L'ARRIVEE DU TRAMWAY A ORAN A TRAVERS LA PRESSE ECRITE ALGERIENNE : PERCEPTION ET REPRÉSENTATION

Sid-Ahmed SOUIAH

Université d'Oran2 - Mohamed Ben Ahmed

Ce travail, s'appuyant sur des matériaux issus de la presse écrite algérienne, tente de cerner les perceptions et les représentations dans la médiatisation d'un évènement majeur qui, il est vrai, commence à introduire des changements significatifs dans les paysages urbains des moyennes et grandes villes algériennes dotées d'un tramway et qui, à terme, ne manquera pas de bouleverser certaines habitudes dans la mobilité des personnes.

L'arrivée du tramway dans la ville algérienne est saisie dans la presse nationale comme un évènement de haute importance qui a entrainé, et par la force des choses, une large couverture médiatique afin d'informer, de relater les étapes de sa mise en place et lui donner ainsi la place de choix qui lui revient dans les débats sur l'espace public algérien. Deux facteurs expliquent cet intérêt. Le premier, le plus immédiat, permet à la presse écrite de traiter le problème dans sa globalité en confrontant mobilité des personnes à l'offre de transport, sachant qu'il s'agit là de l'un des aspects le plus pesant parmi les grands dysfonctionnements qui méritent intérêt et que connaissent de nombreuses villes algériennes, particulièrement les plus grandes. Le second facteur explicatif de ce regain d'intérêt est, quant à lui, révélateur de ce besoin de vanter l'entrée dans la modernité de la ville algérienne qui adopte ce nouveau mode de transport en site propre, moyen de transport aux vertus écologiques, plus respectueux de l'environnement, selon les mêmes principes qui ont guidé dans ce choix les grandes villes occidentales, et ce depuis de nombreuses années.

Afin de mettre en place la méthodologie et examiner les premiers résultats de l'analyse de la presse écrite, nous avons retenu, dans le cadre de ce travail, d'analyser les articles du quotidien francophone *El Watan (E.W)* entre septembre 2004 et septembre 2014, soit sur une dizaine d'années.

Dans un récent article consacré au tramway (*E.W* du 7 octobre 2014), le journaliste veut sensibiliser le lecteur sur l'ampleur du phénomène « tramway » et son arrivée prometteuse dans la ville algérienne. Sous un titre à la fois accrocheur et polémique « Le tramway est-il la panacée ? », il annonce de prime abord que les pouvoirs publics algériens vont doter une vingtaine de villes[1] de ce mode de transport qui assurera, à terme, la « modernisation du réseau national de transport public » et dont la facture avoisinerait les 6 milliards de dollars US soit de l'ordre de 500 milliards de DA. Une société mixte « La SETRAM », constituée par la société française RATP (49%), l'entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger - ETUSA (36%) et l'entreprise du Métro d'Alger –EMA (15%), doit assurer l'exploitation des tramways algériens, succédant ainsi à l'entreprise ETUSA qui, jusqu'en octobre 2012, gérait à la fois le tramway et les bus d'Alger. D'emblée, ce journaliste espère que cet engouement pour le tramway pourrait contribuer « à alléger considérablement la circulation routière qui asphyxie les grandes villes algériennes depuis l'explosion du parc national de voitures » et apporter des solutions concrètes au problème de la circulation dans les grandes villes algériennes, encombrées par la voiture particulière et un transport public anarchique que l'Etat a largement concédé au secteur privé sous forme de concessions au profit d'une multitude de petits opérateurs. Les difficultés dans la circulation sont d'autant

---

[1] Après Alger (mai 2011), Oran est la deuxième wilaya du pays et capitale de l'Ouest qui a mis une ligne de tramway à la disposition des voyageurs en mai 2013. La troisième ville du pays et capitale de l'Est, Constantine, a été aussi dotée d'une ligne de 9 km (juillet 2013). Suivront six autres grandes villes, Sétif, Annaba et Batna dans le Nord-Est ; Sidi Bel Abbès et Mostaganem dans le Nord-Ouest et Ouargla dans le Sud, qui bénéficieront à moyen terme du tramway avec des ouvertures de chantier courant 2014-2015. D'autres wilayas non moins importantes, telles que Biskra, Tébessa, Skikda et Béjaïa à l'Est, Blida au Centre, Djelfa dans les Hautes Plaines, Béchar dans le Sud-Ouest algérien et Tlemcen à l'extrême Ouest, peuvent vraisemblablement s'attendre à un projet similaire. Pour la majorité de ces villes, les projets sont actuellement à l'étape des études de faisabilité.

plus importantes que le réseau routier urbain est déficient, souvent inadapté aux flux actuels et que les espaces réservés au parking font cruellement défaut quand ils ne sont pas abandonnés à des gardiens qui les exploitent dans l'informalité la plus complète. Au-delà des améliorations fonctionnelles attendues, ce journaliste fait quand même l'éloge des retombées économiques réelles que ce mode de transport pourrait susciter. Il donne comme exemple la société algérienne FERROVIAL qui est née en 1983 après la restructuration de la société nationale SN.METAL et qui deviendra une SPA (Société par actions) en 1989. Cette société qui est associée à 51% à ASLTOM dans le cadre d'une société mixte algéro-française utilise son site localisé à Annaba pour assembler les rames de ce système de transport.

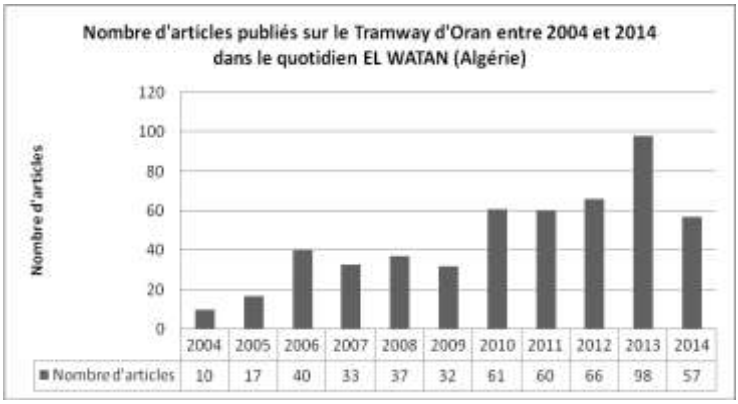
Essayons d'examiner, à présent, les moments forts dans la réalisation et l'entrée en service du tramway d'Oran et que relate le quotidien *El Watan* entre 2004 et 2014.

1- Une couverture médiatique importante pour un sujet de préoccupation collective

Le quotidien national *El Watan* a consacré 700 articles au tramway en 10 années (2004-2014). Pour le seul tramway d'Oran on enregistre 392 articles[2] soit 56% du total alors que d'autres villes algériennes sont concernées par ce mode de transport en site propre, et au premier chef Alger, la capitale du pays. C'est dire la place qu'occupe l'arrivée puis la mise en service du tramway d'Oran dans les colonnes d'*El Watan*.

[2] Totalement ou partiellement consacrés au tramway d'Oran

Fig.1 : articles publiés sur le tramway d'Oran (E.W 2004-2014)



Le tramway d'Oran, dont la programmation fut annoncée en 2004, n'est en réalité opérationnel que depuis mai 2013, date de sa mise en service et de son exploitation commerciale. Si on examine l'intérêt porté par ce quotidien de la presse algérienne, on remarque que les années de 2010 à 2013 sont celles où l'on note le plus grand nombre d'articles réservés au tramway d'Oran avec un pic qui se situe en 2013, et dont la valeur atteint 98 articles, une année qui coïncide avec sa mise en service effective. Si la programmation du tramway d'Oran est annoncée depuis 2004 en mandatant l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) en qualité de maître d'ouvrage, il faut attendre 2005 pour que la société française INGEROP soit retenue pour réaliser l'étude de faisabilité. Le groupement algérien EMA-BETUR est chargé, quant à lui, de faire le suivi de cette opération préliminaire. Ensuite c'est la société ENSISTRANS[3] qui fut chargée de concevoir un plan de desserte du tramway sur une longueur probable de 17,7 km avec 31 stations, 4 pôles d'échange et 2 parcs relais. Initialement, le lancement des travaux était prévu en avril 2007 pour une réception en 2009. Mais dans les faits, la première phase de lancement des travaux n'a commencé qu'au premier trimestre 2008, sous la conduite de la société espagnole ISOLUX-CORSAN, après sa soumission à l'appel d'offres avec la présence de deux autres concurrents espagnols (OHL et ACCTIONA). L'entreprise

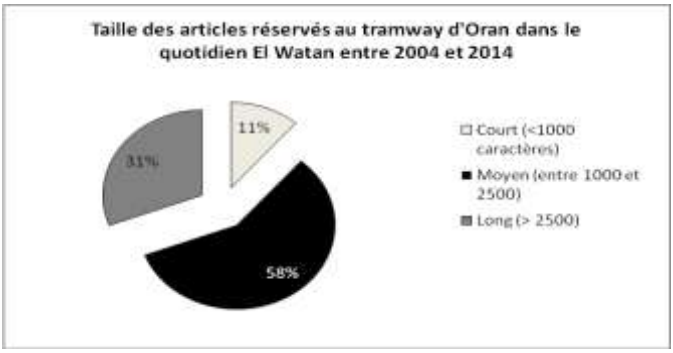
[3] Ensistrans : Groupement de bureaux d'études franco-portugais

retenue est chargée d'entamer la déviation des réseaux techniques souterrains (eau, gaz, assainissement et autres VRD) dont le coût affecte à hauteur de 40% l'enveloppe globale. Cette phase précède celle, plus délicate et causant le plus de nuisances aux citoyens oranais et qui consiste en la pose de rails et à l'électrification du parcours et dont la réalisation est confiée à l'entreprise espagnole TRAMNOUR[4]. Les désagréments sont si importants qu'il est utile d'informer et de sensibiliser les usagers notamment au travers de la presse locale et nationale et par l'affichage de panneaux. C'est ce qu'a entrepris la société espagnole avant d'entamer les travaux : affichage d'écriteaux tout au long du parcours où il est mentionné « Mille excuses aujourd'hui pour mille avantages demain », une manière de prévenir et de s'excuser auprès des usagers de la cité, qu'ils soient automobilistes, piétons ou commerçants. La direction de l'entreprise EMA (maître d'ouvrage) espère, elle aussi, beaucoup de patience et de la compréhension des citoyens oranais. Ces précautions d'usage sont mis en relief dans les articles *d'El Watan* afin d'assurer sa mission d'information et de sensibilisation. Si on examine les articles consacrés au tramway d'Oran après son entrée en fonction, il faut admettre que l'année 2014 et ce jusqu'au 1er octobre, on a pu relever 57 articles publiés alors qu'il n'est fonctionnel que depuis une année. Ils sont, pour l'essentiel, consacrés à l'évaluation de ce nouveau mode de transport, aux nouvelles habitudes dans les modes de déplacement, aux dysfonctionnements observés (pannes, accidents, parking sauvage…) et au moyens de pressions par blocage des rames du tramway lors des mouvements sociaux oranais (grèves, revendications salariales et de logement…).

Les 392 articles d'*El Watan* consacrés au tramway d'Oran sont de tailles différentes : courts (moins de 1000 caractères), moyens (entre 1000 et 2500 caractères) et longs (plus de 2500 caractères) et traitent de nombreuses thématiques.

[4] Le groupement TRAMNOUR est composé d'Isolux, Corsan et Alstom

Fig.2 : taille des articles publiés sur le tramway d'Oran (E.W 2004-2014)



Si l'annonce du projet tramway et de sa phase de lancement sont relatées en accordant plus d'intérêt au coût de cette opération, aux sociétés pressenties pour son exploitation et la place que peut occuper le secteur privé algérien, il faut remarquer que très vite des thématiques plus larges sont développées, comme celles du transport urbain, de l'aménagement urbain ou du tourisme. En insérant le tramway dans un débat plus large, les journalistes d'*El Watan* souhaitent soulever des questions de fond car sa mise en service n'est pas une fin en soi et qu'il est utile de l'insérer dans des politiques plus globales qui traitent de la ville dans toutes ses dimensions et ses différentes composantes, notamment pour corriger les dysfonctionnements qui introduisent de grandes difficultés dans la mobilité des personnes et leur prise en charge. D'autres aspects sont, temps en temps, associés au tramway : la référence aux autres modes de transport qui accompagneront le tramway, la situation des gares routières existantes, les espaces réservés au parking, la question des coûts de déplacements, etc. Lorsque le téléphérique d'Oran est abordée dans les colonnes d'*El Watan*, il est directement relié aux missions de l'EPIC ETO (Entreprise des Transports d'Oran), anciennement dénommée RC TUO (Régie communale des transports urbains d'Oran) dont l'activité principale consiste à proposer aux usagers un mode de transport collectif, souvent par bus. Il s'avère que le téléphérique mis en place depuis 1986 a subi des actes de vandalisme en 1993, durant la décennie noire qui a endeuillé l'Algérie. Ce mode de transport relie la

ville à ses hauteurs du Murdjadjo en enjambant le ravin de Ras El Aïn. Les télécabines qui l'équipent desservaient 3 stations : Saint-Antoine, Planteurs et Sidi Abdelkader sur les hauteurs du Murdjadjo. Dans sa conception initiale, ce téléphérique, toujours immobilisé actuellement, devait renforcer les lignes de bus « Oran-Les Planteurs » et dynamiser la fonction touristique en rendant accessible les hauteurs du Murdjadjo qui offrent une vue panoramique sur la ville et Mers-El-Kébir, port de la Marine algérienne. Il est vrai que ce mode de transport s'articule très bien avec le tramway, notamment au niveau de la station « Tlemcen » et il est même question de le prolonger sur Mers-El-Kébir, surmontant ainsi les contraintes physiques qui empêchent l'extension du tramway vers cette direction. Cependant, malgré l'enveloppe de 240 millions de DA débloquée en 2006 par les deux assemblées de la commune (APC) et de la wilaya d'Oran (APW) afin de rénover le périphérique d'Oran, il demeure toujours à l'arrêt : les travaux menés par la société suisse furent infructueux. Il faut, néanmoins, relever la perception que certains citoyens oranais ont du téléphérique. En enjambant le Ravin de Ras-El-Aïn et Les Planteurs, des espaces caractérisés par l'habitat précaire où vivent des populations aux faibles revenus, les voyageurs du téléphérique découvrent la ville des marges pauvres et insalubres, mettant ainsi à nu la question des inégalités socio-spatiales et de la ségrégation socio-résidentielle. C'est peut-être ce facteur qui a poussé au sabotage de la ligne du téléphérique. D'ailleurs avant même que le budget accordé par les deux assemblées soit voté, un article du journal *El Watan* daté du 29 décembre 2004 rapporte les débats qui ont eu lieu autour du téléphérique. En effet un élu s'interrogeait si «ce projet représente-t-il une priorité ?». Un autre élu en pensant aux citoyens résidant dans les habitations de fortune situées au-dessous de la ligne, ajoute : «Comment pouvons-nous admettre que, du haut de ces belles télécabines, des touristes nationaux ou étrangers puissent s'accommoder de l'image de la précarité dans laquelle vivent nos concitoyens et dans leur intimité par-dessus le marché ?». Il poursuit le débat en soulevant les conditions de vie de ces familles plutôt qu'à celui du «métal» aussi beau soit-il, en faisant référence au téléphérique. Dans le but d'apaiser cette discussion sur le social, la priorité accordée aux habitants a été prise en considération par le

chef de l'exécutif qui a rappelé l'opération de relogement de 3000 familles du quartier les Planteurs et un autre projet de 6000 logements qui restent à réaliser dans le même cadre.

Ces débats posent le problème de l'interaction entre le social et les politiques de transport mises en œuvre. Ils confirment que ces politiques doivent d'une part entrainer l'adhésion des usagers et leurs représentants et d'autre part être précédées par des actions en profondeur sur le social, sinon elles sont vouées à l'échec.

La mise en visibilité du tramway, comme nouveau mode de transport dans la ville, utilise des stratégies médiatiques qui l'orientent vers d'autres préoccupations.

2- La mise en visibilité du tramway : *l'effet d'annonce, le coût et les convoitises sous-jacentes.*

Dans l'un des tous premiers articles d'*El Watan* consacré au tramway, paru à la mi-septembre 2004, intitulé « Le tramway coûtera 33 milliards », l'annonce se focalise sur le coût de cette opération comme l'indique si bien son titre. Le journaliste, tout en négligeant de rédiger un chapeau à son papier qui aurait eu l'avantage d'indiquer au lecteur le contenu global de l'information et d'y relever les points les plus saillants, rentre directement dans le corps du texte avec une accroche qui, elle, soulève la question des partenaires étrangers dans l'étude de réalisation de cet imposant projet. Il est ainsi précisé que l'étude est confiée à un bureau d'études français. La relation que fait le journaliste entre le coût probable de l'opération et les marchés juteux qui peuvent en découler n'est pas fortuite. Elle pose, en creux, la question de la participation du secteur privé algérien. D'ailleurs, dans un article publié presqu'une année après (22/10/2005), un gros titre confirme cette interrogation qui s'est installée dès l'annonce de la réalisation du tramway d'Oran et que le journal a pris soin de relayer dans ses colonnes : « Le tramway sera-t-il ouvert au privé ? ». L'article en question qui obéit aux normes d'usage, de longueur moyenne (2500 caractères), est précédé par un chapeau qui met en exergue la « …question qui taraude les esprits » tout en poursuivant sur ce qui a justifié le titre de l'article « l'exploitation de ces futures lignes ferroviaires sera-t-elle ouverte à la concurrence ? Autrement dit,

sera-t-elle ouverte à la privatisation ? ». Et le journaliste précise sa pensée en indiquant clairement les enjeux : « …Avec un flux estimé à 6000 passagers par heure et par ligne, la rentabilité aiguise bien des convoitises… ». En réalité, le chapeau ne reflète en rien le contenu exact et précis de cet article. Il s'agit d'un article au contenu informatif donnant des précisions sur le déroulement du projet et du tracé de la future ligne, malgré le détour inapproprié inséré dans l'accroche qui, elle, rappelle au lecteur les cinq anciennes lignes du tramway d'Oran de l'époque coloniale et dont l'exploitation fut assurée par un privé au titre de cession de service public par la municipalité de l'époque. Et c'est à partir de ce détour incongru que rebondit l'auteur de cet article sur la question centrale annoncée en titre : « C'est justement ce qui inspire, de nos jours, bien des investisseurs (nationaux), à se dire prêts pour se porter candidats si toutefois ce principe de concurrence serait retenu par les autorités ». L'exploitation de la ligne de tramway est le seul créneau où le privé algérien peut opérer car il est, me semble-t-il, sérieusement concurrencé par les partenaires étrangers aussi bien pour les volets « études » que ceux liés à la « réalisation ». Cependant, c'est au niveau de l'exploitation que le privé algérien s'attend à faire, dans la durée, de grands profits. Mais, comme nous l'avions précisé précédemment, les pouvoirs publics ont évacué cette possibilité en optant pour la SETRAM, un groupement d'entreprises algéro-français où la RATP, aux côtés des entreprises algériennes EMA et ETUSA, détient la part la plus importante des actions (49% du total des actions des 3 entreprises).

Si on revient sur le coût global de cette opération, force est de constater qu'un flottement dans l'évaluation précise du coût a souvent régné et pendant de nombreuses années dans différents articles de journaux. Les 33 milliards de dinars annoncés initialement (en 2004) représentent une estimation, reprise en 2006 où il est indiqué que « le coût de la première tranche de ce tramway, (soit entre la place du 1er Novembre et Es Sènia), est estimé à 25 milliards de dinars ». Cette précision invalide l'estimation initiale qui semble sous-évaluée. Une autre information relayée fin avril 2008 par *El Watan* indique que « le coût du projet, estimé au départ à 45 milliards de dinars,(400 millions d'euros), a bénéficié d'une rallonge financière de l'ordre de 37 milliards de centimes ». En juin 2010, *El Watan* annonce de nouveau une autre estimation : « il coûtera, selon les premières estimations, 24 millions d'euros le kilomètre (ce qui est

dans la norme internationale qui indique entre 25 et 30 millions d'Euros le kilomètre)». Avec la ligne actuelle et les trois extensions retenues[5], le tramway d'Oran totalisera près de 49 kilomètres pour 72 stations. Dans les conditions actuelles, cette évolution du tracé du tramway est loin d'être réalisée, voire abandonnée étant donné les contraintes financières de l'Algérie.

3- L'itinéraire du tramway d'Oran : *desserte des centres vitaux et des établissements universitaires présents en périphérie de la ville.*

Le tramway d'Oran, qui en définitif suit un tracé d'une longueur de 18,7 km desservant 32 stations, relie les centres vitaux de l'agglomération oranaise afin de participer à une meilleure prise en charge des déplacements dans la ville. Le réseau du tramway dessine un grand V incliné dont la pointe se trouve au centre-ville et plus précisément sur la place du 1er Novembre bordée par deux équipements majestueux : Hôtel de ville et l'Opéra[6]. L'une des branches dessert la partie Est de la ville jusqu'à la gare routière de Sidi Maârouf en passant par Haï Sabah, l'Université des Sciences et Techniques d'Oran (USTO), Le Carrefour des 3 Cliniques, le Palais de Justice, près de la Cité Djamel, Dar El Beïda, le quartier du Plateau Saint-Michel, pour enfin aboutir au centre-ville (Rue Emir Abdelkader et place du 1er Novembre). La seconde branche est dirigée vers les quartiers péricentraux et la périphérie sud de la ville. Partant de la place du 1er Novembre, le tramway passe par Médina Jdida, Boulanger, la zone universitaire (Faculté de Médecine, cité universitaire, ENSET, Institut des Télécommunication) avant d'atteindre la ville d'Es-Sénia et l'Université d'Oran1 – Ahmed Ben Bella qui la jouxte. La construction de cette première ligne et qui est appelée à être prolongée, notamment jusqu'au nouveau pôle universitaire Belgaïd et vers l'aéroport Ahmed Ben Bella, a nécessité des aménagements urbains ponctuels (aménagement de places, espaces verts) et de quelques ouvrages d'art (viaducs, tunnel) pour

---

[5] Une extension au nord entre la gare routière Hatab et Benarba sur 8,6 km comprenant 12 stations ; Deux extensions en fourche : l'une d'Es-Senia (terminus actuel) vers l'aéroport d'Oran sur 5 km, l'autre de la station USTO jusqu'à Bir El Djir sur 16,5 km. Ces deux extensions comprendront 28 stations au total

[6] Théâtre régional Abdelkader Alloula

faciliter son cheminement sur des réseaux routiers pas toujours adaptés pour recevoir un tel mode de transport.

Fig.3 : Ouvrage d'art réalisé au rond-point des Castors –Dar El Beïda

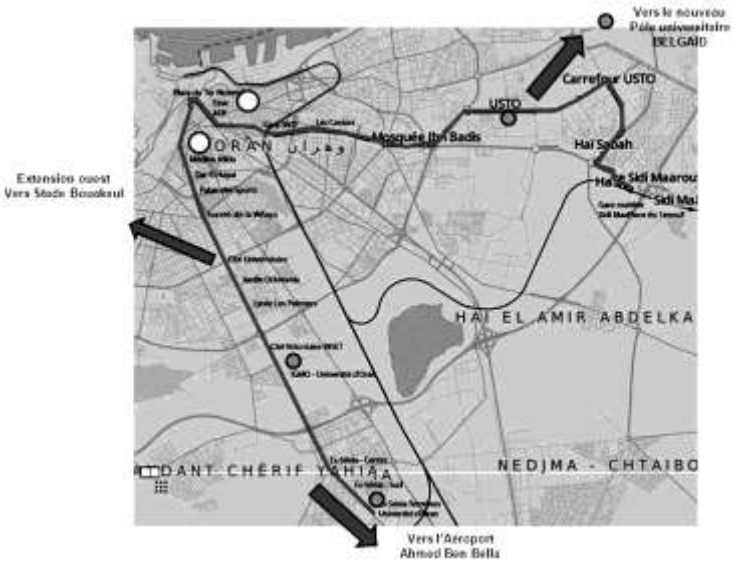
Source : Auteur 2014

Le tracé a, semble-t-il, respecté plusieurs principes de base : desservir la double centralité de la ville (centre-ville hérité de la période coloniale et le centre traditionnel Medina Jdida) tout comme il souhaite répondre aux besoins liés à la mobilité des étudiants (Etablissements et cités universitaires). En outre ce tracé accorde une place importante aux déplacements multimodaux et à la gestion du temps dans les déplacements. Ainsi on constate aisément qu'il a tendance à relier les gares routières dans sa phase actuelle et ses extensions futures, et a prévu une station à proximité de la gare ferroviaire d'Oran située dans le quartier du Plateau Saint Michel.

La question du tracé est relatée, jusqu'aux années 2008, avec beaucoup d'imprécisions dans le quotidien *El Watan*, notamment dans la phase préliminaire des études de faisabilité et de réalisation. Le nombre de communes traversées atteint jusqu'à six, Oran, Bir El Djir, Sidi Chami, Es-Sénia, El Kerma et même Mers El Kébir alors que cette dernière est loin d'être concernée ne serait-ce que par rapport

aux contraintes physiques qu'exige sa desserte. Le linéaire parcouru est peu précis et varie souvent entre des articles de presse qui se suivent, à quelques jours de décalage.

Fig.4 : Plan du réseau du tramway d'Oran sur fond de carte OSM



Peut-être faut-il rechercher des éléments d'explication dans le manque de communication de la part du maître d'ouvrage (EMA/BETUR) et des entreprises, fort nombreuses, impliquées dans la chaîne des études et de la réalisation du tramway d'Oran. Offrir au lecteur des informations à partir de données provisoires, incomplètes et peu précises pose de redoutables problèmes pour les citoyens qui veulent s'informer et suivre l'état d'avancement du projet. Il faut attendre 2009 pour que le tracé annoncé corresponde à celui réellement arrêté pour sa longueur et le nombre de stations.

Par contre, *El Watan* soulève des questions importantes concernant l'itinéraire emprunté et les dommages collatéraux qu'il occasionne : expropriations, démolitions, baisse d'activités pour les commerçants, nécessité de traiter le tissu urbain, régler la question du mauvais drainage des eaux pluviales, notamment au niveau de certains lieux problématiques de son parcours. Même si les articles qui traitent du tracé ne font pas l'effort d'analyse nécessaire en matière de mobilité

des personnes (déplacements multimodaux, mobilité des étudiants, liaison des centres vitaux de la ville…), l'organe de presse a malgré tout fortement relaté les aspects qui ont des répercussions directes sur les biens des personnes, sur les activités commerciales et les difficultés de circulation.

Du point de vue de la fréquence des rotations, le tramway doit fonctionner tous les jours de 5h à 23h, avec un intervalle de 4 minutes aux heures de pointe et de 10 minutes aux heures creuses pour un trajet qui dure une cinquantaine de minutes entre Es-Sénia et Sidi Mâarouf à une vitesse commerciale de l'ordre de 20 kms/h. Les 90 000 voyageurs jour qui devraient l'emprunter dans son régime de croisière profiteront des dernières avancées en termes de confort, de sécurité et d'accessibilité. Les 30 rames Citadis de fabrication Alstom prévues pour l'exploitation de la ligne, d'une capacité de 325 places (72 places assises et 253 debout) sont toutes dotées de climatisation, d'équipements de vidéo-surveillance et d'un plancher bas intégral permettant une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Pour que ce mode de transport offre autant de confort et de service, il a fallu s'armer de patience face aux nuisances occasionnées pendant sa phase de réalisation. En effet, un article daté du 4 août 2010 décrit les perturbations suite aux travaux du tramway. Sous le titre « Projet du tramway : les travaux provoquent le courroux des citoyens », cet article est introduit par un chapeau où il est rappelé que la société espagnole TRAMNOUR a pris les devants en mettant des écriteaux pour s'excuser des désagréments liés aux travaux, et qu'il s'agissait là d'une situation passagère pour atteindre un fonctionnement à tous égards plus avantageux. Mais les citadins oranais gardent encore en mémoire les désagréments qu'ils ont vécu durant la phase de réalisation, notamment pour les commerçants de la rue de Mostaganem dont nombre d'entre eux ont dû déplacer leurs activités au niveau du boulevard du Millénium, dans la périphérie-Est de la ville.

Fig.5 : Chantier du tramway d'Oran, rue de Mostaganem,

Source : E.W du 4/08/2010

Conclusion : quelle satisfaction pour les usagers ?

Une fois opérationnel, le tramway, cet intrus dans la circulation urbaine d'Oran, n'a pas manqué de susciter différentes appréciations et perceptions ou donner cours à de nouvelles pratiques citadines dont certaines peuvent être qualifiées de très récalcitrantes.

Parmi les appréciations sur ce nouveau mode de transport, citons une enquête récente, réalisée sous notre direction par des étudiants de niveau Licence en géographie de l'université d'Oran 2. Cette enquête qui a touché 455 usagers du tramway indique que 58,5% d'entre eux ont exprimé leur satisfaction car ils ont considéré qu'il est plus efficace que le bus et le taxi. Certains semblent l'apprécier du fait de la régularité de ses rotations (20,2%), bien qu'il ne soit adapté que pour certains itinéraires dans la ville (16,5%). Ailleurs le recours aux autres modes de transport reste, de toutes les façons, incontournable. L'appropriation de ce nouveau mode de transport dans les mobilités quotidiennes est effective pour certains usagers enquêtés. En effet, 36,3 % l'utilise tous les jours ouvrables pendant que d'autres, malgré tout fort nombreux, y ont recours seulement quelques jours dans la semaine (38%). Les motifs invoqués dans

l'usage du tramway sont surtout liés aux déplacements universitaires et scolaires (43,1%), mais aussi au travail (24,6%). Les autres motifs ont une part plus réduite : achats (13%), affaires familiales (6,2%), loisirs (4%) et soins (2,9%).

L'accès aux stations du tramway se réalise fréquemment par la marche à pieds (59,1%) alors que d'autres usagers utilisent des déplacements multimodaux avant de se rabattre sur le tramway : bus (27,7%), taxi (11,4%) et voiture particulière (1,1%). Notons la faible présence de la voiture particulière. Elle aurait été certainement plus forte si des parcs-relais étaient plus présents sur l'itinéraire du tramway afin d'encourager les usagers à stationner la voiture particulière pour emprunter ce nouveau mode de transport, plus avantageux pour l'environnement et la fluidité de la circulation dans la ville.

Mais l'introduction du tramway dans la ville d'Oran a permis de constater des comportements négatifs par les autres usagers de la route : stationnement gênant, refus de priorité malgré la présence de feux de signalisation et de vigiles. Le franchissement de certains lieux de son itinéraire demande une vigilance plus accrue de la part des conducteurs de tramway. Les accidents et autres difficultés dans la circulation normale du tramway dans la ville sont souvent cités dans la presse écrite alors que l'appropriation de ce mode de transport souffre d'un manque d'intérêt assez flagrant dans les colonnes de la presse.