Participation*, Septembre 2016. .

Zoghbi, F. (2009). *Le tramway avance*. El MOUJAHID.

Zoghbi, F. (2013). *Appel d'offre pour la réalisation d'un tramway Sétif : La capitale des Hauts-Plateaux sur les rails*. L'Expression, Le Quotidien.

Zoghbi, F. (2016). *Nouvelles de Sétif. Le wali sur le chantier du Tramway : Un grand projet structurant*. El MOUJAHID.

Zoghbi, F. (2018). *Nouvelles de Sétif, Tramway : La dernière ligne droite*. El MOUJAHID.

عبد الحكيم كبيش . (2010). *التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف*. أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال.

فضيل بوجلال. (2017). *تخطيط النقل ودوره في تسويق المدينة - دراسة ميدانية - أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في علوم التسيير شعبة: اقتصاد النقل والإمداد*.

# **ANNEXES**

**ANNEXE 01**

**Questionnaire n° 01**

**Questionnaire interview auprès des citoyens.**

**Phase : Étude de projet du tramway de Sétif.**

**Échantillon : 100 personnes.**

**Renseignements**

Genre	Homme		Femme		
Age	<input type="checkbox"/> 18- 30ans	<input type="checkbox"/> 30 -50ans	<input type="checkbox"/> 50-65ans	<input type="checkbox"/> +65ans	
Statut professionnel	<input type="checkbox"/> Employés	<input type="checkbox"/> Cadres	<input type="checkbox"/> Étudiants	<input type="checkbox"/> Commerçants	<input type="checkbox"/> Retraités

**1) Avez -vous entendu parler du projet de tramway de Sétif avant que cette opération ne soit engagée ?**

<b>OUI</b> <input type="checkbox"/>	<b>NON</b> <input type="checkbox"/>	<b>Indifférent</b> <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	-------------------------------------	---

**-Si OUI, Comment ?**

.....

.....

.....

**2) Pensez-vous qu'il avait un dialogue et un diagnostic partagé entre les décideurs et les citoyens ?**

<b>OUI</b> <input type="checkbox"/>	<b>NON</b> <input type="checkbox"/>	<b>Indifférent</b> <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	-------------------------------------	---

**-Si NON, Comment ?**

.....

.....

.....

**3) Étiez-vous impliqué dans l'élaboration du projet de tramway de Sétif ?**

<b>OUI</b> <input type="checkbox"/>	<b>NON</b> <input type="checkbox"/>	<b>Indifférent</b> <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	-------------------------------------	---

**4) Souhaitez-vous être impliqués dans l'étude du projet de tramway de Sétif ?**

<b>OUI</b> <input type="checkbox"/>	<b>NON</b> <input type="checkbox"/>	<b>Indifférent</b> <input type="checkbox"/>
-------------------------------------	-------------------------------------	---

**-Si OUI, Pourquoi ?**

.....

.....

.....

**5) De quelle façon souhaitez-vous d'être impliqué dans l'étude du projet de tramway de Sétif ?**

Enquêtes publiques		Comités et associations	
Sites Web		Portes ouvertes	

## ANNEXE 01

### Synthèse des réponses des citoyens

#### Questionnaire n°1

#### Renseignements

Genre	Homme		Femme		
		68/100	68%	32/100	32%
Age	18- 30ans	30 -50ans	50-65ans	+65ans	
	21/100	37/100	29/100	13/100	
Statut professionnel	Employés	Cadres	Étudiants	Commerçants	Retraités
	38/100	18/100	12/100	24/100	8/100

- 1) Avez -vous entendu parler du projet de tramway de Sétif avant que cette opération ne soit engagée ?

OUI	NON	Indifférent
28/100	72/100	0

- 2) Pensez-vous qu'il avait un dialogue et un diagnostic partagé entre les décideurs et les citoyens ?

OUI	NON	Indifférent
10/100	83/100	7/100

- 3) Étiez-vous impliqué dans l'élaboration du projet de tramway de Sétif ?

OUI	NON	Indifférent
0	92/100	08/100

- 4) Souhaitez-vous être impliqués dans l'étude du projet de tramway de Sétif ?

OUI	NON	Indifférent
80/92	8/92	4/92
87%	9%	4%

- 5) De quelle façon souhaitez-vous d'être impliqué dans l'étude du projet de tramway de Sétif ?

Enquêtes publiques	58/80	72%
Sites Web	50/80	63%
Comités et associations	30/80	38%
Portes ouvertes	18/80	22%

**ANNEXE 02**

**Questionnaire n° 02**

**Questionnaire auprès des citoyens (Visiteurs Kiosques).**

**Phase : Réalisation de projet du tramway de Sétif.**

**Échantillon : 117 personnes.**

**Renseignements**

Genre	Homme <input type="checkbox"/>	Femme <input type="checkbox"/>	
Age	<input type="checkbox"/> 22-40 ans	<input type="checkbox"/> 40-60 ans	<input type="checkbox"/> + 60 ans
Statut professionnel			

**1) Savez-vous par où passe le tramway ?**

OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>	Indifférent <input type="checkbox"/>
------------------------------	------------------------------	--------------------------------------

**2) Êtes-vous prêts à changer vos modes de transports actuels à la faveur du tramway ?**

OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>	Indifférent <input type="checkbox"/>
------------------------------	------------------------------	--------------------------------------

**-Pourquoi ?**

.....

.....

.....

**3) De manière générale, quelle opinion avez-vous de l'arrivée du tramway ?**

Satisfait <input type="checkbox"/>	Non Satisfait <input type="checkbox"/>	Indifférent <input type="checkbox"/>
------------------------------------	--	--------------------------------------

**4) Pensez-vous que le tramway va résoudre les problèmes de déplacement dans la ville de Sétif ?**

OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>	Indifférent <input type="checkbox"/>
------------------------------	------------------------------	--------------------------------------

**5) Pensez-vous que le tramway rendre la ville plus attractive ?**

OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>	Indifférent <input type="checkbox"/>
------------------------------	------------------------------	--------------------------------------

## ANNEXE 02

### Synthèse des réponses des citoyens

#### Questionnaire n°2

#### Renseignements

Genre	Homme		Femme		
	71/117	61%	46/117	39%	
Age	22-40 ans		40-60 ans		+ 60 ans
	43/117		48/117		26/117
	37%		41%		22%
Statut professionnel	Employés	Cadres	Étudiants	Commerçants	Retraités
	41/117	21/117	16/117	27/117	12/117
	35%	18%	14%	23%	10%

1) Savez-vous par où passe le tramway ?

OUI	NON	Indifférent
90/117	20/117	7/117
77%	17%	6%

2) Êtes-vous prêts à changer vos modes de transports actuels à la faveur du tramway ?

OUI	NON	Indifférent
76/117	39/117	2/117
65%	33%	2%

3) De manière générale, quelle opinion avez-vous de l'arrivée du tramway ?

Satisfait	Non Satisfait	Indifférent
74/117	35/117	08/117
63%	30%	7%

4) Pensez-vous que le tramway va résoudre les problèmes de déplacement dans la ville de Sétif ?

OUI	NON	Indifférent
89/117	23/117	5/117
76%	20%	4%

5) Pensez-vous que le tramway va rendre la ville plus attractive ?

OUI	NON	Indifférent
69/117	37/117	11/117
59%	32%	9%

**ANNEXE 03**

**Questionnaire n° 03**

Questionnaire à l'attention des usagers piétons du centre-ville de Sétif.

Échantillon : 120 personnes.

**Renseignements**

Genre	Homme			Femme		
Age	<input type="checkbox"/> 18- 30ans	<input type="checkbox"/> 30 -50ans	<input type="checkbox"/> 50-65ans	<input type="checkbox"/> +65ans		
Profession	<input type="checkbox"/> Cadre	<input type="checkbox"/> Employé	<input type="checkbox"/> Commerçant	<input type="checkbox"/> Retraité	<input type="checkbox"/> Étudiant	<input type="checkbox"/> Chômeur

**I. LES PRATIQUES DES USAGERS PIETONS DU CENTRE-VILLE DE SETIF**

**1. Comment vous qualifiez votre appartenance au centre-ville de Sétif ?**

Très forte  Forte  Faible  Très faible.  Indifférent

**2. Pensez-vous que cette appartenance s'est améliorée avec l'arrivée du tramway ?**

Oui, tout à fait  Plutôt oui.  Plutôt non.  Non pas du tout.  Indifférent

**- SI OUI, Pourquoi ?**

.....  
 .....  
 .....

**3. Quels sont vos endroits les plus fréquentés au centre villes ?**

.....  
 .....  
 .....

**4. A quelle fréquence venez-vous au centre- ville ?**

Plusieurs fois par jour  Au moins 4 fois par semaine  1 à 3 fois par semaine.

1à3 fois par mois.  Moins qu'une fois par mois

**5. Pensez-vous que cette fréquentation s'est améliorée après la mise en service du tramway ?**

Oui, tout à fait  Plutôt oui.  Plutôt non.  Non pas du tout.  Indifférent

**6. Si oui , Comment vous évaluer cette amélioration ?**

très importante (trois fois de plus)

importante (deux fois de plus)

moins importante

**7. Quels sont les catalyseurs de cette amélioration ?**

- la facilité d'accessibilité au centre-ville.
- la piétonisation du centre-ville.
- Le réaménagement de la placette de Ain El Fouara.
- L'amélioration du commerce et de service de proximité.

**II. IMAGE ET ATTRACTIVITE DU CENTRE-VILLE DE SETIF.**

**8. Pensez-vous que le tramway a donné une nouvelle image au centre-ville de Sétif ?**

- Oui, tout à fait
- Plutôt oui.
- Plutôt non.
- Non pas du tout.
- Indifférent

**- SI OUI, Comment ?**

.....  
.....  
.....

**9. Avec l'arrivée du tramway, vous voyez que le centre-ville de Sétif est devenu :**

- Très attractif.
- Attractif mais qu'il y aurait des améliorations à faire.
- peu attractif.
- N'est pas attractif.

**10. Selon vous, que faudrait-il pour améliorer l'attractivité du centre-ville ?**

- Effectuer des aménagements qui rendent la ville plus agréable.
- Qu'il soit plus facile de s'y rendre en voiture.
- qu'y'avait plus d'avantage pour le stationnement.
- que la sécurité soit accrue
- Que la propreté soit amélioré
- Autres

**III. VALORISATION DE LA PLACE DE AIN FOUARA**

**11. Pensez-vous que l'usage de la place Ain Fouara s'est changé après l'insertion du tramway ?**

- Oui, tout à fait
- Plutôt oui.
- Plutôt non.
- Non pas du tout.
- Indifférent

**12. Si oui, comment la place est devenue ?**

- Très animée
- Animée.
- Peu animée.
- Pas du tout animée.
- Indifférent

**13. Pensez-vous que la place a gardé sa flexibilité vis-à-vis les changements des rythmes urbains ?**

Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non.    Non pas du tout.    Indifférent

**14. Pensez-vous que la valeur patrimoniale de la place de Ain Fouara s'est perdue avec l'insertion du tramway ?**

Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non.    Non pas du tout.    Indifférent

**Synthèse des réponses des usagers piétons.****Questionnaire n°3****Renseignements**

Genre	Homme			Femme		
		82/120	68%		38/120	32%
Age	18- 30ans	30 -50ans		50-65ans	+65ans	
	26/120	43/120		34/120	17/120	
	22%	36%		28%	14%	
Profession	Cadre	Employé	Commerçant	Retraité	Étudiant	Chômeur
	20/120	38/120	26/120	14/120	13/120	9/120
	17%	32%	22%	12%	11%	6%

**1. Comment vous qualifiez votre appartenance au centre-ville de Sétif ?**

Très forte	Forte	Faible	Très faible	Indifférent
20	22	10	6	2
33,33%	36,66%	16,66%	10%	3,33%
70%		27%		3%

**2. Pensez-vous que cette appartenance s'est améliorée avec l'arrivée du tramway ?**

Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout
18/42	12/42	8/42	4/42
42,85%	28,57%	19%	9,5%
71,5%%		28,5%	

**3. Quels sont vos endroits les plus fréquentés au centre villes ?****4. A quelle fréquence venez-vous au centre- ville ?**

Plusieurs fois par jour	8	13,33%
Plus de 4 fois par semaine	10	16,66%
1 à 3 fois par semaine	26	43,33%
1à3 fois par mois	11	18,33%
Moins qu'une fois par mois	5	8,33%

**5. Pensez-vous que cette fréquentation s'est améliorée après la mise en service du tramway ?**

Oui, Tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
29	8	13	9	1
48,33%	13 ,33%	21,66%	15%	1,66%
61,66%		36,66%		

**6. Si Oui , Comment vous évaluer cette amélioration ?**

Très importante (trois fois de plus)	12	32,5%
Importante (deux fois de plus)	15	40,5%
Moins importante (une fois de plus)	10	27%

**7. Quels sont les catalyseurs de cette amélioration ?**

La facilité d'accessibilité au centre-ville.	32réponses	86,48%
La piétonisation du centre-ville.	11 réponses	30%
Le réaménagement de la placette de Ain El Fouara.	17 réponses	45,94%
Commerce et service de proximité.	3 réponses	8,10%
Autres	4 réponses	10,8%

**IV. IMAGE ET ATTRACTIVITE DU CENTRE-VILLE DE SETIF.**

**8. Pensez-vous que le tramway a donné une nouvelle image au centre-ville de Sétif ?**

**- SI OUI, Comment ?**

.....

**9. Avec l'arrivée du tramway, vous voyez que le centre-ville de Sétif est devenu :**

Très Attractif.	9	15%
Attractif mais qu'il y aurait des améliorations à faire.	10	16,66
Peu attractif.	30	50%
N'est pas attractif.	7	11,66 %
Indifférent	4	6,66%

**10. Selon vous, que faudrait-il pour améliorer l'attractivité du centre-ville ?**

Effectuer des aménagements qui rendent la ville plus agréable.	55	92%
Qu'il soit plus facile de s'y rendre en voiture.	21	35%
Qu'y'avait plus d'avantage pour le stationnement.	41	68%
Que la sécurité soit accrue	11	18%
Que la propreté soit améliorée	9	15%

## V. VALORISATION DE LA PLACE DE AIN FOUARA

### 11. Pensez-vous que l'usage de la place Ain Fouara s'est changé après l'insertion du tramway ?

Oui tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
19	17	11	9	4
32%	28%	18%	15	7%
<b>60%</b>		<b>33%</b>		

### 12. Si oui, comment la place est devenue ?

Très animée	17	28,33%	65%
Animée	22	36,66%	
Peu animée	10	16,66%	31,66%
Pas du tout animée	9	15%	
Indifférent	2	3,33%	

### 13. Pensez-vous que la place a gardé sa flexibilité vis-à-vis les changements des rythmes urbains ?

Plus flexible	4	6,66%	16,66%
Flexible	6	10%	
Moins flexible	14	23,33%	76,66%
N'est pas flexible	32	53,33%	
Indifférent	4	6,66%	

### 14. Pensez-vous que la valeur patrimoniale de la place de Ain Fouara s'est perdue avec l'insertion du tramway ?

Oui tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
6	8	22	20	4
10%	13,33%	36,33%	33,33	6,66%
<b>23,33%</b>		<b>70%</b>		<b>6,66%</b>

## ANNEXE 03

---

1) Savez-vous par où passe le tramway ?

OUI	NON	Indifférent
90/117	20/117	7/117
77%	17%	6%

2) Êtes-vous prêts à changer vos modes de transports actuels à la faveur du tramway ?

OUI	NON	Indifférent
76/117	39/117	2/117
65%	33%	2%

3) De manière générale, quelle opinion avez-vous de l'arrivée du tramway ?

Satisfait	Non Satisfait	Indifférent
74/117	35/117	08/117
63%	30%	7%

4) Pensez-vous que le tramway va résoudre les problèmes de déplacement dans la ville de Sétif ?

OUI	NON	Indifférent
89/117	23/117	5/117
76%	20%	4%

5) Pensez-vous que le tramway va rendre la ville plus attractive ?

OUI	NON	Indifférent
69/117	37/117	11/117
59%	32%	9%

**ANNEXE 04**

**Questionnaire n° 04**

Questionnaire à l'attention des commerçants du centre-ville de Sétif.

Échantillon : 32 commerçants.

**Renseignements**

<b>Genre</b>	Homme <input type="checkbox"/>		Femme <input type="checkbox"/>	
<b>Age</b>	<input type="checkbox"/> 18- 30ans	<input type="checkbox"/> 30 -50ans	<input type="checkbox"/> 50-65ans	<input type="checkbox"/> +65ans
<b>Type de commerce</b>				
<b>Nom du magasin</b>				
<b>Date d'installation</b>				

**I. LA CLIENTELLE.**

**1. D'où vient votre clientèle ?**

Origine de votre clientèle (en %)	Plus de 50 %	Entre 50 et 10 %	Moins de 10 %
Du quartier (centre-ville)			
Des quartiers avoisinants du centre-ville			
Des quartiers hors du centre-ville			

**2. Pensez-vous que le tramway a influencé la provenance de votre clientèle ?**

Oui, tout à fait  Plutôt oui.  Plutôt non.  Non pas du tout.  Indifférent

**3. Comment vous évaluez la fréquentation actuelle de votre magasin par rapport à la situation « avant travaux » ? (Pour les anciens commerçants)**

Augmentation			Stagnation	Diminution		
+ de 50 %	30 à 50 %	0 à 30 %		0 à 30 %	30 à 50 %	+ de 50 %

**II. LE CHIFFRE D'AFFAIRE.**

**4. Comment vous évaluez l'évolution de votre chiffre d'affaire depuis la mise en service du tramway ? (Pour les anciens commerçants)**

Très négative  Négative  Stable  Positive  Très positive

**5. Comment vous évaluez votre chiffre d'affaires depuis votre arrivée ? (Pour les nouveaux commerçants)**

Augmentation		Stagnation	Diminution	
+ de 30 %	5 à 30 %	Entre -5 % et +5 %	5 à 30 %	Plus de 30%

**III. LA LIVRAISON.**

**6. Faites-vous vos livraisons facilement ?**

- Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non    Non pas du tout.    Indifférent

**-Pourquoi ?**

.....  
 .....  
 .....

**7. Avez-vous changé vos habitudes de livraisons depuis l'arrivée du tramway ? (Pour les anciens commerçants)**

- Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non.    Non pas du tout.    Indifférent

**8. Par rapport aux anciennes habitudes de stationnement, quelles sont les changements effectués ? Est-ce que vous les trouvez bénéfiques ?**

.....  
 .....  
 .....

**IV. LES MODIFICATIONS.**

**9. Il apparaît que vous avez effectué des travaux d'embellissement ou d'agrandissement de votre commerce. Quelle est la nature de ces travaux ?**

.....  
 .....  
 .....

**10. Quels étaient vos objectifs en effectuant ces travaux ?**

.....  
 .....  
 .....

**11. Le passage du tramway devant votre commerce avait une influence sur ce changement ?  Oui  Non**

**Si oui, comment ?**

.....  
 .....  
 .....

**V. LA SATISFACTION DES COMMERÇANTS.**

**12. Comment vous juger le passage du tramway devant votre commerce ?**

- Très satisfait  Satisfait  Peu satisfait  Pas satisfait.  Indifférent

➤ **Pour les nouveaux commerçants :**

**13. Pour quelle raison avez-vous choisi de vous installer ici ?**

.....  
.....  
.....

**14. En choisissant ce lieu, le tramway vous est-il apparu comme un atout ou un handicap ? Pourquoi ?**

.....  
.....  
.....

**VI. APPRECIATION DES COMMERÇANTS PAR RAPPORT AU PROJET.**

**15. Avez-vous eu l'occasion de vous exprimer sur le tramway ?**

- Oui, tout à fait  Plutôt oui  Plutôt non  Non pas du tout.  Indifférent

**16. Si oui, auprès de qui ? Sur quel sujet portait votre intervention ?**

.....  
.....  
.....

**17. Avez-vous eu le sentiment d'être entendu ?  Oui  Non**

**-Si oui comment ?**

.....  
.....  
.....

**-Si non, pourquoi ?**

.....  
.....  
.....

**Synthèse des réponses des Commerçants du centre-ville de Sétif.**  
**Questionnaire n°4**

**I. LA CLIENTELLE.**

**1. D'où vient votre clientèle ?**

Origine de votre clientèle (en %)	Plus de 50 %	Entre 50 et 10 %	Moins de 10 %
Du quartier (centre-ville)	12	14	2
	42,85%%	50%	7,14%
Des quartiers avoisinants du centre-ville	8	17	3
	28,56%	60,65%	10,71%
Des quartiers hors du centre-ville	4	10	15
	13,78%	34,48%	51,72%

**2. Pensez-vous que le tramway a influencé la provenance de votre clientèle ?**

OUI, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non	Indifférent
18 (72%)	5 (20%)	2 (8%)	0	0
92%		8%		

**3. Comment vous évaluer la fréquentation actuelle de votre magasin par rapport à la situation « avant travaux » ? (Pour les anciens commerçants)**

Augmentation			Stagnation	Diminution		
+ de 50 %	30 à 50 %	0 à 30 %		0 à 30 %	30 à 50 %	+ de 50 %
0	0	2/25	2/25	7/25	5/25	9/25
/	/	8%	8%	28%	20%	36%

**II. LE CHIFFRE D'AFFAIRE.**

**4. Comment vous évaluez l'évolution de votre chiffre d'affaire depuis la mise en service du tramway ? (Pour les anciens commerçants)**

Très Négative	6	24%	60%
Négative	9	36%	
Stable	7	28%	28%
Positive (+1% à 10%)	3	12%	12%
Très positive (+ 10%)	0	/	/

**5. Comment vous évaluez votre chiffre d'affaires depuis votre arrivée ? (Pour les nouveaux commerçants)**

Augmentation		Stagnation	Di muntion	
+ de 30 %	5 à 30 %	Entre -5 % et +5 %	5 à 30 %	Plus de 30%
2	4	1	0	0
28,75%	57,14%	14,24%		

**III. LA LAIVRAISON.**

**6. Faites-vous vos livraisons facilement ?**

Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
6	5	9	12	0
18,75%	15,62%	28,12%	37,5%	0
34,37%		65,62%		

**7. Avez-vous changé vos habitudes de livraisons depuis l'arrivée du tramway ? (Pour les anciens commerçants)**

Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
15/25	6/25	0	4	0
60%	24%	0	16%	0
84%		16%		

**8. Par rapport aux anciennes habitudes de stationnement, quelles sont les changements effectués ? Est-ce que vous les trouver bénéfiques ?**

.....

**IV. LES MODIFICATIONS.**

**9. Il apparait que vous avez effectué des travaux d'embellissement ou d'agrandissement de votre commerce. Quelle est la nature de ces travaux ?**

.....

**10. Quels étaient vos objectifs en effectuant ces travaux ?**

.....

**11. Le passage du tramway devant votre commerce avait une influence sur ce changement ?  Oui  Non**

	Modification	Intérieure ou extérieure	Influencé par tramway
Kiosque TABAC	X	Extérieure	Oui
Labo photo	X	Intérieure	Non
Informatiques	X	Agrandissement	Non
Portable (Samsung)	X	Extérieure	Oui
Labo photo ( Bessou)	X	Extérieure	Oui
Bijouterie	X	Extérieure	Non

## ANNEXE 04

Portable Techno	X	Extérieure	Non
Cafeteria ( café l'univers)	X	Extérieure	Non
Cafeteria (El Nadi)	X	Agrandissement et extérieure	Oui
Librairie (El Assala)	X	Agrandissement et extérieure	Non

### V. LA SATISFACTION DES COMMERCANTS.

**12. Comment vous jugez le passage du tramway devant votre commerce ?**

Très satisfait	Satisfait	Insatisfait	Très insatisfait
0	6	11	15
	18,75%	34,37%	46,87%

➤ **Pour les nouveaux commerçants :**

**13. Pour quelle raison avez-vous choisi de vous installer ici ?**

.....

**14. En choisissant ce lieu, le tramway vous est-il apparu comme un atout ou un handicap ? Pourquoi ?**

.....

### VI. APARTENANCE DES COMMERCANTS PAR RAPPORT AU PROJET.

**15. Avez-vous eu l'occasion de vous exprimer sur le tramway ?**

Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
8/25	6/25	4/25	7/25	0
32%	24%	16%	28%	0
<b>56%</b>		<b>44%</b>		

**16. Si oui, auprès de qui ? Sur quel sujet portait votre intervention ?**

.....

**17. Avez-vous eu le sentiment d'être entendu ?**  Oui  Non

**-Si oui comment ?**

.....

**-Si non, pourquoi ?**

**ANNEXE 05**

**Questionnaire n° 05**  
**Questionnaire à l'attention des Habitants.**  
**Échantillon : 150 habitants.**

**Renseignements**

<b>Genre</b>	Homme			Femme		
<b>Age</b>	<input type="checkbox"/> 18- 30ans	<input type="checkbox"/> 30 -50ans		<input type="checkbox"/> 50-65ans		<input type="checkbox"/> +65ans
<b>Profession</b>	<input type="checkbox"/> Cadre	<input type="checkbox"/> Employé	<input type="checkbox"/> Commerçant	<input type="checkbox"/> Retraité	<input type="checkbox"/> Étudiant	<input type="checkbox"/> Chômeur
<b>Quartier</b>						

**I. MOBILITE DES HABITANTS.**

➤ **Les pratiques quotidiennes des habitants**

**1. Quel(s) sont le (les) mode(s) de transport que vous utilisez le plus fréquemment pour vous déplacer dans la ville ?**

Avant la mise en service du tramway		Après la mise en service du tramway	
<b>Voiture</b>		<b>Voiture</b>	
<b>Bus</b>		<b>Bus</b>	
<b>Vélo</b>		<b>Vélo</b>	
<b>La marche</b>		<b>La marche</b>	
<b>Autre</b>		<b>Tramway</b>	
		<b>Autre</b>	

**2. A quelle fréquence utilisez-vous utiliser-vous ce mode transport ?**

	Tous les jours		2 à 3 fois par semaine		1 fois par semaine		2 à 3 fois par mois		1 fois par mois	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
<b>Voiture</b>										
<b>Bus</b>										
<b>Vélo</b>										
<b>Marche</b>										
<b>Tram</b>										
<b>Autres</b>										

**3. Pour quels motifs de déplacements utilisez-vous ce(s) mode(s) de transport ?**

Motif de déplacement Avant l'exploitation du tramway		Motif de déplacement Après l'exploitation du tramway	
Travail		Travail	
Détente et loisir		Détente et loisir	
Courses		Courses	
Enseignement		Enseignement	
Visites familiales		Visites familiales	

➤ **L'accessibilité du quartier.**

**4. Selon vous quels sont les principaux changements en termes de mobilité, associés au passage du tramway près de votre quartier ?**

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
A facilité vos déplacements dans la ville					
A rendu le quartier plus accessible					
A redressé l'utilisation de la voiture					
A renforcé l'utilisation de réseau de transport en commun					
A compliqué la circulation mécanique autour du quartier					
A géré les carrefours à proximité de votre quartier					
A réorganisé le stationnement dans le quartier					
Autres					

**II. L'AMELIORATION URBAINE.**

**5. Pensez-vous que l'espace public a été renouvelé avec le nouveau partage de la voirie suite à l'insertion du tramway ?**

Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non    Non pas du tout.    Indifférent

## ANNEXE 05

### 6. Quelles sont les opérations d'amélioration urbaine effectuées dans votre quartier suite à l'insertion du tramway ?

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
La restructuration des artères et des réseaux enterrés					
La réfection des voies et de la chaussée					
La création des aires de stationnement.					
La plantation des arbres et des espaces verts					
La mise en place de mobilier urbain					
L'amélioration de l'éclairage public.					
Le réaménagement des placettes.					
La réhabilitation et la peinture des façades					
Autres					

### 7. La création d'une ligne de tramway à proximité de votre logement vous -a-t-elle incité à rester dans ce quartier

Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non.    Non pas du tout.    Indifférent

### 8. Pensez-vous que l'arrivée du tramway a amélioré l'image de votre quartier ?

Oui, tout à fait    Plutôt oui.    Plutôt non.    Non pas du tout.    Indifférent

### 9. Quelles sont les changements apportés à l'image du quartier suite à l'insertion du tramway ?

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
A rendu le quartier moins bruyant					
A rendu les rues moins dangereuses pour les piétons					
A rendu votre quartier plus propre					
A rendu le quartier plus vivant (promeneurs, activité...)					
A incité à l'installation de nouveaux commerces					
Autres					

### 10. D'une façon générale êtes-vous satisfait du passage du tramway devant votre quartier ?

	Très satisfait	Satisfait	Insatisfait	Très insatisfait	Indifférent
Accessibilité et circulation					
Amélioration urbaine					
Attractivité du quartier					

**11. Quels sont les problèmes rencontrés dans votre quartier suite à l'insertion du tramway ?**

.....  
 .....  
 .....

**12. Avez-vous déjà exprimé vos revendications auprès des responsables du projet de tramway ?**  Oui  Non

- **Si OUI, quelles étaient vos propositions ?**

.....  
 .....  
 .....

**13. Pensez-vous que vos revendications ont été prises en charge dans la réalisation et même après l'exploitation du projet ?**  Oui  Non

- **SI oui à quel point ?**

.....  
 .....  
 .....

**14. Est-ce que vous étiez concernés par les actions de sensibilisation effectuées après l'exploitation du tramway ?**  Oui  Non

**15. SI OUI, pensez-vous que ces actions étaient bénéfiques ? Pourquoi ?**

.....  
 .....  
 .....

**16. Pensez-vous que le projet de tramway de Sétif a atteint ses objectifs ?**

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
Répondre aux besoins des déplacements					
Améliorer le service de transport					
Créer une alternative à la voiture					
Articuler les différents modes de transports (complémentarité)					
Réorganisation du plan de circulation					
Désengorger le centre-ville et relier les pôles générateurs du trafic					
Moderniser l'image de marque de la ville de Sétif					
Développer la compétitivité et l'investissement économique.					
Concrétiser une cohésion et une équité sociale à travers la participation citoyenne					
Rénover, restructurer, renouveler et réaménager l'espace urbain.					

**Synthèse des réponses des Habitants.****Questionnaire n°05**

1. Quel(s) sont le (les) mode(s) de transport que vous utilisez le plus fréquemment pour vous déplacer dans la ville ?

EST			
Avant le tramway		Après le tramway	
Voiture	34	Voiture	19
Bus	31	Bus	18
Vélo	4	Vélo	2
La marche	6	La marche	4
		Tramway	38
Centre			
Avant le tramway		Après le tramway	
Voiture	36	Voiture	22
Bus	26	Bus	12
Vélo	7	Vélo	2
La marche	11	La marche	16
		Tramway	30
Ouest			
Avant le tramway		Après le tramway	
Voiture	40	Voiture	21
Bus	22	Bus	09
Vélo	3	Vélo	2
La marche	2	La marche	2
		Tramway	44

2. A quelle fréquence utilisez-vous utiliser-vous ce mode transport ?

EST										
	Tous les jours		2 à 3 fois par semaine		1 fois par semaine		2 à 3 fois par mois		1 fois par mois	
	AV	AP	AV	AP	AV	AP	AV	AP	AV	AP
Voiture(34-19)	20	14	10	4	4	1	0	0	0	0
Bus (31-18)	26	13	3	3	2	2	0	0	0	0
Vélo(4-2)	0	0	2	1	2	1	0	0	0	0
La marche (6-4)	0	0	3	2	3	2	0	0	0	0
Tramway (38)	0	22	0	13	0	3	0	0	0	0
Centre										
	Tous les jours		2 à 3 fois par semaine		1 fois par semaine		2 à 3 fois par mois		1 fois par mois	
	AV	AP	AV	AP	AV	AP	AV	AP	AV	AP
Voiture(36-22)	18	9	11	8	5	4	2	1	0	0
Bus (26-12)	19	8	5	3	2	1	0	0	0	0
Vélo(7-4)	0	0	3	1	3	2	1	1	0	0
La marche (11-16)	4	4	3	1	4	8	0	3	0	0
Tramway (30)	0	18	0	9	0	3	0	0	0	0
OUEST										
	Tous les jours		2 à 3 fois par semaine		1 fois par semaine		2 à 3 fois par mois		1 fois par mois	
	AV	AP	AV	AP	AV	AP	AV	AP	AV	AP
Voiture(40-21)	25	13	10	5	5	3	0		0	
Bus (22-9)	17	5	4	3	1	1	0	0	0	0
Vélo(3-2)	0	0	0	0	2	1	1	1	0	0
La marche (2-2)	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0
Tramway (44)		28	0	11	0	5	0	0	0	0

ANNEXE 05

3. Pour quels motifs de déplacements utilisez-vous ce(s) mode(s) de transport ?

	Est			
	Avant		Après	
	Motif	Nombre	Motif	Nombre
Voiture ( 34-19)	Travail	18	Travail	7
	Détente et loisir	4	Détente et loisir	1
	Courses	9	Courses	5
	Enseignement	8	Enseignement	3
	Visites familiales	4	Visites familiales	2
Bus (31-18)	Travail	12	Travail	6
	Détente et loisir	2	Détente et loisir	1
	Courses	7	Courses	6
	Enseignement	6	Enseignement	3
	Visites familiales	3	Visites familiales	2
Vélo ( 4-2)	Travail	0	Travail	0
	Détente et loisir	3	Détente et loisir	2
	Courses	1	Courses	0
	Enseignement	0	Enseignement	0
	Visites familiales	0	Visites familiales	0
Marche (6-4)	Travail	0	Travail	0
	Détente et loisir	3	Détente et loisir	2
	Courses	3	Courses	2
	Enseignement	0	Enseignement	0
	Visites familiales	0	Visites familiales	0
Tramway 60	Travail	0	Travail	17
	Détente et loisir	0	Détente et loisir	12
	Courses	0	Courses	14
	Enseignement	0	Enseignement	8
	Visites familiales	0	Visites familiales	13
Centre				
	Avant		Après	
	Motif	Nombre	Motif	Nombre
Voiture ( 36-22)	Travail	16	Travail	10
	Détente et loisir	5	Détente et loisir	3
	Courses	7	Courses	3
	Enseignement	9	Enseignement	4
	Visites familiales	6	Visites familiales	2
Bus (26-12)	Travail	11	Travail	6
	Détente et loisir	1	Détente et loisir	0
	Courses	5	Courses	4
	Enseignement	6	Enseignement	3
	Visites familiales	3	Visites familiales	2
Vélo ( 7-4)	Travail	0	Travail	0
	Détente et loisir	5	Détente et loisir	4
	Courses	2	Courses	0
	Enseignement	0	Enseignement	0
	Visites familiales	0	Visites familiales	0
Marche (11-16)	Travail	2	Travail	3
	Détente et loisir	4	Détente et loisir	7
	Courses	3	Courses	4
	Enseignement	0	Enseignement	0
	Visites familiales	2	Visites familiales	3
Tramway 54	Travail	0	Travail	10
	Détente et loisir	0	Détente et loisir	8
	Courses	0	Courses	12
	Enseignement	0	Enseignement	8
	Visites familiales	0	Visites familiales	11

## ANNEXE 05

	Ouest			
	Avant		Après	
Voiture (40-21)	Travail	20	Travail	12
	Détente et loisir	4	Détente et loisir	2
	Courses	10	Courses	5
	Enseignement	4	Enseignement	2
	Visites familiales	2	Visites familiales	2
Bus (22-9)	Travail	10	Travail	4
	Détente et loisir	1	Détente et loisir	0
	Courses	4	Courses	1
	Enseignement	6	Enseignement	4
	Visites familiales	1	Visites familiales	0
Vélo (3-0)	Travail	0	Travail	0
	Détente et loisir	1	Détente et loisir	0
	Courses	0	Courses	0
	Enseignement	2	Enseignement	0
	Visites familiales	0	Visites familiales	0
Marche (2-1)	Travail	0	Travail	0
	Détente et loisir	1	Détente et loisir	1
	Courses	0	Courses	0
	Enseignement	1	Enseignement	0
	Visites familiales	0	Visites familiales	0
Tramway 69	Travail	0	Travail	14
	Détente et loisir	0	Détente et loisir	17
	Courses	0	Courses	15
	Enseignement	0	Enseignement	7
	Visites familiales	0	Visites familiales	16

#### 4. Selon vous quels sont les principaux changements en termes de mobilité, associés au passage du tramway près de votre quartier ?

Est						
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas	
A facilité vos déplacements dans la ville ?	22 44%	14 28%	7 14%	5 10%	2 4%	
A rendu le quartier plus accessible	16 32%	18 36%	6 12%	5 10%	7 14%	
A redressé l'utilisation de la voiture	10 20%	15 30%	11 22%	9 18%	5 10%	
A renforcé l'utilisation de réseau de transport en commun	28 56%	6 12%	8 16%	7 14%	1 2%	
A compliqué la circulation mécanique autour du quartier	10 20%	7 14%	16 32%	15 30%	2 4%	
A gérer les carrefours	5 10%	6 12%	22 44%	13 26%	4 8%	
A réorganisé le stationnement dans le quartier	10 20%	8 16%	12 24%	15 30%	5 10%	
Centre						
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas	
A facilité vos déplacements dans la ville ?	16 32%	11 22%	12 24%	8 16%	3 6%	
A rendu le quartier plus accessible	8	10	15	13	4	

## ANNEXE 05

	16%	20%	30%	26%	8%
A redressé l'utilisation de la voiture	13 26%	9 18%	11 22%	15 30%	2 4%
A renforcé l'utilisation de réseau de transport en commun	12 24%	14 28%	12 24%	10 20%	2 4%
A compliqué la circulation mécanique autour du quartier	22 44%	13 26%	6 12%	5 10%	4 8%
A gérer les carrefours	9 18%	6 12%	12 24%	19 38%	4 8%
A réorganiser le stationnement	2 4%	4 8%	20 40%	22 44%	2 4%
<b>Ouest</b>					
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
A facilité vos déplacements dans la ville ?	29 58%	11 22%	6 12%	4 8%	0
A rendu le quartier plus accessible	20 40%	10 20%	10 20%	9 18%	1 2%
A redressé l'utilisation de la voiture	17 34%	11 22%	12 24%	9 18%	2 4%
A renforcé l'utilisation de réseau de transport en commun	21 42%	14 28%	8 16%	6 12%	1 2%
A compliqué la circulation mécanique autour du quartier	14 28%	10 20%	13 26%	10 20%	3 6%
A gérer les carrefours	5 10%	6 12%	16 32%	18 36%	5 10%
A réorganisé le stationnement dans le quartier	10 20%	12 24%	12 24%	10 20%	6 12%

5. Pensez-vous que l'espace public a été renouvelé avec le nouveau partage de la voirie suite à l'insertion du tramway ?

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
Est	15 30%	13 26%	11 22%	8 16%	3 6%
Centre	10 20%	10 20%	14 28%	11 22%	5 10%
Ouest	9 18%	10 20%	15 30%	12 24%	4 8%

6. Quelles sont les opérations d'amélioration urbaine effectuées dans votre quartier suite à l'insertion du tramway ?

<b>Est</b>					
	Oui, Tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
La restructuration des artères et des réseaux enterrés	16 32%	10 20%	12 24%	8 16%	4 8%
La réfection des voies et de la chaussée	14 28%	18 36%	9 18%	7 14%	2 4%
La création des aires de stationnement.	20 40%	14 28%	6 12%	4 8%	6 12%
La plantation des arbres et des espaces verts	12 24%	14 28%	11 22%	8 16%	5 10%
La mise en place de mobilier urbain	19 38%	13 26%	8 16%	6 12%	4 8%
L'amélioration de l'éclairage public.	10 20%	12 24%	10 20%	14 28%	4 8%

## ANNEXE 05

<b>Le réaménagement des placettes.</b>	<b>6</b> 12%	<b>7</b> 13%	<b>17</b> 34%	<b>14</b> 28%	<b>6</b> 12%
<b>La réhabilitation et la peinture des façade</b>	<b>8</b> 16%	<b>5</b> 10%	<b>11</b> 22%	<b>20</b> 40%	<b>6</b> 12%
<b>centre</b>					
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>La restructuration des artères et des réseaux enterrés</b>	<b>20</b> 40%	<b>14</b> 28%	<b>8</b> 16%	<b>6</b> 12%	<b>2</b> 4%
<b>La réfection des voies et de la chaussé</b>	<b>11</b> 22%	<b>9</b> 18%	<b>15</b> 30%	<b>12</b> 24%	<b>3</b> 6%
<b>La création de nouvelles routes ou impasses.</b>	<b>6</b> 12%	<b>7</b> 14%	<b>17</b> 34%	<b>13</b> 26%	<b>7</b> 14%
<b>La création des aires de stationnement.</b>	<b>5</b> 10%	<b>3</b> 6%	<b>15</b> 30%	<b>20</b> 40%	<b>7</b> 14%
<b>La plantation des arbres et des espaces verts</b>	<b>18</b> 36%	<b>12</b> 24%	<b>10</b> 20%	<b>7</b> 14%	<b>3</b> 6%
<b>La mise en place de mobilier urbain</b>	<b>21</b> 42%	<b>14</b> 28%	<b>7</b> 14%	<b>6</b> 12%	<b>2</b> 4%
<b>L'amélioration de l'éclairage public.</b>	<b>12</b> 24%	<b>14</b> 28%	<b>10</b> 20%	<b>9</b> 18%	<b>5</b> 10%
<b>Le réaménagement des placettes.</b>	<b>14</b> 28%	<b>18</b> 36%	<b>9</b> 18%	<b>5</b> 10%	<b>4</b> 8%
<b>La réhabilitation et la peinture des façade</b>	<b>10</b> 20%	<b>8</b> 16%	<b>11</b> 22%	<b>16</b> 32%	<b>5</b> 10%
<b>Ouest</b>					
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>La restructuration des artères et des réseaux enterrés</b>	<b>12</b> 24%	<b>8</b> 16%	<b>14</b> 28%	<b>12</b> 24%	<b>4</b> 8%
<b>La réfection des voies et de la chaussé</b>	<b>12</b> 24%	<b>12</b> 24%	<b>14</b> 28%	<b>10</b> 20%	<b>4</b> 8%
<b>La création de nouvelles routes ou impasses.</b>	<b>9</b> 18%	<b>8</b> 16%	<b>14</b> 28%	<b>11</b> 22%	<b>8</b> 16%
<b>La création des aires de stationnement.</b>	<b>12</b> 24%	<b>16</b> 32%	<b>10</b> 20%	<b>6</b> 12%	<b>6</b> 12%
<b>La plantation des arbres et des espaces verts</b>	<b>16</b> 32%	<b>13</b> 26%	<b>09</b> 18%	<b>10</b> 20%	<b>2</b> 4%
<b>La mise en place de mobilier urbain</b>	<b>7</b> 14%	<b>5</b> 10%	<b>14</b> 28%	<b>18</b> 36%	<b>6</b> 12%
<b>L'amélioration de l'éclairage public.</b>	<b>16</b> 32%	<b>14</b> 28%	<b>8</b> 16%	<b>6</b> 12%	<b>6</b> 12%
<b>Le réaménagement des placettes.</b>	<b>10</b> 20%	<b>12</b> 24%	<b>9</b> 18%	<b>13</b> 26%	<b>6</b> 12%
<b>La réhabilitation et la peinture des façade</b>	<b>3</b> 6%	<b>4</b> 8%	<b>10</b> 20%	<b>27</b> 54%	<b>6</b> 12%

### 7. La création d'une ligne de tramway à proximité de votre logement vous -a-t-elle incité à rester dans ce quartier

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>Est</b>	<b>12</b> 24%	<b>9</b> 18%	<b>15</b> 30%	<b>11</b> 22%	<b>3</b> 6%
<b>Centre</b>	<b>3</b> 6%	<b>4</b> 8%	<b>19</b> 38%	<b>22</b> 44%	<b>2</b> 4%
<b>Ouest</b>	<b>12</b> 24%	<b>16</b> 32%	<b>9</b> 18%	<b>11</b> 22%	<b>2</b> 4%

**8. Pensez-vous que l'arrivée du tramway a amélioré l'image de votre quartier ?**

	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>Est</b>	14 28%	8 16%	16 32%	8 16%	4 8%
<b>Centre</b>	7 14%	12 24%	10 20%	16 32%	5 10%
<b>Ouest</b>	14 28%	10 20%	14 28%	8 16%	4 8%

**9. Quelles sont les changements apportés à l'image du quartier suite à l'insertion du tramway ?**

<b>Est</b>					
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>A rendu le quartier moins bruyant</b>	7 14%	12 24%	15 30%	10 20%	6 12%
<b>A rendu les rues moins dangereuses pour les piétons</b>	9 18%	15 30%	11 22%	9 18%	6 12%
<b>A rendu votre quartier plus propre</b>	18 36%	14 28%	11 22%	5 10%	2 4%
<b>A rendu le quartier plus vivant (promeneurs, activité...)</b>	10 20%	12 24%	13 26%	11 22%	4 8%
<b>A incité à l'installation de nouveaux commerces</b>	14 28%	8 16%	14 28%	10 20%	4 8%
<b>Centre</b>					
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>A rendu le quartier moins bruyant</b>	8 16%	7 14%	14 28%	18 36%	3 6%
<b>A rendu les rues moins dangereuses pour les piétons</b>	14 28%	16 32%	10 20%	8 16%	2 4%
<b>A rendu votre quartier plus propre</b>	9 18%	11 22%	16 32%	12 24%	2 4%
<b>A rendu le quartier plus vivant (promeneurs, activité...)</b>	7 14%	9 18%	14 28%	16 32%	4 8%
<b>A incité à l'installation de nouveaux commerces</b>	6 12%	8 16%	19 38%	13 26%	4 8%
<b>Ouest</b>					
	Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Ne sais pas
<b>A rendu le quartier moins bruyant</b>	11 22%	9 18%	14 28%	12 24%	4 8%
<b>A rendu les rues moins dangereuses pour les piétons</b>	11 22%	12 24%	13 26%	10 20%	4 8%
<b>A rendu votre quartier plus propre</b>	13 26%	9 18%	14 28%	10 20%	4 8%
<b>A rendu le quartier plus vivant (promeneurs, activité...)</b>	12 24%	14 28%	12 24%	10 20%	2 4%
<b>A incité à l'installation de nouveaux commerces</b>	16 32%	11 22%	10 20%	8 16%	5 10%

## ANNEXE 05

### 10. D'une façon générale êtes-vous satisfait du passage du tramway devant votre quartier ?

Est					
	Très satisfait	Satisfait	Insatisfait	Très insatisfait	Indifférent
Accessibilité et circulation	13 26%	19 38%	9 18%	5 10%	4 8%
Attractivité du quartier	10 20%	12 24%	15 30%	7 14%	4 8%
Amélioration urbaine	12 24%	14 28%	12 24%	10 20%	2 4%
Centre					
	Très satisfait	Satisfait	Insatisfait	Très insatisfait	Indifférent
Accessibilité et circulation	9 18%	11 22%	16 32%	11 22%	3 6%
Attractivité	7 14%	7 14%	17 34%	15 30%	4 8%
Amélioration urbaine	6 12%	10 20%	14 28%	16 32%	4 8%
Ouest					
	Très satisfait	Satisfait	Insatisfait	Très insatisfait	Indifférent
Accessibilité et circulation	17 34%	19 38%	8 16%	4 8%	2 4%
Attractivité	11 22%	15 30%	12 24%	10 20%	2 4%
Amélioration urbaine	9 18%	12 24%	11 22%	14 28%	4 8%

### 11. Quels sont les problèmes rencontrés dans votre quartier suite à l'insertion du tramway ?

.....

### 12. Avez-vous déjà exprimé vos revendications auprès des responsables du projet de tramway ?

	Exprimé	Non Exprimé
Quartier des 300 logements à l'Est	24/50 personnes	26/50 personnes
Quartier du centre-ville	30/50 personnes	20/50 personnes
Quartier du « Chouf lekded à l'Ouest	11/50 personnes	39/50 personnes
<b>Total</b>	65/150 43%	57/150 57%

### 13. Pensez-vous que vos revendications ont été prises en charge dans la réalisation et même après l'exploitation du projet ?

	Être entendu	Non Entendu
Quartier des 300 logements à l'Est	14/24 personnes	10/24 personnes
Quartier du centre-ville	7/30 personnes	23/30 personnes
Quartier du « Chouf lekded à l'Ouest	2/11 personnes	9/11 personnes
<b>Total</b>	23/65 personnes 35%	42/65 personnes 65%

## ANNEXE 05

### 14. Est-ce que vous étiez concernés par les actions de sensibilisation effectuées après l'exploitation du tramway ?

	Sensibilisé	Non Sensibilisé
Quartier des 300 logements à l'Est	21/50 personnes	29/50 personnes
Quartier du centre-ville	26/50 personnes	24/50 personnes
Quartier du « Chouf lekded à l'Ouest	19/50 personnes	31/50 personnes
<b>Total</b>	<b>66/150 personnes (44%)</b>	<b>84/150 personnes (56%)</b>

### 16. Pensez-vous que le projet de tramway de Sétif a atteint ses objectifs ?

		Oui, tout à fait	Plutôt oui	Plutôt non	Non pas du tout	Indifférent
Répondre aux besoins de déplacements	EST	62%	24%	8%	0	6%
	Centre	36%	48%	8%	0	0
	Ouest	72%	24%	0	0	4%
		92%		5%		5%
Améliorer le service de transport	EST	40%	46%	6%	0	8%
	Centre	34%	50%	6%	0	10%
	Ouest	72%	36%	4%	0	8%
		90%		5%		5%
Créer une alternative à la voiture	EST	20%	24%	28%	20%	8%
	Centre	16%	20%	32%	24%	8%
	Ouest	24%	24%	24%	18%	10%
		43%		52%		5%
Articuler les différents modes de transports (complémentarité)	EST	12%	16%	36%	26%	10%
	Centre	10%	14%	36%	32%	8%
	Ouest	18%	24%	18%	24%	12%
		38%		57%		7%
Réorganisation du plan de circulation	EST	10%	14%	26%	42%	8%
	Centre	4%	8%	36%	44%	8%
	Ouest	12%	20%	26%	30%	12%
		23%		72%		5%
Désengorger le centre-ville et relier les pôles générateurs du trafic	EST	40%	20%	22%	14%	4%
	Centre	20%	36%	20%	16%	8%
	Ouest	40%	20%	20%	12%	8%
		62%		35%	3%	
Moderniser l'image de marque de la ville de Sétif	EST	16%	24%	18%	36%	9%
	Centre	18%	18%	20%	38%	6%
	Ouest	20%	24%	24%	24%	8%
		40%		53%		7%
Développer la compétitivité et l'investissement économique.	EST	10%	14%	30%	34%	12%
	Centre	8%	12%	30%	40%	10%
	Ouest	8%	12%	26%	42%	12%
		21%		67%		12%
Concrétiser une cohésion et une équité sociale à travers la participation citoyenne	EST	24%	28%	22%	18%	8%
	Centre	20%	24%	24%	24%	8%
	Ouest	20%	20%	26%	24%	10%
		45%		46%		9%
Rénover, restructurer, renouveler et réaménager l'espace urbain.	EST	20%	22%	26%	28%	4%
	Centre	16%	24%	24%	30%	6%
	Ouest	16%	20%	22%	32%	10%
		39%		54%		7%