

**STUDY AND CONSTRUCTION OF THE SETIF TRAMWAY.  
AN URBAN PROJECT APPROACH?**

S. Kachef<sup>1\*</sup>, B. Labii<sup>2</sup>, S. Bouzaher<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Laboratory “LACOMOFA”, Department of architecture, University Mohamed Khide-  
Biskra.Algeria

<sup>2</sup> Laboratory “Ville et Santé”, Department of architecture, University Salah Bounider-  
Constantine 3.Algeria

Received: 28 September 2020 / Accepted: 04 November 2020 / Published online: 01 January 2021

**ABSTRACT**

The Setif Tramway project is a significant urban project, mobilizing, strategic and innovative, which has upset the urban dynamics of the city, by its insertion on its primary East-West axis, representing its backbone.

This paper aims the apprehension of this project as a city project, through its development process, to understand its approach, and to identify a new posture which speaks of a management system, where the process of “Pluralization” responds to strategic orientations which aim at complementarity between the strategy of political actors and the needs of citizen actors. The aim is to speak about the design and development phase of the Setif tram project. Allowing researchers to develop a roadmap for their projects and helping decision-makers to pilot and manage such operations.

**Keywords:** City project; urban dynamics; Urban management; Pluralization; Setif.

Author Correspondence, e-mail: [sarah.kachef@univ-biskra.dz](mailto:sarah.kachef@univ-biskra.dz)

doi: <http://dx.doi.org/10.4314/jfas.v13i1.18>

## 1. INTRODUCTION

Depuis quelques années la capitale des hauts plateaux vit 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 différents coins de la wilaya.

Le tramway de Sétif apparait 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 sont plus importants [1]. Un projet de ville conçu pour se positionner en synergie avec les autres moyens de transport, qui s'inscrit dans une dynamique écologique pour améliorer le cadre de vie.

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 notre article consiste à mettre en évidence la démarche adoptée dans l'étude et la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif, à aborder le projet du point de vue de ces intervenants, afin de pouvoir cerner ultérieurement ses impacts sur la dynamique urbaine en générale, sur l'évolution de la mobilité et le développement de l'espace urbain en particulier.

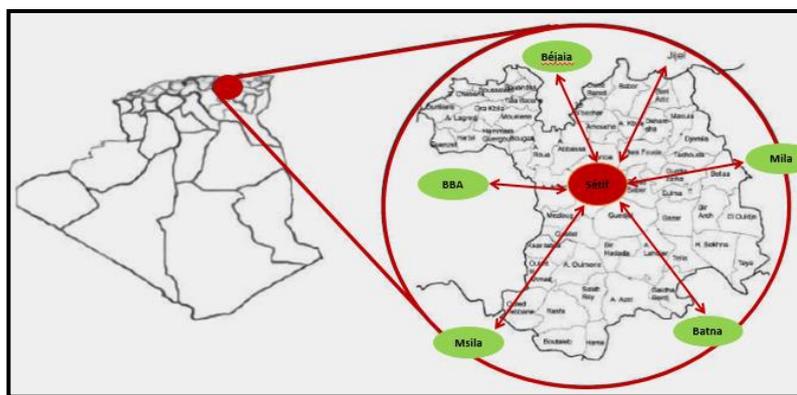
## 2. MATERIEL ET METHODE

### 2.1. Aire d'étude

La ville de 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> et représentant 0,27 % du territoire national.

La wilaya de Sétif est limitée au Nord par les wilayas de Jijel et Bejaia, à l'Est par la wilaya de Mila, au Sud par wilayas de Batna et Msila, et à l'Ouest par la wilaya de Bordj-Bou-Arreidj [2].

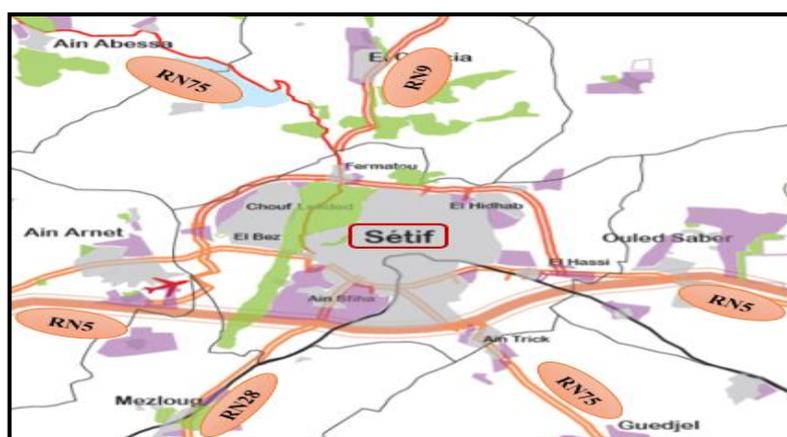
Elle occupe une position prédominante parmi les wilayas des hauts plateaux de l'Est, ce qui fait d'elle leur capitale, et lui a permis de jouer le rôle d'un carrefour d'échange et de transit. Son ouverture aux autres wilayas et son accessibilité de toutes les directions lui ont conféré une situation de passage obligé des flux venant du Sud vers les ports de Jijel et Bejaia, et ceux venant de l'Ouest, notamment Alger puis vers l'Est (Constantine et Annaba).



**Fig.1.** Situation de l'aire d'étude

(Auteurs à la base des données de l'Agence Nationale de Développement de l'Investissement (ANDI).2020)

Une wilaya qui se développe selon un système de mobilité de plus en plus riche, à travers un important réseau de communications caractérisé par ses multiples routes nationales (RN05, RN09, RN75, RN74, RN78...), ses multiples chemins de wilayas (CW qui peuvent devenir des RN), son chemin de fer, son tramway et son aéroport, consacrant une ville connectée, facilitant le transport des biens et des services et articulant la ville de Sétif aux villes limitrophes.



**Fig.2.** Le réseau routier structurant de la ville de Sétif. (Auteurs.2020)

Une wilaya qui s'est classée en deuxième position après la capitale en matière de démographie, dont la population a atteint 1.866.485 habitants en 2017, ce qui représente 09 % du nombre

---

d'habitants de la wilaya d'Alger, avec un taux de croissance de 2.68% pour la période 2008-2018 [3], et en deuxième place après Oran en termes d'activités économiques [4], en raison des 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, ce qui lui a fait gagner plus de 2000 habitants par an depuis 1987, et l'a qualifié comme pôle majeur à dimension régionale et même nationale.

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.

Le tramway de Sétif avec sa première ligne mise en service le 8 mai 2018, a pu complètement modifier l'image de marque de la ville, surtout en termes de trafic et de mobilité. Une ligne de 15,2 km représente la colonne vertébrale sur l'axe majeur (RN5), traverse la ville d'est en ouest, en partant de la cité des 300 logements, centre de maintenance à l'Est, jusqu'au deuxième pôle universitaire (El Bez) à l'Ouest; elle traverse plusieurs points dans le centre-ville (place d'Ain Fouara, gare routière, stade du 8 mai 1945...), dispose de 26 rames avec une fréquence de vitesse commerciale de 20,3km /hr , et une capacité en heure de pointe de 5000 voyageurs/hr, elle est dotée de 27 stations de voyageurs, 16 sous-stations, 6 parcs relais, 4 pôles d'échanges et un centre de maintenance d'une superficie de 8 hectares afin d'assurer à long terme l'exploitation et la maintenance du matériel roulant [5].



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 [8]. Les acteurs du diagnostic devront tenir compte de l'association des habitants au processus de décision.

Quatre étapes pour l'élaboration du projet [7], 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 :

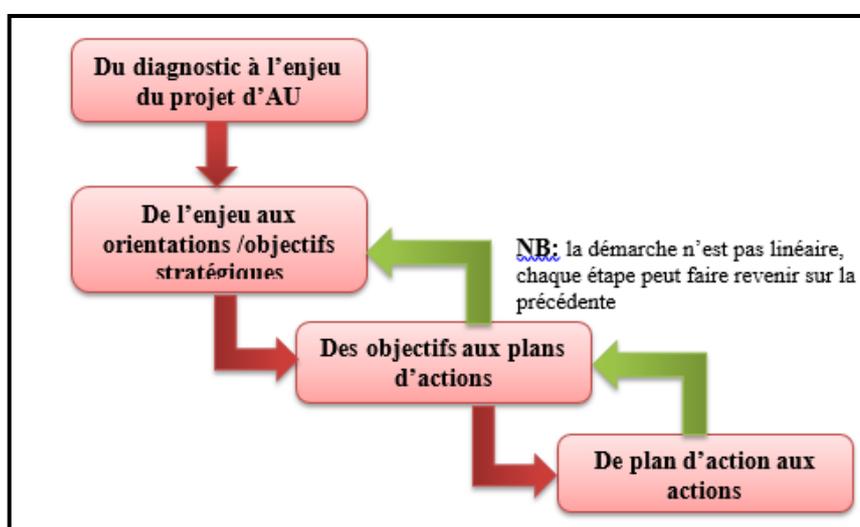


Fig.4. Les étapes d'élaboration d'un projet urbain, (Auteurs, 2020).

### 2.2.3. 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, où le comité technique joue un rôle primordial.

Dans cette phase et avant l'installation du chantier, **un dispositif de pilotage et de mise en œuvre** [9] doit être désigné, peut se décomposer 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** [10] 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, d'identifier, clarifier et quantifier les dysfonctionnements et les atouts.

### **2.3. L'approche Méthodologique**

L'approche méthodologique dans laquelle s'inscrit notre travail, s'est basée sur **la méthode d'enquête** qui est la plus adaptée dans notre cas. 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 présent* » [11]. Elle consiste à explorer les relations des faits à partir d'un recueil de données sur le problème de recherche à étudier.

Concernant la technique de recherche, nous avons utilisé l'entretien, qui est une technique d'observation particulièrement pointue et qui a pour but de fixer en un moment donnée une situation sociale donnée [12], elle sera appuyée par **une recherche qualitative du contenu** [11], à travers les documents et les rapports produits au cours du projet, et les médiats.

Pour mieux cerner la situation, comprendre et modéliser la logique d'élaboration du projet de tramway de Sétif, nous nous sommes rapprochés des différents acteurs et intervenants de près ou de loin dans le déroulement de cette opération.

En premier lieu, nous avons effectué des entretiens avec les différents gestionnaires (maîtres d'œuvre et d'ouvrage) concernés par cette opération, dans le but de clarifier leurs rôles et leurs missions. Ensuite, nous nous sommes rapproché des habitants et des commerçants le long de la ligne du tramway afin de mesurer le degré de sensibilisation des habitants, de leur droit à la participation dans l'élaboration du projet.

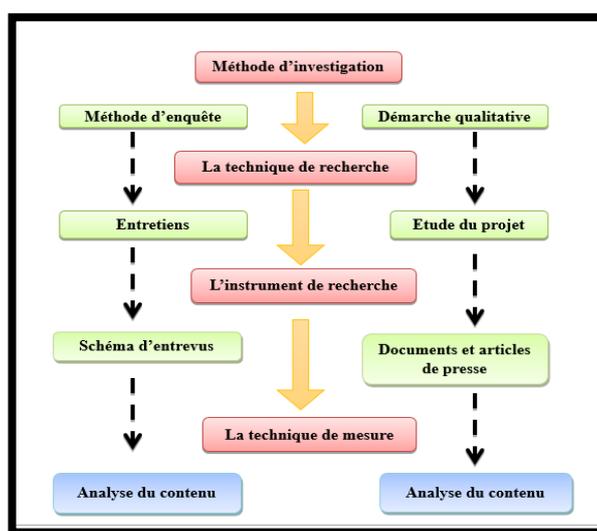


Fig.5. Structure Méthodologique. (Auteurs.2020)

### 3. RÉSULTATS ET DISCUSSION

Afin de structurer et d'aider au bon déroulement du projet de transport en commun en site propre (TCSP), on fait appel à la théorie de la gestion du projet dans sa phase de conception ou d'évaluation. Dans ce qui suit nous allons aborder la phase conception du projet du tramway de Sétif, dont l'objectif est de comprendre par la suite si les maîtres d'ouvrages (organismes d'urbanisme et de transport), les maîtres d'œuvre (les bureaux d'études et les entreprises de réalisation), et les maîtres d'usage (habitants, commerçant, riverains) ont pu s'inscrire dans une démarche de partenariat et de diagnostic partagé dans les différentes phases de la conception du projet de tramway de Sétif, dès la phase de maturation jusqu'à la phase de mise en œuvre, passant par la phase d'élaboration du projet.

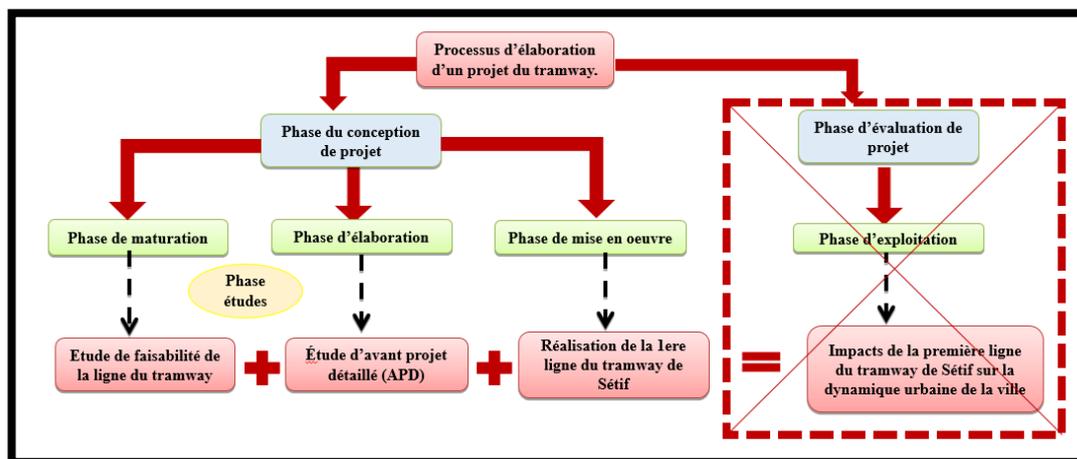


Fig.6. Processus d'élaboration du projet de tramway de Sétif. (Auteurs, 2020)

### 3.1. 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 [13].

#### 3.1.1. 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.

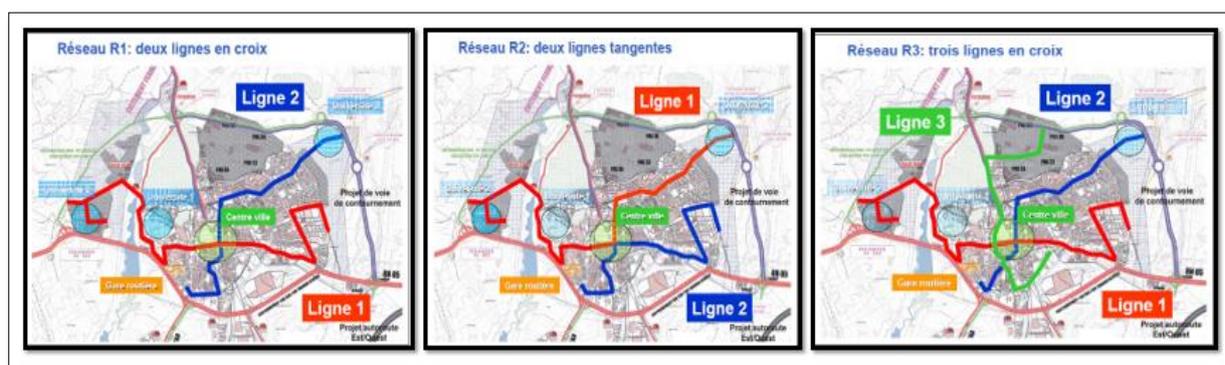
Cette étude a été faite dans le but d'identifier les pôles générateurs du trafic, d'analyser les

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 [14].

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 [15].

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 ligne 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.



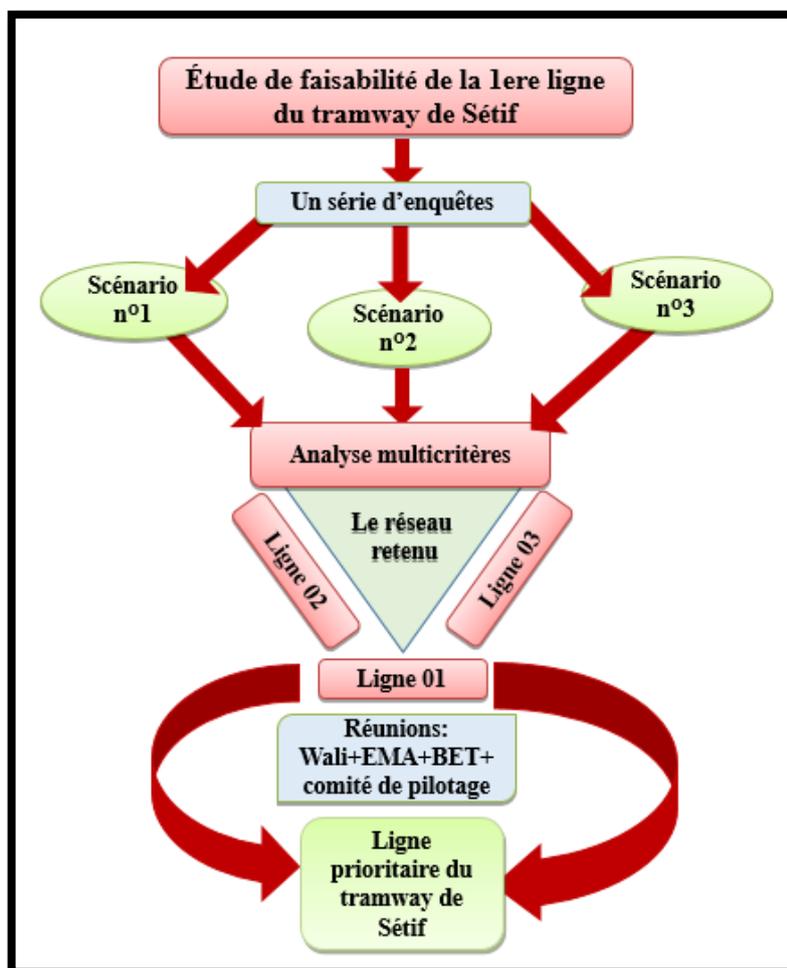
**Fig.7.** Les différents scénarios du projet de tramway de Sétif  
(Etude de faisabilité de la première ligne du tramway de Sétif, EMA, 2008)

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.

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 [16].



**Fig.8.** Les différentes étapes de l'étude de faisabilité du projet de tramway de Sétif

(Auteurs, 2020)

Atravers l'étude comparative nous pouvons constater que le maître d'ouvrage, a pris la maturation du projet du tramway de Sétif comme une simple procédure formelle et administrative, en collaboration avec les autres directions, les services techniques et les constructeurs, sans tenir compte de l'implication des citoyens. 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. 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 [17].

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 [18].

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.

### **3.2.1. 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 [19], 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).

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 des 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, le contenu et les modalités d'approbation des études, et des notices d'impact sur l'environnement.

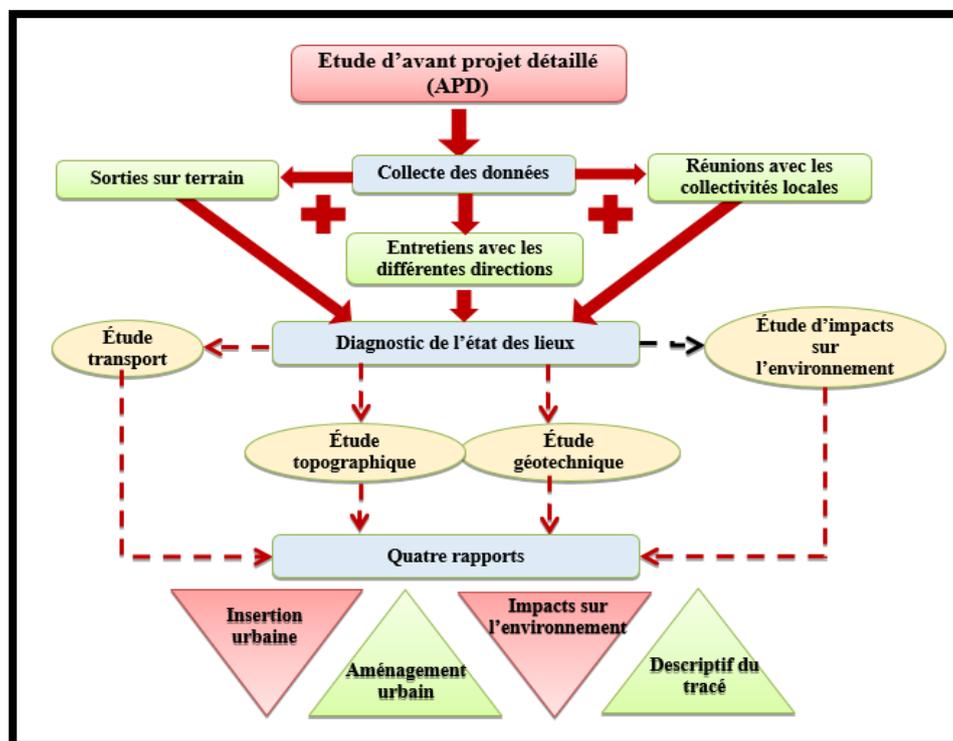
A cet égard quatre rapports ont été présentés par le BET [20] :

Le premier rapport concerne « 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 concerne « 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, concerne « 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.



**Fig.9.** Les différentes étapes de l'étude d'APD du projet de tramway de Sétif

(Auteurs.2020)

Cette 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, où le diagnostic partagé entre les acteurs décideurs et les acteurs-citoyens est toujours absent, chacun travaille selon son propre intérêt, rassemble toutes les sources quantitatives et qualitatives 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.

D'après nos entretiens, les maîtres d'œuvre rencontrent des difficultés à trouver des angles d'approches incitant les citoyens à faire effectivement part de leurs points de vue. Et lorsqu'ils y parviennent, ils continuent 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.

Notre rapprochement des citoyens nous a permis de mesurer le degré de leur information et concertation, ainsi que leurs avis par rapport au diagnostic partagé. Pour ce faire, trois questions ont géré nos entretiens :

-Avez-vous été informé avant que cette opération ne soit engagée ?

-Auriez-vous souhaité qu'on demande votre avis avant le lancement du projet ?

-Est-ce que vous pensez qu'il y'avait un dialogue et un diagnostic partagé ?

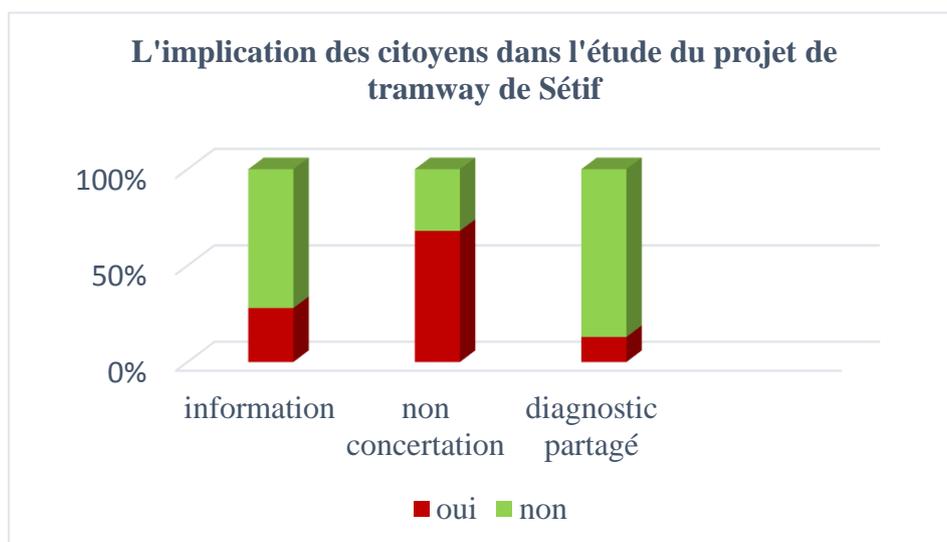
Ces questions ont été clarifiées et ont été expliquées par des termes communs aux usagers, ce qui nous a pris beaucoup de temps lors des entretiens pour aboutir aux résultats suivants :

72% des interrogés affirment qu'ils n'étaient pas informés par l'engagement du projet du tramway de Sétif, 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 eue par l'intermédiaire de la presse ou de "bouches à oreille"

Par ailleurs, la concertation et la participation, comme le montre le graphe ci-dessous, 87% des questionnés auraient souhaité être concertés avant le lancement de l'opération. Les citoyens perçoivent la concertation 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 participation est

primordiale afin que les citoyens 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.

Concernant l'avis des habitants vis-à-vis du diagnostic partagé, et 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.



**Fig.10.** Degré d'implication des citoyens dans la phase de l'étude du tramway de Sétif.

(Auteurs.2020)

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.

### 3.3. La phase de la mise en œuvre du projet du tramway de Sétif.

Après la valisation de l'APD par l'EMA, elle a lancé un appel d'offre national et international restreint (2 juillet 2013), pour la réalisation des travaux 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 du tramway, métro ou chemin de fer [21].

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 pour de tout ce qui est infrastructure, bâtiment et ligne, alors que Alstom est chargé de 30 % du projet pour tout ce qui est système et technique (génie civil). 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 première 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 [22].

**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.

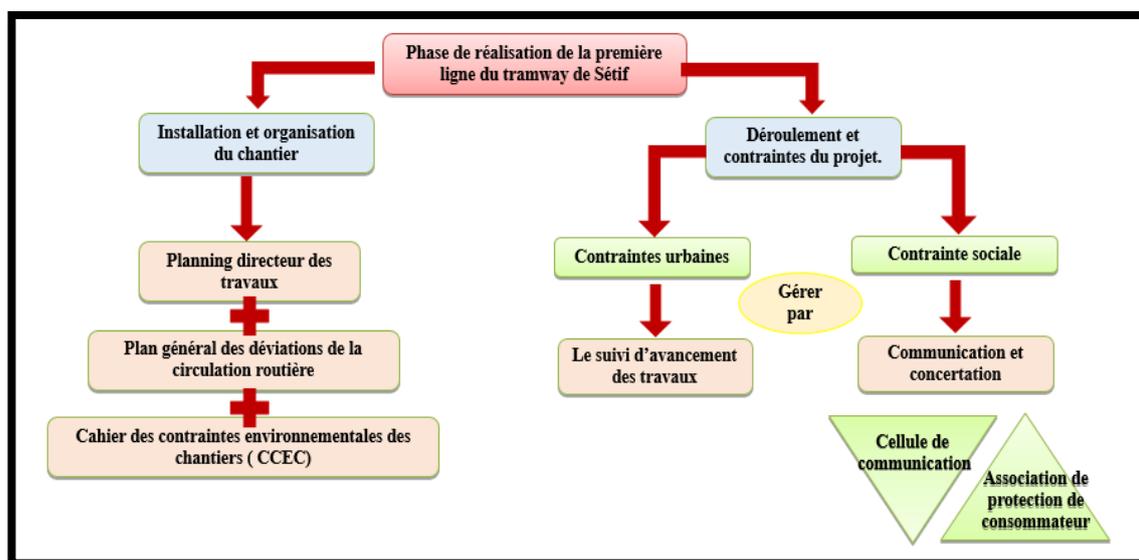
Avant l'installation du chantier, une réunion a eu lieu entre l'EMA, Yuksel Proje, Yapi Merkezi et Alstom, afin de valider le plan directeur des travaux, qui reste provisoire en fonction du contexte et des contraintes locales qui pourront être rencontrés sur le terrain pendant les différentes phases 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.



**Fig.11.** Les différentes étapes de la réalisation de la première ligne du tramway de Sétif.

(Auteurs,2020)

### 3.3.1. Installation et organisation du chantier de la première ligne 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 proj** 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. 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.



**Fig.12.** Les différentes mesures prises pour l'installation du chantier de la première ligne du tramway de Sétif. (EMA.2015)

### 3.3.2. Déroulement et contraintes du projet du tramway de Sétif

Comme tous les projets à ciel ouvert, la phase de construction du tramway de Sétif 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 notamment 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 Yksel 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. Plusieurs facteurs ont perturbé les travaux, et qu'on peut résumer principalement dans :

### 3.3.2.1. Les contraintes urbaines

-Le non compromis entre les différents acteurs chargés de la réalisation de cette ligne entre :

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.

-La non-conformité des plans revenant à la période coloniale avec les réseaux réels, ce qui a bloqué la phase des travaux par des 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 du 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.

Selon l'ancien chef de projet Mr BENABID. S: « *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 qui longuent le tracé de la ligne* ». 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 notamment 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 [23].

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 le boulevard 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.

### **3.3.2.2. 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 [24], 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.

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 [25].

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* » [26].

Les pouvoirs publics sont loin de concerter les citoyens, des visions différentes et convergentes

---

entre : des **citoyens** qui ont pris l'habitude de se garer devant leur maison, de descendre leurs marchandises auprès de leur commerce, 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*" » [24].

### **3.3.3. 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 [27].

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.

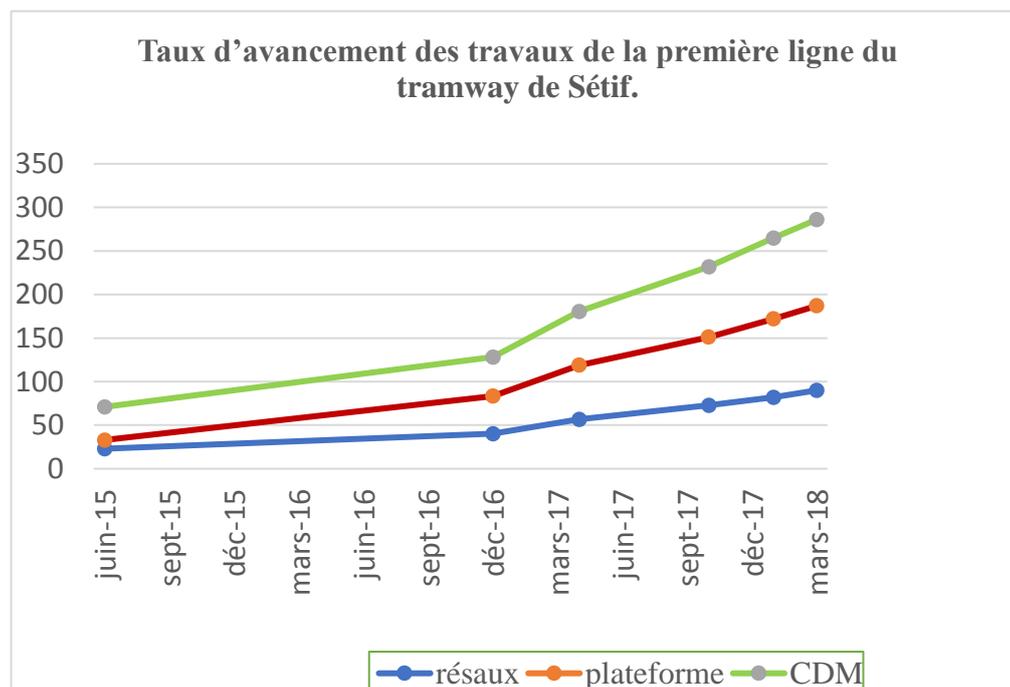
Le chantier du tramway était aussi une des priorités des collectivités locales, où chaque samedi le P/APC et les responsables des différents secteurs (Sonel gaz, ADE, Algérie Télécom.), et le wali se pointent pour s'enquérir davantage et de près de l'état d'avancement des travaux, et lever sur place 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* » [28].

**Table 1.** 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 3km.	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%

(Auteurs, 2020, à 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 [29], une chose qui était bien figurée dans les rapports 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).



**Fig.13.**Taux d'avancement des travaux sur la première ligne du tramway de Sétif  
(Auteurs 2020 à la base des données de l'EMA )

### 3.3.4. La mise en place d'un dispositif de suivi et d'information.

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, maitres d'ouvrages et maitres d'œuvre à penser à une nouvelle démarche, pour convaincre la population et notamment les commerçants de l'opportunité du projet.

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.

L'information des riverains, usagers et commerçants sur l'évolution des travaux, constitue aussi une préoccupation majeure pour le bon déroulement des 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.

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.

#### **3.3.4.1. 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 information auprès du public [30]. Il prévoit dans cette cellule tous les moyens matériels et immatériels essentiels, validés par la maîtrise d'œuvre (Yksel Proje) sous la surveillance du maître d'ouvrage (EMA)

Les différentes actions effectuées par cette cellule expriment pleinement toutes les formes de dialogue qui exigent la nécessité de la participation citoyenne dans la réalisation du projet du tramway de Sétif, à travers l'information, la sensibilisation, la concertation et la coopération.

**L'information :** Afin d'informer les citoyens, des prospectus ont été réalisées, contenant les informations générales sur le projet en français et en arabe, dont 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.

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.



**Fig.14.** Outils d'information des citoyens du projet de tramway de Sétif  
(Cellule de communication, Yksel Proje, 2015)

**La sensibilisation :** Pour 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.

Un cahier de doléances a été mis à leur disposition pour donner leurs points de vue sur le projet et leurs suggestions. D'autres portes ouvertes ont été effectuées auprès des étudiants et des enseignants chercheurs, au niveau de l'institut d'architecture, pour la consolidation du projet. Ajoutant à cela les actions porte à porte auprès des commerçants, 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, en se rapprochant de toutes les écoles à proximité de la ligne.



**Fig.15.**Actions effectuées par la cellule de communication pour sensibiliser les citoyens.

(Cellule de communication, Yksel Proje, 2016)

**La concertation :** dans le but de concerter les citoyens, un questionnaire pour analyser l'avis des citoyens sur le projet du tramway a été réalisé, et 20 boites aux lettres à travers différents sites de la ville ont été fixées ; 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 ». Ces actions ont permis au citoyen d'être un acteur actif dans la réalisation de son projet de ville.



**Fig.16.**Actions effectuées par la cellule de communication pour concerter les citoyens.

(Cellule de communication, Yksel Proje, 2016)

### 3.3.4.2. L'association de protection de 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. Différentes formes de dialogue ont été présentées :

**La coopération :** 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.

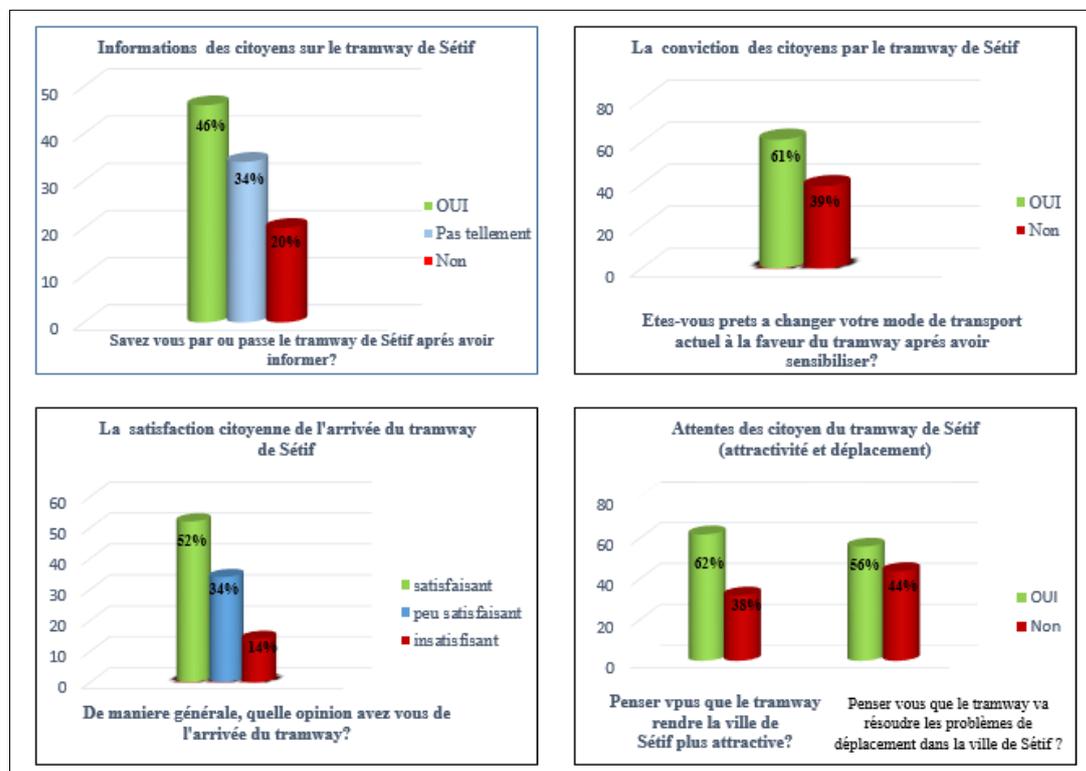
**La concertation :** Un sondage a été effectué par l'association sur les réseaux sociaux (Facebook de l'association), donnant les choix des plantes, des arbres, du pavé et des poteaux électrique..., afin d'impliquer les citoyens, et de choisir ensemble le type le plus adéquat avec l'environnement et le paysage urbain de la ville de Sétif. Et finalement le choix s'est porté sur l'érable rouge et le marronnier.

**La consultation :** 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.

L'analyse comparative de la phase de réalisation du tramway de Sétif nous a permis de constater que l'absence d'une démarche participative dans la phase amont du projet, a été rattrapée dans la phase de réalisation du projet du tramway de Sétif, grâce à plus d'ouverture, de transparence et de sensibilisation.

D'après nos entretiens, Le maître d'ouvrage, la maîtrise 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. Toute réclamation a été prise en considération sérieusement par les parties prenantes du projet. 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 ce 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.

L'enquête effectuée auprès des citoyens pendant la phase de mise en œuvre du projet de tramway de Sétif par la cellule de communication, nous a permis de mesurer le taux de leur sensibilisation, de leur satisfaction, ainsi que leurs attentes prévues pour ce projet.



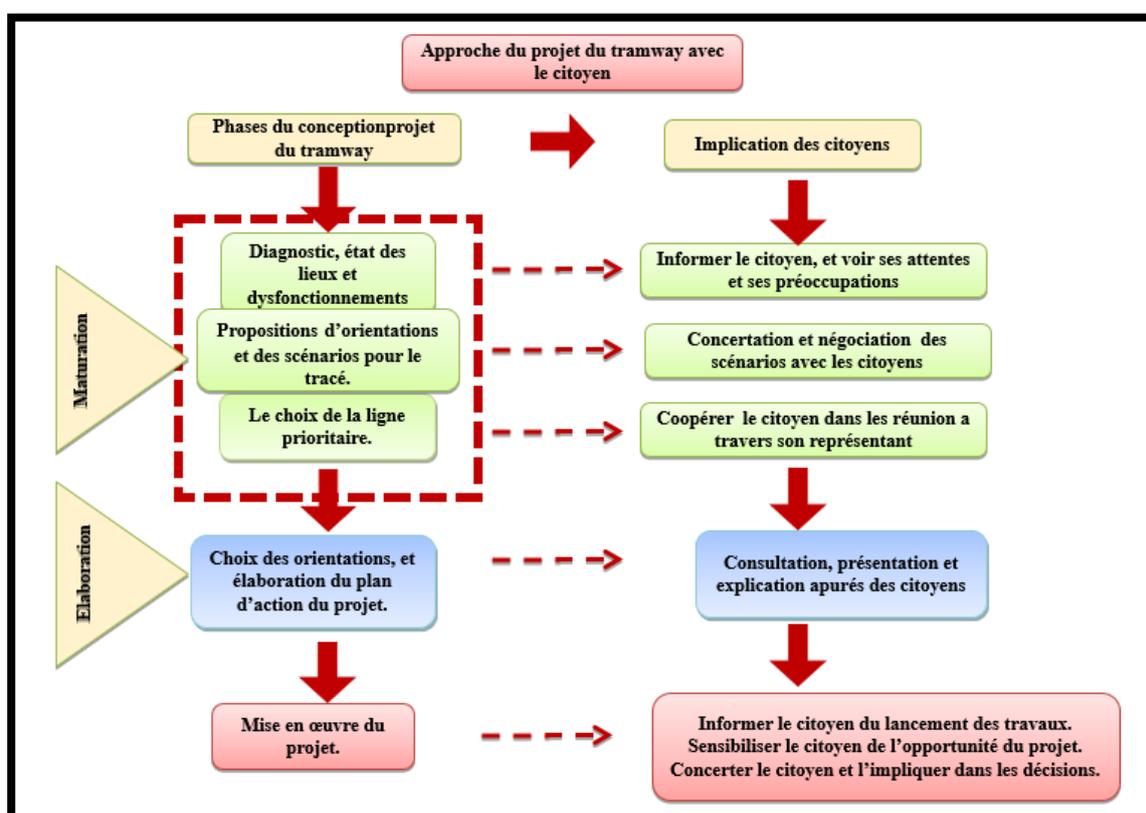
**Fig.17.**Opinions des citoyens et leurs attentes par rapport à la phase de réalisation de la première ligne du tramway de Sétif. (Cellule de communication, Yksel Proje, 2016)

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 80% des personnes abordés, dont 60% ont exprimé pleinement leur accord sur l'intention d'usage de ce mode de transport rapide, confortable et durable. En revanche, 39% 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.

La satisfaction citoyenne était claire (52%) dans leurs encouragements à travers les lettres envoyés. Les gens ont commencé à saisir l'intérêt qu'il peut y avoir, ils ont demandé d'accélérer les travaux. Pour eux, ce tramway va non seulement résoudre les problèmes de déplacement, mais aussi rendre la ville plus attractive. Quant à la population la moins satisfaite (34%) et non

satisfaite (14%), leur manque de satisfaction est due 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.

Il s'agit des lignes véritablement structurantes, c'est la raison pour laquelle les citoyens soient pleinement associés. Leurs avis, notamment sur les tracés vont nourrir les études à venir, dont toute concertation effectuée en amont engendre moins de problèmes en aval sur la mise en œuvre. Le citoyen donc doit être intégré le plus 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 :



**Fig.18.** Pour une approche du projet du tramway de Sétif avec les citoyens

(Auteur 2020)

#### 4. CONCLUSION

Le projet du tramway de Sétif a réussi d'être une opportunité de projet urbain, cela est dû à l'absence d'un diagnostic partagé dans la phase amont (phase de maturation et d'élaboration d'avant-projet détaillé, ce qui a influencé négativement sur la phase aval celle de la

concrétisation du projet, caractérisée par la majeure contrainte sociale qui s'est rattrapée par un dispositif de suivi et d'informations auprès des citoyens. Ce qui confirme qu'il y'a eu de bonnes intentions vers une démarche partenariale engagée entre les différents acteurs :

Maitres d'ouvrages : organismes d'urbanisme et de transport.

Maitres d'œuvre : les bureaux d'études et les entreprises de réalisation. Maitres d'usage : habitants, commerçant, riverains.

Ces derniers se sont transformés en des acteurs actifs dans la prise des décisions, par les multiples actions effectuées par la cellule de communication et l'association de protection de consommateur, où toutes formes de dialogue ont été mobilisées afin de répondre aux préoccupations et aux aspirations des maitres d'usage.

Ce projet a pu gérer la ville de Sétif, par les sessions de rattrapage engagées auprès des citoyens, partant du principe de la gestion urbaine de proximité, à travers «un système de gestion» basé sur les principes de concertation, d'échange et de diagnostic partagé.

## 5. RÉFÉRENCES

- [1] Kebiche A, Chantel J. Le tramway à l'épreuve des mobilités dans les villes algériennes et du bassin méditerranéen. Cahiers Géographiques de l'Ouest n° 12-13, laboratoire EGEAT. 2017 ,1-9.
- [2] Agence National de Développement de l'Investissement, ANDI. Entretien avec Monsieur Mohamed Bouderbali, le Wali de Sétif. 2014.
- [3] DPAT wilaya de Sétif. Plan d'aménagement de la wilaya de Sétif. Sétif, 2017.
- [4] Direction d'urbanisme et de construction, DUC. Étude intercommunale de Sétif, rapport d'orientation. Sétif, 2010.
- [5] Yuksel Proje. Rapport APD, Insertion urbaine. Sétif, 2013.
- [6] Arab N. l'activité de projet dans l'aménagement urbain, Processus d'élaboration et modes de pilotage. Thèse de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2004
- [7] Guigou B. améliorer le quotidien des habitants par une gestion concertée ville-bailleurs. Ile-de-France, Paris : GIE Villes et Quartiers ; 2002 p. 32–44.
- [8] Montanola A. 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, 2001 p. 36–49.

- 
- [9] Distler R. Conception et mise en œuvre d'un système de pilotage intégrant la responsabilité sociale de l'entreprise : une méthode combinatoire [thesis]. [France] : HAL Id :tel-01752611, 2018. p. 133–64.
- [10] Collet A. L'évaluation, processus clé du pilotage d'un projet de gestion urbaine. Paris : Agence Nationale pour la Rénovation urbaine, 2014 p. 10–8.
- [11] Angers M. Initiation pratique à la méthodologie des sciences sociales. Ed CASBAH. Alger, 1997. 65-195.
- [12] Albarello L, Digneffe F, Hiernaux J-P, Ruquoy D, Saint-Georges P. Pratiques et méthodes de recherche en sciences sociales. Paris, Armand Colin 1995. P179.
- [13] Senoussaoui F. Projet du tramway de Sétif : L'étude de faisabilité arrêtée. LibertéSETIF INFO. 2006.
- [14] Egis Rail-Transurb Technirail, EMA. Etude de faisabilité de la première ligne du tramway de Sétif. Sétif, 2008.
- [15] Senoussaoui F. Projet du tramway de Sétif : Une enquête de circulation lancée. Liberté SETIF INFO. 2007.
- [16] Zoghbi F. Le tramway avance. El MOUJAHID. 2009.
- [17] Boutebna N. Le tramway de Sétif sera lancé en travaux avant fin 2013. Liberté SETIF INFO. 2013.
- [18] Hedna K. Tramways de Sétif : Les entreprises algériennes écartées du projet au profit des étrangers. Le midi libre SETIF INFO. 2011.
- [19] Yuksel Proje. Marché n°05/2012, Etude d'avant-projet détaillé de la première ligne du tramway de Sétif. Sétif, 2012.
- [20] CHOUGUIA S. Le descriptif de management : projet d'extension de la première ligne du tramway de Constantine. Cahiers géographiques de l'Ouest N°12-13. 2017 ;213–229.
- [21]. Zoghbi F. Appel d'offre pour la réalisation d'un tramway Sétif : La capitale des Hauts-Plateaux sur les rails. L'Expression, Le Quotidien. 2013.
- [22] Yuksel Proje. Rapport APD, Impacts sur l'environnement. Sétif, 2013.
- [23] Senoussaoui, F. Travaux du tramway à Sétif : Le réseau routier congestionné. Liberté.SETIF INFO.2015.

- 
- [24] Beniaiche, K. Tramway de Sétif : Le deuxième tracé contesté. El Watan. 2015.
- [25] Beniaiche, K. Les Sétifiens ne veulent pas d'un tramway qui difigure la fontaine d'Ain Fouara. El Watan. 2014.
- [26] Madani S. Le tramway de Sétif : Projet urbain ou simple projet de transport. Cahiers Géographiques de l'Ouest n° 12-13, laboratoire EGEAT. 2017 ,169–178.
- [27] Zoghbi, F. Nouvelles de Sétif. Le wali sur le chantier du Tramway : Un grand projet structurant. El MOUJAHID.2016.
- [28] Boutebna, N. Chantier de réalisation de tramway de Sétif : Les vendredis noirs les turcs. Liberté. SETIF INFO.2016.
- [29] Zoghbi, F. Nouvelles de Sétif, Tramway : La dernière ligne droite. El MOUJAHID.2018.
- [30] Yuksel Proje. Rapport sur le plan de communication. Sétif, 2016.

**How to cite this article:**

S. Kachef, B. Labii, S. Bouzaher. Study and construction of the Setif tramway. An urban project approach? *J. Fundam. Appl. Sci.*, 2021, *13(1)*, 323-355.