

Evolution de la mobilité et de l'offre de transport public urbain dans les agglomérations d'Annaba et de Constantine

SALHI Salem

Chef Département Transports urbains / Entreprise Métro d'Alger / Bureau d'Etudes des Transports Urbains / ALGERIE

BENNOUR Zakia

Ingénieur spécialiste en Transports urbains/ Entreprise Métro d'Alger / Bureau d'Etudes des Transports Urbains / ALGERIE

RESUME: L'objectif de la présente communication est de présenter l'évolution de la mobilité et de l'offre de transport public urbain, en partant d'une analyse comparative des résultats des enquêtes ménages « transport » réalisées dans les agglomérations de Constantine et Annaba en 1988 et puis en l'an 2000.

Elle met notamment l'accent sur l'augmentation rapide de l'offre de transport urbain grâce à l'ouverture du marché aux opérateurs privés qui, n'ayant pas été accompagnée des règles d'exploitation appropriée, a engendré de sérieux dysfonctionnements tels que:

- ◆ L'inadéquation de l'offre par rapport à la demande,
- ◆ L'insuffisance de la qualité de service : régularité, confort, sécurité ;
- ◆ Les services onéreux (les tarifs, sujets à de fréquentes augmentations, ne sont pas contrôlés par l'Etat),
- ◆ l'évolution des infrastructures de transport (stations) n'ayant pas suivi le même rythme que le parc affecté.

Enfin, grâce à une analyse sommaire de l'évolution de la mobilité et de l'offre de transport urbain dans ces deux agglomérations, des recommandations et orientations ont été suggérées afin de lever ces dysfonctionnements, dans le but d'offrir aux usagers, un réseau de transport urbain optimal, à la mesure de ladite évolution.

ABSTRACT: The present communication has like objective to present the evolution of the mobility and the offer of urban public transport, on the basis of a comparative analysis of the results of the investigations households " transport " carried out respectively in 1988 and year 2000, in these two agglomerations;

It lays in particular the stress for the second horizon on the fast increase in the offer of urban transport thanks to the opening of the market to the private operators, which was not accompanied by measurements necessary to its assumption of responsibility. This situation generated serious dysfunction such as:

- ◆ the inadequacy of the supply compared to demand,
- ◆ the low quality of service due to the rule of filling practised by the operators, contributes enormously to the saturation and the anarchistic exploitation of the stations,
- ◆ expensive services (the tariffs, prone to frequent increases, are not controlled by the State),
- ◆ evolution of the infrastructures of transport not having followed the same rate/rhythm as the affected park.

Lastly, grace to a summary analysis of the evolution of the mobility and offer of urban transport in these two agglomerations, recommendations and orientations were suggested in order to raise these dysfunction, with an aim of ensuring for all the users, an optimal urban grid system, with the measurement of the aforementioned evolution. .

1. INTRODUCTION

Comme la plupart des grandes villes algériennes, les agglomérations de Constantine et Annaba ont connu

une forte urbanisation au cours de ces deux dernières décennies

Cette urbanisation rapide s'est traduite par l'augmentation des besoins en déplacements sans que les moyens, liées à l'infrastructure (stations) devant les prendre en charge, aient connu le même rythme de développement.

L'amélioration de l'offre de transport, grâce à l'ouverture du marché au secteur privé, a permis, certes aux citoyens de se déplacer plus facilement que par le passé, mais cette croissance mal maîtrisée a conduit à l'émergence de sérieux dysfonctionnements du réseau de transport, notamment :

- ◆ mauvaise répartition des moyens par rapport à la demande par ligne,
- ◆ une faible qualité de service due à la règle de remplissage pratiquée : le bus ne quitte pas la station tant qu'il n'est pas rempli, contribuant ainsi à la saturation et l'exploitation anarchique des stations,
- ◆ des services onéreux (les tarifs, sujets à de fréquentes augmentations, sont élevés et non contrôlés par l'Etat),
- ◆ l'évolution des infrastructures de transport (stations) n'a pas suivi le même rythme d'augmentation du parc affecté, entraînant ainsi une dégradation des conditions de circulation .

Par ailleurs, la structure du réseau de transport ne répondant pas à celle des déplacements des usagers oblige ces derniers à effectuer plusieurs correspondances afin d'arriver à leur lieu de destination. Cette situation pénalise énormément les usagers (déplacements longs) et génère des coûts de transport excessifs, par manque d'intégration tarifaire des réseaux.

La présente communication a comme objectif de présenter l'évolution de la mobilité et de l'offre de transport public urbain, en partant d'une analyse comparative des résultats des enquêtes ménages « transport » réalisées respectivement en 1988 et en l'an 2000, dans ces deux agglomérations ;

Cette analyse, permet de faire une tentative de mise au point, sur le rôle des opérateurs privés et celui de l'Etat dans la prise en charge effective des conditions de déplacements en transports collectifs, sur un réseau de transport public organisé, accessible, régulier et confortable dont puissent bénéficier toutes les couches de la population, et par conséquent assurer une mobilité pour tous.

(1) : en 2000, 10 DA \approx 1 FF \approx 0,15 ϵ

(2) : en 1988, 1 DA \approx 1,50 FF \approx 0,22 ϵ .

2. DESCRIPTION DES AGGLOMERATIONS DE CONSTANTINE ET D'ANNABA

2.1. AGGLOMERATION DE CONSTANTINE

2.1.1. Description du cadre physique

Cette agglomération est située à environ 430 Km à l'Est d'Alger. Elle est considérée comme la métropole régionale de l'Est de l'Algérie. Elle est la troisième ville d'Algérie après Alger, et Oran .

La ville présente une structure mononucléaire avec un centre-ville très dense (vieille-ville et Koudiat) qui regroupe une grande part des activités administratives et commerciales. Le reste, les faubourgs, n'ont été urbanisés que récemment, dans le but de décongestionner la ville. Aujourd'hui, la ville peut, schématiquement être divisée en six secteurs assez homogènes : le centre ville, les zones périphériques, les zones d'habitat récent, les zones de grands équipements, les zones de proche banlieue et les communes périphériques.

2.1.2. Périmètre urbain de l'agglomération de Constantine :

Le périmètre de transport urbain de l'agglomération de Constantine est composé par les communes de Constantine au Centre, d'El Khroub au Sud/Est, d'Ain Smara à l'Ouest, de Hamma Bouziane et Didouche Mourad au Nord..

2.1.3. Populations

a) en l'an 2000 :

La population résidante dans l'agglomération de Constantine en l'an 2000 est de 659.245 habitants répartis en ménages de 06 personnes en moyenne.

Sur les 100 habitants : 22 travaillent, 33 suivent des études (de l'école primaire aux études supérieures), et enfin 45 sont inactifs.

Le salaire mensuel moyen d'un travailleur est de l'ordre de 15.000 DA (1).

b) en 1988 :

La population résidante dans l'agglomération de Constantine en 1988 était de l'ordre de 531.000 habitants, répartis en ménages de 06,88 personnes en moyenne.

Sur les 100 habitants : 26 travaillaient, 37 suivaient des études et 37 étaient inactifs.

Le salaire mensuel moyen d'un travailleur était de l'ordre de 4000 DA(2).

2.2 AGGLOMERATION D'ANNABA

2.2.1. Description du cadre physique

La ville d'Annaba a été bâtie à l'extrémité Nord d'une plaine côtière de l'Est Algérien. Le site de cette ville s'adosse à l'Ouest aux collines littorales du massif de l'Edough.

Au plan routier, deux axes de desserte nationale convergent vers le Sud de la ville : la RN44 en pro-

venance de Constantine via Berrahal suivant l'Oued Boudjemâa, et la RN16 le long de la Seybouse.

Trois voies ferrées empruntent les mêmes vallées.

Actuellement l'activité ferroviaire est surtout concentrée sur la ligne Sud d'El Hadjar pour le transport des minerais et des produits sidérurgiques vers le Port, et sur la ligne de Constantine pour le transport des voyageurs et marchandises.

Les concentrations d'habitat au Sud, compte tenu de leur importance numérique, ont constitué les communes d'El Bouni, d'El Hadjar et de Sidi Ammar.

2.2.2. Périmètre urbain de l'agglomération d'Annaba

Le périmètre de transport urbain de l'agglomération d'Annaba se compose de quatre communes : Annaba, El Bouni, Sidi Ammar et El Hadjar.

2.2.3. Populations

a) en l'an 2000 :

La population résidante dans l'agglomération d'Annaba en l'an 2000 est de 454.921 habitants répartis en ménages de 05,73 personnes en moyenne.

Sur les 100 habitants : 19 travaillent, 31 suivent des études (de l'école primaire aux études supérieures), et enfin 48 sont inactifs .

Le salaire mensuel moyen d'un travailleur est de l'ordre de 15.000 DA (1).

b) en 1987 :

La population résidante dans l'agglomération d'Annaba en 1987 était de l'ordre de 387.000 habitants, répartis en ménages de 07,03 personnes en moyenne.

Sur les 100 habitants : 23 travaillaient, 41 suivaient des études et 36 étaient inactifs.

Le salaire mensuel moyen d'un travailleur était de l'ordre 4000 DA (2)

(1) : en 2000, 10 DA \approx 1 FF \approx 0,15 ϵ

(2) : en 1988, 1 DA \approx 1,50 FF \approx 0,22 ϵ

3. SITUATION EN L'AN 2000 DE L'OFFRE ET LA DEMANDE EN TRANSPORT PUBLIC URBAIN DANS LES DEUX AGGLOMERATIONS

3.1. AGGLOMERATION DE CONSTANTINE

3.1.1. Demande globale de déplacements

Selon les résultats de l'enquête ménages « transport » de l'an 2000, la situation des déplacements se caractérise par :

- ◆ Près de 1,09 million de déplacements tous modes sont réalisés journalièrement par la population résidente, soit une mobilité moyenne tous modes de 01,65 par personne ;
- ◆ Ces déplacements tous modes se font à 65,53% à pieds et à 35,47% en modes motorisés, d'où une mobilité à pieds de 01,08 et celle motorisée de 0,57 ;
- ◆ La motorisation (nombre de véhicules(*) pour 1000 habitants) est de l'ordre de 49 ;
- ◆ Les déplacements motorisés se répartissent : 58% en Transports Collectifs, soit une mobilité TC de 0,33, 22% en Voitures particulières, soit une mobilité VP de 0,14 et 17% en Taxis, soit une mobilité Taxis de 0,10;
- ◆ Les déplacements se font à 69% pour les motifs obligés et à 31% pour les motifs non obligés ;
- ◆ Le budget moyen consacré par les ménages pour leurs déplacements en TC et en Taxis est de l'ordre de 113 DA/Jour, soit 3000 DA/mois, correspondant à 20 % environ du salaire mensuel moyen.

3.1.2. Offre de transport Public urbain

Exploitées uniquement par des opérateurs privés (597 opérateurs), les 51 lignes du réseau de transports Publics s'articulent autour 08 stations « terminus », dont les plus importantes sont Les stations Ben abdel Malek qui reçoit quotidiennement 169 véhicules pour les 14 lignes qu'elle dessert, Boumezoug avec un parc quotidien de 117 véhicules pour les 14 lignes qu'elle exploite et Bridaa avec un parc de 150 recensés quotidiennement pour les trois lignes ayant comme terminus cette station.

Les 51 lignes du réseau sont exploitées avec un parc de 648 véhicules (84 Autocar, 233 Autobus, 52 Minicar, 279 Minibus), correspondant à un taux d'équipement de 0,55 bus équivalent 100 places par 1000 habitants ;

Ce réseau se caractérise par :

- ◆ Un niveau de service médiocre dû essentiellement, à la règle de remplissage pratiquée : le bus ne démarre qu'une fois rempli ;
- ◆ Une exploitation anarchique des stations ;
- ◆ Un nombre excessif de transporteurs privés ;
- ◆ Une mauvaise répartition de l'offre par ligne ;
- ◆ Les difficultés du réseau à s'adapter aux mauvaises conditions de la circulation générale, en particulier les accès au centre ville et aux zones situées à l'Est de la voie ferrée.

(*) tous véhicules : comprend les VP (Voiture Particulière), VS (Véhicules de Service) et les VU (Véhicules Utilitaires)

3.2. AGGLOMERATION D'ANNABA

3.2.1. Demande globale de déplacements

Selon les résultats de l'enquête ménages de l'an 2000, la situation des déplacements se caractérise par :

- ◆ Près de 0,9 million de déplacements tous modes sont réalisés journalièrement par la population résidente, soit une mobilité moyenne tous modes de 01,78 par personne ;
- ◆ Ces déplacements tous modes se font à 71% à pied et à 29% en modes motorisés, d'où une mobilité à pieds de 01,26 et celle motorisée de 0,52 ;
- ◆ La motorisation (nombre de véhicules(*) pour 1000 habitants) est de l'ordre de 37 ;
- ◆ Les déplacements motorisés se répartissent : 59% en Transports Collectifs, soit une mobilité TC de 0,31 , 19% en Voitures particulières, soit une mobilité VP de 0,12 et 17,50% en Taxis, soit une mobilité Taxis de 0,09;
- ◆ Les déplacements se font à 58% pour les motifs obligés et à 42% pour les motifs non obligés.
- ◆ Le budget moyen consacré par les ménages pour leurs déplacements en TC et en Taxis est de l'ordre de 95DA/Jour, soit 2500 DA/ mois, correspondant à 17 % environ du salaire mensuel moyen.*

3.2.2. Offre de transport Public urbain

Exploité uniquement par des opérateurs privés (272 opérateurs), le réseau de transport Public Urbain est composé de 20 lignes s'articulant autour de 3 stations situées au centre ville. Ces lignes sont exploitées avec un parc de 317 véhicules (117 autobus, 17 autocar et 183 minicar), correspondant à un taux d'équipement de 0,34 bus équivalent 100 places par 1000 habitants.

Station Soudani Boudjemaâ : c'est la station principale du réseau, ses 14 lignes desservent les zones du Nord, du Sud et de l'Ouest de l'agglomération. Cependant, l'espace alloué à cette station, n'est pas suffisant pour assurer une bonne régulation des 166 véhicules qu'elle reçoit quotidiennement. Par ailleurs la règle appliquée par les opérateurs qui consiste à ne quitter la station qu'après remplissage du bus, contribue à une exploitation anarchique de cette station .

(*) tous véhicules : comprend les VP(Voiture Particulière), VS(Véhicules de Service) et les VU (Véhicules Utilitaires)

Station Kouche Noureddine : Cette station dessert, les communes de Sidi Amar, El Hadjar et El Bouni.

Station du 19 Juin : ses trois lignes couvre le côté Nord de la ville en direction de littoral à savoir oued Kouba, refes Zahouane, Ain Achir,....

4. SITUATION ANTERIEURE DE L'OFFRE ET LA DEMANDE EN TRANSPORT PUBLIC URBAIN DANS LES DEUX AGGLOMERATIONS

4.1. AGGLOMERATION DE CONSTANTINE

a) Demande globale de déplacements :

Selon les résultats de l'enquête ménages réalisée en 1988, la situation de déplacements se caractérisait par :

- ◆ Près de 1,00 million de déplacements tous modes ont été réalisés par la population résidente, soit une mobilité moyenne tous modes de 1,81 ;
- ◆ Ces déplacements tous modes se faisaient à 70% à pied et à 30% en modes motorisés, d'où une mobilité de 1,30 à pied et celle motorisée de 0,51 ;
- ◆ La motorisation (nombre de véhicules(*) pour 1000 habitants) est de l'ordre de 52 ;
- ◆ Les déplacements motorisés se répartissaient en 49 % en Transports Collectifs, soit une mobilité TC de 0,25, 35% en voitures particulières, soit une mobilité VP de 0,18 et 15% en Taxis, soit une mobilité Taxis de 0,08 ;
- ◆ Les déplacements se faisaient à 76% pour les motifs obligés et 24% pour les motifs non obligés ;
- ◆ Le budget moyen consacré par les ménages pour leurs déplacements en TC et en Taxis était de l'ordre de 15DA/Jour, soit 330DA /mois, correspondant à 8% environ du salaire moyen mensuel.

b) Offre de transport Public urbain

Le réseau de transports Publics urbains était exploité par La RCTC (Régie Communale des Transports urbains de Constantine) et quelques opérateurs privés (08 opérateurs) qui commençaient à exploiter quelques lignes de la périphérie, et ce, afin de répondre à la forte demande en transports collectifs pour laquelle la RCTC était dans l'incapacité de répondre seule.

Réseau de la RCTC

Les lignes du réseau « transports publics » exploitées par la R CTC (Régie Communale des Transports urbains de Constantine) s'articulaient autour de 3 stations « terminus » .

- ◆ 12 lignes desservait à partir de la station ZAMMOUCHE les zones situées à l'Est de la voie ferrée, sidi M'cid et Bekira au Nord de l'agglomération, El Gammas et Boumerzough au sud. Cette station était séparée du Centre Ville par une imposante barrière naturelle : Oued Rhummel.
- ◆ La station LA BRECHE Située au centre ville : les 10 lignes qui avaient leurs terminus à cette station, desservait les quartiers Ouest et Sud de L'agglomération.
- ◆ La station BEN ABDELMALEK située à l'extrémité Sud du Centre Ville, ses 08 lignes desservait les zones du sud de l'agglomération et renforçaient la desserte des zones situées à l'Est de la voie ferrée.

Ce réseau se caractérisait par :

- ◆ Un niveau de service médiocre en raison de l'insuffisance du parc et à la structure du réseau qui s'articulait autour des 3 stations décrites en haut et n'ayant pratiquement aucune relation entre-elles. De plus, les correspondances étaient pénibles, à cause de l'éloignement des stations les unes des autres et aux fréquences de passage des bus qui étaient trop faibles.
- ◆ Les difficultés du réseau à s'adapter aux mauvaises conditions de la circulation générale, en particulier aux accès du centre ville et aux zones situées à l'Est de la voie ferrée .
- ◆ Une mauvaise desserte de certaines zones géographiques, due au manque de moyen en matériel roulant, telles que : l'Hôpital et Sidi M'cid (au Nord), Cités Gammas et Boumerzoug (à l'Ouest) et Boussouf, Zaouch et Omnisport (au Sud Est) ;

Le parc de la RCTC était constitué de 104 véhicules, dont 58 véhicules étaient monopolisés pour le transport des «étudiants».

Le réseau « Privé »

Ce réseau était constitué de 09 lignes, qui reliait le centre ville (stade Ben Abdelmalek et Palais de Justice) aux zones d'habitat dense de la périphérie de l'agglomération.

Les services se faisaient à volonté, c'est à dire sans nombre de rotations déterminées.

Le parc été constitué de 08 véhicules de 32 à 100 places, correspondant, à un véhicule par opérateur.

Le taux d'équipement était environ de 0,20 bus équivalent 100 places par 1000 habitants.

4.2. AGGLOMERATION D'ANNABA

a) Demande globale de déplacements

Selon les résultats de l'enquête ménages réalisée en 1987, la situation de déplacements se caractérisait par :

- ◆ Près de 0,80 million de déplacements tous modes ont été réalisés par la population résidente, soit une mobilité moyenne tous modes de 1,79 ;
- ◆ Ces déplacements tous modes se faisaient à 73% à pieds et à 29% en modes motorisés, d'où une mobilité de 1,33 à pieds et celle motorisés de 0,46 ;
- ◆ La motorisation (nombre de véhicules(*) pour 1000 habitants) est de l'ordre de 52 ;
- ◆ Les déplacements motorisés se répartissaient en 37 % en Transports Collectifs, soit une mobilité TC de 0,18, 37% en Voitures Particulières, soit une mobilité VP de 0,18 et 21% en Taxis, soit une mobilité Taxis de 0,10 ;
- ◆ Le budget moyen consacré par les ménages pour leurs déplacements en TC et en Taxis était de l'ordre de 15DA/Jour, soit 330DA/mois, correspondant à 8% environ du salaire mensuel moyen;

b) Offre de transport Public

Exploitées par la RMACA (Régie Municipale des Autobus de la Commune d'Annaba), les 15 lignes du réseau « transports publics » s'articulaient autour de 3 stations ' centrales'.

- ◆ 5 lignes desservait à partir de La station SOUIDANI BOUJEMAA les zones du Nord de l'agglomération ;
- ◆ De la station de la Gare SNTF, une seule ligne desservait le sud de l'agglomération;
- ◆ La station la plate-forme centrale située au centre ville, avec 09 lignes qui desservait les zones du sud et sud ouest de l'agglomération ;

Le parc de la RMACA était constitué de 125 véhicules, dont 42 (34%) étaient quotidiennement en service , correspondant à un taux d'équipement de 0,26 bus équivalent 100 places par 1000 habitants.

Ce réseau se caractérisait par :

(*) tous véhicules : comprend les VP(Voiture Particulière), VS(Véhicules de Service) et les VU (Véhicules Utilitaires)

- ◆ Un niveau de service médiocre en raison de l'insuffisance du parc ;
- ◆ Une mauvaise desserte de certaines zones géographiques notamment celles situées à l'Ouest et au Nord-Ouest de l'agglomération, malgré une forte concentration de population, due au manque de moyen en matériel roulant ;

5. ANALYSE DES RESULTATS

Il ressort de l'analyse de l'évolution de la mobilité et l'offre de transport public urbain entre la situation antérieure de 1988 et celle de l'an 2000, dans les agglomérations de Constantine et Annaba, présentée ci-dessus, ce qui suit :

- ◆ La mobilité totale est en baisse significative dans l'agglomération de Constantine (cf. tableau n°01). Cette diminution est imputable à la baisse de la mobilité en marche à pieds. Alors que pour l'agglomération d'Annaba on s'aperçoit une stagnation de la mobilité globale ;

Tableau N°01

Mobilité (nb dep/pers/jour)	Tous Modes	Tous Modes Motorisés	Marche A Pieds
Constantine 1988	1,81	0,51	1,30
Annaba 1987	1,79	0,46	1,33
Constantine 2000	1,65	0,57	1,08
Annaba 2000	1,78	0,52	1,26

Tableau n°02

Mobilité (nb dep/pers/jour)	Transport Collectif	TAXI	Voiture Particulière	(VP+TAXI)
Constantine 1988	0,25	0,08	0,18	0,26
Annaba 1987	0,18	0,10	0,18	0,28
Constantine 2000	0,33	0,10	0,14	0,24
Annaba 2000	0,31	0,09	0,12	0,21

- ◆ Concernant l'évolution de la mobilité motorisée, on observe dans les deux agglomérations un accroissement (croissance géométrique) d'environ 1% par an (cf. Tableaux n°01 et n°02) .

On s'aperçoit aussi, que la mobilité (VP+Taxi) a diminué dans le temps, au profit d'un accroissement de la mobilité TC, principalement à Annaba, où la chute de la mobilité VP est spectaculaire (-25%). Ce chiffre est à rapprocher de la baisse de motorisation observée dans cette agglomération (cf. Tableaux n°03 et n°04);

Tableau N°03

Agglomération	Motorisation tous véhicules (Nb de véhicules / 1000 habitants)	Motorisation VP (Nb de VP / 1000 habitants)
Constantine 1988	52	NA
Annaba 1987	52	NA
Constantine 2000	49	40
Annaba 2000	37	32

Tableau N°04

Agglomération	Motorisation tous véhicules (nb dép/ véhicules/ Jour)	Motorisation VP (nb dép/ VP/ Jour)
Constantine 1988	3,5	NA
Annaba 1987	3,5	NA
Constantine 2000	3,0	3,6
Annaba 2000	3,2	3,8

- ◆ Les données des tableaux n°03 et n°04 montrent une stagnation du taux motorisation tous véhicules à Constantine et une chute très importante et difficilement explicable à Annaba ;
- ◆ Une baisse de la mobilité VP pure, cette baisse peut être expliquée par les deux éléments suivants :
 - L'accroissement constant du taux de chômage enregistré ces dernières années (source : Ministère des Finances- Note de conjoncture d'Octobre 2000) ;
 - Les événements survenus au cours des années 90 qui ont pu conduire à une baisse de mobilité du fait des problèmes de sécurité.
- ◆ La part des transports publics urbains dans la prise en charge des déplacements tous modes motorisés, confirme bien (cf. Tableaux n°05 et n°06), l'amélioration du niveau de l'offre de transport public durant cette dernière décennie, et ce, grâce à l'apport massif du secteur privé ;

Cette amélioration a permis, certes aux citoyens de se déplacer plus facilement que par le passé, mais la qualité de service reste faible et onéreuse ;

En effet, malgré l'augmentation d'une manière spectaculaire de l'offre de transport (plus 90% à Annaba et plus de 200% à Constantine), la mobilité TC n'a pas enregistré le même rythme d'augmentation (voir tableaux n°05, n°06 et n°02).

Ces résultats paraissent contraires à ce que l'on pourrait attendre.

En effet, sur la base d'expériences internationales, il devrait y avoir une augmentation tendancielle de ce taux en raison de l'augmentation de l'offre en TC et de la forte urbanisation au cours de cette dernière décennie.

Tableau n°05

Agglomération	Nombre de bus équivalent 100 places/1000 habitants	Nombre de lignes du réseau	Parc Total
Constantine 1988	0,20	38	113
Annaba 1987	0,26	20	125
Constantine 2000	0,55	51	648
Annaba 2000	0,34	21	317

Tableau n°06

Agglomération	Nombre d'opérateurs étatiques	Nombre d'opérateurs Privés	Capacité Offerte
Constantine 1988	01	08	10.742
Annaba 1987	01	0	10.100
Constantine 2000	0	597	38.565
Annaba 2000	0	272	17.125

Cette contradiction apparente entre la croissance de l'usage des T.C et la situation critique de l'offre peut être expliquée par les points suivants :

- la répartition des moyens matériels par ligne reste insuffisante (grande affluence sur les lignes à fort trafic et désertion des lignes à faible trafic) ;
- La concurrence déloyale entre les opérateurs privés, accentuée par l'absence du contrôle nécessaire de l'autorité : En effet, en quête d'un maximum de gain, les exploitants de lignes sont toujours tentés de changer les itinéraires qui leur sont tracés à la recherche d'une forte clientèle en peu de temps ;
- Les services sont onéreux, à cause des tarifs élevés et non contrôlés par l'Etat (fréquemment sujet à des augmentations);
- Les correspondances génèrent des coûts de transport élevés pour les voyageurs, d'autant plus qu'une politique tarifaire est inexistante ;
- Les frais de transports collectifs ont augmenté de façon substantielle par rapport au revenu, constituant probablement un des motifs n'ayant pas permis une importante évolution de la mobilité TC, et ce, malgré la disponibilité de l'offre nettement supérieure à celle de la situation antérieure.
En effet, le contexte de la crise économique, l'ajustement structurel et la diminution du niveau de vie des populations urbaines tend à provo-

quer des stratégies des ménages pour réduire leurs dépenses en transport (suppression de déplacements non contraints, remplacement des déplacements motorisés par des déplacements à pieds, réalisation de certaines activités à proximité du domicile....) ;

- la taille artisanale des véhicules (1 à 2 véhicules en moyenne par opérateur) n'a pas permis l'émergence d'entreprises importantes en vue d'assurer un service de qualité;
- L'absence des règles d'exploitation(cahier de charges fixant les modalités d'exploitation), notamment la règle appliquée par les opérateurs privés qui consiste à ne quitter la station qu'après remplissage de son bus, contribue à la saturation et l'exploitation anarchique des stations ;
- Le nombre excessif de transporteurs privés et leur mauvaise répartition par ligne, contribuent à l'encombrement de la voirie notamment dans le centre ville,
- La vétusté du matériel utilisé, contribue, quant à elle, à l'inconfort et l'insécurité des usagers de transport.

En fin, si les opérateurs privés ont pu, en termes de capacité de transport, se substituer à l'opérateur étatique en augmentant considérablement l'offre (voir tableau n°03), ils n'ont toutefois pas pu, en raison des insuffisances enregistrées dans l'exploitation du réseau de transport public, offrir un service de qualité à la mesure des capacités disponibles.

6. RECOMMANDATIONS ET ORIENTATIONS

Fondées sur la base de l'analyse des résultats décrite précédemment et de la note sur la stratégie des transports envoyée en Janvier 1999 par la Banque Mondiale au Gouvernement Algérien, qui mettait en exergue l'exigence « de modernisation, d'extension et de meilleure intégration des modes de transports utilisés par les personnes et fret », les recommandations suivantes, pourront aider à lever les contraintes de dysfonctionnement du réseau de transport public :

- ◆ La nécessité de la mise en place d'une autorité organisatrice des transports urbains :

Le développement d'un réseau de transport en commun performant dépend en partie de l'engagement de l'Autorité Responsable (se substituant en quelque sorte à l'Etat). Cette der-

nière, pour faire traduire dans les faits les objectifs qu'elle fixe dans le domaine des transports urbains, doit se doter d'une structure unique sous forme d'une autorité organisatrice, capable de mettre en œuvre les propositions pour une prise en charge effective du réseau de transport urbain.

Elle doit avoir les moyens et les prérogatives assez larges pour :

- ☞ Elaborer un PDU (Plan de Déplacement Urbain), permettant ainsi, aux responsables politiques et techniques de l'agglomération d'avoir un outil de planification dynamique à moyen et long terme, dans le but de programmer l'ensemble des décisions et investissements en matière de déplacement;
- ☞ Attribuer les concessions en déterminant avec précision les niveaux de service;
- ☞ Attribuer les concessions des stations urbaines avec précision des modes d'exploitation;
- ☞ Contrôler les prestations effectivement fournies;
- ☞ Suivre l'évolution des besoins afin d'être en mesure d'adapter en permanence l'offre et la demande;
- ☞ Elaborer une politique tarifaire, permettant aux couches défavorisées de se déplacer;
- ☞ Fixer les niveaux tarifaires.

L'une des tâches, très ardue, que cette autorité prendra en charge est le contrôle sur terrain du bon suivi, par les opérateurs, des règles d'exploitation qui conditionnent l'efficacité du réseau.

Ces règles doivent être imposées aux opérateurs sous formes d'un cahier des charges et dans lequel toutes les modalités d'exploitation seront mentionnées.

Ce dernier, constituera pour l'Autorité organisatrice, la base de données lui permettant de mener à bien la tâche qui lui incombe.

- ◆ Placer l'offre privée de transport public dans un cadre concurrentiel qui garantisse une meilleure couverture des besoins de mobilité urbaine;
- ◆ Réduire les prix pratiqués, à défaut les stabiliser compte tenu de leur importance dans les dépenses des ménages ;
- ◆ Réforme du cadre institutionnel et financier des transports urbains;
- ◆ Etudier et suggérer des dispositions légales en vue de constituer les ressources nécessaires à l'application d'une véritable politique des transports et à leur développement ;

- ◆ Organiser le cadre de regroupement et de mise en concession des transports urbains, et ce afin, de réduire le nombre d'exploitants et la mise en concession sous forme de sous-réseaux, permettant ainsi à l'autorité d'obtenir une qualité de service contrôlable sur la base d'un cahier de charge précis.

BIBLIOGRAPHIE

- Rapport diagnostic Plan de restructuration de l'agglomération d'Annaba (BETUR-1988)
- Rapport diagnostic Plan de restructuration de l'agglomération de Constantine (BETUR-1988)
- Rapport Enquête Ménages Transport de l'agglomération d'Annaba (BETUR-1987)
- Rapport Enquête Ménages Transport de l'agglomération de Constantine (BETUR-1988)
- Rapport Enquête Ménages Transport de l'agglomération d'Annaba (BETUR-2000)
- Rapport Enquête Ménages Transport de l'agglomération de Constantine (BETUR-2000)
- Note sur la stratégie des transports (Banque Mondiale Janvier 1999)
- Les Enjeux des politiques de déplacements dans une stratégie urbaine (CETUR –Janvier 1994)
- Les effets du programme d'ajustement structurel sur les ménages en Algérie (CENEAP – 2000)