— LA MUTATION DES ESPACES PUBLICS TRAVERSÉS PAR LE TRAMWAY D'ORAN (ALGÉRIE)

Fafa Rebouha, Maître de conférences
Université des Sciences et de la
Technologie d'Oran, Med-Boudiaf
Département d'Architecture

Courriel :
rebouha@hotmail.com

RÉSUMÉ

L'objet de cet article est de présenter le processus d'insertion du tramway à Oran et les effets de sa mise en service sur la transformation de la rue et de ses usages dans la ville-centre et sa périphérie. Quelles mutations les espaces publics traversés par le tramway à Oran ont-ils subies ? Et quels sont les effets de ces transformations des rues sur les activités et les commerces ? C'est à partir des rapports réalisés sur le projet de tramway et d'entretiens avec les acteurs de la maîtrise d'ouvrage et les commerçants que cette analyse est réalisée. L'observation de la reconquête de la rue traversée par le tramway montre la construction d'un nouveau rapport à l'espace public, effet des aménagements réalisés en l'absence de toute démarche participative. L'impact des transformations des espaces publics dépend de la typologie et du gabarit des rues traversées, mais aussi des types de commerces. Dans certains cas, les transformations de la rue ont fait disparaître les anciens usages pour en créer de nouveaux. Certains commerçants ont résisté à cette transformation et ont su s'adapter à la nouvelle morphologie de la rue, mais d'autres ont délocalisé leurs activités pour investir d'autres rues résidentielles d'Oran. C'est ainsi que les mutations urbaines sous l'effet du tramway ont eu des incidences non seulement sur les quartiers traversés, mais aussi sur les quartiers où cette délocalisation a eu lieu.

MOTS-CLÉS

Tramway, espace public, maîtrise d'ouvrage, politique urbaine, usages circulatoires, Oran.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to present the process by which the insertion of the tramway was made in Oran and the impact of its implementation on the transformation process of the street and its uses in the city center and its periphery. Which transformations have been undergone by public spaces crossed over by the tramway of Oran? And what are the effects of these streets transformations on activities and businesses? An analysis of the effect of the tramway on the development of public spaces was done, based on reports on the tramway project and interviews with the actors of the project and storekeepers. The observation of the reconquest of the streets and public places crossed by the tramway is interesting to show the emergence of a new relationship of the users to public spaces. Yet, the transformations brought by the construction of the tramway were applied in the absence of a participative initiative. The impact of the transformations of public spaces depends on the typology and the size of the crossed streets, but also on the types of businesses. Some storekeepers relocated their activity to invest other residential streets in Oran. Some others resisted this transformation process and were able to adapt to the new street shape. This is how the urban transformations linked to the tramway impacted the crossed districts, but also the districts where the displacement was made. In certain cases, the transformation of the streets removes the shape and uses practices and can create others practices.

KEYWORDS

Tramway, public space, urban management authority, urban policy, mobility uses, Oran.

—

Dans les villes algériennes, les projets d'aménagement du tramway s'inscrivent dans la perspective nationale du développement des Transports collectifs en site propre (TCSP), mais qu'en est-il de son insertion dans le tissu urbain ? L'objectif de cet article est de mettre en lumière les effets du tramway sur les espaces publics traversés et de caractériser son impact sur la mutation urbaine des quartiers environnants. Nous partons en effet de l'hypothèse que le tramway est incontestablement un outil de transformation urbaine, mais est-il pour autant un levier d'amélioration urbaine ?

Dans les villes en développement et notamment celles du Maghreb, Godard évoque la spécificité de l'insertion du TCSP dans des pays où l'usage du véhicule particulier se développe de plus en plus, peu concurrencé par des transports collectifs mal adaptés et aux conditions d'utilisation pénibles (Godard, 2007). La réduction de l'usage du véhicule particulier est donc l'enjeu principal soutenu par les acteurs publics en vue de l'insertion du TCSP. Selon Fritsch, « *les lignes de TCSP* [...] *sont présentées comme un puissant moyen de rééquilibrage des parts modales, de réaménagement de l'espace public, de valorisation des quartiers desservis* » (Fritsch, 2007, p.97). Que ce soit au Maghreb ou ailleurs, le TCSP est susceptible d'attirer davantage d'usagers vers les transports en commun et d'en augmenter la part modale. Par ailleurs, les aménagements urbains sont actuellement très fortement liés aux modes de déplacements comme l'explique Fleury : « *L'aménagement des espaces publics occupe une place importante dans les politiques urbaines, à la fois pour changer les modes de déplacement ou pour revaloriser le cadre de vie dans la proximité* » (Fleury, 2009, p.522). Le tramway ne se réduit donc pas à un mode de déplacement, mais il vient à la rescousse de la requalification urbaine. Il contribue, dans le cas des villes européennes par exemple, à augmenter la valeur du sol (Rubén et al, 2013).

En Algérie, le renforcement de l'offre publique en transport urbain a été généralisé par le lancement dans 22 villes de projets de tramway, en plus des métros d'Alger (2010) et d'Oran (en projet). De 9 % des investissements dans les villes en 2000, le poids de l'investissement dans les infrastructures de transport en commun, notamment le rail, est passée à presque 50 % en 2006, avec pour objectif principal de réduire la part de l'automobile (Benabdellah, 2008). Le premier métro réalisé en Algérie se trouve à Alger, mis en service après un retard de 26 ans, en attendant d'autres extensions. C'est également à Alger que le premier projet de tramway a été lancé ; sa mise en service date du dernier semestre de 2011.

À Oran, une étude de faisabilité du tramway réalisée en 2005 a permis de proposer un tracé pour la métropole traversant les communes d'Oran, de Bir El Djir, d'Es Senia et de Sidi Chami ; sa mise en service a suivi en 2013. En règle générale, l'insertion du tramway au sein de l'offre de transport en commun per-

met d'améliorer la vie quotidienne des usagers par des aménagements adaptés et de meilleures conditions de déplacement (Mauvoisin et Masson, 2007). Cependant, l'intégration d'un tramway dans une ville entièrement tournée vers la voiture n'est pas sans poser problème et les difficultés sont encore aggravées par certaines contraintes spécifiques liées à l'histoire urbaine de la ville, à sa morphologie et à son réseau viaire. L'analyse de l'insertion du TCSP présente une autre facette, relative au jeu des acteurs de l'aménagement des infrastructures de transport. La requalification urbaine imposée par la création d'un tramway passe en effet par un processus de négociation entre les acteurs qui subit l'impact d'événements et de contraintes imprévisibles à chaque phase du projet, comme cela fut le cas pour le projet de Marseille (Dubois et Olive, 2004). Évoquer le rôle de la maîtrise d'ouvrage et des jeux d'acteurs dans la fabrication de l'espace public (Toussaint et Zimmermann, 2001), notamment pour le tramway, permet d'expliquer certaines évolutions des aménagements réalisés et d'en déduire les effets. Dans le cas d'Oran, ces éléments permettent d'affirmer que les transformations des espaces publics entraînées par les aménagements réalisés autour du tracé du tramway ont été opérées en l'absence de toute démarche participative. Certains commerçants ont délocalisé leur activité pour investir d'autres rues résidentielles. D'autres ont résisté à cette transformation et ont su s'adapter à la nouvelle forme de la rue. Dans d'autres cas encore, les transformations de la rue ont fait disparaître les anciens usages pour en créer de nouveaux. Les mutations urbaines sont ainsi accompagnées de nouvelles logiques de localisation et de délocalisation.
À partir d'un travail d'observation, d'analyse des rapports sur le projet du tramway et d'entretiens avec les acteurs de la maîtrise d'ouvrage, les commerçants ainsi que les habitants, une analyse est faite des conséquences du passage du tramway sur l'aménagement des espaces publics, en particulier de la rue.

— QUELLE INSERTION DU TRAMWAY À ORAN ET QUEL JEU D'ACTEUR ?

Le tramway à Oran comporte deux lignes qui suivent l'axe de la ligne U (reliant le centre-ville d'Oran à la commune d'Es Senia) et celui des lignes 32, 51, 11 (figure 1). Des extensions du réseau de tramway sont prévues sur les lignes ouest et est. L'extension est du tramway est prévue vers Douar Belgaîd avec un tracé en boucle. L'extension sud se prolongera vers l'aéroport tandis que celle orientée vers le sud-ouest permettra de désenclaver la zone. La longueur des lignes du tramway est actuellement de 18 km et atteindra à terme les 25 km. Ce premier tronçon a déjà eu un impact sur l'usage de la voiture, sur la morphologie urbaine et sur le réseau de voirie.

En terme de maîtrise d'ouvrage et de jeux d'acteurs, le cas du tramway en Algérie et à Oran en particulier, a été l'objet d'une priorité politique qui a de mobilisé tous les acteurs, et a permis de mettre en place des dispositifs de réalisation qui gagnent en efficacité. Cette priorité politique donnée à l'insertion du tramway oblige fortement les acteurs intervenants à faciliter le déroulement des actions d'aménagement et l'avancement du chantier sans pour autant consulter la population. C'est donc en l'absence de démarche participative avec la population que ce projet a été élaboré. Les entretiens réalisés avec les représentants du maître d'ouvrage (l'Entreprise du Métro d'Alger) ont fait ressortir l'engagement politique sans réserve de ce dernier pour la réalisation de la ligne. À travers le tramway d'Oran s'est développée l'expérience de la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements de voirie, ce qui s'est traduit par une meilleure coordination des acteurs. Mais la construction d'un projet cohérent suppose aussi l'organisation de débats rendant légitimes les orientations du projet. La réalisation du tracé et du rail a pourtant fortement contrarié les aspirations des commerçants et de certains usagers et l'espoir d'une meilleure fréquentation des commerces situés à proximité de la ligne de tramway après la mise en service s'est heurté aux problèmes de stationnement et d'enclavement qu'avaient subis certaines rues de la ville-centre.

La première étude de faisabilité de 2005 a été validée par le Wali[1] comme le stipule la réglementation ; la mise en service de la première phase du tramway y était prévue pour 2011. Le rôle du Wali a été de stimuler l'avancement des travaux et de faciliter la réalisation.

Dans le calendrier du projet du tramway, trois plannings se sont succédé, passant de 26 à 35 mois puis à 45 mois ; ce délai s'est allongé à cause des contraintes spécifiques qui se sont posées dans le centre-ville et que l'enquête réalisée auprès du maître d'ouvrage a permis de révéler. Ces contraintes ont été fortement ressenties sur le terrain et se traduisaient par l'absence de communication et le manque de coordination. Par ailleurs, les ouvrages d'art nécessaires au passage du tramway, nécessitant plus de logistique et un financement plus important, ont eux aussi pris du retard[2]. La principale difficulté étant le manque d'informations disponibles sur le plan des réseaux existants. Ainsi, plus les travaux avançaient, plus le transfert des réseaux souterrains prenait du retard.

Une commission de pilotage du tramway fut installée par le Wali dès le début

---

1 Le Wali (Préfet) est nommé par l'Etat à la tête de la première division administrative du pays, la Wilaya (Préfecture).

2 Le viaduc de Sidi Maarouf, au sud-est de la ville, a pris du retard à cause de la pénurie de béton.

des travaux avec pour mission d'accompagner le projet et de garantir la levée de tous les obstacles. Mais c'est en l'absence d'associations représentant les usagers et les commerçants que les décisions de cette commission ont été adoptées. La commission de pilotage du projet était en effet composée des acteurs suivants :

- Le maître d'ouvrage : l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA),
- La direction du transport de la Wilaya d'Oran (DTWO),
- Les services de la commune et de la Daîra d'Oran,
- Le groupement d'entreprises Isolux-Korsan.

Cette commission de pilotage du tramway d'Oran se réunissait habituellement une fois par mois durant les travaux. C'est au maître d'ouvrage EMA, délégué du ministre du Transport, qu'est revenu le rôle de suivi et de direction du projet du tramway. Le groupement d'entreprises espagnoles Isolux-Korsan fut chargé de la réalisation du projet du tramway et de l'aménagement des espaces publics sur son itinéraire. L'EMA jouait le rôle d'intermédiaire entre Isolux-Korsan et les autres acteurs, mais ne put éviter les difficultés quotidiennes. Les intervenants du groupement espagnol, après avoir subi des contraintes sur le terrain, firent appel à des sous-traitants, parfois plus de cinq à la fois, ce qui posa un problème de coordination et de communication, comme en témoigne une ingénieure à l'EMA : « *Non seulement les ingénieurs espagnols avaient besoin d'un intermédiaire, pour la langue, pour mener à bien leurs travaux de réalisation, mais ils n'avaient pas mis en place des moyens de communication* ».

Quant à la DTWO, elle ne disposait alors pas encore des compétences requises pour l'expertise et le contrôle (Rebouha, 2010) du projet de tramway et avait tardivement pris en charge les déviations et la mise en place d'un nouveau plan de circulation. Face à ce déficit de gestion, un nouvel acteur fut créé pour prendre en charge l'exploitation commerciale des tramways en Algérie et pallier au rôle très limité de la DTWO : la Société d'Exploitation des Tramways (SETRAM[3]).

Les réunions de la commission de pilotage ont donné lieu à des modifications du schéma du tramway pour ce qui concerne les rues piétonnes, les espaces verts ou l'organisation entre les acteurs, et ce pour un meilleur déroulement du chantier. Au cours des travaux, la piétonnisation de certains boulevards avait en effet été fortement contestée par les commerçants. Leurs revendications, transmises à l'EMA, ont amené le bureau d'études chargé de l'amé-

3 Cette société est composée de la RATP 49%, 36% à l'ETUSA (Entreprise de Transport Urbain et Suburbain d'Alger) et 15% à l'EMA (Entreprise Metro d'Alger), selon la presse, le quotidien du 22 août 2012 .

nagement et faisant partie du groupement Isolux-Korsan à revoir le plan de circulation et à maintenir des voies de circulation sur les artères reconverties en rues piétonnes (figure 2). Il en résulte aujourd'hui des trottoirs très étroits, de un mètre de large ou moins, mal adaptés à des rues commerciales.
Quant à l'extension du tramway, le tracé a été choisi par les décideurs composant la Commission du transport d'Oran en l'absence d'une enquête publique : « *Ce ne sont pas les ingénieurs qui décident, la décision vient de plus haut, c'est les décideurs qui choisissent* », affirmait en mai 2013 un ingénieur du maître d'ouvrage délégué, EMA-BETUR. Concernant les extensions du tramway, la question d'une démarche participative ne s'est pas posée pour le maître d'ouvrage, car, pour lui, la périphérie est moins contraignante que le centre-ville et l'impact sur les extensions urbaines ne peut être que positif.

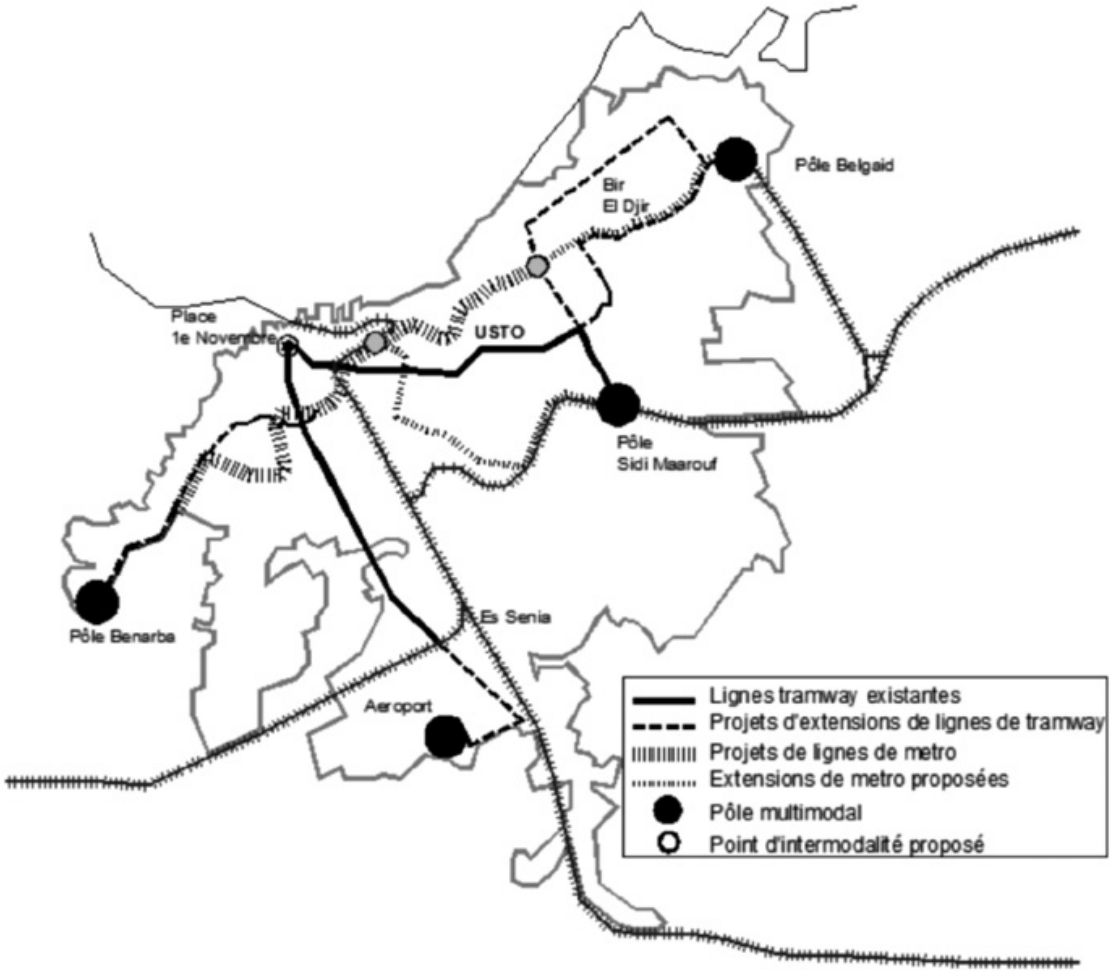

Figure 1 : Réseau de tramway de l'agglomération oranaise. (source : auteure)

Figure 2 : Avenue Hamou Mokhtar, (ex-Saint Eugène) ; le trottoir réduit à un espace occupé par les commerçants, obligeant les piétons à marcher sur la voie de circulation carrossable. (source : auteure, septembre 2011)

— LE TRAMWAY : EFFET DE RUE ET EFFET DE QUARTIER DIFFÉRENTS SELON LE GABARIT DE LA RUE, DU CENTRE À LA PÉRIPHÉRIE

L'espace public selon Thierry Paquot se définit au singulier et au pluriel (Paquot, 2009). Les espaces publics renvoient à l'espace matériel et aux lieux physiques, alors que l'espace public au singulier est en rapport avec l'espace politique. Cette distinction nous intéresse car le lien entre les dimensions plurielle et singulière a été décisif dans la reconquête de l'espace public par le tramway : l'espace public est aussi une forme urbaine partagée par différents usagers dans les places, les rues, les boulevards, les jardins.
De la métamorphose de l'espace public et des rues résulte ainsi des lieux mé-

connaissables après l'arrivée du tramway. Mais étant donnée la typologie des rues et des quartiers (figure 3), la réalisation du tramway s'est confrontée à des contraintes et des retards variables selon les tronçons. Les aménagements n'ont pas eu les mêmes effets en termes d'usages circulatoires et d'espaces publics selon les quartiers et les lieux desservis. Trois catégories de voies sont à distinguer selon la localisation en centre ou en périphérie, l'exposition, les transformations et le type de tronçon et de ligne au niveau des sites cités ci-dessous :

- les axes transformés en voie piétonne,
- les axes n'ayant conservé qu'une seule voie de circulation (sur ces axes, une importante mutation spatiale et fonctionnelle a été observée),
- les axes plus larges rendant possible le maintien de deux voies de circulation et de trottoirs (axes situés généralement en périphérie immédiate).

Les difficultés d'insertion du tramway varient selon la localisation des tronçons, dans le centre-ville ou en périphérie. L'insertion du tramway change également selon les types de voies et leurs profils. Par ailleurs, l'aménagement des surfaces des rails revêtus par le béton imprimé, adopté pour les tronçons situés dans la ville d'Oran et en périphérie, est une solution permanente et ne présente pas l'avantage paysager et environnemental du gazon. Dans les voix les plus larges, l'insertion du tracé pose moins de problèmes par rapport aux voies à deux sens et à deux couloirs de circulation. Mais les voies du tramway situées entre deux voies de circulation n'offrent pas de proximité avec l'espace piéton. Il apparait que certains détails d'aménagement n'avaient pas été prévus avant le lancement de l'exécution du projet. De ce fait, des incohérences ont été produites dans l'aménagement, comme des trottoirs de 70 cm de large ou des rampes ne respectant pas les normes. Ces aménagements ont eu parfois comme conséquences la fermeture de certaines artères à la circulation automobile et l'absence de toute possibilité de stationnement, ce qui fut à l'origine de l'enclavement de ces rues et de la délocalisation de nombreuses activités. D'autres effets ont été constatés sur certaines artères comme la disparition des commerces et la diminution de la valeur foncière jusqu'à 50 % selon les enquêtes. Sur d'autres axes en revanche, situés souvent en périphérie immédiate, la valeur foncière a doublé.

Le processus d'insertion du tramway a ainsi modifié les usagers circulatoires de la ville d'Oran avec la suppression de certaines voies automobiles, intégralement transformées en voies piétonnes, et d'autres rues partiellement modifiées. L'effet de quartier s'est souvent traduit par la transformation de voies de circulation automobile à double sens en une voie à sens unique comme c'est le cas de l'avenue Hammou Mokhtar, et de la rue Mohamed Boudiaf. Des problèmes de circulation et de congestion ont été constatés sur les artères vers lesquelles s'est opéré le transfert du flux automobile. Sur l'avenue Ham-

mou Mokhtar, une voie qui était essentiellement commerciale, la circulation se fait désormais en sens unique. Le nombre de places de stationnement a été réduit et, de ce fait, certains conducteurs stationnent sur le trottoir, entravant la circulation piétonne. Sur cette avenue, les usagers devront donc s'habituer à la marche pour effectuer leurs achats. Des accidents ont déjà eu lieu, à cause d'automobiles heurtant des piétons circulant sur la même chaussée que les voitures. Le trottoir, initialement large de plus de deux mètres et réduit à un mètre, se trouve en effet parfois encombré par la marchandise des commerçants. Cette réduction de l'espace piéton et de l'espace pour la voiture a inévitablement des conséquences sur l'activité commerciale. Les habitants des quartiers limitrophes doivent modifier leurs pratiques de l'espace, leurs usages de partage de l'espace public et de l'espace de circulation.

Dans tous les cas, l'amélioration du plan de circulation dans les villes qui prônent la mobilité durable conduit à privilégier les mobilités douces, c'est-à-dire le tramway et les pistes cyclables (Bardou, 2009). Mais l'insertion du tramway à Oran n'a pas été accompagnée d'aménagements favorisant les mobilités douces sur son tracé.
Dans l'hypercentre d'Oran, le retour du tramway, après plus de 50 ans, s'est fait au niveau de la place du Premier Novembre. Sur cette place, les arbres ont été préservés et l'aménagement de la place a permis une requalification de l'espace (figure 4), dont la suppression d'une cafétéria, même si le design de la place n'a pas bénéficié d'une meilleure conception. Les commerçants limitrophes de la place ont été satisfaits de la suppression des nuisances générées par la fréquentation de la cafétéria selon cet entretien : « *Nous avons une meilleure exposition et visibilité de la place avec la suppression de la cafétéria, qui avait de mauvaises fréquentations, et le réaménagement de la place* » (entretien avec la gérante du commerce situé à côté de la place).

Figure 3 : Rue Mohamed Boudiaf transformée après le passage du tramway, des locaux de commerces restés fermés, l'espace du tramway utilisé comme espace de jeux par les enfants. (source : auteure, mai 2015)

Figure 4 : le tramway au niveau de la grande place d'Oran, 1er novembre. (source : auteure, mars 2015)

En périphérie, l'insertion du tramway s'est accompagnée d'aménagements différenciés entre Es Senia et Hai Es Sabah (figure 1), selon le gabarit de la rue. Une partie du tronçon 1 du tramway, au centre d'Es Senia en périphérie sud, a été transformée en rue piétonne parce que les rues étaient étroites. Par contre, le tronçon 4, du quartier USTO à Hai Es Sabah, a la particularité de disposer de voies larges rendant possible le maintien de deux couloirs de circulation. Une coulée verte est présente entre les deux dernières stations de Hai Es Sabah, mais hormis cette coulée et quelques aménagements d'espaces verts, le tramway n'a bénéficié d'aucun traitement paysager spécifique adapté aux gabarits de la voirie et aux besoins du quartier dans la périphérie immédiate d'Oran (figure 5). Ces aménagements subissent des réparations continuelles, mais la coulée verte est pourtant devenue un espace public investi par la population et servant d'espace de rencontres.

Figure 5 : La coulée verte mal entretenue sur le tracé du tramway (à droite sur la photo) à Hai Sabah qui subit des travaux de réparations continues. (source : auteure, mars 2015)

En périphérie, le tramway offre ainsi davantage d'espaces publics pouvant donner lieu à des interactions sociales, où l'aménagement de l'espace pourrait favoriser la création de lieux d'échanges et de cohésion sociale. Mais ce potentiel, « *l'espace du réseau comme territoire, c'est-à-dire comme support possible d'interaction entre entité(s) spatiale(s) et entité(s) sociale(s)* » (Clot-Goudard et Tillous, 2008, p.125), n'a pas été exploité dans le cadre du projet du tramway. Aménager un espace public, c'est pourtant en théorie répondre aux besoins sociaux en offrant des lieux qui s'adaptent aux pratiques des différentes catégories sociales.

— PERCEPTION DU TRAMWAY PAR LES USAGERS ET LES ACTEURS INTERVENANTS

Les tramways ont été un moyen de fabrique de l'espace urbain et de l'espace public. À travers la réalisation du tramway d'Oran, les appréciations des acteurs de la ville, des commerçants et des usagers restent divergentes. D'un coté, les acteurs intervenants dans sa conception et sa réalisation ont obtenu de l'État tous les moyens leur permettant d'achever le tramway ; ils le perçoivent d'abord comme un levier de réduction la voiture en ville. De leur côté, les usagers, en particulier les commerçants, n'ont pas eu leur mot à dire sur le projet et se sentent exclus comme le montre cet entretien : « *nous avons demandé des réunions avec le maître d'ouvrage et nous avons pu avoir une réunion, on a proposé de réaliser des parkings souterrains en même temps que le projet du tramway, et un responsable nous a dit que la voiture ne doit pas entrer en centre-ville, c'est pour cette raison que le tramway a été réalisé, on ne nous a jamais écoutés* » (entretien avec un commerçant de la rue Mohamed Boudiaf, 2013). De même, la qualité des aménagements est perçue différemment par les acteurs et par les habitants des quartiers desservis. Certains aménagements sont perçus par les habitants et les commerçants comme non sécurisés et non cohérents avec le contexte environnant, comme en témoignent certains habitants : « *une personne âgée ne peut pas traverser, car sur certains endroits, certains tombent à cause de la différence de niveau et même je ne peux pas laisser mes enfants sortir seuls de peur qu'ils ne soient percutés par le tramway dès qu'ils passent la porte* » (entretien avec un habitant de 50 ans résident dans la rue Mohamed Boudiaf, 2013). D'autres aménagements sont perçus positivement comme esthétiques selon certains commerçants : « *avec le tramway, on est obligé de faire des transformations esthétiques, car les stations sont plus esthétiques par rapport aux stations du bus, donc moi j'ai refait ma vitrine, j'ai repeint, j'ai même fait des travaux à l'intérieur, d'autres commerçants ont fait la même chose pour attirer de nouveaux clients* »

(entretien avec un commerçant de 23 ans à Es Senia village).
Les oppositions et les contestations sont dues à l'absence d'enquête publique, de communication et d'informations sur les délais. Le dispositif de concertation avec les habitants devrait donc être mieux ciblé et mieux organisé pour garantir une participation équitable des habitants et les informer sur l'adaptation à venir des aménagements (Toussaint, Vareilles et Zimmermann, 2004). C'est parce que ça n'a pas été le cas qu'un processus de disqualification urbaine de l'espace public a eu lieu dans deux rues importantes du centre : « *Il aurait fallu vendre et quitter les lieux bien avant* » témoigne un commerçant âgé de 35 ans (entretien réalisé en 2013). Au niveau de la rue nouvellement enclavée de Hamou Mokhtar, les commerces sont restés fermés depuis la mise en service de la ligne et les commerçants sont en attente du changement comme en témoigne une femme résidente au quartier Saint-Eugène (entretien réalisé en 2013) : « *un jour, peut-être, l'activité redémarrera sur cette rue* ». Cette phrase reflète l'avis de certains commerçants rencontrés : « *ils n'auraient pas dû faire passer ce projet sur cette voie, car nous avons perdu la valeur de ce local commercial et nous ne pouvons plus revendre. Nous n'avons pas les moyens de louer dans un endroit commercial. Mon frère qui est le propriétaire du local est malade depuis sa faillite, je le remplace en attendant de trouver une solution* » raconte ainsi une femme de 55 ans, commerçante dans la rue Hamou Mokhtar. Les commerçants ont été confrontés à des pertes, qu'ils soient propriétaires ou locataires. Certains ont choisi de déménager, d'autres de réduire les effectifs à cause des pertes financières.
La délocalisation des activités s'est faite progressivement pendant et après le déroulement du chantier du tramway. Certains commerçants ont investi d'autres rues résidentielles pour les transformer en rues commerciales dans la ville d'Oran ou dans sa périphérie est à Hai Akid Lotfi, au gré des disponibilités foncières. Ces délocalisations auraient pu être intégrées à un projet urbain pensé à long terme afin de préserver les identités des espaces et de les développer. Les aménagements urbains et les améliorations qui accompagnent le tramway auraient en effet exigé une meilleure maîtrise des politiques et de la gouvernance des villes (Dumont, 2005). D'autres petits commerçants propriétaires, qui n'avaient pas les moyens de changer de localisation, ont subi la lenteur des travaux et la transformation de la voie sur laquelle se trouvaient leurs commerces. Ces commerçants ont généralement changé leur activité en optant pour le secteur tertiaire. Par ailleurs, le projet du tramway ayant pris du retard, les indemnisations – en deçà des espérances des commerçants – ont également été retardées.

— CONCLUSION : UNE POLITIQUE D'INSERTION DU TRAMWAY REMISE EN CAUSE

Les aménagements dédiés au tramway varient d'un lieu à un autre et engendrent des effets différenciés sur les quartiers et sur les habitants. Le tramway a été à l'origine de mutations spatiales et fonctionnelles irréversibles. Les nouveaux aménagements de la voirie ont induit une modification des usages circulatoires, ce qui a également eu des conséquences sur le fonctionnement de la voirie et ses activités. De plus, les effets du tramway montrent la nécessité d'une concertation avec les habitants et les commerçants au sujet des nouveaux aménagements : avant de donner la priorité les enjeux environnementaux, les actions urbaines pourraient en effet gagner en efficacité en mettant en œuvre un dialogue avec les premiers concernés par les transformations urbaines.

Dans la métropole d'Oran, l'insertion du tramway a eu des effets à différents niveaux, sur les quartiers, sur les rues, sur les espaces publics et plus intensément encore sur les activités commerçantes, remodelant ainsi totalement certains fragments de la ville. Cependant, la politique d'insertion du tramway s'est fixée pour seul objectif la réduction de la voiture ; cette politique n'a pas été inscrite dans le cadre plus large du renouvellement urbain. La phase de l'étude de faisabilité du tramway a été menée essentiellement pour satisfaire la demande en transport collectif sans se soucier des effets du tramway en termes de mutation urbaine. Le choix du tracé a ainsi suscité diverses réactions de la part de la population, sans que ces réactions soient prises en compte. L'absence d'associations ou de structures pouvant représenter les intérêts de la population et leurs appréciations fut une contrainte à la mise en place d'une démarche participative.

En appui à une nouvelle esthétique urbaine, le tramway a toutefois été à l'origine d'un effet vitrine sur certaines artères. Les investigations menées à l'étape du projet furent en effet orientées sur la qualité des espaces aménagés et leur adaptation. Distinguer la valeur de l'objet tramway et la qualité des aménagements des espaces publics selon leur usage, leur forme et leur fonction a permis d'évaluer l'adaptabilité des espaces aux besoins. Le projet du tramway fut de ce point de vue un terrain de coordination entre les acteurs de la ville et une opportunité de partage d'expériences pour ces acteurs, l'entreprise et les concessionnaires. Dans ce cadre, un véritable travail de coordination est né qui engage les acteurs à renouveler leurs compétences.

— BIBLIOGRAPHIE

Bardou, M. (2009). Politiques publiques et gaz à effet de serre, pour le climat : mieux vivre ensemble en ville ? *Ethnologie française, 4*(39), 667-676.

Benabdellah, Y. (2008). Le développement des infrastructures en Algérie : quels effets sur la croissance économique et l'environnement de l'investissement ? *Colloque international « Ouverture et émergence en Méditerranée » (Rabat, 17-18 octobre 2008)*. Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies (UNECA), GATE UMR 5824 du CNRS, Université Lyon 2 et l'Organisation Mondiale du Commerce [en ligne]. Disponible sur : http://www.gate.cnrs.fr/unecaomc08/Communications%20PDF/Texte%20Benabdallah.pdf.

Clot-Goudard, R. et Tillous, M. (2008). L'espace du réseau : du flux au territoire. Le tournant pragmatiste engagé par Isaac Joseph. *Tracés. Revue de Sciences humaines* [en ligne], 15. Disponible sur : https://traces.revues.org/683.

Dubois, J. et Olive, M. (2004). Négocier la requalification urbaine. L'action publique dans son horizon d'incertitude. In P. Fournier (dir), *Marseille, entre ville et ports : les destins de la rue de la République* (p. 40-59). Paris : La Découverte.

Dumont, M. (2005). Le développement urbain dans les villes intermédiaires : pratiques métropolitaines ou nouveau modèle spécifique ? Le cas d'Orléans et Tours. *Annales de géographie, 2*(642),141-162.

Fleury, A. (2009). Espaces publics et environnement dans les politiques urbaines à Paris et à Berlin. *Annales de géographie, 2009/5*(669), 522-542.

Godard, X. (2007). Some lessons from the LRT in Tunis and the transferability of experience. *Transportation Research*, part A-41, 891-898.

Fritsch, B. (2007). Tramway et prix des logements à Nantes. *L'Espace géographique*, 36, 97-113.Mauvoisin, M. et Masson, C. (2007). L'aménagement des espaces publics centraux : perception et réception d'une stratégie de reconquête (rapport de recherche POPSU) [en ligne]. Disponible sur : http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/791/files/bordeaux-espace-public-m.mauvoisin-et-c.masson-espaces-publics-centraux.pdf.

Mauvoisin, M. et Masson, C. (2007). L'aménagement des espaces publics centraux : perception et réception d'une stratégie de reconquête (rapport de recherche POPSU) [en ligne]. Disponible sur : http://www.popsu.archi.fr/sites/default/files/nodes/document/791/files/bordeaux-espace-public-m.mauvoisin-et-c.masson-espaces-publics-centraux.pdf.

Paquot, T. (2009). *L'Espace public*. Paris : La Découverte.

Rebouha, F. (2010). *Transport, mobilité, et accès aux services des populations défavorisées : Le cas des habitants des grandes périphéries*. Thèse de doctorat, Université des Sciences et de la technologie d'Oran, Algérie.

Rubén, C. L-G, Pazos Oton, M. et Wolff, J.-P. (2013). Le tramway entre politique de transport et outil de réhabilitation urbanistique dans quelques pays européens : Allemagne, Espagne, France et Suisse. *Annales de géographie, 6*(694), 619-643.

Toussaint, J.-Y., Vareilles, S. et Zimmermann, M. (2004). L'aménagement concerté dans le grand Lyon. *Annales de la recherche urbaine*, 97, 61-66.

Toussaint, J.-Y. et Zimmermann, M. (dir) (2001). *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*. Lausanne : PPUR.