

LE TRAMWAY DE SETIF : UNE OPPORTUNITE D'ARTICULER URBANISME ET MOBILITE POUR UN « PROJET DE VILLE »

KEBICHE Abdelhakim

Université Ferhat Abbas - Sétif 1

Gouverner la ville par projet, l'approcher territorialement par la mobilité, sont des thématiques qui suscitent l'intérêt particulier des chercheurs et acteurs de la ville. Le « Projet de ville » permet une réflexion sur la ville et la mobilité en symbiose pour trouver les bonnes formules d'articulation et saisir toutes les marges de manœuvre en vue d'une cohérence optimale (Korsu 2010).

Aujourd'hui, en Algérie, la dégradation généralisée des situations urbaines interpelle les décideurs sur les réformes institutionnelles de la gestion de la ville, et la mise en œuvre de quelques projets de villes métropoles (Alger, Oran...) susceptibles de réaliser les ambitieux programmes de logement tout en améliorant les conditions de vie urbaine.

En parallèle, et dans le cadre des différents programmes d'investissements publics, l'Etat algérien s'est engagé dans une politique ambitieuse en vue de doter les grandes villes en système de transport urbain en site propre (métro et tramway). La mise en place de tels projets devient le prétexte d'une restructuration urbaine volontariste, d'une politique d'aménagement du territoire compatible avec l'objectif du développement durable. C'est dans ce contexte que le projet d'un TCSP doit constituer une opportunité pour la mise en œuvre d'une cohérence urbanisme/transport.

A Sétif, comme dans les autres villes algériennes, l'étalement urbain, la motorisation croissante des ménages ainsi que l'évolution des modes de vie occupent une place prépondérante dans le registre des édiles de la ville. Ces mutations socio-économiques affectent directement le cadre de vie urbain du citoyen et fragilisent les atouts économiques, environnementaux du territoire, et réduisent chaque jour un peu plus la marge de manœuvre des aménageurs.

Localement, dans ces conditions préoccupantes, le tramway de Sétif constitue une réelle opportunité pour lancer le débat sur le processus d'élaboration d'un grand projet stratégique à l'horizon 2030. Un projet de ville qui se veut local, mobilisateur, stratégique et innovant.

Notre travail pose ainsi l'hypothèse suivante : la réalisation du tramway de Sétif va non seulement renforcer et réorganiser le réseau de transport urbain en crise, elle va aussi offrir la chance de penser la

ville de demain, en articulant politiques d'urbanisation et de déplacement, permettant une meilleure maîtrise de l'étalement urbain, de l'efficacité économique, sociale, énergétique et climatique de tout le territoire.

Ce travail se divise en trois parties. La première tente d'analyser les dynamiques urbaines et territoriales, ainsi que les pratiques de mobilité qui l'accompagnent. Dans la deuxième, nous essaierons de faire le point sur les faiblesses de la planification et l'impératif de repenser les instruments d'urbanisme et plans de transports, d'opter pour un « projet de ville » cadre, impliquant tous les acteurs de la ville. Dans la troisième partie, nous essaierons de traiter comment le tramway de Sétif peut devenir catalyseur du développement urbain durable et chercher les formules stratégiques, transversales et opérationnelles permettant une cohérence optimale urbanisation / mobilité au sein d'un « projet de ville » à construire et à mettre en œuvre.

Ce projet stratégique, par sa dimension territoriale, ses programmes d'investissements et l'engagement des autorités (Wilaya) et de l'élite locale, va définir une ambition pour la ville, il permettra d'aménager de nouveaux territoires notamment à l'Est (Ouled Saber) et affichera les perspectives de développement du grand Sétif à l'horizon 2030.

I- L'aire d'étude : dynamiques urbaines et modes de transport

Au centre de la région des Hautes Plaines de l'Est algérien, la ville de Sétif, bénéficie d'un positionnement stratégique dans un réseau routier qui a été renforcé, ces dernières années, par les dédoublements de toutes les routes nationales et la réalisation de l'autoroute Est-ouest. Avec plus de 300 000 habitants pour le chef lieu et plus de 400 000 habitants pour l'aire urbaine, Sétif constitue une concentration humaine importante, un pôle très attractif par ses activités, sa production de services, son potentiel de développement dû notamment à son accessibilité. D'autre part, Sétif offre, par sa dynamique et croissance, des opportunités réelles d'implantation et de développement pour les entreprises, puisque de grandes sociétés nationales et internationales ont décidé d'investir et de développer leurs activités sur ce territoire. Tous ces éléments renforcent davantage les relations entre la ville de Sétif et son aire d'influence qui dépasse les zones qui l'entourent et se traduit par des flux considérables de personnes et de biens.

Les résultats des différents recensements de population et de l'habitat (1987 - 1998 - 2008) nous permettent une analyse

comparative entre le chef lieu de Sétif et les agglomérations secondaires.

Les chiffres du tableau 1 reflètent un déclin du taux d'accroissement de la population du chef lieu de Sétif passant de 3.34% pour la période 1966-1977 à 2.10% pour la période entre 1987-1998 et à 1.59% pour la période 1998-2008. Ce desserrement du centre, lié à la baisse de la natalité (transition démographique) et aux contraintes foncières, profite aux agglomérations satellites et aux communes périphériques, au détriment des zones de montagnes menacées d'insécurité.

Tableau n° 1 : Croissance de la population du chef lieu de Sétif

	1966	1977	1987	1998	2008
Population chef lieu	88212	126020	170182	214842	251676
Taux de croissance		3,34 %	2,56 %	2,10 %	1,59 %

Source : ONS, Recensements généraux de population et de l'habitat

D'autre part, les agglomérations satellites et les communes de l'aire urbaine de Sétif connaissent une croissance démographique spectaculaire (tab 2), cela concerne les agglomérations très proches du centre (Guaoua, El Hassi et Chouf Lekdad), et les agglomérations constituant la deuxième couronne (Aïn trick, Fermatou...etc.). Même remarque pour la troisième couronne constituée d'agglomérations hors commune (Ain Arnat, Ouled Saber...etc.).

Tableau n° 2 : Croissance spectaculaire des agglomérations secondaires

Agglomération	Population : 1987	Population : 1998	Taux de croissance 1987-1998	Population : 2008	Taux de croissance 1998-2008
SETIF	170 182	214 842	2,10	251 676	1,59
CHOUF LEKDAD	1 398	5 640	13,48	7 688	3,15
EL HASSI	604	1 339	7,50	2 359	5,83
GUAOUA	443	977	7,74	1 521	4,53
FERMATOU	3732	4 922	2,47	6 804	3,29
ABID ALI	649	974	3,79	983	4,26
AÏN TRICK	4271	6 393	3,6	12 433	6,87
AÏN ARNET	3 862	13 694	11,93	24 846	6,14 %
OULED SABER	417	1 074	8,98	2 307	7,94 %

Source : ONS, Recensements généraux de population et de l'habitat

Cette importante croissance est due aux :

- Flux migratoires de la région de Sétif et des différentes wilayas d'Algérie, qui faute de pouvoir pénétrer le périmètre urbain de la ville, vu la cherté de l'immobilier, se sont installés aux franges de la cité. Baraques et bidonvilles de Chouf Lekdad et Aïn Trick... occupés principalement par des migrants en quête de travail.
- la délocalisation des jeunes ménages du centre ville vers la périphérie, astreints par l'agrandissement ou l'éclatement de la cellule familiale.

Les travaux de rénovation des anciennes bâtisses en centre ville, le renouvellement urbain sous-tendu par des pratiques spéculatives sur l'immobilier (biens privés), et des soucis de rentabilité économique (biens de l'Etat), accentuent la demande sur le foncier et concourent aussi à cette dynamique spatiale sur les franges périphériques.

1- Sétif : ville qui ne maîtrise plus son évolution spatiale

Sur le plan urbain, parallèlement à la densification que le centre ville de Sétif connaît, suite à la forte demande en matière de foncier pour la construction de logements et la réalisation des services d'accompagnement, l'étalement urbain sur les périphéries a engendré une augmentation de la superficie de la ville et un élargissement de son aire urbaine.

La carte de la tache urbaine de Sétif (carte n°1) illustre l'émergence de pôles secondaires en périphérie, dynamisée par les projets de renforcement des axes routiers et autoroutiers, les programmes de logements et l'implantation d'activités et de services.

L'évolution géographique de l'aire urbaine de Sétif, dans le contexte d'une périurbanisation prononcée, incite les chercheurs à cerner cette forme d'urbanisation et pose des questionnements sur l'étude des problématiques et des enjeux de ces nouveaux territoires. L'étendue des espaces périurbains caractérisés souvent par des faibles densités démographiques induit des besoins de déplacements souvent plus longs pour accéder aux différents services.

Carte n° 1 : Situation géographique stratégique renforcée par un réseau routier structurant



Source : auteur 2014

La surface urbanisée s'est multipliée par dix, passant de 338 hectares en 1966 à 3377 hectares en 2008 (tab 3), avec une augmentation moyenne de 5% par an. La dynamique spatiale importante s'est traduite par une consommation considérable du foncier : 1092 ha entre 1998 et 2008, et 1014 ha entre 2008 et 2014.

L'expansion de la ville de Sétif est caractérisée par le phénomène de la « transition urbaine »¹, le passage d'une ville pratiquée à pied et en transports en commun à une ville où l'on se déplace essentiellement en voiture. Ce thème a suscité ces dernières années une littérature abondante qui a montré les « interactions entre le développement des réseaux de transport, la démocratisation de l'automobile et la production d'une urbanisation plus étalée, moins dense voire multipolaire »².

¹ - WIEL M, (1999), La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Collection Architecture.

² - AGUILERA BELANGER A, (1999), Localisation des activités et mobilité, Laboratoire d'économie des transports, Lyon.

Tableau n° 3 : Surfaces urbanisées et consommation du foncier à Sétif

Année	Population (habitants)	Surface urbanisée (ha)	Consommation période (ha)	Consommation moyenne annuelle (ha/an)
1966	88212	338		
1977	126020	839	501	50
1987	168000	1335	496	49.6
1998	239195	2285	950	95
2008	287574	3377	1092	109
2014	+300000	4391*	1014	≈169
* Estimation				

Source : PDAU Intercommunal de Sétif, URBASE, 2010

Suite à cette consommation rapide et irrationnelle puisqu'elle se répercute souvent sur les terres agricoles à haute valeur, le PDAU intercommunal (plan directeur d'aménagement urbain) de Sétif³, instrument de planification censé accompagner et orienter l'acte de bâtir, dresse un bilan de la consommation du foncier et préconise une surface foncière de 1014 hectares pour l'extension de la ville (tab 3).

2- Sétif : dérégulation des transports en commun

L'ouverture non maîtrisée du secteur des transports en commun depuis 1988 au secteur privé, a permis une amélioration quantitative de l'offre de transport, au détriment de la qualité du service offert. La crise des transports collectifs se caractérise par une abondance de l'offre du secteur privé, après une privatisation précipitée et très mal initiée. Les résultats pervers sont : un surnombre d'entreprises de taille artisanale (tab n°4), un personnel sans formation, un service médiocre. Les 15 lignes opérationnelles couvrent tout le territoire de la ville, et offrent quotidiennement plus de 300 000 places⁴ dont la principale ligne (04) offre à elle seule 50 000 places. Le nombre d'opérateurs a atteint 350 en 2014.

³ - Urba-Sétif, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme -PDAU Intercommunal de Sétif, 2010..

⁴ - Organisation nationale des transporteurs algériens ONTA, organisme syndical autorisé depuis février 2002, antenne de Sétif.

Entre 2004 et 2014, la baisse du nombre d'opérateurs de 377 à 350 s'explique par la disparition de plusieurs entreprises artisanales au profit de quelques transporteurs qui ont multiplié leur nombre de véhicules passant de 400 véhicules en 2004 à 426 véhicules en 2014 (tab 4).

Tableau n° 4 : Données sur le transport urbain à Sétif

	2004	2014
Nombre d'opérateurs	377	350
Nombre de véhicules	400	426
Nombre de lignes exploitées	22	15
Age moyen parc	18	11

Source : ONTA organisation nationale des transporteurs algériens, 2015

Le nombre de lignes exploitées est passé de 22 lignes en 2004 à 15 lignes en 2014. Les sept lignes non exploitées sont : des lignes qui n'ont jamais été exploitées, par exemple la ligne n°17 reliant Fermatou - Chouf Lekdad - Université - Gare routière, qui est couverte par les minis bus reliant Sétif à la partie Nord de la Wilaya. Ou des lignes opérationnelles auparavant mais qui ont été fusionnées avec d'autres lignes plus performantes (fusion ligne 57 fusionnée avec la ligne 18 et 12 avec 59). Les regroupements de lignes relève de la compétence du comité de coordination de wilaya représenté conjointement par les représentants des ministères de transport, de l'intérieur et des collectivités locales et des travaux publics en concertation avec le syndicat des transporteurs.

La création de la nouvelle régie de transport urbain de Sétif « ETUS », opérationnelle depuis mars 2008, qui se veut une réponse efficace aux attentes des usagers, présente des difficultés de fonctionnement en l'absence d'un plan global de transport prenant en compte l'offre du secteur privé et assurant leur cohésion et mutuelle complémentarité. A signaler que l'entreprise de transport urbain de Sétif exploite un réseau de 32 km, composé de cinq lignes recouvrant les axes essentiels dans la ville, et qui constituent les principales lignes déjà saturées par le transport privé. La ligne ETUS 104 correspond à la ligne 4 pour le transport privé, et la ligne 103 correspond à la ligne 3...

A préciser que le tracé du premier tronçon de la ligne 1 du tramway de Sétif, en cours de réalisation, correspond au tracé de l'important flux Est-Ouest et constitue la convergence de toutes les lignes bus.

Par ailleurs, l'étalement de la ville et l'allongement croissant des distances entre les lieux de domicile et d'emploi ont engendré un

recours intensif aux transports individuels. Dans ce contexte, l'essor des transports informels constitue une réponse à cette non-adaptation, puisque l'on constate depuis 2012, un développement spectaculaire du taxi collectif informel exerçant sur la ligne 22 qui relie le centre ville aux zones d'extension nouvelles El Bez et Chouf Lekdad.

La conjugaison des deux éléments : formes d'urbanisation d'un côté, l'offre et l'organisation des transports en commun de l'autre, pose la question du degré d'adaptation de l'offre de transport collectif aux spécificités de l'aire urbaine « territoires vécus ». Dans ce contexte, le rapport d'étude Certu⁵ analyse bien la relation entre l'aire urbaine et l'offre de transports publics mise en place dans trois grandes agglomérations françaises : Lyon, Strasbourg et Nancy.

3- Sétif : bassin de mobilité dominé par l'automobile

La ville de Sétif est de plus en plus congestionnée, elle est confrontée à de graves problèmes de circulation routière qui sont révélateurs de son rôle polarisateur sur la région des Hautes Plaines de l'Est. La mobilité quotidienne (l'ensemble des déplacements quotidiens) dans l'aire urbaine de la ville de Sétif a atteint 2,32 (moyenne déplacements /jour/personne), supérieure à celle des autres villes comme Blida, 1,88 dans la même période. La répartition modale en nombre de déplacements est comme suit : marche à pied 1,59, déplacements tous modes motorisés 0,73. Les motifs des déplacements hors domicile, qui représentent près de 49% du total, montrent la prédominance du motif « scolarité-études » avec (19,8%), professionnel (9,7%). Quatre autres causes de déplacement de fréquence relativement importante sont les loisirs et promenades (5,7%), les courses (4,6%), les visites familiales (4,3%), ainsi que les devoirs religieux (mosquée 3%). Les motifs restants totalisent environ 5% des déplacements. (Résultats de l'enquête ménages 2004).

Cette mobilité croissante dans le centre comme dans la périphérie, dans les zones denses comme dans les zones d'habitat éparse, est contrainte par les dysfonctionnements d'un transport collectif concentré dans des zones denses et opérant sur les lignes porteuses.

Les infrastructures de transport sont un ingrédient essentiel dans le développement des territoires. Elles sont en même temps à l'origine

⁵ - Certu, (2007), L'adaptation de l'offre de transport en commun aux territoires vécus, septembre 2007, 116 p, http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1278/CERTU-RE_07-17t1.pdf?sequence=2.

de nombreux effets externes tant positifs que négatifs. Les infrastructures de transport impliquent toujours l'investissement public pour assurer la mobilité des personnes et des biens. Dans ce sens, les investissements consentis par les services des travaux publics de la Wilaya de Sétif témoignent de l'engagement de l'Etat.

La course très couteuse à l'équipement en infrastructure, entamée par l'Etat, comme réponse à la forte demande de déplacement, semble insuffisante si elle n'est pas accompagnée en amont par une vision d'aménagement sur le long terme et au sein d'un projet de ville prédéfini. A travers des exemples de plusieurs villes, l'accumulation de réponses sous forme d'infrastructures routières a provoqué une croissance générale des mobilités et accentué les congestions. Dans les années 1960, Melvin Webber dans son livre «L'urbain sans lieu ni bornes » associe positivement l'usage de l'automobile à la mise en place d'un système d'autoroutes urbaines (Levy 2006). Cependant, il nuance par la suite son propos au recours intense aux infrastructures autoroutières favorisant l'étalement urbain au détriment de la compacité.

Enfin, l'interrelation entre réseaux de transport et aménagement du territoire en faveur des transports collectifs notamment sur site propre s'impose pour tirer le meilleur parti des investissements publics.

II- Faiblesse du cadre institutionnel en matière de planification urbaine et du transport

Mener conjointement une politique de transport et d'aménagement du territoire constitue, aujourd'hui, l'impératif qui caractérise les politiques publiques de gouvernance urbaine.

En Algérie, l'analyse des pratiques en matière de planification montre l'absence de coordination entre les services de planification urbaine (DPAT) et les services de planification des transports (DTW) à l'échelle tant locale que nationale.

1- Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU)

Pour la commune de Sétif, le premier plan directeur d'aménagement et d'urbanisme a été initié en 1992 et approuvé en 1997. Les terrains urbanisables définis étant rapidement consommés, la réflexion va au début des années 2000 vers le plan intercommunal qui a été approuvé en 2010. Ce dernier constitue, selon ses concepteurs, une réponse aux préoccupations d'aménagement et d'urbanisme d'un

territoire constitué de la commune de Sétif et des sept communes limitrophes (Aïn Arnet ; Aïn Abassa ; El Ouricia ; Ouled Saber ; Beni Fouda ; Guedjel ; Mezloug), avec objectif principal « un projet global susceptible de fédérer les ressources, les énergies, les échanges et la complémentarité, le PDAU a été établi sur la base d'un diagnostic pour traduire une vision future pour le territoire » ⁶.

Après avoir fait le constat de la dynamique urbaine du pôle principal Sétif, les trois centres à tendance urbaine progressive sont Aïn Arnet à l'Ouest, El Ouricia au Nord et Mezloug au Sud. Un quatrième pôle constitué de la paire Bir Souici/Aïn Romane (Ouled Saber) est appelé à devenir le noyau d'une nouvelle agglomération concrétisant le report d'expansion de Sétif.

Ouled Saber, par sa proximité de Sétif, sa liaison de choix (RN 5) dédoublée est prédisposée pour accueillir les programmes d'habitat et d'équipements futurs donnant lieu à une conurbation entre Sétif et Ouled Saber qui se profile à l'horizon et se précise quand on pense à l'implantation prochaine d'une gare intermodale.⁷

La commune d'Ouled Saber qui offre des opportunités foncières considérables avec un taux d'accroissement de population estimé à plus de 12% pour la période 2008 - 2018, devient la solution idoine. La question que l'on peut se poser est comment planifier, urbaniser, équiper. Quels impacts peut-on attendre des projets de transport et structures déjà initiés (ligne 1 du tramway et gare intermodale) ?

2- Plan de transport

Pour le volet planification des transports, la loi 1-13 du 7 août 2001⁸ portant orientation et organisation des transports terrestres a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Cette loi stipule : « le système des transports terrestres concourt à la mise en place de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique social, de défense du territoire national de protection et de sauvegarde de l'environnement ». Elle stipule aussi : « le système des transports terrestres des personnes doit viser le développement prioritaire des transports collectifs ». Concernant l'organisation des transports urbains l'article 41 indique : « le transport terrestre de personnes est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plan de transport de wilaya et urbain ». Le décret exécutif n°04-

⁶ - Urba-Sétif, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme -PDAU Intercommunal de Sétif, 2010.

⁷ - Urba-Sétif, op.cit. p 416.

⁸ - Journal officiel de la république algérienne, N° 82, 22 décembre 2004, p17.

416 du 29 décembre 2004 est actuellement le cadre juridique définissant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes. Cependant, l'absence des mesures d'accompagnement pratiques permettant la concrétisation de ces objectifs fait que le plan de transport de wilaya se limite à une simple nomenclature des lignes, un rapport d'activité élaboré chaque année par la direction de transport de wilaya et ratifié par l'Assemblée populaire de wilaya.

3- Coordination déficiente entre planification urbaine et planification des transports

Le projet du tramway de Sétif n'est cité qu'à la page 328, chapitre 5, axe intitulé : voirie et réseaux divers (PDAU intercommunal de Sétif 2010) et le paragraphe « L'analyse des différents types de transport, nous a permis de ressortir un diagnostic sur l'état actuel des transports, afin que les nouveaux projets, tels que le tramway, et l'extension de l'aéroport seront opérationnels permettant de rendre le mode de trafic agréable et participe à l'épanouissement de déplacement par divers moyens de transport »⁹, rend compte du caractère secondaire de ce projet.

La prise de conscience manifestée lors des grandes assises nationales des transports¹⁰ avec comme mot d'ordre « Ensemble pour améliorer le service », a suscité plusieurs mesures urgentes dont la mise en application des plans de transport de wilaya et urbain déjà réalisés et l'actualisation de ceux qui nécessitent cette opération d'actualisation ; en outre, l'activation du Conseil National des Transports Terrestres, créé conformément aux dispositions de la loi 1-13 du 7 août 2001 portant organisation et orientation des transports terrestres a été fortement préconisée. Une coordination avec les instances compétentes pour l'affectation exclusive de voies réservées aux transports en communs afin d'orienter les usagers de la route vers ce mode de transport et réduire ainsi l'usage du véhicule particulier au profit de la décongestion des grandes villes est vivement souhaitée. D'autres mesures à moyen terme ont été édictées : installer au niveau des wilayas concernées par les projets TCSP, une autorité organisatrice de transport urbain¹¹. Établissant par le ministère des transports, des conventions de partenariat avec les différents laboratoires universitaires de recherche dans le

⁹ - Urba-Sétif, op.cit. p 328.

¹⁰ - Ministère des transports, Grandes assises nationales des transports, Alger, Club des pins, 3 et 4 décembre 2013.

¹¹ - Décret exécutif 12-109 du 06 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'AOTU.

domaine des transports, afin de bénéficier de leurs visions et expériences, de leurs encadrements de projets de recherches, de leurs études et de leurs modèles d'application.

III- Tramway de Sétif : du projet de transport au projet de ville et du territoire

Le tramway fait son retour dans la ville contemporaine, son effet structurant et son rôle dans la conception de la ville et du territoire n'est plus à démontrer. Son effet est prouvé par un bon nombre d'exemples, du Royaume-Uni à la Grèce, d'Irlande à l'Italie en passant par la France, l'Espagne et l'Allemagne. Dans toutes les villes européennes, on parle de « l'effet tramway » signifiant « toutes les conséquences d'une offre nouvelle de ligne(s) de tramway, dans tous les domaines d'études possibles, et dans le périmètre de l'agglomération urbaine ou de l'aire urbaine » (Stambouli 2007). « L'implantation d'un tramway ... devient le pivot des nouvelles règles de planification territoriale et des projets urbains » (Beaucire 2011). Les raisons du succès du modèle européen résident non seulement dans le renouveau du tramway et la mise en place des bus à haut niveau de service (BHNS)¹², mais aussi dans sa capacité de s'adapter à tous les contextes, même à la taille de la ville centre ou de l'agglomération, « Le tramway autrement », « Le tramway optimisé »¹³. Paola Vigano, dans son livre « Les territoires de l'urbanisme »¹⁴, insiste sur la capacité du projet de ville et du territoire de produire le savoir, avec la pluralité d'acteurs et de sujets, avec les pratiques et modes de vie constamment en mouvement.

1- Les prémices du projet de ville

Le « Projet de ville » est la notion la plus récente du « projet urbain », ce dernier agit sur des fragments urbains, avec des opérations ponctuelles visant à doter la ville d'équipements. Cependant, le projet de ville incarne l'activité prospectiviste et planificatrice à travers une visée spatialiste (Pinson 2006). Le projet vise autant à mobiliser les acteurs, groupes et institutions urbains et à constituer la ville en

¹² - - Bertrand D, Rambau, « *Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine* » article paru dans la revue Transport/Environnement/Circulation (TEC) n° 203 de septembre 2009, numéro spécial "Transports publics et territoires".

¹³ - Risacher J-M (2011) Les tramways de petite capacité, une solution pour les villes de taille moyenne, in *Ville, rail et transport*, n° 511 du 12 janvier 2011.

¹⁴ - Vigano, P. (2014), *Les territoires de l'urbanisme*, Métiers presses, 296p.

acteur collectif (Le Galès 2010). Le projet est aussi un instrument d'action publique (Pinson 2004), puisqu'il permet une réflexion sur la ville et la mobilité en symbiose. Aujourd'hui, la question qui mobilise chercheurs et édiles est de trouver les bonnes formules d'articulation entre urbanisme et mobilité et saisir toutes les marges de manœuvre en vue d'une cohérence optimale (Korsu 2010). Des exemples audacieux de villes européennes « mythiques et stratégiques » (Haëntjens 2010) en matière d'articulation offrent un retour d'expérience intéressant pour les villes émergentes notamment algériennes.

A propos de Sétif, l'idée du « projet de ville » pour le Grand Sétif a été présentée lors du SIUMT en 2014¹⁵. Cette proposition de « projet de ville » a émergé avec le lancement des travaux du tramway de Sétif. Elle vise la valorisation des atouts du tramway, comme projet phare, qui peut donner cohérence et unicité à l'ensemble des projets en cours, catalyseur du développement urbain durable du grand Sétif.

2- Quelques atouts et quelques effets attendus

Dans le cadre du programme national de promotion des transports urbains, le tramway de Sétif constitue une réponse adéquate aux besoins croissants en matière de déplacements. Il permet l'amélioration de l'offre et le service des TC, la connexion des pôles générateurs de mobilité.

Pour le choix du type de système TCSP, l'étude de faisabilité d'un réseau de tramway de Sétif¹⁶ exclut les modes dits lourds, tels que métro et Véhicule Automatique Lourd (VAL) à cause du coût, et du surdimensionnement par rapport à la taille de la ville de Sétif¹⁷.

Les principaux critères de choix du mode tramway sont les suivants : performance transport ; coûts investissement ; impacts urbanisme et aménagements ; topographie favorable ; taille adaptée de l'agglomération.

Selon l'élément essentiel pour le choix du mode et celui de la capacité du système (entre 3000 – 5000 voyageurs par heure et par sens), le tramway classique constitue le meilleur choix pour les lignes de la

¹⁵ - SIUMT (séminaire international urbanisation et mobilité, projets de tramways dans les villes algériennes), qui s'est tenu à l'université de Sétif, les 18 et 19 octobre 2014, <http://calenda.org/261910>

¹⁶ - Entreprise Métro d'Alger, *Etudes de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif*, Egisrail – Transurb Techniail, mars 2008.

¹⁷ - Selon le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat, qu'a réalisé l'Algérie en 2008, la commune de Sétif totalisait : 287 574 habitants, et l'aire urbaine : 378 064 habitants (commune de Sétif et les 4 communes limitrophes : Aïn Arnat, El Ouricia, Mezoulou et Ouled Saber).

zone urbaine. Pour les zones périurbaines, le type tram rapide ou tram - train apparaît comme le mode à retenir. Plus performant en vitesse (jusqu'à 100km/h), il desservira le périurbain : Aïn Arnat, Mezloug, Ouled Saber et El Ouricia...

Le choix de la ligne 1 du tracé (Carte 2), l'épine dorsale du réseau, s'est basé sur le critère de la répartition de la population et des publics « captifs » que sont les deux pôles générateurs de mobilité (les cités de grande concentration résidentielle à l'Est, et le pôle universitaire El Bez à l'ouest.

Les principes d'insertion de cette première ligne longue de 22.4 km : tramway en site propre avec des carrefours à niveau équipés de signalisation lumineuse avec priorité au passage du tramway. Des stations à différentes positions de quais « latéraux symétriques, latéraux dissymétriques et centraux », comportant des équipements d'exploitation: abris, mobilier, information voyageurs, billettique... Une réorganisation de l'espace public pour favoriser les TC et modes doux.

Carte 2 : Tracé de la ligne 1 du tramway de Sétif



Informations EMA, fond de carte Google earth, réalisation auteur 2015.

Le premier tronçon Est-Ouest (Carte 2) est constitué de :

- Tronçon 1 : CDM (Centre de maintenance) → EL Bez = 13.2 km, 25 stations

- Tronçon 1' : Piscine Olympique → Carrefour El-Bez = 2.0 km, 2 stations,

Quelques caractéristiques des tronçons 1 et 1' : 10 sous-stations électriques, 4 pôles d'échange, 4 parcs relais. Inter-station moyenne: 562 m; vitesse commerciale: 20.1 km/h; fréquence: 4 mn; temps de parcours: 45 mn; capacité offerte: 5000 voyageurs/heure/sens.

Le deuxième tronçon (Tronçon 2): Wilaya → Aïn Trick = 7.2 km; 10 stations; 1 pôles d'échange, 3 parcs relais, 5 sous-stations électriques. Inter-station moyenne: 720 m; vitesse commerciale: 19.1 km/h; fréquence: 4 mn; temps de parcours: 45 mn; capacité offerte: 5000 voyageurs/heure/sens¹⁸.

Les travaux de tramway de Sétif ont été lancés le 08 mai 2014 avec un délai de réalisation de 44 mois et une mise en service prévue pour janvier 2018. Le coût du projet est estimé à 38 milliards de dinars TTC hors matériel roulant qui sera assuré par CITAL SPA (Algérie)¹⁹.

Les impacts recensés du tramway sont importants et se manifestent dans plusieurs domaines. Cependant, ces impacts ne sont pas automatiques, systématiques et reproductibles²⁰. Des études empiriques mettent en doute la réalité d'une « causalité linéaire entre une nouvelle offre de transport et les transformations spatiales, sociales et économiques » (Offner 1993). Si le projet, l'infrastructure de transport est fondamentale, « elle doit être accompagnée d'une action publique volontariste visant à maximiser les impacts et ce dans le cadre d'un projet global » (Savy 1994), puisque, « Les infrastructures ont plutôt un rôle amplificateur des tendances naturelles » (Quienet 1992). « La performance des transports collectifs doit être entendue non comme un résultat économique élevé au regard de l'investissement, mais comme la capacité d'attraction du transport collectif sur la population citadine dans un contexte dominé par la VP » (Beaucire 2006).

3- Du projet sectoriel au projet global

Réussir le projet de tramway de Sétif n'implique pas seulement sa réalisation technique et l'engagement politique des autorités locales, il implique aussi, par une stratégie de communication et

¹⁸ - Enreprise Métro d'Alger (EMA), YÜKSEL PROJE - ULUSLARARASI A.Ş, mai 2013.

¹⁹ - EMA (2014), *Projets de tramways en Algérie*, communication présentée lors du SIUMT (séminaire international : urbanisation et mobilité – Projets de tramways dans les villes algériennes, Université de Sétif, 18 et 19 octobre 2014.

²⁰ - Kebiche A, Chanson-Jabeur C (2015), Le tramway, réflexions sur des expériences méditerranéennes au miroir du projet de Sétif, *Les Cahiers du GREMAMO*, n°22, L'Harmattan, 288p.

d'information, tous les acteurs socio-économiques et le citoyen pour instaurer une dynamique de « projet de ville » partagé. Jean-Marc Offner développe d'ailleurs une vision proche quand il dit qu'« un grand projet, tel un TCSP, est potentiellement apte à faire référence pour les interventions des acteurs locaux, dès lors qu'il ne reste pas confiné dans ses vertus logistiques mais qu'il devient le support de réflexions et de programmes sur l'espace public, le paysage urbain, les localisations de l'habitat, des commerces et autres équipements collectifs »²¹. Par ailleurs, le tramway peut donner une cohérence aux autres projets au sein d'un projet de ville. «Le projet de ville, ce n'est pas seulement juxtaposer des projets, des objets urbains, c'est dessiner leurs liens pour permettre la rencontre »²².

La ville de Sétif vit depuis quelques années au rythme des grands projets structurants, renforçant ainsi son statut de ville métropole. Le projet de tramway apportera cohérence et unicité aux différents projets lancés ou en cours : programmes importants de logements ; infrastructures et équipements sportifs (complexe sportif d'une capacité de 50000 places dont l'étude et le suivi sont attribués à l'entreprise publique Cosider et à la société espagnole Sacyr-Construction) ; la construction et l'équipement d'une gare intermodale d'un coût global de près de 800 millions de dinars ; une zone industrielle de 700 hectares à Ouled Saber, un nouveau pôle urbain de 400 hectares (Chouf K'dad), un pôle sportif de 20 hectares sur les hauteurs d'El Bez, et des structures hospitalières (nouvel hôpital pour les cancéreux d'une capacité de 160 lits, l'hôpital "mère et enfants" de 208 lits ainsi que 13 cliniques. A l'échelle urbaine, l'aménagement des espaces publics et espaces verts ; aménagements le long des grands axes routiers ; aménagement forêt Zenadia, aménagement de la vallée d'Oued Bousselam ; projets de parking à étage...etc.

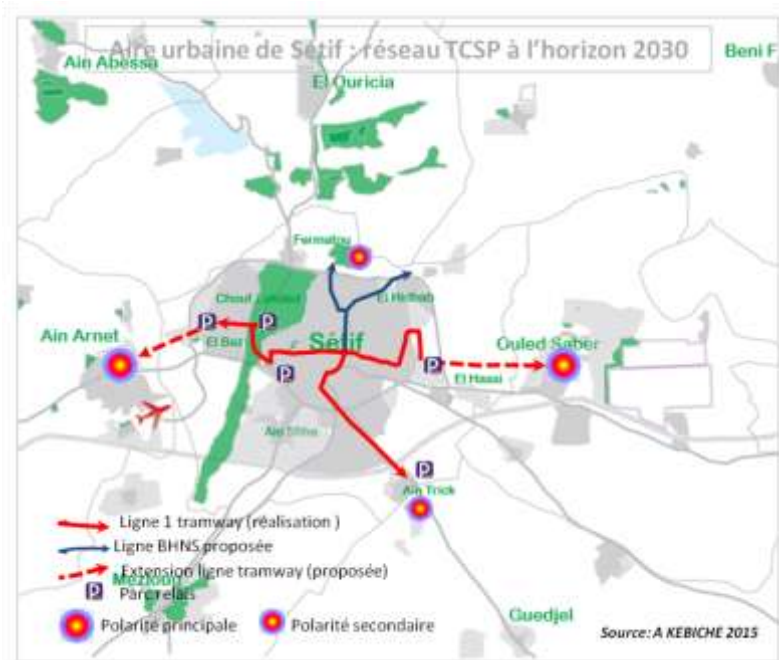
4- Les enjeux territoriaux du projet tramway de Sétif

Le projet de tramway de Sétif ne se limite pas à ses aspects techniques. Il peut constituer aussi l'aspect d'une nouvelle gouvernance urbaine. Un fort volontarisme politique s'avère nécessaire pour articuler la politique de transport avec la politique urbaine notamment en matière de localisation des projets de logements, pôles urbains et d'autres projets structurants...

²¹ - Offner. J-M, « Les plans de déplacement urbains », la documentation française, Paris, 2006, p. 77.

²² - Fontaine. D, Aubagne, un projet de ville, 27 avril 2010, www.aubagne.fr.

Carte n°3 : Aire urbaine de Sétif, réseau TCSP à l'horizon 2030



Source : auteur 2015

Opter pour le « projet de ville », comme outil de planification plus souple et adapté, apparaît nécessaire pour passer de l'intercommunalité au grand projet territorial. A signaler la pertinence du cadre de l'aire urbaine du Grand Sétif comme territoire de référence pour le projet. Pierre Merlin (1992) évoque l'importance du territoire en tant que lieu de vie. Dans ce contexte, le projet de ville, par sa dimension métropolitaine, ses programmes d'investissements et l'engagement des autorités et de l'élite locale, affichera les perspectives de développement du grand Sétif à l'horizon 2030. Les transports collectifs sur site propre (notamment tramway) peuvent constituer les leviers de cette construction métropolitaine (Godard 2014).

A l'horizon 2030, la carte n° 3 illustre le réseau TCSP à l'échelle de l'aire urbaine de Sétif. La ligne 1, dans son premier tronçon, offre des possibilités d'extensions en tram-train et l'opportunité de conquérir et urbaniser des nouveaux territoires notamment dans la partie Est (Ouled Saber) tout en priorisant l'urbanisation le long de la ligne tramway et tram train (Est-Ouest).

D'autre part, puisqu'aucun mode n'est à lui seul la solution pour satisfaire la demande de déplacements urbains et périurbains, l'option de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ou BRT (Bus Rapid

Transit) pourrait être prise en compte pour la partie nord (Carte 3). Cette option moins coûteuse et facile à réaliser par rapport aux autres TCSP pourrait renforcer l'armature urbaine avec un polycentrisme axé sur le réseau de transport collectif multimodal.

L'intermodalité du système et la complémentarité des modes dans la chaîne des déplacements va inciter les habitants, les actifs et les scolaires à utiliser davantage les TC. L'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) à l'échelle de l'aire urbaine de Sétif veillera à ce que l'organisation des déplacements priorise le report modal au profit des transports collectifs et des modes doux. Sur le plan urbain, ces lignes de TCSP devraient offrir une nouvelle organisation de l'urbanisation plus compacte. La « ville de proximité » qui s'exprime dans beaucoup d'exemples allemands et suisses, qui cible le renforcement de nouvelles centralités urbaines de quartier et des pôles d'échange, constitue une piste d'action prometteuse.

Conclusion

L'importance du projet de tramway de Sétif réside simultanément dans sa performance en matière de transport et d'aménagement urbain, et dans l'opportunité de façonner l'image future d'une métropole en quête d'un avenir prometteur et prospère. 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.

A cet égard, le tramway de Sétif peut devenir le « pivot organisateur de la trame urbaine et du nouveau paysage généré sur ses bordures » (IPRAUS-ENSAPB, 2005, p.52). Il pourra devenir le levier d'une nouvelle politique urbaine puisque il agira sur la localisation des grands projets de logement et autres, et limitera les tendances de plus en plus favorables à l'automobile.

Le projet de ville « Sétif horizon 2035 » est proposé comme un nouveau mode d'action dans un contexte multi-acteur pour un urbanisme plus ouvert à l'implication citoyenne (Terrin 2014). Les innovations techniques en matière de coordination entre politiques urbaines et gestion des transports, dans plusieurs villes européennes, notamment dans les villes rhénanes, réputées comme « villes mythiques du transport »²³, servent de référence et de source

²³ - CERTU, « Sondage 2005 », in A. Bayer, « Innovations techniques et savoirs organisationnels dans les transports publics. Existe-t-il une exemplarité des villes du Rhin supérieur ? », Colloque « L'espace rhénan, pôle de savoirs », 12-14 juin 2008, Mulhouse – Strasbourg, France 2008.

d'inspiration pour les projets de tramways dans les villes algériennes. Certes, il faut éviter le strict transfert d'outils du Nord et les importations de schémas tout faits, mais en tenir compte des réalités locales pour chaque ville.

BIBLIOGRAPHIE

- Aguilera-Belanger A et autres (1999), « *Localisation des activités et mobilité* », LET, décembre, Lyon, 321p.
- ANAT Sétif, Agence nationale d'aménagement du territoire, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, édition finale, janvier 2012.
- APC de Sétif, EPE CNTC (2004), « *Rapport portant Enquête Ménage sur les déplacements de la population résidente de la ville de Sétif* ». Direction des transports de la Wilaya Sétif. EPE CNTC Boumerdès.
- Bayer A (2008), « *Innovations techniques et savoirs organisationnels dans les transports publics. Existe-t-il une exemplarité des villes du Rhin supérieur ?* », Colloque « L'espace Rhénan, pôle de savoirs », 12-14 juin 2008, Mulhouse – Strasbourg, France.
- Bertrand D, Rambau (2009) « *Tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en France : domaines de pertinence en zone urbaine* » article paru dans la revue Transport/Environnement/Circulation (TEC) n° 203 de septembre 2009, numéro spécial "Transports publics et territoires".
- Beaucire F, (2006), « *Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement urbain durable et par quels moyens ?* », les rapports de l'institut veolia environnement n°6, impression ISI, 2006, Paris.
- CERTU, (2005), « *Sondage 2005* », in A. Bayer, « *Innovations techniques et savoirs organisationnels dans les transports publics. Existe-t-il une exemplarité des villes du Rhin supérieur ?* », Colloque « L'espace Rhénan, pôle de savoirs », 12-14 juin 2008, Mulhouse – Strasbourg, France 2008.
- CERTU (2007), « *L'adaptation de l'offre de transport en commun aux territoires vécus* », septembre 2007, 116 p, http://lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1278/CERTU-RE_07-17t1.pdf?sequence=2.
- EMA, Entreprise Métro d'Alger (2008), « *Etudes de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif* », Egisrail – Transurb Techniail, mars 2008.
- EMA (2014), « *Projets de tramways en Algérie* », communication présentée lors du SIUMT (séminaire international : urbanisation et mobilité – Projets de tramways dans les villes algériennes, Université de Sétif, 18 et 19 octobre 2014.

- FNAU, PREDIT (1999), « *Stratégies urbaines et outils de planification de la ville et des transports... Pour quel projet de ville ?* », in Rapport « *Les outils de la planification urbaine au service de la relation urbanisme/transport Approche dans la perspective du développement durable* ».
- Fontaine D (2010) « *Aubagne, un projet de ville* », 27 avril 2010, www.aubagne.fr
- Godard X (2014), « *Tramway et métropolisation, expériences internationales* », communication présentée lors du SIUMT (séminaire international : urbanisation et mobilité – Projets de tramways dans les villes algériennes, Université de Sétif, 18 et 19 octobre 2014.
- Haëntjens J (2010), « *Urbatopies, ces villes qui inventent l'urbanisme du XXI^e siècle* ». La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 137p.
- IPRAUS-ENSAPB (Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Sociétés – École Nationale Supérieure d'Architecture Paris Belleville), (2005), « *Architectures du transport : Rapport final Vol. 3, Tramway, espaces publics et mobilités* », Paris, Predit, 323 p.
- Kebiche A, Chanson-Jabeur C (2015), « *Le tramway, réflexions sur des expériences méditerranéennes au miroir du projet de Sétif* », Les Cahiers du GREMAMO, n°22, L'Harmattan, 288p..
- Korsu E, Massot M, Orfeuill JP (2012), « *La ville cohérente : penser autrement la proximité* », La documentation française, Paris, 120p.
- Lévy. J (2006), « *Quelle mobilité pour quelle urbanité* », texte de la 601^e conférence de l'Université de tous les savoirs donnée le 5 janvier. www.u.tv/video/utls.1461.
- Ministère de l'urbanisme et de la ville, (2009), « *Planification urbaine, Vers la finalisation des instruments d'urbanisme* », La Revue de l'Habitat, n° 04, Septembre 2009 -p37.
- Offner J-M, (1993), « *Les effets structurants du transport : mythe, mystification scientifique* », l'espace géographique, n° 3.
- Offner J-M, (2006), « *Les plans de déplacement urbains* », la documentation française, Paris, 92p.
- Le Galès P (2003), « *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance* ». Paris, Presses de sciences po, 454 p.
- Pinson G (2004), « *Le projet urbain comme instrument d'action publique* », dans Pierre Lascombes, Patrick Le Galès (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004, p. 199-233.
- Pinson G (2006), « *Projet de ville et gouvernance urbaine* », Revue française de sciences politiques, 2006/4 (vol.56), Presses des sciences po (P.F.N.S.P), p 619-651.

- Quinet E (1992), « *Infrastructures de transport et croissance* », Editions Economica, Paris, 126p.
- Risacher J-M (2011), « *Les tramway de petite capacité, une solution pour les villes de taille moyenne* », in ville rail et transport, n° 511 du 12 janvier 2011.
- Savy M (1994), « *Transports, télécommunications et territoires* », Documents de cours, ENPC, Paris
- Stambouli J (2007), « *Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable* », Développement durable et territoire, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, mis en ligne le 11 juin 2007.
URL : <http://developpementdurable.revues.org/document3579.html>
. Consulté le 14 octobre 2011.
- Terrin J J (2014), « *Le projet du projet : concevoir la ville contemporaine* », Parenthèses, 282p.
- Urba-Sétif (Centre d'études et de réalisations en urbanisme), (2010), « *Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme –PDAU intercommunal de Sétif, Rapport de présentation, Phase (I), Diagnostic et propositions* ».
- VIGANO P (2014), « *Les territoires de l'urbanisme* » 2014), Métiers presses.
- WIEL M (1999), « *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* », Editions Mardaga, Collection Architecture, 149p.