

MOKHTAR KHELADI (*)

MATOUK BELATAF (**)

BAYA ARHAB (***)

Le transport urbain à Béjaia

La circulation qui constitue l'une des fonctions urbaines essentielles exprime le mouvement et au-delà du mouvement la vie; elle concerne le déplacement selon divers canaux, aussi bien des hommes que des marchandises, des capitaux et des informations. Dans le présent texte nous nous limiterons à analyser comment sont catalysés et canalisés les flux de personnes dans une ville moyenne dont un des principaux traits de caractère est que sa superficie a été multipliée par 10 depuis l'indépendance et la population seulement par 2,5.

Béjaia, la ville qui servira de support à notre analyse est un sujet d'étude intéressant à plusieurs titres dont les plus remarquables, à notre sens, sont :

Le site :

Le site de Béjaia est un condensé des principales formes de relief :

- Elle a les pieds dans la Méditerranée
- Elle est bordée par la Soummam, une des plus importantes rivières du pays.
- Elle est parcourue longitudinalement par l'oued Serir et l'oued Seghir (qui imposent la multiplication des ouvrages d'art).
- Elle s'accroche à deux montagnes aux formes très capricieuses

La population :

L'annuaire statistique 2000 de la wilaya de Béjaia indique deux résultats intéressants pour nous. Il nous apprend d'abord que la population de la ville de Béjaia compte 151 379 habitants; ensuite que la proportion des 10-59 ans à l'échelle de la wilaya est de 72% (nous arrondissons) du total. Les statistiques de la DPAT n'étant pas fines elles ne donnent pas ce taux pour la ville mais sur la base de 72%, la population des 14-59 ans de notre ville s'élève à environ 109.000 personnes, notre intérêt pour les 19-59ans vient du fait que c'est cette catégorie de population qui est susceptible de circuler sur des distances nécessitant le recours au transport motorisé. Ce sera donc un des éléments-clé pour déterminer le système de transport de la ville (qualité et quantité).

La cité :

Bejaia est une des plus anciennes villes du pays mais elle n'a jamais décroché des flancs du Gouraya, même au temps de sa splendeur sous les princes Hammadites. Ce n'est qu'à l'Indépendance qu'elle dévala la montagne pour occuper rapidement la plaine qui lui servait d'arrière-pays nourricier avant de s'en aller escalader le versant opposé. La ville en tira sa forme de cuvette avec une vaste plaine encadrée par les montagnes de Gouraya et de Sidi Boudershem.

De surcroît Bejaia est le centre de gravité d'une couronne de plusieurs dizaines de villages que, pour peu qu'on adopte une définition large de la ville, nous considérerons comme faisant partie intégrante de la ville.

La vocation :

Bejaia est une des portes du pays sur le reste du monde avec lequel elle est reliée par un port et un aéroport qui sont de véritables pôles structurants et qui font de Bejaia un important point de rupture de charge dont les usagers arrivent d'une centaine de kilomètres à la ronde (soit un cercle borné par des villes de Tizi-Ouzou, Bouira, M'sila, Bordj-Bou-Arridj, Sétif et Jijel...) Par ailleurs en tant que chef-lieu d'une des wilayas les plus densément peuplées du pays, elle accueille chaque jour des dizaines de milliers de visiteurs locaux que déversent les multiples rotations d'un train et de plusieurs centaines de bus et fourgons, sans compter les véhicules particuliers.

Ces grandes caractéristiques sont également des contraintes qui sont susceptibles de peser sur la qualité du schéma d'organisation du transport urbain de Bejaia. D'avoir à travailler sous de telles contraintes exigent du décideur des solutions originales et audacieuses pour une cité qui souhaite être en phase avec un monde où le mouvement est devenu l'état de nature et où l'information et la connaissance sont diffusées en temps réel à l'échelle de la planète toute entière. On s'attendrait par conséquent à ce que le plan d'urbanisme de Bejaia consacre un chapitre particulièrement soigné au transport urbain pour assurer aux usagers célérité, confort et sécurité. Sans préjuger de rien, nous essayerons d'analyser le marché du transport urbain à Béjaia puis éventuellement de suggérer quelques propositions d'amélioration.

1. PRESENTATION DU SCHEMA GENERAL DE CIRCULATION ET DU TRANSPORT URBAIN.

La ville de Béjaia (carte 1 en annexe) s'étale sur un espace d'environ 1600 hectares mais l'observateur le plus attentif n'arrive pas à y déceler une trame claire parmi les figures classiques (orthogonale, en toile d'araignée, multi-foyers, en cercles circonscrits...). Avant de nous y attaquer, notons que son site unique fait de cette ville un espace que l'on ne traverse pas, car aucune route nationale ne la traverse, toutes en partent (ou y arrivent). Par terre outre le chemin de fer, on y arrive par 5 routes nationales :

- La RN9 qui la relie par les gorges de Kherrata à Sétif et l'est algérien (Constantine, Batna) Au niveau de Souk-Letnine cette route se divise pour donner la RN43 qui va, via Ziama, à Jijel et par-delà jusqu'à Skikda le long de la côte.
- La RN12 qui la relie, par Adekar et la forêt de Yakouren, à Tizi-Ouzou.
- La RN26 qui longe la Vallée de la Soummam sur toute sa longueur pour joindre Alger via Bouira
- La RN24 qui va par la cote ouest jusqu'à Azzefoun puis Tizi-Ouzou et enfin Alger
- La RN75 qui va à Sétif par Barbacha et Bouandas (carte 2 en annexe).

Les flux les plus importants empruntent les RN 12/26, 9/43 et les chemins de wilaya n° 34 et n° 136. Les routes de la wilaya de Béjaia figurent parmi les moins bien entretenues du pays, mais nous ne faisons qu'évoquer leur état déplorable avant de passer directement à l'examen du réseau de voies urbaines, qui, il faut le dire, n'est guère mieux loti. Des plans, des études, des POS, des PDAU, des colloques.... ont été consacrés à la ville de Bougie, mais ils s'avèrent n'être que des coups d'épée dans l'eau, car la ville a évolué dans l'anarchie la plus totale sous l'empire d'une infinité de pressions exercées à partir de plusieurs centres d'intérêt.

i) Les décideurs :

Les autorités locales généralement peu éclairées conjuguent leur aveuglement avec celui des autorités centrales pour s'accorder sur la nécessité de faire primer la quantité sur la qualité, confondant ainsi vitesse et précipitation.

ii) Les spéculateurs :

La spéculation foncière est un phénomène universel mais à Bejaia elle semble avoir trouvé le terreau idéal pour s'épanouir et exprimer ce qu'elle a de plus pervers. Des raisons historiques, sociologiques, économiques, peuvent être invoquées pour expliquer la sauvagerie avec laquelle les habitants ont mutilé leur ville. Il ne nous intéresse pas de les connaître, en prendre acte nous suffit.

iii) La corruption :

La corruption est la soeur jumelle de la spéculation. Certains détournent le tracé des rues pour qu'elles ne traversent pas leurs terrains; d'autres les détournent dans le but contraire; une troisième catégorie mord à belles dents sur la rue pour construire ses maisons. Ce qui donne des rues à géométrie variable; large de 20 mètres ici et d'à peine 3 là bas; avec des coins sortants, des coins rentrants, des coins morts.

iv) L'exode rural :

La wilaya de Béjaia compte quelques 660 villages qui avaient énormément souffert de la Guerre de Libération (des dizaines de

villages détruits). Au lendemain de l'Indépendance les flots de population ont commencé à se déverser sur la ville. Il a pu arriver que le mouvement se soit ralenti mais le flot ne s'est jamais tari, exerçant sur la demande de logements des pressions si fortes qu'elles laissaient bien peu de choix aux autorités locales: construire n'importe quoi, n'importe comment, n'importe où, pour éviter les troubles.

v) Les émigrés :

A l'origine du phénomène vers le début du siècle les émigrés se recrutaient parmi les paysans les plus pauvres que les nécessités de la vie poussaient à affronter l'inconnu de l'au-delà des mers. Au début des années 70, l'émigration fut officiellement arrêtée donnant le signal d'un nouveau et étrange phénomène dans les moeurs kabyles: le change au noir. Lorsque le franc atteignit le pic de 14 dinars, un émigré smicard ou Rmiste Ste était millionnaire en dinars. La Kabylie qui avait fourni le plus gros contingent d'émigrés décrocha le gros lot en permettant la transformation de laissés pour compte en millionnaires qui s'empressaient de placer le pactole dans la réalisation d'une villa en ville. L'engrenage de la spéculation s'enclenchait.

vi) Les pénuries :

Posséder de l'argent était une condition nécessaire mais non suffisante pour construire, car le pays tout entier était sclérosé par les pénuries de matériaux de construction (ciment, rond à béton, bois de coffrage, briques.....). Les gens construisaient illégalement et avec les moyens de bord (en utilisant par exemple du bois d'emballage pour les coffrages, du ciment presque périmé, des canalisations en PVC.....). Il en sortit des maisons qui évoquent l'oeuvre du docteur Frankenstein.

On pourrait facilement allonger la liste des auteurs du mauvais portrait de Béjaia mais ceux que nous avons présentés suffisent pour attester que les contraintes naturelles dont souffrait Bejaia, avaient été fortement aggravées par les pressions qu'elle a endurées de la part des décideurs et des utilisateurs, mais ce n'est là qu'une partie des difficultés de problème de circulation à Bougie. Il en existe un chapelet d'autres que nous énoncerons brièvement.

vii) Les goulots d'étranglement :

Ils sont de deux sortes. Nous avons déjà évoqué la première, à savoir que sur un kilomètre de longueur une rue peut avoir plusieurs largeurs ou au minimum un étranglement, la seconde est le caractère presque symbolique des trottoirs. Bejaia est sans doute la seule ville d'Algérie où dans des quartiers construits il y a moins de 15 ans, on puisse trouver des trottoirs allant de 0 à 1 mètre avec toute la gamme intermédiaire. En l'absence de trottoirs et sachant qu'une partie de la chaussée est squattée par les véhicules des riverains, les piétons disputent ce qui reste de chaussée aux automobilistes. Dans ces conditions c'est une véritable oeuvre d'art que de pouvoir aménager un arrêt de bus ou un abribus, c'est pourquoi à Bougie les arrêts de bus ne sont pas installés aux endroits où ils sont nécessaires mais là où l'espace est disponible.

viii) L'absence de parkings.

Une automobile circule, certes, mais elle s'arrête aussi, or le stationnement a été complètement ignoré dans la structure de Béjaia comme s'il n'était qu'un détail accessoire. Pour stationner les automobilistes accaparent une voie de la chaussée ne laissant qu'une autre à la circulation ou montent carrément sur les trottoirs là où c'est possible. Et c'est ainsi que nous arrivons à la situation ubuesque où dans certains quartiers ce sont les piétons qui envahissent la chaussée et dans d'autres ce sont les voitures qui montent sur le trottoir. Les services de l'APC légalisèrent l'anarchie et l'encouragèrent en donnant à de jeunes chômeurs des tronçons de trottoirs et de chaussées ou tout autre espace public s'y prêtant à exploiter comme parking payant.

ix) La qualité du réseau

Le réseau de la ville de Béjaia est mal entretenu, malgré quelques retouches qui y sont apportées par intermittence. De nombreuses rues ont atteint un niveau de dégradation intolérable, apparaissant en hiver comme de véritables pistes de brousse. S'agissant du transport public, il y a lieu de signaler que les arrêts n'ont ni nom, ni numéro et ne comportent aucune information utile (comme les destinations desservies à partir de cet arrêt ou les horaires de passage).

x) La mixité du trafic :

La zone industrielle et la zone de stockage qui lui est contiguë sont le terrain de prédilection des semi-remorques, mais pour y arriver ils doivent passer par la ville. Quant aux citoyens, pour aller d'une partie (Iheddaden- Ighil Ouazoug) à l'autre (Timdints-Sidi Ahmed) de la ville, ils doivent traverser la zone industrielle. Personne n'y trouve son compte.

2. L'OFFRE DE TRANSPORT URBAIN: LES INTERVENANTS.

L'offre de transport urbain agrège l'ensemble des infrastructures et équipements du réseau urbain : voies, stations, arrêts, et parc roulant mis à la disposition des usagers pour leurs besoins en déplacement à l'intérieur de la ville. Au plan de la quantité cette offre a connu une progression fulgurante qui a fini par entraîner, dans une certaine mesure, l'amélioration du service. Le changement s'est opéré en 1987, lorsque le secteur a été ouvert au privé et en 1988 lorsqu'il a été réorganisé. Sous les fouguesux assauts des transporteurs privés, catalysés par la politique de l'emploi des jeunes, l'Entreprise communale de transport de Béjaia et l'Entreprise publique de transport de voyageurs (EPTV) qui occupaient le créneau se sont retrouvées marginalisées. Aujourd'hui le parc de l'ECTB n'est plus que de bus vétustes immatriculés l'un en 1989 et l'autre en 1991 ; quant à l'EPTV, elle s'est rabattue sur le transport universitaire. Au départ, personne ne prévoyait un tel succès au privé qui avait démarré l'expérience sur 4 lignes et une dizaine de bus, puis la demande en latence commence à se révéler et le réseau prit de l'extension pour atteindre 25 lignes (non comptés les 7 dessertes universitaires et les 3 lignes de ramassage scolaire) couvertes par un parc de 422 véhicules en tout genre. Les structures de la ville n'étant pas

préparées à une telle révolution, il s'ensuivit inmanquablement des problèmes d'organisation et de gestion, parmi lesquels :

1. Le relief très accidenté sur la majeure partie du territoire de la ville pousse les opérateurs à privilégier les lignes qui parcourent la plaine (pas moins de 42 bus Sonacome sont lâchés sur la boucle Ighil Ouazoug- Boulevard Krim Belkacem -La gare, Boulevard de la Soummam Ighil Ouazoug). Ceux d'entre eux qui sont affectés à la desserte des quartiers situés sur les hauteurs avaient tout de même obtenu de pouvoir rejoindre l'axe Krim Belkacem -ALN - Liberté à la première occasion, de sorte que pratiquement 100% des véhicules empruntent tout ou partie de cette épine dorsale de la ville. Le tronçon Aamriv - La wilaya est saturé tandis que des liaisons entre les hauts quartiers sont refusées par les transporteurs.

2. En dépit (ou à cause) du grand nombre d'opérateurs, l'activité de transport urbain reste très artisanale et loin d'un minimum de normes de professionnalisme. Si les expressions capitalisme sauvage ou concurrence sauvage pouvaient avoir un sens c'est dans l'activité de transport qu'il faut le chercher. La corporation ne connaît ni éthique ni déontologie, ne respectant ni les clients, ni les horaires, ni le code de la route. Les week-ends, jours fériés et tous les jours au-delà de 19 heures en hiver (et de 20-22 heures en été) le service chute au niveau zéro parce qu'il existe une croyance forte que lorsqu'on est son propre patron on est libre de faire ce que l'on veut. La Direction des transports et l'APC n'arrivent plus à maîtriser le raz-de-marée et semblent suffisamment satisfaites d'avoir réglé l'inférieur problème du transport urbain pour envisager d'en faire davantage en organisant le secteur et en rationalisant l'activité.

3. Paradoxalement l'excès d'offre est lui-même source de problèmes. Nous avons compté à certains moments de la journée jusqu'à 30 fourgons qui font une longue chaîne dans un arrêt, attendant les clients. Le véhicule ne démarre pas avant d'avoir fait le plein, de sorte que le premier client qui y entre doit ronger son frein pendant une durée indéterminée.

Tableau 1 : l'offre de transport public à Béjaia en 1988

| lignes | Nombre de véhicules | Nombre de places | Nbre de rotations en moyenne | Nombre de places /jour |
|--------|---------------------|------------------|------------------------------|------------------------|
| 01 | 22 | 306 | 10 | 3060 |
| 02 | 20 | 627 | 10 | 6270 |
| 03 | 14 | 350 | 12 | 4250 |
| 04 | 08 | 172 | 12 | 2064 |
| 05 | 12 | 237 | 12 | 2844 |
| 06 | 08 | 165 | 6 | 990 |
| 07 | 15 | 298 | 12 | 3576 |
| 08 | 08 | 151 | 6 | 906 |
| 09 | 02 | 36 | 6 | 216 |
| 10 | 03 | 61 | 8 | 366 |
| 11/A | 10 | 1000 | 8 | 8000 |
| 11/B | 10 | 1000 | 8 | 8000 |
| 12 | 18 | 324 | 14 | 4536 |

| | | | | |
|-------|-----|------|-----|---------|
| 13 | 15 | 312 | 12 | 3744 |
| 14 | 18 | 330 | 12 | 3960 |
| 15 | 22 | 306 | 12 | 3672 |
| 16 | 08 | 96 | 13 | 1248 |
| 17 | 10 | 180 | 12 | 2160 |
| 18 | 150 | 1500 | 14 | 21.000 |
| 19 | 2 | 48 | 12 | 576 |
| 20 | 10 | 180 | 13 | 2340 |
| 21 | 06 | 120 | 13 | 1560 |
| 22 | 04 | 72 | 14 | 1008 |
| 23 | 16 | 430 | 12 | 5160 |
| 24 | 30 | 540 | 12 | 6480 |
| 25 | 03 | 75 | 10 | 750 |
| 26 | 02 | 200 | 10 | 2000 |
| TOTAL | 4 | 8032 | --- | 100.736 |

Source : Direction des transports et enquête

3. LA DEMANDE DE TRANSPORT URBAIN.

Les chiffres du tableau n°1 portant sur l'importance de l'offre de transport ne doivent pas faire illusion: le premier mode de déplacement à Béjaia reste la marche à pieds, car dans cette ville toute en relief, les escaliers, les ruelles inaccessibles, les espaces verts, les terrains vagues, les oueds à sec... avantagent le piéton. La marche à pieds mène plus loin et plus rapidement que ne ferait un éventuel autobus. Quant à la bicyclette, que ce soit à cause de son prix, du relief défavorable ou d'habitudes culturelles, elle n'arrive pas à s'imposer et reste un joujou qu'on offre aux enfants qui réussissent à l'école.

Pour en revenir à la demande de transport urbain, elle émane à titre principal des résidents et à titre secondaire des gens de passage. Cette dernière catégorie d'usagers est loin d'être négligeable car selon nos estimations (sur la base de l'activité de la gare routière) elle équivaldrait au tiers de la population résidente, soit à peu près 50.000 visiteurs quotidiennement. Le choix du mode de déplacement est fonction de plusieurs facteurs tels que la longueur du trajet, le motif eu déplacement, la disponibilité du ou des moyens de transport, le niveau de revenu..... Reprenons chacun de ces points.

31. La longueur du trajet.

La distance est une notion tout à fait relative. Il y a 25 ans, faire 3 kilomètres pour aller à l'école ce n'était pas faire un grand trajet alors qu'aujourd'hui un objectif situé à un kilomètre, apparaît à beaucoup comme le bout du monde, de sorte que des jeunes bien portants sont capables d'attendre 20 minutes un bus pour faire deux arrêts. Le phénomène de la distance a pris une importance considérable par suite de l'extension fulgurante et incontrôlée de la ville qui, au lendemain de l'Indépendance, avait décroché des flancs du Gouraya pour investir toute la plaine qui lui servait d'arrière- pays puis escalader le versant opposé (mont de Sidi Boudershem) avant de dégringoler de l'autre côté étirant la ville en l'attirant en des endroits souvent inaccessibles quand nous disons que la ville grandit, c'est une affirmation exagérée qu'il faut modérer en précisant que nous y enregistrons une intense activité de

réalisation de logements individuels (à l'encontre des lois et règlements) par les particuliers. Les réalisations complémentaires (équipements socio-éducatifs et de loisirs, commerces....) qui relèvent des pouvoirs publics ne suivent pas. L'essentiel des gros équipements collectifs de Bejaia lui ont été légués par la colonisation et se situent dans la ville coloniale (siège de l'APC, hôpital, clinique d'accouchement, recette principale des P&T, banques, musée, cinémathèque, théâtre, cimetière...) mais depuis quelques années, certains équipements sont transférés dans le quartier de la plaine (siège de la wilaya, palais de justice, Directions de wilaya, maison de la culture). Il y a par conséquent des pans entiers de la ville qui ne comptent que des logements. Les maisons se succédant aux maisons, il y a peu d'affaires qu'un citoyen puisse régler au sein de son quartier. Il doit forcément en sortir chaque jour et nous estimons que chaque individu fait, en moyenne, deux déplacements par jour et un tiers environ du total des mouvements se fait par moyen motorisé.

32. Les motifs de déplacement.

Les raisons qui peuvent pousser les gens à se déplacer varient à l'infini mais deux d'entre elles sont majeures : l'école et le travail. Pour l'école, il faut savoir que la population scolarisée dans la tranche des 6-15 ans de la commune **(1)** de Béjaia s'élève selon les relevés statistiques de 1999 à 40.225 individus, une population supérieure à celle de toutes les communes et villes de la wilaya.

L'école est l'équipement le plus disponible et le mieux réparti mais une enquête **(2)** qui a porté sur 1000 ménages recouvrant l'ensemble du territoire de la ville a révélé que pour un tiers des enquêtés, l'école se trouve à 500 mètres ou plus. Quant au travail, la Direction de la planification et de l'aménagement du territoire (DPAT) rappelle qu'à la fin de 1999, la population active de la commune de Béjaia s'élevait à 39 408 individus (parmi lesquels 10 641 chômeurs soit 27%). Aux temps lointains d'avant la politique de compression des effectifs, le secteur industriel de cette ville n'a jamais fourni plus de 6000 emplois, aujourd'hui la DPAT ne fournit plus les statistiques de l'emploi par secteur d'activités mais nous estimons que les nouveaux emplois créés par L'ENCG (Entreprise National des Corps Gras), par Cévital (Entreprise Privée de Corps Gras) et quelques autres de moindre importance n'ont fait au mieux que compenser les pertes d'emplois dues aux compressions enregistrées dans le secteur étatique. Par conséquent l'emploi dans l'industrie est resté stable (soit autour de 6 000 postes) mais une certaine fraction des travailleurs réside à l'extérieur de la commune. L'emploi dans l'agriculture étant non significatif c'est fatalement le secteur des services (enseignements, administrations, restauration, transport....) et à un degré moindre le BTP qui hérite du titre de premier employeur de la commune. Excepté quelques rares privilégiés auxquels le hasard a permis de travailler à proximité de leur domicile, l'immense majorité des travailleurs doit emprunter un moyen de transport pour aller au travail.

33. La disponibilité des moyens de transport.

«L'offre crée sa propre demande», cette règle énoncée par Jean-Baptiste Say au début du XIX^e siècle, trouve toute sa raison d'être lorsqu'on l'applique au secteur du transport urbain à Béjaia. A l'époque où cette fonction était assurée par l'APC avec une demi-douzaine de véhicules sur le seul itinéraire Iheddaden Timdints, ce parc roulant insignifiant dirigé par des fonctionnaires, semblait suffire amplement. En fait il s'avère que les gens avaient comprimé leurs besoins et ne se déplaçaient que pour le strict nécessaire car une distance de 3 ou 4 kilomètres met hors de portée des équipements qui ne sont pas de première nécessité (cinéma, stade, plage...). C'est la libéralisation qui avait révélé les énormes besoins refoulés. Le parc roulant fut doublé, triplé, multiplié par 10, par 30, par 50... avant que son mouvement d'expansion ne commence à montrer quelques signes de stabilisation. Cette révolution dans les transports a eu de profondes répercussions qui méritent d'être mesurées avec précision mais auxquelles nous ne ferons ici que quelques allusions (3):

- La multiplication des pizzerias, fast-food, cafés, cybercafés, écoles d'informatique, salons de coiffure pour dames, salles de body building.... sous l'afflux subit de la demande exprimée par une jeunesse trop longtemps servie et passivement réprimée.
- La transformation des moeurs car la disponibilité des moyens de transport a rendu possibles les sorties des femmes seules, des couples et des familles (couples avec les enfants) pour faire les magasins, déguster une glace manger une pizza ou simplement flâner...

34. Le niveau du revenu.

Dans une économie de marché le revenu est le facteur déterminant en dernière instance, du comportement des individus, mais dans le cas qui nous concerne, encore une fois le peuple administre la preuve qu'il a toujours une mesure d'avance sur les dirigeants. Quinze ans après avoir imposé la parabole les gens ont compris les dangers de la stationnarité et de la sédentarité excessives, à une époque où le monde est un gros bourg dont on peut faire le tour dans la journée. Le monde extérieur lui étant fermé par l'instauration du visa, l'Algérien compense en bougeant beaucoup à l'échelon local (4). Ayant compris les enjeux de l'ère nouvelle, les 5 dinars (5) du ticket paraissent dérisoires aux usagers parcequ'ils les mesurent non pas au niveau de leurs revenus ou au niveau général des prix, mais au manque à gagner qu'ils subiraient si le transport public à 7 dinars n'était pas disponible.

4. DE QUELQUES PROBLEMES

L'urbanisation rapide et perverse qui a démarré au début des années 70 se paie aujourd'hui par la dégradation du cadre de vie et , pour ce qui nous préoccupe ici, le calvaire de la circulation. Ce qui est paradoxal et particulièrement frappant, c'est que cette croissance anarchique s'est réalisée sous les auspices d'un système de planification impérative doté d'un arsenal d'instruments (PMU ,PDU , POS , PDAU). Nous en sommes aujourd'hui à un stade où tout reste encore à faire à commencer par la dotation de la ville d'une vocation (ou ambition ?)

structurante et d'un véritable plan d'urbanisme qui permettent d'optimiser l'occupation du sol et l'utilisation des moyens. Dans l'immédiat, il est possible de s'attaquer au problème de congestion de la ville par l'application d'un certain nombre de mesures de réorganisation telles que la limitation de l'usage de la voiture particulière (accès interdit à certaines zones et rues sensibles, à forte affluence, taxation, stationnement payant et limité), la diversification des moyens de locomotion (bus, marche à pieds, deux roues, moins encombrants, moins polluants et moins consommateurs d'espaces). Quant à régler le problème dans le fond il n'en sera question qu'après avoir rigoureusement identifié et dégagé les éléments d'inadéquation, dont nous allons esquisser les grands traits de caractères.

i) La faiblesse du réseau routier :

Le réseau routier de Béjaia présente une trame si claire qu'elle sclérose et stérilise la ville (carte 3 en annexe) . La ville est grossièrement divisée en quelques îlots si gros qu'ils entravent le mouvement des flux, puisqu'il faut à chaque fois les contourner.

ii) La situation de la zone industrielle :

La zone industrielle en plein coeur de la ville reste une des plus importantes erreurs commises dans la région en matière d'urbanisme car aussi bien la ville (éclatée et traversée par le no man's land de la ZI) que la zone industrielle étouffée par la ville qui exercent sur elle des pressions énormes de tous les côtés) en souffrent. Il semblerait que ce soit la ZI qui cède car les unités qui y sont installées commencent à faire de la promotion immobilière sur leur terrain d'assiettes et selon ce qu'il nous est donné de voir une partie de la ZI va à moyenne échéance se transformer en Centre d'affaires ou Central Business District selon l'expression américaine.

iii) La concentration des équipements :

L'essentiel des équipements est concentré dans un mouchoir de poche (en fait un cercle de 1500 mètres de diamètre autour de l'édifice de la prison). Pour tous les besoins les habitants des ZHUN géantes de Iheddaden et de Sidi Ahmed doivent se déplacer jusqu'au centre ville.

iv) L'accroissement du trafic:

L'accroissement du trafic dépasse de loin l'accroissement des infrastructures routières qui sont absolument saturées et deviennent rapidement impraticables.

v) L'offre de transport est hétéroclite et indisciplinée :

Il y a plus de 140 petites entreprises qui se partagent le marché du transport urbain de Béjaia. Certaines n'ont pour tout capital qu'un seul fourgon, acquis dans le cadre de l'emploi des jeunes. Le secteur manque par conséquent de professionnalisme, de savoir-faire et de savoir vivre.

vi) La grande diversité du secteur de marques :

L'un des maux du secteur est sans doute lié à la très grande diversité des marques et des types de véhicules qui constituent le parc roulant. Cela a l'inconvénient de rendre difficile la maintenance et l'approvisionnement en pièces détachées, surtout que certains véhicules dépassent les 15 ans et commencent à constituer de véritables dangers aussi bien pour la sécurité routière et celles des usagers que pour la qualité du service et la dégradation de l'environnement (pollution atmosphérique urbaine).

vii) Le système de tarification :

Le système de tarification adopté est irrationnel par son hétérogénéité et, sommes nous tentés de dire, son injustice. Car sur les 9/10 du réseau le prix pratiqué est fixé à 7 dinars le ticket, quel que soit le trajet ; une personne qui va de Taghzout à la porte Sarrasine (soit environ 5 kilomètres) et une autre qui va de Aamriw au Souk el fellah (soit à peu près 300 mètres) paient le même prix . Cette tarification a, sans doute, l'avantage de faciliter le travail des transporteurs mais pénalise les usagers sur les courtes et moyennes distances, notamment les collégiens, lycéens et les personnes âgées. On peut trouver quelques avantages à cette tarification mais elle serait meilleure si on la proportionnait aux distances parcourues.

La politique de laisser-aller adoptée instinctivement par les pouvoirs publics locaux a fini par se répercuter sur la qualité du service. La mauvaise qualité des rues et la formation de bouchons, les tracasseries de l'administration ont fini par réduire le nombre de rotations de chaque véhicule et augmenter les frais de production du service transport et en réduit l'offre (le nombre de places/jour offertes). Acculés par le marché à l'obligation de résultats, les transporteurs s'adonnent à des comportements et à des pratiques incompatibles avec l'éthique de la profession telle qu'elle devrait s'exercer (arrêts trop prolongés pour remplir le véhicule; course poursuite à qui arrivera le premier au prochain arrêt...).

5. PROPOSITIONS POUR LE BON FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Bien qu'il y ait une rapide évolution, ces dernières années, de l'offre de transport et de la demande sans cesse croissante, beaucoup reste à faire pour élever le secteur à un standard viable. De nombreuses mesures doivent être prises très rapidement en vue d'améliorer la circulation urbaine et la qualité du service transport.

5.1. Les mesures favorables à la circulation.

Les mesures à prendre en vue de moderniser le secteur du transport urbain sont très nombreuses et variées. Nous pouvons selon une approche très classique distinguer les actions à court terme, les actions à moyen terme et les actions à long terme.

i) Les actions à court terme :

Ce sont des actions simples et peu coûteuses qui n'exigent en général qu'un minimum de compétences techniques et de courage politique. Le parc roulant de la ville étant un des plus importants d'Algérie, la ville de Béjaïa n'a pas un problème d'offre mais d'organisation et de gestion. Des actions telles que:

- Réaliser des arrêts de bus et des abribus
- Informer les usagers sur les itinéraires et les horaires
- Imposer aux transporteurs un cahier de charges à respecter (confort, politesse, musique....)
- Revoir le système de tarification
- Prolonger la période d'activité jusqu'à 22 heures minimum.
- Standardiser les véhicules

ii) Les actions à moyen terme :

Sur le moyen terme, il sera question de densifier le réseau pour banaliser le service «transport urbain» afin d'objectiver les besoins refoulés de la population en la matière et accompagner la liberté d'expression par une liberté de circulation. En outre la richesse de Béjaïa en vestiges, sites historiques et naturels et espaces verts, aussi bien en plein tissu urbain qu'à sa périphérie, est incontestable. Des lignes peuvent être créées pour permettre aux Bougiotes des moments d'évasion (repos hebdomadaire, récupération, visites) notamment les week-ends et jours fériés. Les moyens de transport à mobiliser, à cet effet seront de petit gabarit (fourgons), eu égard au relief montagneux et aux voies sinueuses, et le réseau à mettre en place reliera les différentes zones résidentielles aux sites suivants: Aiguades, Pic des Singes, Cap Carbon, Cap Bouak, Gouraya, Bois des Oliviers... Il convient de prévoir de nombreuses lignes:

- Des zones résidentielles et périphériques entre elles.
 - Des quartiers et zones vers le centre (qui n'existent pas)
- une carte mettra au clair la densification du réseau urbain et les nouvelles lignes à créer
- D'autres itinéraires des zones périphériques vers le centre.

La densification du transport collectif peut s'effectuer par l'ouverture de nouvelles lignes et itinéraires entre les zones urbaines.

Tableau 2 : Proposition de création de nouvelles lignes (permanentes)**Lignes - Itinéraires :**

1. Tazboujth - Iheddaden Ouffela - Tizi - Ighil Ouazoug - Oued Srir - 4 chemins - P.S.
2. Sidi Ouali - Sidi Ahmed - Polyclinique - Aurès - Cité Remla - Ighil Ouazoug.
3. Tizi - Ighil Ouazoug - Route des Aurès - Wilaya - Tribunal - Gare

routière - B.B..

4. Quatre chemins - Ighil Ouazoug - Igheddaden - Aamriw - PK17.
5. Sidi Ouali - Sidi Ahmed - Polyclinique - R. des Aurès - R. Tabet - Quatre chemins -B.B.
6. Ighil O. - Aamriw - Hôpital - Aamriw - Polyclinique - S. Ahmed - S. Ouali - Mangin.
7. Ighil O. - Aamriw - Hôpital - Aamriw - Igheddaden - Ighil Ouazoug - Quatre chemins - P.S.
8. Aamriw - Ighil Ouazoug - Quatre chemins - Sonatrach - Arrière port - B.B./P.S.

D'autres lignes peuvent être également créées dont la fréquence sera faible les jours ouvrables et très forte les week-ends et jours fériés. Leur renforcement peut s'effectuer avec la réaffectation du parc existant et fonctionnel sur les lignes normales du transport collectif urbain.

Tableau 3. Proposition de création de nouvelles lignes (temporaires)

Ligne et itinéraire (les fourgons et les minibus sont les mieux indiqués et qui fonctionneront en navette).

1. Ighil Ouazoug - Aamriw - Ighil El Bordj - S. Ouali - Gouraya.
2. Ighil Ouazoug - Ighil El Bordj - S. Ouali - Cap Carbon - Cap Bouak.
3. Université - Polyclinique - S. Ahmed - S. Ouali - Gouraya
4. Polyclinique - S. Ahmed - S. Ouali - Cité Mangin - Cap Carbon
5. S. Ahmed S Ouali - Cité Mangin - Les aiguades - Cap Carbon.
6. Boukhama - Polyclinique - S. Ahmed - S. Ouali - Gouraya - Bouak.
7. P. Sarrasine - Les Oliviers - Cap Carbon - Les aiguades.

iii) Les actions à long terme :

Les actions à long terme dépendent de l'ambition et de la vocation de la ville mais elles passent toutes par de gros investissements. Nous voyons au moins trois grands projets à mettre en oeuvre:

1. Densifier la trame en traçant 4 grands axes qui vont relier les deux parties de la ville (piémonts du Gouraya - piémonts de Sidi Boudherhem) et un certain nombre qui leur sont perpendiculaires ou de moindre importance.
2. L'introduction de nouveaux moyens de transport, notamment le téléphérique qui est tout indiqué dans une région montagneuse au relief très accidenté.
3. Une meilleure répartition des équipements sur tout le territoire de la ville pour réduire les déplacements absurdes.
4. La réalisation d'un certain nombre d'ouvrages d'art dont l'absence pénalise les citoyens en les obligeant à de longs détours. Rappelons que le plan d'aménagement de la ZHUN de Sidi Ahmed prévoyait la réalisation de 5 ouvrages d'art qui n'ont jamais été réalisés, ce qui lui vaut aujourd'hui un réseau routier impossible avec des tournants en épingle à cheveux et des pentes qui dépassent les normes réglementaires.

Conclusion :

En guise de conclusion, nous pouvons rappeler les éléments suivants: la qualité d'un réseau de transport urbain est subordonnée à une réflexion globale qui met à contribution les différents acteurs: administration locale, opérateurs, usagers. L'intégration du «transport» dans les plans d'urbanisme est indispensable. Quant à l'organisation, il faut dire que la multiplication des transporteurs tend à devenir un handicap et une classique régie donnerait de meilleurs résultats.

L'administration devrait instituer une réglementation rigoureuse en matière d'itinéraires, d'état des véhicules, de vitesse, de capacités, de tarification, d'horaires et de permanences de transport les jours fériés... Par ailleurs la densification du réseau urbain et sa rationalisation doivent prendre réellement en charge les déplacements des populations, et ce par la mise en place de nouvelles lignes reliant, entre elles, les différentes zones de la ville.

Comme la question du transport de marchandises et du trafic externe de transit n'est pas traitée dans ce travail, il y a lieu, en effet, de prendre les mesures suivantes: d'abord, réaliser les déviations pour le trafic de transit pour éviter le passage par la ville, et ce par la réalisation des échangeurs et des routes périphériques reliant entre elles les routes nationales et les chemins de wilaya ou communaux, ensuite, réglementer le transport lourd de marchandises pour les activités industrielles et commerciales, par des voies spécifiques et des horaires spécifiques, de façon à ne pas gêner la circulation diurne urbaine

Références bibliographiques

ZIV & NAPOLÉON : 1991 «*Transport urbain: les enjeux pour la ville*», Dunod.

TEFRA M: 1996 «*Economie des transports*», Ellipse.

PDAU DE BÉJAIA : 1997 Rapport d'orientation, URBA, Sétif.

BEAUJIEU G; 1980 «*Géographie urbaine*», A. Colin..

KHELADI M: 1991 «*Urbanisme et systèmes sociaux: planification urbaine en Algérie*», OPU.

A.M, «Les transports urbains en Algérie», in *séminaire international sur «Aménagement et gestion de la ville», les 20/21 mars 1994, EPAU-Alger.*

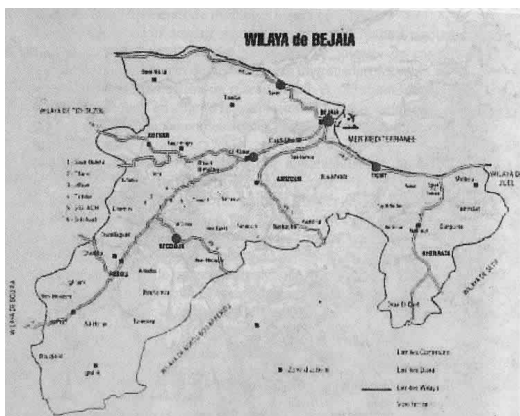
KHELADI, BELATTAF ET ARHAB: 1997/98 «Aménagement urbain et développement socio-économique de Béjaïa», *projet de recherche*.

Carte n° 1 - Les contraintes du site



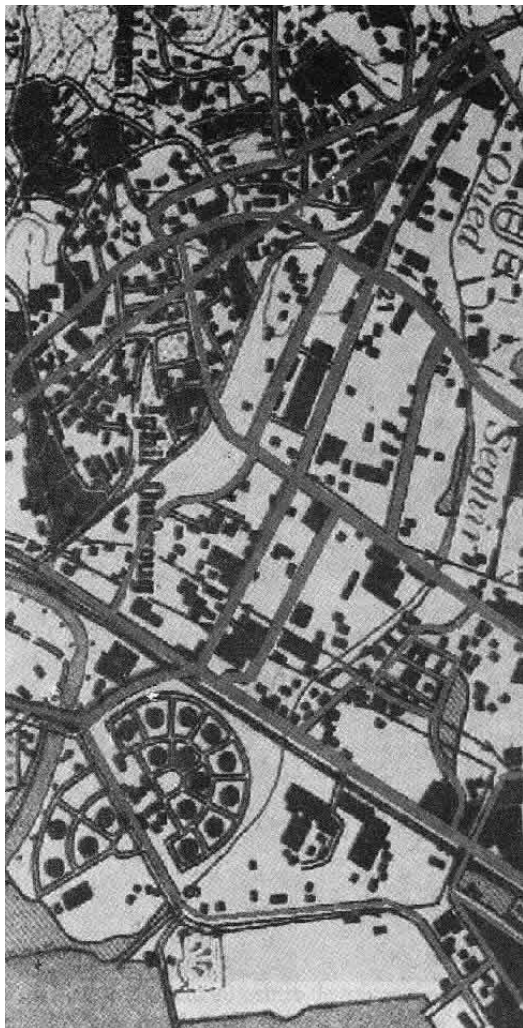
[Cliquez pour zoomer](#)

Carte n° 2 - Les routes d'accès à Bejaïa



[Cliquez pour zoomer](#)

Carte n° 3 - La trame de la ville de Bejaïa



Cliquez pour zoomer

Carte n° 4 - Vue générale du plan de Bejaïa



Cliquez pour zoomer

Notes

(*) Maître de Conférence Université de Bejaia

()** Maître de Conférence, Université de Bejaia

(*)** Chargé de cours, Université de Bejaia

(1) La ville de Béjaïa ayant tendance à se confondre avec la commune de Béjaïa (158646 habitants pour la commune et 151379 pour la ville « au 31/12/1999) ; ce ne serait pas trahir la rigueur scientifique d'utiliser les données de la commune pour parler de la ville quant il n'est pas possible de faire autrement.

(2) Khelaldi Mokhtar, Akrouf Saddek et Ait Sidhoum Houria : Architecture, Urbanisme et rationalité économique. Porujet de recherche en cours.

(3) Nous nous proposons de consacrer à cette question tout un projet de recherche

(4) Outre l'avion, le train et les véhicules particuliers, il y a 36 départs de bus quotidiens sur Alger et autant sur Sétif, soit un bus tous les quarts d'heure.

(5) Au cours de l'été 2000, les transporteurs se sentaient assez puissants pour passer outre les injonctions de l'APC et de la direction des transports et imposer un relèvement du ticket de 2 dinars ; mais même à 7 le prix reste attractif.

