

## **LES PROBLÈMES DES TRANSPORTS URBAINS ET LEUR IMPACT SUR LA CIRCULATION À CONSTANTINE**

**BOUDJEMÂA AÏCHOUR**

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

UNIVERSITÉ DE CONSTANTINE

### **INTRODUCTION**

Selon M. CHERBONNEAU, historien de Constantine, peu de cités ont subi autant de bouleversements que Constantine... En effet, les écrits historiques rapportent que la ville fut assiégée et conquise un peu plus de quatre-vingts fois en raison de son importance historique, son site, sa position au centre d'une région caractérisée par la richesse de son sol agricole. C'est pourquoi Constantine a toujours attiré les hommes et les activités, et par conséquent d'intenses flux d'hommes et de marchandises.

Constantine (anciennement Cirta<sup>1</sup>) a connu une occupation permanente depuis sa création il y a environ dix mille ans (HACHID, 2000) par ses premiers habitants, les Amazighes (Berbères). « *Elle est l'une des plus anciennes villes du monde* » (BADJADJA, 1989), comme en témoignent bien les différentes traces trouvées sur le lieu (avant et pendant le paléolithique, ensuite à

---

<sup>1</sup> Nom composé de *Cirt* (moulin) et de *Ta* (la voici), voici le moulin en langue berbère.

l'époque néolithique et à l'âge des métaux). Puis, à travers l'histoire, le Rocher a vu se succéder sur son espace une série de conquêtes : phénicienne, romaine, vandale, byzantine, arabe, hilalienne, turque et française. De toutes ces invasions, malgré « *le substrat berbère qui demeure très fort* » (GUECHI, 2004), quatre marquèrent profondément son espace : trois (romaine, turque et française) par leurs ouvrages urbains et une (hilalienne, au 11<sup>ème</sup> siècle), par le saccage de l'espace rural et la destruction des structures agraires et urbaines de la Numidie (le grenier de l'Europe), lié à l'origine bédouine de ces derniers<sup>2</sup>.

Aujourd'hui, par sa situation à la limite du Tell et des hauts plateaux (Carte 1), Constantine assure un relais entre la côte et les hautes plaines et la bonne centralisation de ses voies de communication interurbaines rend plus efficace ce rôle. Elle bénéficie en effet, en plus de son statut de chef-lieu de Wilaya (Département), de sa position de carrefour (Carte 2) entre deux autres carrefours très proches, le Hamma au Nord où se rencontrent les routes de trois Wilayas (Jijel, Mila et Skikda) et le Khroubs au Sud, point de départ de la voie ferrée et de deux routes nationales (une vers la Tunisie, l'autre vers les Aurès et le Sud), ainsi que de la proximité (20 km) de l'aéroport international M. Boudiaf (Ain El Bey). Malgré les grands avantages de cette situation stratégique, son développement urbain a connu beaucoup de difficultés. En effet, en parcourant le temps, on note que la ville de Constantine fut appelée à s'adapter et à répondre à de nouvelles exigences sociales et économiques, toujours croissantes... qui ont suscité l'apparition de problèmes de circulation à l'intérieur de la ville en raison des conflits opposant les différents usagers d'un espace rare et d'une voirie étroite chichement mesurée.

La situation de crise structurelle que traversent la circulation et les transports urbains à Constantine, nous apparaît plus compréhensible à la lumière de l'état général de l'agglomération. Car les problèmes des transports y puisent leurs origines. L'afflux massif des ruraux, ajouté au « boum » démographique naturel, en l'absence d'une planification adéquate, gonflent la ville et la poussent à une extension anarchique. Les conséquences négatives ne se font pas attendre.

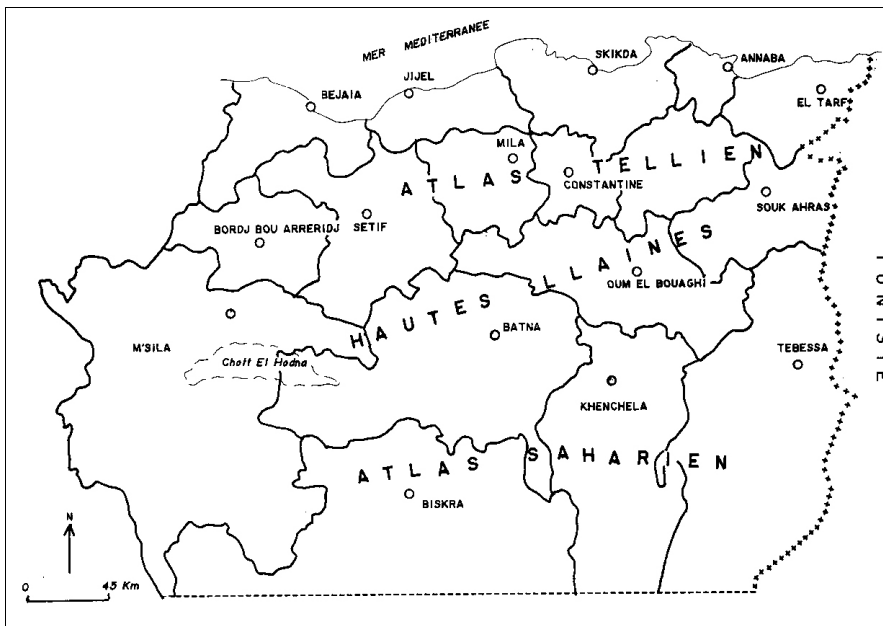
L'environnement urbain défavorable, la poussée démographique, la non-prise en compte du secteur du transport et du trafic urbain dans sa globalité (toutes les interventions partielles n'apportent qu'une amélioration temporaire aux problèmes de transports et de circulation, ou n'apportent rien du tout) ont fait que les transports urbains connaissent une situation explosive, caractérisée

---

<sup>2</sup> L'origine des Hilaliens n'est pas claire : certains historiens pensent qu'elle est yéménite, d'autres croient qu'elle est du sud de l'Égypte, mais nous pensons, selon nos propres recherches, qu'elle est un mélange de nomades du sud égyptien et de nomades Zénètes du sud algérien qui attaquaient et pillaient, déjà, les cités du royaume de la Numidie à l'époque du grand roi (Aglidh) berbère Massinissa. Le célèbre historien et sociologue IBN KHALDOUN explique bien dans sa *Moukaddima* (1975) le comportement, les séquelles et les conséquences néfastes de l'invasion des Banou Hilal sur l'Algérie du Nord.

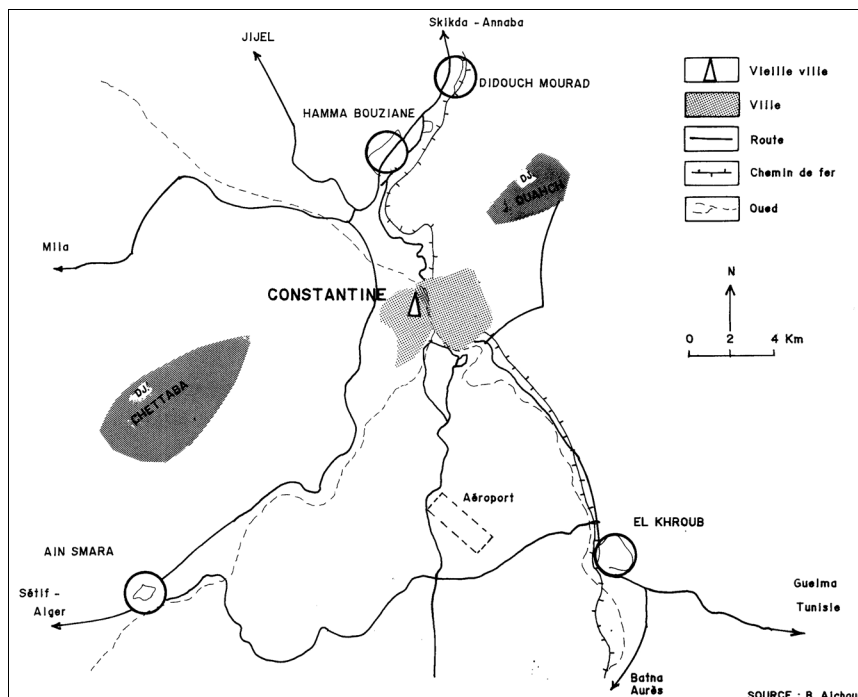
pour les transports en commun surtout par la détérioration de la qualité du service offert.

Carte 1 : Situation géographique et administrative de Constantine



Réalisation : B. Aïchour

Carte 2 : Constantine dans sa région



En effet, l'un des points noirs dont souffre la ville de Constantine est celui de la crise de la circulation. Certes le transport urbain est l'un des multiples services indispensables au bien-être de l'homme moderne, car à tous les niveaux notre ère est celle du mouvement. La ville de Constantine, bien loin d'échapper à ce tourbillon de par son histoire et son statut de métropole régionale, est le lieu de prédilection de cette mobilité nécessaire à toute vie économique, sociale et urbaine, transformant la ville en un réel espace de mouvement et de communication. Hélas pour les Constantinois, cette mobilité qui enrichit la vie sociale et élargit l'expérience n'est que très relative. En effet Constantine, en traversant le temps, s'est développée de manière anarchique, spontanée, montrant des difficultés croissantes à s'adapter aux changements nécessaires à son existence. En fait la circulation urbaine, pourtant indispensable, devient un embouteillage de trafic quotidien imprévisible, qui provoque de graves problèmes : bruit, pollution, dégradation des conditions de la marche à pied, manque d'accessibilité généralisée, à cause de l'utilisation concentrée de la voiture qui désorganise la circulation, asphyxie la ville et la détériore. Les nuisances de ces moyens de communication, qui se multiplient avec le processus d'urbanisation dans beaucoup d'endroits de la ville, prennent alors le dessus sur les avantages qu'ils apportent. Si ces problèmes sont en étroite relation avec le grand nombre de véhicules particuliers de transport motorisé, il y a aussi, par analogie, un lien étroit entre le manque d'organisation de la circulation et ces problèmes. Ce manque d'une véritable politique d'organisation des déplacements urbains touche l'ensemble des grandes villes algériennes mais, à Constantine, il se surajoute aux spécificités du site.

Notre objectif est d'essayer ici de cerner les origines de la crise, ses manifestations et ses conséquences. Que doit-on faire face à cette situation pour qu'une prise de conscience alerte les responsables, afin qu'une stratégie nouvelle, pour modifier les orientations des politiques de circulation et de transport, soit mise en place à Constantine ? Comment obtenir un système performant capable à la fois de garantir la liberté de se déplacer aux habitants, efficace en termes d'utilisation des moyens financiers et préservant l'environnement ? Peut-on résoudre le problème de la circulation urbaine sans résoudre la crise des transports collectifs ?

D'un point de vue méthodologique, nous tenons tout d'abord à signaler que la majorité des ouvrages que nous avons pu consulter traite le sujet d'une manière superficielle, ou trop simple, souvent faute de données. Afin de pallier ces carences de données, plusieurs enquêtes ont été réalisées. Les deux premières enquêtes, avec des échantillonnages de 3 645 personnes et 3 542 individus de plus de 14 ans, ont été réalisées respectivement en 1997 et 2003. Pour réaliser ces deux enquêtes, concernant le recensement de l'ensemble des voitures particulières qui se garent dans les parkings formels et informels de nuit dans la ville (seul moyen de nous donner le nombre total, fiable à 90 %, des voitures particulières à Constantine), nous avons été aidé sur le terrain

par un groupe de 40 étudiants de quatrième année d'architecture et d'urbanisme de l'université de Constantine, suivant un rythme de deux jours par semaine, durant quatre mois (deux mois par année universitaire en 1997 et en 2003). Pour les compléter, nous avons jugé utile la réalisation d'autres enquêtes et « mini-enquêtes » complémentaires auprès de deux échantillons, l'un de 450 personnes, l'autre de 250 personnes, ainsi que de comptages de véhicules. Nous avons également travaillé à partir de discours des usagers, recueillis dans des entretiens directs. Nous estimons en effet que ce que les usagers disent et pensent de la situation de la circulation et des transports urbains, de la libéralisation des T.C., de leurs problèmes et moyens de déplacements constitue un matériel approprié pour comprendre et expliquer les différents aspects des transports urbains dans leur contexte social et économique.

Après avoir brossé un tableau élémentaire de la ville de Constantine, nous allons étudier dans le présent article la situation de crise que traversent la circulation et les transports urbains à Constantine. Nous avons jugé utile, pour une meilleure compréhension, d'en répartir l'étude en deux axes.

Le premier axe, qui se veut analytique et critique, est divisé en deux parties. La première consiste tout d'abord à aborder les causes d'ordre physico-spatial de la situation actuelle, à montrer l'originalité du cadre physique (difficile et complexe) sur lequel est implantée la ville de Constantine, et son impact sur la création d'une voirie étroite et sinueuse, et sur toutes formes de circulation urbaine motorisée. La deuxième partie a pour objectif d'examiner les causes, d'ordre politique, organisationnel et institutionnel, des problèmes de déplacement à Constantine et d'expliquer les échecs des différentes interventions.

Le deuxième axe est, lui aussi, divisé en deux parties. La première décrit la situation actuelle des T.C., suite aux décisions prises quant à leur libéralisation. Nous étudions l'intervention de l'investisseur privé dans les T.C. et l'accroissement de la pénibilité dans les déplacements. Dans la deuxième partie, nous étudions les caractéristiques et les conséquences de cette libéralisation sur les T.C. et les problèmes de la circulation à Constantine, quantitativement et qualitativement, en nous référant notamment aux avis des usagers et des acteurs du secteur.

Enfin, nous concluons par un appel d'urgence à revoir les politiques de circulation et des transports en vigueur, selon cinq approches complémentaires.

## **1. LES CAUSES DES PROBLÈMES DE DÉPLACEMENT À CONSTANTINE**

Selon nous, les causes des difficultés de déplacement à Constantine sont d'ordre physico-spatial d'une part, politique, organisationnel et institutionnel d'autre part. Les deuxièmes relèvent d'une politique des transports urbains nationale qui s'applique plus ou moins à toutes les grandes villes algériennes.

### 1.1. CAUSES PHYSICO-SPATIALES

Pour se déplacer, les Constantinois n'échappent pas aux problèmes communs à d'autres villes des pays en développement : la croissance rapide de la population urbaine, la crise économique. Mais il existe aussi à notre avis divers facteurs spécifiques à Constantine, et notamment le site, très original, dont l'image physique fut l'objet de nombreux témoignages. Elle est décrite en 1932 dans les propos du Dr Adams GIBBOUS, explorateur, universitaire et écrivain qui déclara : « *je n'ai jamais vu de plus beau de sa particularité, qui est son site ...* », un « *site qui envoûte de son charme mythique tous ses visiteurs à travers les siècles* » (cité dans GUECHI, 2004).

Nous tenons à signaler l'importance du cadre physique, difficile et complexe, dans la création de la voirie étroite et sinueuse de Constantine, avec des déclivités incluses entre 2 et 24 % (Figure 1), ce qui nous permet de dire que la voirie et les transports à Constantine sont ce que d'abord les sites et le milieu physique en ont fait. Dans la même perspective, l'évolution urbaine de Constantine a été orientée par la configuration topographique qui a poussé la ville à s'étendre au-delà du Rocher (le centre historique, zone centrale) en formant des noyaux sur les collines, les plateaux et dans les vallées. Ces noyaux sont reliés à la ville-mère par trois ponts (le pont suspendu au nord ouest, le pont Bâb El Kantara au nord-est et le pont Sidi Rached à l'est), constituant les points de passage obligatoire pour la quasi totalité du trafic urbain entre le centre historique et les quartiers situés aux nord, nord-ouest, nord-est et est (Carte 3).

Par son originalité, le site physique sur lequel est implantée la ville de Constantine est le plus célèbre de tout le territoire algérien, et il comprend quatre éléments constitutifs :

a- Le Rocher sur lequel est dressée la Casbah (vieille ville) de Constantine est une falaise de calcaire abrupte visible sur 300 mètres dont l'altitude varie de 534 mètres vers Sidi Rached à 644 mètres au Kef Ch'kara. Ce promontoire est incliné vers le sud-est et constitue une véritable forteresse, entourée, enserrée et protégée du nord-est au sud-est (sur 80 % de son pourtour) par les profonds précipices des gorges du Rhumel. Comme l'a écrit F.Z. GUECHI (2004 : 6), c'est « *Constantine qui se regarde sous de multiples facettes taillées par le Rhumel* ». Le Rocher offre une vue saisissante, la vue d'une « *île fantastique* » (ALZIEU, 2001 :7). Seul, au coin Sud-ouest du Rocher, un étroit passage aujourd'hui élargi, en amont de l'oued, permet l'accès à la Casbah (vieille ville).

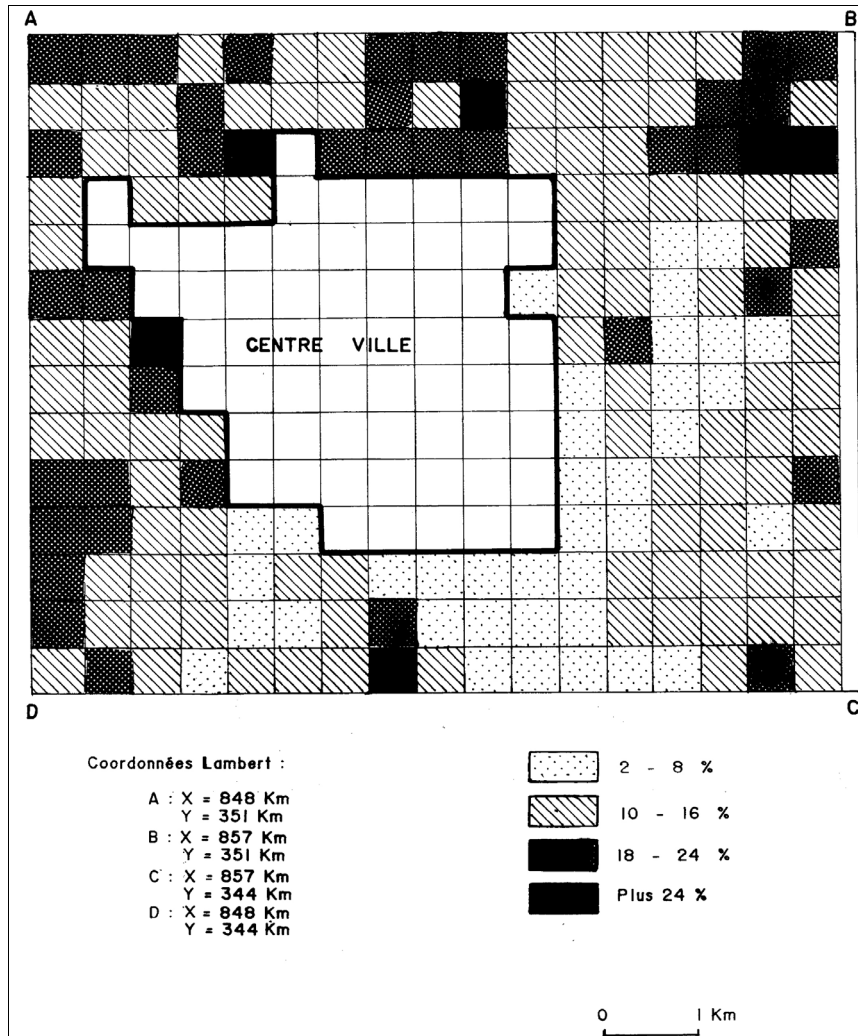
b- Les collines. C'est l'espace urbanisé pendant la colonisation française, notamment les collines de Sidi Mabrouk et de Bellevue, enfin celles abritant l'Université et ses annexes depuis 1974, et les cités : Fadila Saâdane, Boufarika, El Bir où, en plus de la contrainte de la pente, de nombreux glissements de terrain compliquent encore le trafic urbain ;

c- Les plateaux. Ils se caractérisent par une platitude légèrement ondulée, la

faiblesse des pentes et la stabilité des terrains. Situés sur les sites du Mansoura et de la ville nouvelle (Ain El Bey), ces derniers sont considérés parmi les meilleurs endroits constructibles de Constantine et par conséquent offrent de bonnes conditions pour la circulation automobile ;

d- Les vallées. Constantine est traversée par deux oueds, le Rhumel (ex Ampsaga) et le passage de l’affluent Boumerzoug, « *Suf n’égmer* » (la rivière de la pêche). Le tracé des voies est très sinueux et suit la pente, la circulation y est difficile.

Figure 1 : Constantine, carte schématique des pentes

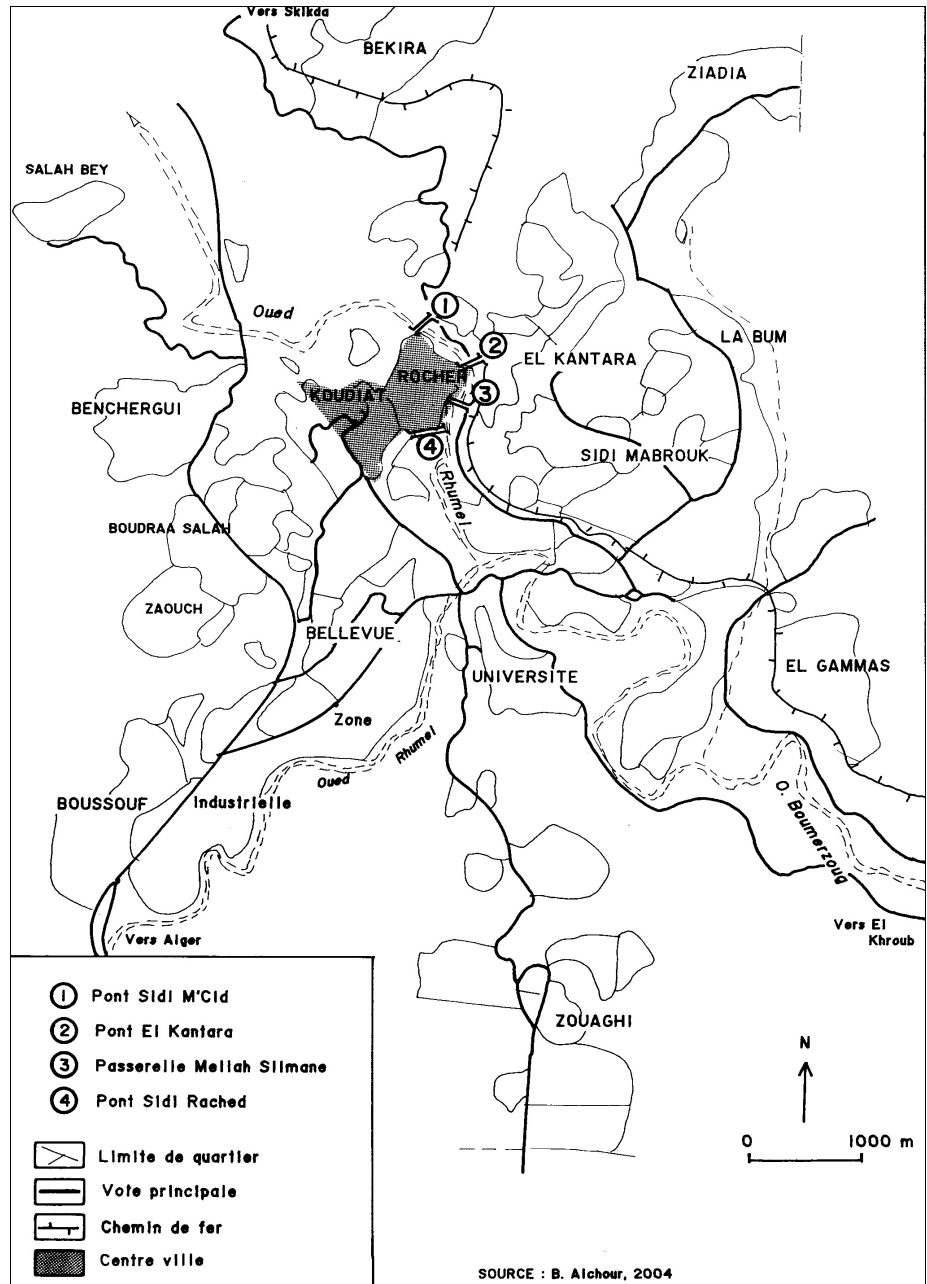


Réalisation : B. Aïchour

Cette situation fait de la capitale de l'Est algérien une ville étroite, dense et centralisée. C'est dans ce contexte que se développent les transports urbains, qui doivent s'adapter à la voirie tortueuse et pentue, où tout mode de

déplacement doit faire des détours, et pour transiter suivre obligatoirement des itinéraires bien définis, itinéraires où le moindre incident conduit à l'asphyxie.

Carte 3 : Voies d'accès au centre-ville





## 1.2. CAUSES POLITIQUES, ORGANISATIONNELLES ET INSTITUTIONNELLES

Les problèmes sont tels que les responsables locaux sont parfois condamnés à utiliser des remèdes inefficaces, de par leur nature purement technique qui ne résout en rien les problèmes. En effet, les tentatives n'ont jamais été précédées d'une étude globale de l'ensemble des composantes urbaines, ce qui a donné un caractère timide à ces interventions entreprises sans plan de suivi. Ainsi, la création en 1983, sur la place de la Brèche, d'une passerelle aérienne réservée aux piétons a, par sa taille trop imposante et sa laideur, dénaturé le paysage sans améliorer pour cela la circulation. Elle fut l'objet de nombreuses critiques qui amenèrent les autorités à la supprimer. On décida ensuite l'élargissement et l'extension du passage souterrain piétonnier, mais cette opération n'a pas atteint l'objectif (empêcher les piétons de traverser les rues au péril de leur vie, entre d'innombrables véhicules), et n'a pas entraîné la réduction des problèmes de circulation, ce qui était l'objectif. Le passage souterrain a été vite squatté par les « *trabendistes* » (marchands informels), dont la présence pousse les passants à ne pas l'emprunter. Ce passage souterrain piétonnier mal ventilé a ainsi été complètement détourné de sa fonction initiale, qui relevait de la circulation. Même les interventions survenues après le changement politique de 1988 n'ont rien apporté. Soit elles sont sectorielles, ne prenant pas en compte l'ensemble de l'agglomération, comme l'intervention en 1997 du Bureau d'Etudes des Transports Urbains sur le centre ville uniquement. Soit elles sont d'inspiration trop libérales. Certes, le secteur privé a pu réaliser l'un des objectifs de la libéralisation des T.C. qui est l'augmentation de l'offre de transport collectif, mais cette libéralisation s'est accompagnée de beaucoup de problèmes.

Selon les données obtenues de la Direction des Transports de la Wilaya, de la Direction des chemins de fer de Constantine et celles recueillies sur le terrain, les T.C. urbains à Constantine s'organisent autour de deux réseaux : le réseau spécialisé de certains employeurs ; le réseau de transport collectif (public et privé).

### 1.2.1. Les transports spécialisés

Ils sont organisés par certaines entreprises ou administrations (dont l'université, pour le transport des étudiants de certaines facultés et de son personnel).

Ces transports spécialisés, non ouverts au public, sont assurés par quelques grandes entreprises ou administrations pour garantir d'une part les déplacements entre les lieux de résidence des employés et des étudiants (domiciles privés et cités universitaires) et les lieux de travail et d'étude, et d'autre part une certaine ponctualité aux heures de pointe, exigée par leurs directions, et qui fait défaut dans les services réguliers. L'existence même de tels services exceptionnels souligne à elle seule les carences du réseau de transport en commun.

### 1.2.2. Les transports collectifs par bus (publics et privés)

En 2003, la population de la ville de Constantine est estimée à environ 550 000 habitants. Les transports collectifs, sans site propre, empruntent la voie publique et donc sont soumis aux aléas de la circulation générale. En effet les T.C. qui sont, habituellement, « destinés à assurer au public les niveaux d'accessibilité indispensables à la réalisation d'objectifs économiques et sociaux à caractère général » (CEMT, 1990 : 87), subissent depuis plusieurs années déjà les conséquences d'une saturation très élevée et se révèlent dépassés et incapables de subvenir aux besoins d'une société en perpétuelle mutation.

La modification dans l'organisation de l'espace fait suite à l'étalement accru et rapide de la population et de l'urbanisation, étalement distingué par un déséquilibre de plus en plus marqué entre des quartiers centraux stagnants et suréquipés et une périphérie en perpétuelle croissance et sous-équipée. Le Tableau 1 rend compte de la croissance spatiale de la ville et de son évolution démographique : respectivement, de 170 à 5 500 ha en 2003 (soit 3,1 %), et de 251 000 à 550 000 habitants (119 %). Cette évolution a allongé, d'une façon considérable, la distance des déplacements. L'étalement dans l'espace se manifeste aussi pour les activités économiques et les équipements. Confronté à cette tendance, le système d'organisation et de fonctionnement du cadre institutionnel n'a pas connu, au début, la même évolution, ce qui a encore aggravé la crise des transports et des déplacements. Autrement dit, il a fallu du temps pour prendre conscience de l'ampleur du problème.

Tableau 1 : Évolution spatiale et démographique de la ville de Constantine (1966-2003)

Année	Population	Evolution (%)	Superficie (ha)	Evolution (%)
1966	250 761	-----	170	-----
1977	355 059	42	1469	764
1987	449 602	27	2470	68
1998	478 837	6,5	3948	60
2003 (est.)	550 000	14,8	5500	39

Source : exploitation des données de l'URBACO et du service de l'urbanisme de la Mairie de Constantine par l'auteur, 2004.

A l'échelle de l'agglomération, la responsabilité des T.C. incombe, aux termes de la loi, à une autorité organisatrice. Le transport urbain en Algérie a traditionnellement mis l'accent sur les rôles complémentaires exercés par les différentes échelles des institutions étatiques. Les 15 ou 20 premières années de l'indépendance algérienne vis-à-vis de la France se caractérisent par la théorie de l'Etat comme seul agent promoteur du développement économique, qui en fait durant toutes ces années, un agriculteur, un industriel, un banquier, un transporteur, etc.. Par conséquent, il mène une politique des T.C. urbains purement idéologique, et cela durant toute la période de l'économie dirigée : l'ensemble des entreprises sont publiques,

d'où la nécessité de confier le réseau urbain de transport à une seule régie municipale publique (RMTC). Son statut reposait sur le principe du contrôle exercé par les autorités locales. En 1973 le réseau de T.C. urbain s'articulait autour de deux stations centrales (terminus) à savoir : Brèche et Krikri, desservant les quartiers périphériques par 15 lignes de dessertes. Le développement urbain et spatial qu'a connu la ville entre temps, conjugué avec l'augmentation de la mobilité quotidienne des Constantinois, conduisit à compromettre le développement et la promotion de cette régie, qui n'arrivait pas à suivre les rythmes de croissance. En effet, l'investissement de la collectivité dans ce secteur était très faible, ponctuel et en même temps les interventions étaient purement techniques.

Nos différentes recherches dans les archives et nos enquêtes auprès du chef de service du bureau de transport de la ville de Constantine montrent l'existence d'autres facteurs qui ont, à notre avis, également contribué à cette crise, comme la non-rentabilité financière du service public. L'image de la régie des T.C se dégradait d'une manière régulière et spectaculaire. Sa santé économique s'est terriblement détériorée à tel point qu'elle est devenue synonyme de « gâchis financier ». Son déficit s'accumulait d'année en année et constituait un véritable handicap pour le budget de l'Etat, à Constantine comme ailleurs. Considérée comme symbole de la mauvaise gestion et signe d'essoufflement du secteur public, la RMTC a fini par « jeter l'éponge » et disparaître, en 1987.

Elle a été remplacée par une autre régie, appelée Régie Communale des Transports Collectifs (RCTC), mais gérée presque de la même façon. Vu le lourd et catastrophique héritage, elle s'est transformée en un véritable « casse-tête » pour la municipalité. Sa situation s'est tellement détériorée que les autorités voient en elle la source « mère » de gaspillage des revenus publics. Parallèlement, les gestionnaires de la Régie déclinaient toute responsabilité et reprochaient au pouvoir public le fait de les avoir abandonnés à leur triste sort.

Les divergences de points de vues et d'objectifs ont provoqué la confusion dans les rapports entre la régie et son patron (l'Etat) d'où une gestion publique anarchique, brouillée, incohérente et ambiguë. Dans ce contexte, le pouvoir central réclame aux gestionnaires de la RCTC une gestion économiquement fiable, alors que cette dernière reste difficile à assurer vu le poids et l'ampleur des dégâts accumulés. La crise des T.C. a conduit la régie municipale à utiliser des autobus âgés souvent en état de délabrement avancé, ce qui a nécessité un renouvellement de pièces, toutes importées et payées en devises, ce qui déséquilibra davantage la balance commerciale du pays, notamment, après la chute vertigineuse des prix du pétrole en 1984.

Ces quelques observations donnent une idée de la problématique du transport collectif urbain et de la situation qui régnait à Constantine avant le vent de libéralisation d'octobre 1988, date marquant un tournant dans le paysage

politique et économique algérien. Évidemment, le transport en commun urbain est intégré dans cette nouvelle stratégie. Dans ce contexte, la mise en place d'une nouvelle politique s'impose.

Les nouveaux textes législatifs en matière de gestion du transport sont contenus, d'abord, dans les lois 88-01 à 88-06 du 10/05/1988. Le pouvoir de décision étatique a notamment privilégié les branches de transport sur longues et moyennes distances, déléguant la responsabilité de gestion et de développement des transports urbains aux édiles et responsables locaux, et chargeant le Ministère des transports de la mise en application de la nouvelle loi. Malheureusement cette nouvelle politique de planification ne semble pas avoir été conçue pour intégrer le développement du transport urbain aux infrastructures primaires de voirie et d'urbanisation qui restent de la compétence du Ministère de l'équipement. La municipalité est responsable de l'organisation des transports en commun, mais pour que ceux-ci fonctionnent de façon efficace dans un contexte de fort étalement urbain, elle n'a pas les moyens financiers nécessaires à l'entretien et au développement de la voirie, et elle attend des subventions de l'Etat... On retombe donc dans les mêmes erreurs commises par le passé, avec cette fois-ci « la caution de la loi ».

La crise de la régie municipale (RCTC) a aussi créé les conditions favorables au développement d'une concurrence prédatrice et « sauvage » de la part du secteur privé de type artisanal. Au socialisme militant se substituait un libéralisme débridé. On enregistre donc un développement rapide et anarchique de nombreuses lignes privées dans presque toutes les grandes villes du pays, à l'image de nombre de grandes villes africaines, développement favorisé, dans le cas de l'Algérie, par la conjoncture économique difficile, due à la chute des prix du pétrole.

A partir de 1991, les bus de la Régie Communale des Transports Constantinois (RCTC) sont confrontés à la forte concurrence des cent vingt bus et minibus du transport en commun privé<sup>3</sup> (Tableau 2) et à celle des autres modes de transport collectif privé (taxis formels et informels). Ces concurrents bénéficient d'une tarification non subventionnée, emploient un personnel non assuré et non déclaré (pour échapper au fisc) et cherchent la rentabilité en minimisant les dépenses, car ils ne disposent d'aucune aide étatique, ni de facilités fiscales, notamment pour l'acquisition de véhicules et de pièces de rechange de l'étranger. On est en présence d'une sorte d'accord tacite. A cet égard, la montée des risques pour la régie municipale est évidente, car sur le terrain où se développe la concurrence, les transports privés offrent divers avantages (confort, sécurité, départ -plus ou moins- à l'heure...) et prennent le dessus sur les bus de la régie municipale souvent engorgés et inconfortables.

---

<sup>3</sup> La majorité de ces opérateurs privés est non qualifiée. Ils se sont constitués sans respecter les règles d'accession à une nouvelle profession appelée « transport ».

Tableau 2 : Évolution des parcs de bus publics  
et des bus et minibus privés (1991-2003)

	Bus RCTC		Bus STU		Bus et minibus privés	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1991	200				120	
1992	10	-95			150	25
1993	8	-20			315	110
1994	7	-12,5			402	28
1995	5	-28,5			490	22
1996	4	-20			503	2,5
1997	4	0			510	1,3
1998			4	0	535	5,0
1999			4	0	557	4,0
2000			4	0	572	3
2001			4	0	580	1,3
2002			4	0	620	7
2003			4	0	635	2,4

Source : exploitation des données de la Direction  
des Transports Urbains de Constantine, par l'auteur

La crise des transports collectifs publics a comme conséquence une désaffection de l'usage des T.C. publics. Le nombre d'usagers diminue sous l'effet de la compétition qu'imposent les autres modes de transport urbain à l'autobus municipal : une compétition très vive vis-à-vis de la clientèle, mais également une compétition de plus en plus rude pour l'usage d'une voirie étroite chichement mesurée, dont la principale conséquence est une dégradation de la vitesse commerciale. D'où la perpétuation des difficultés de circulation. Ainsi, la vitesse moyenne des autobus aux heures de pointe varie de 6 à 8 km/h<sup>4</sup>, contre 8 à 10 km/h à Alger<sup>5</sup> sur les voies les plus chargées, 10 à 12 km/h à Paris (RATP) et 12 à 14 km/h à Tunis<sup>6</sup>.

D'ailleurs, vu le bilan timide quant à la place et au rôle joué par les T.C. dans le transport urbain, la RCTC disparut en 1998, après six années de concurrence, malgré le changement de son nom. Elle a été totalement supplantée par le secteur privé qui a connu, à l'image des autres grandes villes algériennes (hormis Alger et Oran, Tableau 3), en un laps de temps court une évolution impressionnante de 110 % entre 1992 et 1993. Quant à la RCTC, elle a connu une chute vertigineuse (-95 %) en 1992 et depuis elle n'a pas cessé de régresser pour arriver à un peu plus de -28 % en 1995. Avec un parc roulant de 4 bus seulement en 1996, elle a fini par être dissoute et remplacée par une entreprise dénommée « Société des Transports Urbains » en 1998. La nouvelle Entreprise est une SPA (Société Par Actions) créée

<sup>4</sup> Source : enquête de terrain, septembre 2003.

<sup>5</sup> Source : Journal *Le Soir*, juin 2003.

<sup>6</sup> Journal *La presse de Tunisie*, octobre 2003.

dans le cadre de l'application de la circulaire du chef du gouvernement n° 003 du 02 mai 1998 relative à la cession au profit des salariés des actifs de l'entreprise publique dissoute.

*Tableau 3 : Couverture spatiale des 7 plus grandes villes d'Algérie par les opérateurs privés (nombre de voyageurs)*

Villes	Nombre d'habitants (Millions, 2003)	% de couverture spatiale par le privé en 2004
Alger	3,7	55
Oran	0,7	70
Constantine	0,55	99
Annaba	0,45	100
Batna	0,3	100
Sétif	0,25	100
Blida	0,2	87

Source : exploitation de différentes données des D.T.W. de chaque ville

Soucieuse de préserver le service public, une frange de travailleurs a en effet relevé le défi et opté pour la reprise d'une partie des actifs de la RCTC. La nouvelle entreprise (STU) est dotée d'un statut et d'un cahier des charges qui sont approuvés et adoptés, définissant et fixant son fonctionnement. Un conseil d'administration est élu par le collectif des travailleurs actionnaires qui est habilité à prendre des décisions et à qui revient le soin de désigner le gestionnaire. Cette nouvelle équipe a essayé de se redéployer avec une autre mentalité et de s'engager à œuvrer dans le sens d'un service public d'intérêt général, prolongeant la mission assignée par les pouvoirs publics à l'ancienne entreprise.

Malgré tous les efforts fournis par le personnel de la STU pour infuser un nouveau souffle à la régie publique, cette dernière n'a pas évolué de 1998 à nos jours, avec à peine 1 % des prestations totales (en nombre de passagers). A l'image de toutes les grandes villes algériennes (hormis, là encore, Alger et Oran où, grâce aux aides et subventions des pouvoirs publics, la part des entreprises publiques est encore importante -45 % pour la première et 30 % pour la deuxième, Cf. Tableau 3), les autres modes de transports urbains collectifs privés (bus, minibus, taxi, taxi clandestin) continuent à se développer. A Constantine, 99 % des déplacements urbains sont ainsi assurés, en principe, par les bus et minibus privés. Seuls les quartiers jugés rentables et sans risques sont desservis, ce qui entraîne un usage accru des autres moyens de transport.

Les opérateurs privés utilisent des véhicules d'une capacité de 9 à 25 places assises, ayant en moyenne de 10 à 15 ans d'âge, achetés d'occasion, en principe soumis à des contrôles techniques, ce qui n'empêche pas des accidents dont les seuls citoyens sont victimes. Sur le terrain, plusieurs formes de transport urbain sont utilisées :

- le taxi collectif 5 places, utilisant les mêmes véhicules que les taxis, appelés

« transport urbain » tarifé à la course ou à la place, desservant plusieurs itinéraires avec arrêts à la demande du client.

- le bus et le minibus avec un degré plus élevé de confort (places assises, climatisation, départ plus ou moins à l'heure...) desservant un itinéraire avec arrêts fixes.

- des véhicules de 8 à 11 places (J5, Boxer, Renault trafic...) desservant des itinéraires fixes, jugés rentables par les opérateurs, avec arrêts à la demande du client.

### 1.2.3. Les transports par taxi

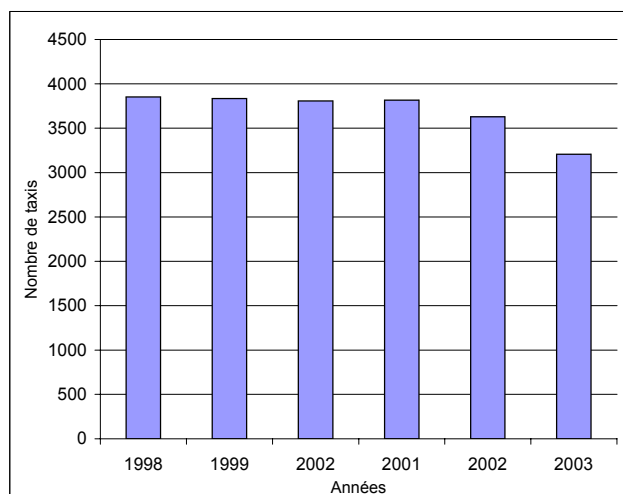
Le taxi est une activité de transport au service du public, ce n'est pas un service public. C'est une activité à l'initiative du privé pour en tirer un profit. Nous allons essayer d'examiner son rôle dans les transports urbains constantinois, en nous référant aux quelques rares données statistiques recueillies auprès de la Direction des Transports de la Wilaya (D.T.W.), sur les plans social et économique, dans le but de comprendre les relations que ce mode entretient avec la collectivité et les problèmes du trafic urbain.

Les taxis constituent le seul mode de transport urbain qui puisse transporter d'une manière licite, par opposition aux taxis clandestins que nous présentons au point suivant, les habitants de Constantine dans tous les quartiers. Ils assurent une couverture suffisante, légale de l'espace urbain, surtout l'espace non desservi (quartiers difficiles) par les bus pour des raisons de rentabilité. Ils s'adressent également aux personnes à mobilité réduite (handicapé, femme enceinte, vieillard, malade...). Pour ce dernier type de clientèle, il s'agit surtout de ceux qui ne sont pas motorisés ou qui n'ont pas la faculté de conduire. Enfin, ils assurent également la liaison entre l'aéroport et les différents secteurs de la ville pour des voyageurs, notamment les « immigrés » (ceux qui reviennent de l'étranger, notamment de France), aux bagages volumineux.

Les taxis constantinois appartiennent à des opérateurs de statut privé et sont soumis à une réglementation particulière. Leur zone géographique d'attache comprend la ville de Constantine et les emprises de l'aéroport. La D.T.W. contrôle les taxis conformément au règlement du Ministère des Transports qui fixe les tarifs et les types de services offerts. Elle instaure un numerus clausus chaque année.

La Figure 2 montre une légère tendance à la baisse du nombre de taxis de 1998 à 1999. Cette tendance s'accroît légèrement, avant que le nombre de taxis augmente faiblement entre 2000 et 2001. Puis la chute s'accroît pour atteindre -4,8 % entre 2001 et 2002, et surtout -11,6 % (424 taxis de moins) entre 2002 et 2003. Cette baisse s'explique par la mise en place de critères plus exigeants décidés par les autorités. Malgré cette régression suite aux nouvelles dispositions légales, le nombre de taxis reste très élevé, en comparaison par exemple de Paris ou Londres.

Figure 2 : Évolution du nombre de taxis à Constantine (1998-2003)



Source : exploitation des données de la D.T.W.

Les taxis assurent 4,5 % des déplacements des Constantinois. Ils sont habilités à charger les clients sur la voie publique en dehors de leur station. Les passagers sont généralement déposés à l'extérieur des stations et sur la voie, au péril de leur vie. Les arrêts fréquents qu'ils marquent sur la chaussée pour charger ou descendre la clientèle provoquent des perturbations énormes du trafic urbain et accentuent davantage le problème de la circulation. Pourtant, même pendant l'horaire de service des taxis (7h-19h30), l'idée que l'on ne trouve presque jamais de taxis à Constantine, hormis en centre-ville, est fortement répandue. Ce déficit de couverture spatiale trouve, selon nous, ses racines dans l'absence d'une emprise étatique régulatrice, susceptible de veiller à ce que tous les taxis respectent la réglementation et desservent également les quartiers périphériques.

#### 1.2.4. Les taxis clandestins (« informels »)

Dans les villes algériennes, le taxi est l'un des secteurs courants des activités dites informelles (avec l'habitat, le commerce et le stationnement). Quel que soit le terme choisi pour le désigner, il est clair que la dénomination comporte un sens plutôt négatif et exprime même le rejet. En Algérie, tout le monde appelle ce genre de transporteurs, des fraudeurs ou des clandestins. Nous retenons ici le terme de taxi clandestin. Nous considérons comme taxi clandestin tout transport effectué pour le compte d'autrui avec des automobiles particulières en n'ayant pas de licence et en n'étant pas autorisé à le faire par le service de la D.T. W..

Le nombre réel de taxis clandestins, qui circulent de jour comme de nuit et se substituent à partir de 19h30 aux taxis autorisés, est inconnu. Il est très difficile de les recenser, car ils se méfient de la police. Néanmoins, lors de



nos enquêtes de terrain réalisées aux différents arrêts de la ville en 2001, 2002 et 2003, nous avons pu remarquer que leur nombre n'a pas cessé d'augmenter. Malgré les restrictions policières, il a connu, de 2001 à 2003, un accroissement moyen annuel que nous évaluons à 3,6 %, passant dans nos points de comptage de 224 à 241.

#### *1.2.5. Les transports par chemin de fer*

Nouvellement indépendante vis-à-vis de la France, l'Algérie « algérianisa » ses effectifs de cheminots en toute hâte, mais sans que le réseau évolue pendant une dizaine d'années. Sur le plan institutionnel, l'Algérie conserva pour longtemps le sigle SNCF. Bref, l'Algérie ne parvint à parachever l'intégration de son réseau ferré dans le contexte de son système de transport qu'en mars 1976, date de sa constitution en « Entreprise Socialiste Nationale ». Enfin, comme conséquence du changement politique de 1988, elle se transforma en établissement public industriel et commercial à la date du 1er décembre 1990.

Profitant du passage de la ligne du chemin de fer Annaba-Skikda-Constantine-Batna-Biskra et Alger, par les quartiers Nord, Nord-est, Est, Sud-est de la ville et par diverses villes satellites, la D.T.W., en collaboration avec les Chemins de Fer, a mis à la disposition des habitants de ces dernières localités, ainsi que des Constantinois habitant les zones desservies par le chemin de fer, deux trains de banlieue, assurant leurs déplacements quotidiens entre les différentes localités citées. Le train de banlieue constitue le réseau de base des déplacements des habitants des villes satellites et des quartiers périphériques vers la ville de Constantine et vice-versa. Les autres moyens de transport, et tout particulièrement les taxis, jouent plutôt pour ces voyageurs un rôle redistributeur, une fois qu'ils sont arrivés à la gare de Constantine. Il est clair et dès lors pleinement justifié que ce soit sur le chemin de fer que pèse le plus lourdement l'obligation de contribuer à assurer les liaisons entre la gare de Constantine et les villes satellites et quartiers traversés par la voie ferrée, soulageant d'autant la circulation sur la voirie agglomération constantinoise.

En 2003, les trains de banlieue desservant la gare de Constantine ont transporté plus de 66 000 voyageurs (Tableau 4). Les motifs de ces déplacements ont été regroupés en quatre catégories : travail, études universitaires, autres niveaux d'études et autres motifs (achats, accompagnements, démarches, loisirs, religion, visites...). 79,5 % des déplacements correspondent à des trajets domicile-études (et vice-versa), et 7 % sont des déplacements domiciles-travail (et vice-versa).

*Tableau 4 : Nombre de voyageurs transportés par trains de banlieue, selon le motif de déplacement en 2003*

Nombre de voyageurs	Motifs de déplacement	%
4 652	Travail	7
40 048	Etudes supérieures	60
12 988	Autres niveaux d'études	19,5
8 659	Autres	13
Total 66 347		100

Source : Direction des Chemins de Fer de Constantine

### *1.2.6. Les transports en voiture particulière*

En l'espace de 31 ans, le nombre de voitures particulières a augmenté de 436 %, de 7 351 véhicules en 1972 à 72 190 en 2003 (Tableau 5), soit une croissance moyenne de 14 % par an. La voiture représente 64,4 % du parc automobile total constantinois (Figure 3), entraînant donc une aggravation du niveau d'émission de polluants et de bruit.

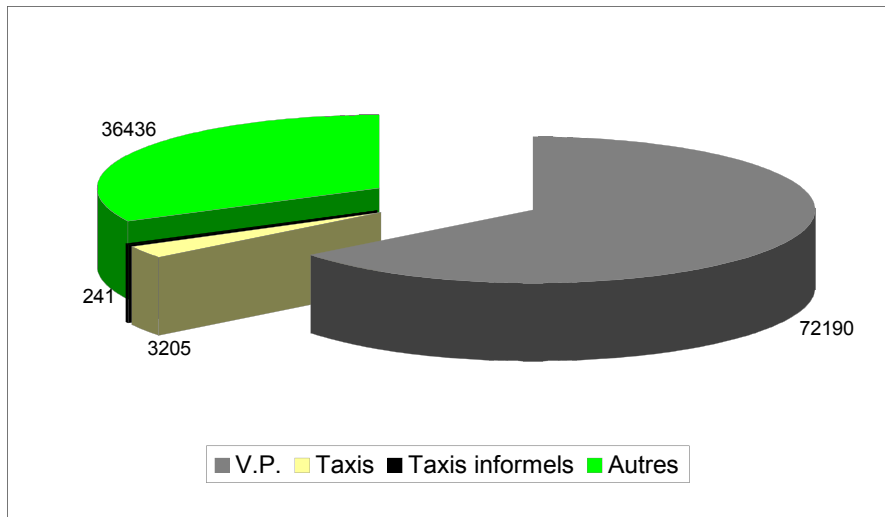
*Tableau 5 : Evolution du parc automobile des particuliers à Constantine (1972-2003)*

Année	Nombre de V.P.	Taux d'évolution (%)
1972	7 351	
1975	10 195	38,6
1978	13 452	31,9
2003	72 190	436,6

SOURCES : LAROUK, 1984 pour 1972, 1975 et 1978 ; enquête de l'auteur pour 2003 (ensemble des voitures stationnées de nuit dans les parkings licites et illicites)

Cette croissance du parc automobile a accentué davantage les difficultés de la circulation urbaine, baissé la vitesse commerciale, augmenté les temps d'attente, notamment aux carrefours et aux intersections, et a nui aux T.C. en rendant leur ponctualité très médiocre et leur temps de parcours deux ou trois fois plus long que ceux des voitures particulières, contribuant ainsi à la longueur des files embouteillées. L'insuffisance de places de stationnement dans le centre de la ville et dans les centres de quartiers importants est une cause supplémentaire d'embouteillage, les passagers se garant sur les voies. Les comptages que nous avons réalisés montrent le grand nombre (40 %) de déplacements effectués dans des voitures transportant un seul passager (Tableau 6) et pose avec acuité la question de leur rôle vis-à-vis des problèmes du trafic urbain et de l'embouteillage. Désormais l'engorgement gagne les principales voies de l'ensemble de la ville et s'étend sur des zones et des périodes plus larges, au point que, si les heures « creuses » commencent à disparaître, les nuisances deviennent quasi permanentes.

Figure 3 : Répartition du parc constantinois en 2003



Source : Exploitation de données de la D.T.W. et des résultats des enquêtes de l'auteur concernant la voiture particulière et le taxi informel. Le nombre de taxis informels est inconnu et se situe probablement à un niveau très nettement supérieur.

Tableau 6 : Répartition des voitures particulières selon le nombre d'occupants, sur la rue Aouti Mustapha (T'rik S'tif) en direction du centre-ville (juin 2004)

Horaire	Voiture avec 1 personne		Voiture avec au moins 2 personnes		Nombre total de véhicules
	Nombre	%	Nombre	%	
7h-8h30	904	40,1	1347	59,9	2251

Source : Enquête de l'auteur

Il est peu probable que le trafic urbain puisse continuer d'être assuré dans ces conditions. L'accroissement du volume de la circulation des voitures est à l'origine des encombrements quotidiens et de l'inefficacité de la circulation. L'explosion de la circulation fait apparaître toutes les insuffisances du système. Sur toutes les aires urbaines centrales et les principales voies d'accès, on se plaint de ces difficultés, avec pour conséquence de pénaliser lourdement la vie quotidienne de l'ensemble des habitants.

## 2. LES PROBLÈMES DE LA CIRCULATION URBAINE, ET LES ENJEUX DE LA LIBÉRALISATION DES T.C. EN ALGÉRIE

La demande accrue de moyens de transport urbain, l'inefficacité des T.C., l'utilisation croissante des autres modes de transports urbains (voiture particulière, taxi licite, taxi clandestin), les embouteillages, les difficultés de stationnement, les accidents, le bruit, la pollution sont des phénomènes

communs à toutes les grandes villes algériennes aujourd'hui. Devant la persistance de ces problèmes, les responsables locaux sont parfois condamnés à essayer des remèdes empiriques souvent inefficaces et toujours insuffisants. Suite à différentes tentatives et échecs (Cf. 1.2.), les autorités publiques, longtemps enfermées dans une logique de gestion dirigiste, impuissantes face à l'aggravation des problèmes de la circulation urbaine et des T.C., ont profité du changement politique survenu après les événements de 1988 pour augmenter davantage la densité de la circulation dans « *l'objectif d'encourager, peut-être, les gens à ne pas prendre leurs voitures et réduire ainsi leur nombre dans la ville, libérant et décongestionnant ainsi la voirie aux T.C. privés censés répondre à la demande des déplacements des habitants et en même temps assurer la desserte des quartiers non desservis par des investisseurs privés* » (propos du chef du service de l'urbanisme de la Mairie de Constantine, 2004, traduits par l'auteur).

Les prémices de la « privatisation » sont apparues avec la crise due à la chute libre des prix des hydrocarbures en 1984, et ont été annoncées par le gouvernement algérien juste après les événements d'octobre 1988. Les enjeux de l'ouverture du secteur des T.C. urbains aux entreprises privées sont relatifs d'une part à l'investissement privé et à la rentabilité de l'activité, d'autre part aux réactions des usagers et des acteurs du secteur des T.C. face à l'introduction du secteur privé.

### *2.1. L'INVESTISSEMENT PRIVÉ ET LA RENTABILITÉ DE L'ACTIVITÉ*

Le gouvernement a ouvert les portes du domaine des T.C. urbains aux investisseurs privés. Ceux-ci sont, rappelons-le, de nature artisanale, et prisonniers d'une condition sine qua non qui s'appelle rentabilité, car ils ne disposent ni d'aide étatique, ni de facilités fiscales pour fonctionner, notamment pour acquérir des véhicules et des pièces de rechange qui proviennent principalement de l'étranger et sont donc plus onéreux. Dès lors, le problème fondamental qui se pose est celui de savoir comment garantir le fonctionnement des lignes jugées non rentables par les investisseurs privés. Cela veut dire que la desserte de ces quartiers est reconnue, aujourd'hui, comme une condition de la réussite de cette politique. Voilà la question que les autorités devaient se poser et à laquelle il a fallu trouver une réponse.

La première condition de l'activité est la disponibilité de véhicules. Mais leur acquisition ne suffit pas pour proposer un service : il faut également une infrastructure d'une qualité minimale garantissant la circulation sans risque. Dans les quartiers périphériques des grandes agglomérations algériennes, la crise urbaine se caractérise surtout par la dégradation générale des conditions de vie (de résidence, de déplacement...) et des possibilités d'investissements publics ou privés. Cette crise s'exprime par le développement d'un tissu urbain sur des espaces non viabilisés, car les caractéristiques et la forme du réseau viaire de ces quartiers déterminent les conditions de circulation et

constituent par conséquent un handicap empêchant les opérateurs privés de desservir ces quartiers par crainte d'endommager leurs véhicules, ce qui menace la rentabilité de leurs opérations.

Les principales carences du réseau de voirie des quartiers périphériques de l'agglomération de Constantine sont :

- la dégradation des voiries principales ;
- des voiries secondaires et tertiaires non macadamisées ;
- des voiries construites en dessous des normes minimales, avec matériaux et techniques non adaptés à l'état du terrain (pente et risque de glissement) ;
- des trottoirs non existants ou découpés, des voies discontinues ;
- l'inexistence d'aménagements viaires, tels que feux régulateurs, passerelles, passages piétonniers, arrêts de bus hors chaussée, marquages au sol...

Malgré le nombre toujours croissant des bus et minibus privés, en progression continue chaque année, nous remarquons que, sur les 48 lignes existant officiellement, plusieurs ne sont pas opérationnelles<sup>7</sup>. Selon les fichiers fournis par la D.T.W., les opérateurs privés auxquels elles étaient concédées les ont délaissées au profit des plus rentables. Certes, ces pratiques ne sont pas propres à la ville de Constantine et se rencontrent dans beaucoup de villes algériennes comme Oran, Batna, Sétif, Blida. Le laisser-aller de l'autorité se traduit par la perte de contrôle sur l'activité de transport urbain, ce qui encourage les opérateurs privés à exercer cette activité à leur guise et selon leurs intérêts sans aucun respect des règles en vigueur qui définissent la prise en charge des transports des usagers selon les normes établies à tous les niveaux : service, destination du client (respect de la ligne attribuée)... Il en résulte un abandon de la demande sociale, à travers l'indifférence marquée pour les destinations non rentables, qui n'ont guère de chance d'attirer les opérateurs.

## *2.2. RÉACTIONS DES USAGERS ET DES ACTEURS DU SECTEUR DES T.C. AUX PROBLÈMES DE LA CIRCULATION URBAINE ET À L'INTRODUCTION DU SECTEUR PRIVÉ*

Les autorités locales affichent leur incapacité à trouver un remède aux problèmes de la circulation. Elles semblent satisfaites et se désintéressent des effets de la libéralisation anarchique des transports en commun. Cependant, ce sentiment ne paraît pas être partagé par les usagers et les autres acteurs devenus minoritaires.

Les débats entre partisans et adversaires de la libéralisation des transports en commun sont intéressants à analyser, du point de vue des usagers qui subissent les conséquences comme des acteurs concernés par cette réforme. En effet les objectifs de la libéralisation et sa mise en œuvre suscitent des

<sup>7</sup> Elles sont au nombre de 6 : 1- Gare routière Est/Gare routière Ouest ; 2- Gare routière Est/Bureau de recrutement ; 3- Sidi Mabrouk/El Mansoura ; 4- Djebel Ouahch/Zone I. Boumerzoug ; 5- Boussof/Cité Ziadia ; 6- Brèche/Belle Vue (Source : Entreprise Métro d'Alger/Bureau d'Etudes des Transports Urbains, 1997).

réactions et des interprétations différentes. Dans cette perspective nous avons effectué une enquête complémentaire à Constantine, sur un échantillon de 450 usagers dont un certain nombre de cadres. Les citoyens ont été interrogés à l'arrêt de bus, avant l'arrivée d'un véhicule.

A la question : « qui va profiter le plus de l'introduction du secteur privé dans le secteur des transports urbains ? », 55 % des enquêtés désignent le secteur privé, 30 % l'Etat, 12 % seulement l'utilisateur (et 3 % l'entreprise publique). Le privé est donc perçu comme le premier bénéficiaire de la privatisation des T.C., car pouvant délaissier toute ligne jugée non rentable, sans aucun souci ou préoccupation sociale. Le second acteur perçu comme bénéficiaire de la libéralisation des T.C. est l'Etat. En fait, la privatisation de ce secteur nécessite une mobilisation de capitaux nécessaires pour une amélioration quantitative et qualitative des moyens de transport, et dans ce cas l'Etat en profite sans aucun coût, et sans solliciter des finances publiques souvent défectueuses. L'utilisateur, lui, porte une grande attention à la régularité, au comportement du personnel assurant le service, à l'état des arrêts sans abris, à l'information concernant l'horaire de passage et à l'amélioration de la fréquence des bus... Or ces qualités sont souvent défaut et peu de citoyens jugent donc que l'utilisateur pourra profiter de la libéralisation.

Les réponses à la question « comment qualifiez-vous l'ouverture du secteur des T.C. au secteur privé » diffèrent selon le lieu de résidence de l'enquêté (Tableau 6). Les habitants des cités périphériques sont très négatifs (de 59 à 82 %), car leurs quartiers sont délaissés par le secteur privé, qui n'exploite que les lignes les plus rentables et les cités jouissant d'une infrastructure et d'un réseau viaire satisfaisant. Au contraire, une majorité écrasante des usagers des quartiers centraux et proches du centre (de plus de 64 à 71 %) trouve bénéfique l'introduction du privé dans les T.C. à condition qu'il y ait complémentarité entre privé et public, justifiant leur avis par l'augmentation des moyens de transport, le confort, le départ plus ou moins à l'heure... Quant à ceux qui jugent prometteuse la privatisation des T.C. car ils pensent qu'elle favorise la concurrence et la compétitivité, ils ne sont que de 14 à 28 %, que ce soit dans les quartiers centraux ou périphériques.

58 % des enquêtés préfèrent le renforcement du secteur étatique et l'encouragement du secteur privé ; 38 % souhaitent revenir à un système ne comprenant que le secteur public ; 4 % seulement optent pour la suppression pure et simple du secteur public (Question « quel rôle doit jouer l'Etat dans le domaine des transports urbains ? »). Cet enthousiasme des usagers pour accroître la part du secteur privé est une réaction à la crise des transports en commun publics qui ont fait souffrir les habitants de Constantine durant de nombreuses années. Il diminue toutefois sensiblement dès qu'on leur demande s'ils acceptent de payer 2 ou 3 fois plus cher le voyage pour un service de meilleure qualité : le quart seulement des interrogés accepte de payer davantage. Enfin remarquons qu'une forte minorité des usagers

s'oppose à la privatisation, ne souhaitant voir que le secteur public comme « seul garant de la justice sociale ». 90 % des personnes de cette dernière catégorie se définissent comme politiquement de gauche.

Tableau 6 : Qualification par les enquêtés des effets de l'ouverture au privé

Lieu de résidence	Nombre d'enquêtés	Bénéfique (%)	Prometteuse (%)	Désastreuse (%)
Centre	78	64	19	17
El Mansourah	65	71	14	15
Sidi Mabrouk	60	67	25	8
Sakiet S. Youcef	64	13	28	59
El Gammas	66	3	15	82
Békira	68	6	16	78
Chaâb Err'sas	49	14	16	69
Total	450			

Source : Enquête de l'auteur (avril 2003)

## CONCLUSION

Depuis longtemps, les problèmes de la circulation urbaine s'aggravent dans les grandes villes algériennes, et notamment à Constantine, qui attire beaucoup d'habitants de l'Est du pays. La congestion du réseau viaire est de plus en plus préoccupante, d'autant que la Régie Municipale des Transports en Commun est devenue incapable de remplir ses objectifs. L'application après 1988 d'une nouvelle politique d'inspiration « libérale » n'a rien changé à cette évolution catastrophique.

Outre les problèmes dûs aux conditions physiques très particulières du site de Constantine, les causes de cette crise relèvent surtout des différentes interventions des acteurs politiques, souvent trop techniques et sectorielles, et animées par la seule logique de rentabilité. Ne faudrait-il pas lui substituer une logique de services à rendre à la population pour améliorer ses conditions de vie ? Et les politiques de transport ne devraient-elles pas être liées à celles de l'urbanisme ? Enfin, ne conviendrait-il pas de prendre davantage au sérieux le point de vue des usagers ?

Ces questions appellent à revoir les politiques de circulation et de transport en vigueur dans l'ensemble des villes algériennes, même si, ici, nous nous sommes focalisés sur le cas de la ville de Constantine dont le diagnostic a montré un grand dysfonctionnement de l'espace urbain entre la circulation (espace dynamique) et la ville (espace statique).

Toute intervention doit avoir comme objectif principal « l'humanisation de la ville », c'est-à-dire la ramener à l'échelle de l'homme, pour que ce dernier puisse y trouver sa place et par conséquent lui garder sa raison d'être comme centre de la vie économique, sociale et culturelle. Afin d'atteindre ce but, et vu l'interaction entre urbanisme et transport urbain, il est impératif d'agréger

dans une même réflexion l'urbanisme et les déplacements dans toute politique urbaine et de gestion des déplacements, selon cinq directions de raisonnement, différentes mais complémentaires :

- 1) une démarche sociale, qui a pour principal objectif de combattre l'exclusion par le biais d'un urbanisme capable de répondre aux aspirations de vie des habitants, y compris dans leurs déplacements ;
- 2) une démarche urbaine, qui doit être fondée sur la détermination de repenser l'articulation entre urbanisme et déplacements ;
- 3) une démarche politique, organisationnelle et institutionnelle dont l'objectif consiste à ne plus présenter des remèdes de nature purement technique qui ne résolvent en rien les problèmes, car ces tentatives n'ont jamais été précédées d'une étude globale de l'ensemble des composantes urbaines. Il faut se garder des solutions sectorielles aux différents problèmes, solutions souvent calquées sur des schémas de pensée destinés aux pays développés, sans qu'ils soient adaptés aux réalités et contextes locaux ;
- 4) une démarche « transport », qui vise à diminuer les embouteillages et par conséquent, à augmenter la vitesse commerciale des T.C. et des déplacements urbains et à exploiter davantage les trains de banlieue traversant certains quartiers de la ville. Ce dernier mode peut contribuer à soulager très positivement la circulation urbaine et à offrir aux habitants de ces quartiers un moyen de transport plus efficace et moins cher, sur lequel peuvent être greffés des services de bus de rabattement voire, à terme, une ligne de tramway ;
- 5) une démarche environnementale, cherchant à protéger le cadre de vie urbain des nuisances d'origine automobile.

L'initiative efficace ne peut venir que de la puissance publique, parce que l'organisation de la circulation et des déplacements à Constantine est le gage d'un bon fonctionnement urbain et d'un développement harmonieux de la ville. Il s'agit de développer un service qui n'est pas rentable financièrement, mais dont l'utilité sociale est majeure et indiscutable. Le rôle de la puissance publique est également déterminant parce qu'il faut mettre à la disposition des habitants des moyens de transport collectif attractifs et moins onéreux dans le but de les dissuader d'utiliser la voiture privée ou, à défaut, leur faire admettre une série de mesures, même impopulaires, pour en limiter l'usage. Or, qui d'autre que l'autorité publique est habilitée à prendre de telles dispositions ?

#### **BIBLIOGRAPHIE**

AGHALI-ZAKARA M., DROUIN J. (1997) Ecritures libyco-berbères, 25 siècles d'histoire. In **L'aventure des écritures**. 456 p.

AÏCHOUR B (1985) **Problèmes de la réhabilitation de la Casbah de Constantine**. I.U.P., Université Paris XII (Thèse de Doctorat Ingénieur en Urbanisme).



ALEXANDRE V. (1989) De la circulation automobile en milieu urbain. **TEC**, n° 89, pp. 8-12.

AMIRECHE L. (1983) **Une ville dans la ville « Sidi Mabrouk », Constantine à travers l'habitat, les activités, la population**. Université de Montpellier III, 325 p. (Thèse de 3ème cycle).

BADJADJA A. (1989) Histoire de Constantine. Communication au **colloque histoire de Constantine**.

BERGERON M. (1988) Urbanisme et transports. **Les cahiers du CNFPT**, n° 26, nouvelle série, pp. 15-29.

BONANOMI L. (1990) Les politiques globales de développement des déplacements urbains de trois villes suisses. **Actes du congrès « vivre et circuler en ville »**, Paris, 29-31 janvier, pp. 120-129.

BONNAFOUS A. (1994) Quelle stratégie pour les transports ? **Les Annales des Mines**, pp. 11-13.

BOULBIER D. M. (1982) **Urbanisation et développement, essai d'analyse de l'espace urbain à Constantine**. Université de Bordeaux, 325 p. (Thèse de 3ème cycle).

BOURGOIN M, PIERRON M. (1987) L'asphyxie des autres villes. **Transport en Revue**, n° 45, pp. 45-51.

BOURGOIN M. H. (1987) Lutte contre la congestion dans le centre ville. **Transport public**, pp. 187-192.

BOVY Ph. (1979) La gestion des déplacements urbains en Suisse : le cas de Bâle, Genève et Lausanne. **Séminaire « expériences françaises et étrangères dans le domaine des transports urbains »**, Paris, 28 février-2 mars.

BOVY Ph., CHRISTE P. (1991) Le stationnement. **Cahier TEA**, n° 4, 140 p.

CETUR (1988) **Villes et déplacements**. 39 p.

CETUR (1994) **Les enjeux des politiques de déplacements dans une stratégie urbaine**. 44 p.

CEMT (1990) **La politique des transports et l'environnement**. Session ministérielle de la CEMT, avec la coopération de l'OCDE , 214 p.

CHERRAD F. (1980) **Une métropole saturée : croissance et mobilité des populations de Constantine et de sa Wilaya**. Université de Montpellier III, (Thèse de 3ème cycle).

DOBIAS G. (1991) La voiture dans la ville, raison et passion. **Annales des mines**, pp. 144-148.

ENTREPRISE MÉTRO D'ALGER/BUREAU D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (1997) **Diagnostic des conditions de circulation dans le centre ville de Constantine**. 4 volumes. 111 p.

- FAIZ A., WALSH Ch. S., MICHAEL P. (1992) **Air pollution from motor vehicles**. Washington, World Bank-UNEP, 246 p.
- FERRY B. (1987) En ville la voiture reste reine. **Transport en Revue**, pp. 11-16.
- GAGNEUR J. (1986) Urbanisme et transports. **Les cahiers du CNFPT**, n° 26, pp. 29-32.
- GIRAUD M. (1992) Éviter l'asphyxie. **Vie publique**, pp. 50-55.
- GUECHI F. Z. (2004) Constantine une ville, des héritages. **Média-plus**, Constantine.
- GROUPE DE RÉFLEXION SUR L'AUTOMOBILE URBAINE (1998) **Automobiles pour la ville à l'horizon 2010**. Presses de l'ENPC, 317 p.
- GYLLENHAMMAR P. (1989) Il faut bannir les voitures des villes. **Transport public**, pp. 34-36.
- HACHID M. (2000) **Les premiers Berbères entre la Méditerranée, Tassili et Nil**. Aix-en Provence, Edisud, 316 p.
- HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE (1963) **L'automobile dans la ville**. Rapport du groupe pilote, 39 p.
- IBN KHALDOUN A. (1975) **La Moukaddima, Prolégomène**. Le Caire, Éditions Maison du peuple, 552 p.
- LAROUK M. E. (1984) **La ville de Constantine, étude de géographie urbaine**. O.P.U, Alger, 322 p.
- MARION A. (1885) L'épopée des gorges du Rummel. In L. PIESSE, **Itinéraire de l'Algérie**, pp. 35-68.
- TEDDY A. (2001) **Mémoire en images, Constantine**.
- V AQUIN J.-B. (1977) **La nature et la ville**. Paris, Economica, 278 p.
- ZUCHELLI A. (1983) **Introduction à l'urbanisme opérationnel et à la composition urbaine en Algérie. Vol.2**. EPAU-OPU, pp. 378-457.
- Consultation de la presse : El Khabar, La presse de Tunisie, Le Quotidien d'Oran, Le Soir.