

Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée

Auteurs : M. SALHI Salem / Sous Directeur des Transports Urbains

Ministère des Transports / ALGERIE

TEL :213(21).92.98.85 à 87 FAX : 213(21).92.98.94, EMAIL : metroalger@wissal.dz

Résumé : L'objectif de la présente proposition d'une communication est présenter les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes (Alger, Constantine, Oran et Annaba). Elle met notamment l'accent sur l'augmentation des besoins en déplacements, dû essentiellement à la forte urbanisation anarchique qu'ont connu la plupart des grandes villes Algériennes qui, ne s'est pas toujours effectuée avec la maîtrise souhaitée notamment en matière de respect des règles d'urbanisation et des normes d'aménagement du territoire, provoquant ainsi, de sérieux déséquilibres dans l'organisation de nos villes.

Ces déséquilibres apparents sont aggravés- de manière générale pour la plupart de celles-ci par :

- ☞ l'absence de planification et de stratégie de développement avec objectifs définis préalablement ;
- ☞ la faiblesse de la coordination et la mise en œuvre notamment d'actions isolées au détriment d'une action globale en matière d'aménagement du territoire, de gestion de la voirie, de l'espace public, du stationnement, de la circulation et des transports urbains ;
- ☞ la hiérarchisation des modes de déplacement en totale inadéquation avec les exigences d'une organisation efficiente des transports collectifs (prépondérance du véhicule particulier –atomisation des moyens de transport, et émergence de véhicules de faible gabarit) ;
- ☞ l'absence d'instruments juridiques et organisationnels pouvant servir de cadre de référence à l'organisation des déplacements des biens et des personnes ;

- ☞ L'absence d'une intégration multimodale largement entretenue par la faiblesse de l'engagement des pouvoirs publics dans le domaine de la réalisation et du financement d'actions permettant l'amélioration des capacités de transport.

Enfin, grâce à une analyse sommaire, des recommandations et orientations seront suggérées afin de lever ces obstacles qui freinent le développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes, et ce, dans le cadre du plan quinquennal 2005-2009 avec l'assistance technique qui s'inscrit dans le cadre de la coopération décentralisée.

1. Conséquence de la croissance urbaine rapide

La plupart des grandes villes Algériennes, ont connu une forte urbanisation et une profonde mutation socio-économique au cours de ces deux dernières décennies.

Cette urbanisation, sous l'effet de la politique de développement intensif axée notamment sur l'éducation, l'industrialisation et la structuration administrative, s'est particulièrement traduite par l'augmentation des besoins en déplacements, sans que les stratégies de planification, et les moyens devant les prendre en charge, n'aient connu le même rythme de développement.

Ce phénomène qui s'est davantage accéléré ces dernières années, a provoqué des transformations notables dans la configuration du schéma d'organisation de nos villes, qui se trouvent aujourd'hui confrontées à des problèmes générés par d'importants besoins de la population, en termes de déplacements.

Par ailleurs, cette urbanisation rapide, ne s'est toujours pas effectuée avec la maîtrise souhaitée, notamment en matière de respect des règles d'urbanisation et des normes d'aménagement du territoire ; provoquant ainsi, de sérieux déséquilibres dans l'organisation de nos villes.

Absence d'une approche intégrée

Ces déséquilibres apparents sont aggravés- de manière générale par :

- ☞ l'absence de planification et de stratégie de développement avec objectifs définis préalablement ;
- ☞ la faiblesse de la coordination et la mise en œuvre notamment d'actions isolées au détriment d'une action globale en matière d'aménagement du territoire, de gestion de la voirie, de l'espace public, du stationnement, de la circulation et des transports urbains ;
- ☞ la hiérarchisation des modes de déplacement en totale inadéquation avec les exigences d'une organisation efficiente des transports collectifs (prépondérance du véhicule particulier – atomisation des moyens de transport, et émergence de véhicules de faible gabarit) ;
- ☞ l'absence d'instruments juridiques et organisationnels pouvant servir de cadre de référence à l'organisation des déplacements des biens et des personnes ;

☞ l'absence d'une intégration multimodale largement entretenue par la faiblesse jusqu'à récemment de l'engagement des pouvoirs publics dans le domaine de la réalisation et du financement d'actions permettant l'amélioration des capacités de transport.

Aujourd'hui et à la lumière de l'expérience passée, il est nécessaire de mettre en place une nouvelle approche organisationnelle et institutionnelle dont certains principes sont consacrés par le dispositif législatif mis en place par la loi 01-13 du 07 août 2001 sur l'orientation des transports terrestres, ainsi que par les textes subséquents pris pour son application.

Parmi ces principes il est relevé notamment :

- ☞ l'affirmation de la notion du service public ;
- ☞ l'organisation des services des transports urbains en réseaux, intégrés aux plans physique et tarifaire exploités sous le régime de la concession et l'incitation des transporteurs privés à s'organiser en associations professionnelles.

L'offre privée de transport collectif

La loi 88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres a énoncé les conditions de développement du transport urbain par la contribution du secteur privé à palier aux insuffisances des entreprises publiques.

En effet, ces dernières étaient confrontées à des problèmes de régression de leur capacité en termes de moyens de transport et de financement du renouvellement de ces derniers avec pour conséquences la baisse constante de la qualité des prestations pour un service public, si sensible à tous points de vues, économique, social et politique.

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. Cette ouverture mal maîtrisée a généré de sérieux dysfonctionnements dans les réseaux de transport.

Ainsi, et au bout de plus d'une décennie de privatisation, la situation des transports urbains en Algérie, particulièrement dans les grandes villes : Alger, Oran, Constantine et Annaba, a permis d'observer ce qui suit, constituant ainsi des obstacles au développement de la mobilité durable :

- 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 ;
- Le non respect 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 du bus, ce qui contribue à la saturation et à l'exploitation anarchique des stations ;
- La concurrence déloyale entre les opérateurs privés, accentuée par l'absence du contrôle ;
- Un système de correspondances qui induit des surcoûts de transport pour les voyageurs ;
- La faiblesse des services en dehors des heures de pointe et pendant les jours fériés, résultat du principe de la course à la rentabilité pour les opérateurs privés ;

Ainsi, si les opérateurs privés ont pu, en termes de capacité de transport, se substituer à l'opérateur étatique en augmentant considérablement l'offre, il n'ont toutefois pas pu en raison des insuffisances enregistrées dans l'exploitation, offrir un service de qualité.

La faible intégration du chemin de fer au système de desserte urbaine

Actuellement le chemin de fer n'assure qu'une très faible part des déplacements motorisés dans les agglomérations où il existe un transport ferroviaire de banlieue, à savoir : Alger, Oran et Constantine. En effet, selon les résultats des enquêtes ménages réalisées dans ces agglomérations en question, la part de chemin de fer dans la prise en charge des déplacements tous modes motorisés varie entre 1 et 2%. L'amélioration de la fréquence et de l'offre dynamique dépend de la modernisation des lignes de chemin de fer par leur électrification et la mise en place de trains plus performants.

Programme de réhabilitation des Transports Urbains

Cette situation des transports urbains n'a pas échappé à l'attention des pouvoirs publics, et ce, par la prise d'importantes actions, pour l'amélioration de cette situation actuelle et l'organisation future des transports urbains, principalement dans nos grandes villes.

Ainsi, dans le cadre du plan quinquennal 2005-2009, initié par Monsieur le Président de la République un programme très ambitieux a été arrêté.

Les actions engagées sont :

- ☞ le parachèvement du tronçon prioritaire (Tafourah – Hai el Badr) de la première ligne du Métro d'Alger, dont la mise en service est programmée pour le deuxième semestre 2008 ;
- ☞ La modernisation des lignes de chemin de fer de la Banlieue d'Alger par leur électrification, en cours de réalisation en sus de la mise en place d'une signalisation plus adaptée et de trains plus performants. Ces mesures devraient favoriser une participation plus conséquente du chemin de fer dans la prise en charge des Transports Urbains là où cela est possible ;
- ☞ L'introduction d'un nouveau mode de transport public de surface innovant flexible et performant. Il s'agit du Tramway.

A ce titre, des appels d'offres ont été lancés au courant du mois d'octobre pour études et réalisations des lignes de tramway au niveau des agglomérations d'Alger, d'Oran et de Constantine. La mise en service de trois lignes de tramway est programmée pour le premier trimestre 2009 au niveau de ces villes.

- ☞ L'adoption d'un programme de réhabilitation et d'équipement conséquent au profit de l'ETUSA.

Ce programme concerne, notamment :

- L'acquisition de 150 bus auprès de la firme Belge Van Hool décidé par le Gouvernement ;
- La réhabilitation et la mise à niveau de la maintenance ;
- La mise en place d'un système de billettique permettant à terme d'assurer **l'intégration tarifaire** ;
- La mise en place d'un système de communication par radio analogique.

- ☞ La création de trois nouvelles entreprises d'exploitation d'un réseau transport urbain par

bus, au niveau des agglomérations d'Oran, de Constantine et d'Annaba. ces trois entreprises sont aujourd'hui opérationnelles depuis le mois de décembre 2005 ;

☞ La mise en place de dix nouvelles entités de transport urbain par bus dans dix autres villes du pays ;

☞ La réhabilitation et la réalisation de nouvelles lignes téléphériques à Alger, Oran, Annaba, Blida et Tlemcen. Promouvoir ce mode de déplacement dans les wilayate à relief accidenté, et où ce mode de transport pourrait être requis.

☞ l'élaboration et la mise en oeuvre de plans de transport pour 15 wilayas.

Ce dispositif organisationnel devra permettre de doter les wilayate d'instruments utiles à la définition d'une politique locale de transport urbain ;

Ces études devraient favoriser en outre la mise en place de programmes de redressement d'organisation et d'assainissement de réseau de transport.

Il convient de signaler, que ce programme sera étendu à d'autres wilayate en 2006 et 2007.

Cependant, ces actions ne peuvent produire les effets positifs attendus si elles ne sont pas complétées par la mise en place d'une autorité organisatrice des transports urbains.

En effet, il est établi que les déplacements de biens et des personnes relèvent de manière générale d'une multitude de compétences. Leur organisation s'inscrit malheureusement dans des logiques sectorielles, souvent incohérentes qu'il est impératif de corriger à travers la refonte du cadre institutionnel et son adaptation aux nouvelles exigences, en termes d'organisation de la ville dans toutes ses dimensions.

C'est dans cet esprit et en vue d'atteindre ces objectifs que s'inscrit la mise en place d'une « **autorité organisatrice des transports urbains** » dans un premier temps au niveau des agglomérations d'Alger, d'Oran et de Constantine.

Elle sera chargée notamment de définir la politique des déplacements ainsi que l'organisation des services de transport en milieu urbain, en effectuant le choix appropriés sur les différents modes de déplacements et en arrêtant les orientations budgétaires à allouer à chaque mode de déplacement en termes d'investissement et de fonctionnement.

Elle sera chargée en outre :

☞ de définir les modalités d'intégration des transports urbains dans le schéma local d'aménagement du territoire

☞ de réaliser de gérer ou de déléguer selon le régime du mandat de gestion des infrastructures et des équipements affectés au transport.

☞ de suivre l'évolution des besoins afin d'être en mesure d'adapter en permanence l'offre et la demande et d'élaborer une politique tarifaire intégrée.

Il demeure entendu que le principe de ces autorités organisatrices, ainsi que ses devra être concrétisé à travers la mise en place d'un cadre législatif approprié

Perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée :

Dans le cadre de la réalisation de ce programme très ambitieux l'Algérie est en phase d'élaboration des programmes de coopération décentralisée dans les Transports, notamment avec la France avec laquelle elle entretient des liens privilégiés depuis longtemps.

A ce titre, plusieurs démarches sont inscrites dans l'agenda du ministère des transports Algérien.

☞ La visite de Monsieur le Ministre des transports Algérien accompagné par une forte délégation composée des responsables du secteur des transports urbains à son homologue Français effectuée du 14 au 17 février 2006 . L'objectif principal est l'élaboration d'un cadre de coopération Algéro-française ;

☞ Une visite à Alger au courant du mois mars 2006 de Monsieur Gérard COLLOMB maire de Lyon, qui sera accompagné d'une délégation d'une cinquantaine de personnes composée d'hommes d'affaires et de partenaires institutionnels du Grand Lyon ;

En effet, La ville de Lyon souhaite élaborer des programmes de coopération dans les transports, notamment dans le cadre de la coopération décentralisée.

Telles sont quelques perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée, qui de-

vront se concrétiser au courant de cette année 2006.

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)

[Retour Session](#)