

LE TRANSPORT PUBLIC A CONSTANTINE : MODES ET ACTEURS

CHERRAD Salah Eddine*
BENMACHICHE Meriem**

*Université Constantine1

**Université Constantine3

Les transports collectifs urbains à Constantine ont connu une évolution notable depuis leur création. Ce fut aussi bien le territoire desservi, que leur organisation, que leur mode de gestion qui a subi des mutations parfois radicales.

L'histoire du transport collectif urbain de la troisième ville du pays est assez longue et elle est riche en événements. L'analyse diachronique sera suivie en parallèle par une analyse synchronique en identifiant les modes de gestion et les acteurs.

1. L'héritage colonial : jusqu'en 1962, le transport collectif urbain est la propriété du système colonial.

Jusqu'en 1962 le périmètre du transport urbain était limitée à celui de la ville de Constantine et les transporteurs étaient des opérateurs européens privés. C'est à travers des conventions avec la commune qu'ils assuraient le transport urbain et l'un d'entre eux (Barat) possédait environ 20 autobus. En 1954, la ville comptait près de 140 000 habitants et elle s'étendait déjà au-delà du rocher suite à la création de plusieurs faubourgs (El Kantara, Lamy, Sidi Mabrouk, Saint Jean, Bellevue...)

2. De 1962 à 1967 : un opérateur unique dans un secteur en stagnation

Avec l'indépendance du pays et le départ des opérateurs privés coloniaux, la gestion de ce secteur a été confiée à certains des anciens employés de l'entreprise coloniale et cela jusqu'en 1963. En 1966, la ville comptait 245 600 habitants et la demande des usagers commençait à augmenter alors que le parc des autobus vieillissait.

3. De 1967 à 1979 : RMTC, RCTC, un même et unique opérateur mais une offre insuffisante.

La régie municipale des transports de Constantine (RMTC) est créée en 1967 et elle a pour objectif de développer ce secteur. C'est une entreprise dotée d'une indépendance financière et juridique et disposant d'un conseil d'administration. Elle possédait au départ une cinquantaine d'autobus, mais son parc s'est réduit progressivement en passant de 44 autobus en 1974 et 28 autobus en 1979 en état de marche. L'entreprise exploitait en outre deux stations urbaines toutes deux situées au centre-ville (Boumezou et Krikri) qui assuraient respectivement dix (10) et quatre (4) lignes.

C'est une période caractérisée par une pénurie de l'offre qui résulte de l'âge très avancé du parc roulant, de l'absence d'entretien dû à la rareté de la pièce de rechange mais aussi au déficit de la trésorerie de l'entreprise en raison de la pratique de bas tarif pour les usagers.

Ce parc public se devait théoriquement d'assurer le transport quotidien des Constantinois dont le nombre s'est élevé à 345 500 personnes en 1977 alors que la superficie de la ville a atteint 2 600 ha. La couverture de la ville de Constantine n'était que de l'ordre de 60% et de ce fait les nouvelles extensions en étaient exclues (Gammas, Riad, 5 Juillet...)

En réalité, beaucoup d'entreprises publiques et administrations disposaient de leur propre transport du personnel et elles contribuaient à alléger les contraintes vécues par la population.

La fin de la décennie 1970 est marquée par un changement statutaire de l'entreprise avec la dissolution de la régie municipale des transports de Constantine (RMTC) et son remplacement par la régie communale des transports de Constantine (RCTC). Celle-ci se met en conformité avec les textes de la gestion socialiste des entreprises en 1979 (présence d'un conseil de contrôle et de suivi constitué par un représentant de l'APC, de l'association de protection du consommateur, du conseil syndical, de la direction des transports).

Cette opération voulue et exécutée par l'Etat dans une optique d'élargissement du socialisme s'est accompagnée d'une rénovation et d'une extension du parc roulant qui a atteint plus de 75 autobus en 1980.

4. De 1980 à 2004 : de l'ouverture du transport collectif urbain au secteur privé à la disparition de l'entreprise publique.

A partir de 1985 des opérateurs privés ont été autorisés à participer à la desserte de quelques lignes pour soulager la population constantinoise dont les effectifs ont atteint 443 700 habitants en 1987 et que la ville s'étendait sur 3 285 ha. C'est finalement la loi 88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation du transport terrestre qui a officialisé l'ouverture de ce secteur au privé afin de satisfaire la demande.

La présence des transporteurs publics avec celle de l'entreprise communale ne s'est pas traduite par une coexistence pacifique et bénéfique mutuellement puisqu'elle a engendré des problèmes et des conflits à propos du temps de stationnement dans les stations, l'exploitation des lignes.... Cette situation n'a pas profité à la RCTC bien qu'elle ait été transformée en Société des Transports Urbains (STU) en 1996. Cette dernière et bien qu'ayant diminué ses charges (personnel parti à la retraite, personnel ayant opté pour le départ volontaire, vente d'autobus usagés...) ne disposait plus que d'un parc extrêmement réduit (9 véhicules desservant 5 lignes). En réalité sa présence est devenue symbolique car il y avait plus de 642 transporteurs urbains et suburbains privés à Constantine qui possédaient 769 autobus dont près de 70 % desservaient Constantine.

Ainsi de la fin des années 1990 jusqu'au début des années 2000 il n'y avait plus que le secteur privé comme opérateur. Celui-ci est constitué par des micro-entreprises qui disposent d'un parc roulant assez vieux et vétuste.

Cependant cette nouvelle situation caractérisée par l'absence d'opérateur public a eu des effets pervers. La multitude d'opérateurs privés dont beaucoup d'entre eux sont devenus des transporteurs publics du jour au lendemain c'est-à-dire sans formation, sans passé dans le domaine, a créée de nouveaux problèmes (absence de coordination, concurrence déloyale, tarification fluctuante,...) qui se sont exacerbés et se sont traduits par des grèves à répétition prenant en otage les citoyens.

Ainsi, selon la Direction des transports de la wilaya de Constantine le nombre de transporteurs assurant le transport urbain et périurbain en 2003 s'élevait à 642 transporteurs privés qui disposaient de 765 autobus alors que le secteur public ne disposait plus que de 9 autobus¹.

Ce secteur sensible ne pouvait point demeurer longtemps en l'état c'est-à-dire livré à lui-même et devant assurer le transport d'une population évaluée à 462 000 habitants en 1998 et une ville s'étalant

¹ - Rapport de la Direction des transports, 2003.

sur plus de 5 000 ha. Pour les autorités, la présence à nouveau de l'acteur public devenait une nécessité.

5. A partir de 2004 : un retour en force de l'acteur public utilisant d'autres modes de transport collectif

5.1. L'Etablissement public de transport de Constantine (ETC)

En 2004 est créé l'Etablissement public de transport urbain de Constantine (ETC) qui sera opérationnel une année plus tard. Cette création n'est pas exclusive à Constantine puisque d'autres grandes villes du pays ont été dotées du même type d'entreprise. Celle-ci a été dotée d'un parc initial de 28 autobus et elle s'est faite attribuer le siège et les équipements de la société publique des transports des voyageurs (TVE). Elle bénéficia, de même, de son personnel qui était déjà formé. En outre elle recruta de nouveaux employés et elle a mis en place un programme de formation d'apprentis.

C'est donc, *a priori*, une entreprise neuve qui dispose d'atouts non négligeables et qui se présente comme étant moderne : véhicules neufs, ponctualité dans la desserte, propreté des bus, bon accueil de passagers...

C'est en acteur de régulation qu'elle se positionne dans ce système de transport collectif urbain. Son arrivée ne fut pas sans effets sur les acteurs privés puisqu'elle a, à nouveau, généré beaucoup de problèmes : concurrence sur les tronçons, pas de coordination, arrêts et stations communs ...

Afin de rompre avec cette politique du transport collectif urbain fondé uniquement sur l'autobus, avec ses multiples inconvénients de toute nature, les autorités locales ont décidé à partir du milieu des années 2000 d'adopter de nouveaux modes de transport. Une télécabine et un tramway ont été programmés pour desservir les quartiers périphériques à partir du centre-ville.

La réalisation de ces équipements de circulation s'inscrit également dans un grand programme de développement et de modernisation de la ville. Cette mission de rapprochement des quartiers périphériques au centre-ville par le biais de ce type de transport s'inscrit aussi dans une politique de développement durable de ce secteur.

5.2. La télécabine

Les travaux ont été entamés au début de 2007 et achevés au mois de juin 2008, la télécabine communément appelé téléphérique par les Constantinois relie le centre-ville à ses quartiers situés au nord-est. Pourquoi une télécabine ?

La partie nord-est de la ville c'est-à-dire les quartiers de Bab El Kantara, Emir Abdelkader, Ziadia, Djebel Ouasch et Sidi Mabrouk ne sont reliés au centre-ville (le Rocher) que par 3 ponts (Sidi Mcid, El Kantara et Sidi Rached) et par conséquent ils n'assurent qu'un faible débit au trafic des véhicules. Dans ces quartiers, la population qui y réside est comprise entre 50 000 et 70 000 personnes et une partie d'entre elle est susceptible d'emprunter quotidiennement la télécabine. C'est un transport en commun qui est adapté à la topographie accidentée de la ville. Il est essentiellement unidirectionnel des faubourgs vers le centre-ville. En outre le terminus de Ziadia est également une station de bus qui assurent les liaisons avec les différents quartiers. Cet équipement exprime ainsi une volonté de lutte contre la marginalisation de certains quartiers. Le choix de ce moyen de transport aérien procure certains avantages : il ne crée point d'entraves supplémentaires à la circulation et il n'exige aucun réaménagement des zones qu'il traverse. Parmi les autres avantages il n'engendre point de pollution sonore ou atmosphérique ce qui le classe parmi les équipements qui introduisent une certaine qualité de vie. En outre, il possède une fonction touristique : la traversée des gorges du Rummel est un moment très appréciée.

Parmi les inconvénients, nous relevons essentiellement les emplacements de certains pylônes qui sont implantés à proximité des habitations et qui se situent dans le tronçon qui traverse le quartier Emir Abdelkader.

La télécabine parcourt une distance totale de 1 517 mètres en 8 minutes soit à une vitesse de 22 km/h ou 6 m/s. Il suit une courbe légèrement ascendante du centre ville vers le quartier Emir Abdelkader en démarrant à 619 mètres pour atteindre 707 mètres soit un dénivelé de moins de 90 mètres. Cette télécabine dispose de 3 stations dont 2 sont situées aux 2 extrémités (rue Tatache et Terrain Tennoudji) ; quant à la troisième c'est une station intermédiaire (centre hospitalier). Le trajet qu'il effectue se décompose en 2 parties :

- Dans la première partie, la longueur de la ligne qui est de 425 mètres relie le centre ville à l'hôpital en franchissant les gorges du Rummel. Elle est de direction sud - nord.

- Dans la seconde partie, la longueur de la ligne qui est de 1 092 mètres relie l'hôpital au lieu dit Terrain Tennoudji ou Ziadia. Elle est également de direction sud-ouest - nord-est.

Il compte 33 cabines détachables et chacune d'elle dispose de 15 places dont 11 assises. La station motrice se situe dans le Terrain Tennoudji et celle de renvoi dans la place jouxtant la rue Tatache. Le

débit des voyageurs a été estimé au départ à 2000 passagers/heure. Il fonctionne de 7 à 19 heures soit 12 heures de mise en service alors que dans le projet initial jusqu'à 17 heures par jour d'exploitation étaient prévus.

Sur le plan technique le dispositif de sécurité comprend 2 niveaux : le premier est un groupe électrogène qui se déclenche automatiquement à la moindre coupure d'électricité. Le deuxième est un système hydraulique qui assure en toute circonstance la bonne marche du téléphérique. En cas de vent soufflant à plus de 60 km/h, une alarme sonore et visuelle se déclenche au niveau du poste de commande. Et un vent de plus de 80 km/h entraîne l'arrêt total de l'activité du système.

En ce qui concerne les passagers, leur sécurité est assurée au niveau des 3 stations par des agents. En outre chaque cabine est dotée d'une caméra de surveillance.

Sur le plan de l'emploi, ce sont 60 personnes entre ingénieurs, techniciens, ouvriers et encadrement administratif qui assurent son fonctionnement.

Ce moyen de transport a également une vocation touristique puisque des passagers, dont certains viennent de l'ensemble de la région de Constantine, l'empruntent pour admirer les paysages qu'offre le franchissement des gorges du Rummel.

5.3. Le tramway

Dès l'achèvement du chantier de la télécabine, la réalisation d'un nouveau moyen de transport est entamée. En effet, la construction d'une ligne de tramway reliant la ville à sa périphérie sud a débuté en 2008 et s'est achevée en 2013. L'objectif étant de desservir cette partie méridionale de la ville qui connaît un développement rapide et de grande envergure : habitants de Zouaghi (25 000 personnes environ), étudiants de l'université Constantine 1, directions administratives régionales (douanes, environnement, travail,...).

Celle-ci s'entend sur un tronçon de 8,1 km et elle compte 10 stations. Le tramway est équipé de 27 rames pouvant transporter 70 000 passagers par jour avec une durée du trajet s'effectuant en 25 minutes environ. Il emploie près de 500 personnes.

Ce troisième moyen de transport collectif a également pour objectif de participer à la modernisation de la ville et à la structuration de sa partie méridionale car se présentant comme étant une colonne vertébrale du système de transport collectif de Constantine.

5.4. Les premiers résultats

Ces équipements bien que mis en service récemment ont enregistré les premiers résultats suivants :

- ETC : en 2012 elle possédait 54 autobus qui couvraient 16 lignes et elle employait 310 agents. Durant cette même année elle a transporté 7 154 000 passagers.
- La télécabine : en 2011, elle a enregistré une moyenne d'un peu plus de 183 000 passagers mensuels. Leur nombre a dépassé les 2 millions par an depuis le début de son exploitation. Cependant, l'exploitation de la télécabine n'a pas atteint son optimum en raison des pannes successives.
- Le tramway : mis en service le 5 juillet 2013, il a transporté une moyenne de 311 200 passagers par mois durant ses cinq premiers mois de service soit une moyenne quotidienne d'un peu plus de 10 000 usagers par jour.

6. Les nouveaux projets

-Les télécabines : à la fin de l'année 2008, il a été décidé de développer le transport par câble en projetant de réaliser 3 nouvelles lignes d'une longueur totale de 9 km. L'étude a été confiée au même groupe austro-helvétique auteur de la première ligne.

La première ligne partira du centre-ville pour atteindre l'agglomération de Bekira qui se localise au nord-est de la ville et en contrebas du rocher. La seconde ligne démarrera du centre-ville, à proximité du pont Sidi Rached, pour aboutir au quartier de Sidi Mabrouk à l'est de la ville. Quant à la troisième ligne, elle reliera le centre-ville à l'université Constantine 1.

- Le tramway : en réalité le tronçon centre-ville – Zouaghi ne dessert qu'une population de l'ordre de 25 000 personnes et de ce fait, cet équipement est loin d'être rentable (10 000 à 15 000 passagers par jour soit 20 % de sa capacité). Et c'est en prolongeant la ligne vers la ville nouvelle Ali Mendjeli qui compte déjà plus de 150 000 habitants, avec à moyen terme une population de l'ordre de 250 000 personnes, que le tramway prend tout son intérêt.

Le projet qui est entré dans sa phase active puisque les entreprises devant le réaliser ont été choisies récemment. Ce second tronçon qui est d'une longueur de 10,5 km et disposant de 10 stations traversera la ville nouvelle en son milieu et desservira également 2 universités. En outre un troisième petit tronçon d'une longueur de 2,7 km est également programmé. Il desservira l'aéroport de Constantine à partir de la station Zouaghi.

C'est une reprise en main très forte du secteur du transport par le secteur public. Cette politique publique qui s'appuie sur différents modes de transport collectif ne laisse que très peu de place au secteur privé qui doit se contenter du transport par autobus.

7. Les usagers

Ces 3 transporteurs publics ainsi que les transporteurs privés ont dessiné un maillage assez dense pour couvrir la ville et sa périphérie immédiate. Mais la satisfaction de ce besoin n'est pas entière pour tous les constantinois. En réalité la situation est variable d'un quartier à l'autre. Sans être exhaustif nous relevons 3 grands types de quartiers :

- Les quartiers qui ne bénéficient pas de couverture : El Kantara, le Plateau du Mansourah (quartiers situés au nord de la ville), Boudjenana et 5 Juillet (quartiers situés au sud-ouest de la ville)

- Les quartiers qui ont perdu leur ancienne desserte : Sidi Mabrouk inférieur, Bellevue (quartiers situés à l'est et au sud de la ville).

Ces quartiers qui ne sont pas irrigués par le système de transport ont la particularité de se situer entre le centre ville et les faubourgs. Cette localisation dans un espace intermédiaire ne leur est point profitable.

- Les quartiers desservis soit par le tramway, l'ETC ou la télécabine sont les plus nombreux et constituent la grande majorité des quartiers.

Quant au prix du transport il est règlementé et fixé à 10 DA pour l'ETC, 20 DA pour la télécabine et 40 DA pour le tramway.

Le transport urbain a été de tout temps une préoccupation des responsables locaux c'est à dire ceux de la commune de Constantine, mais en réalité ces derniers n'avaient que peu d'emprise sur sa gestion réelle. Les entreprises de transport ont été « administrées » par des niveaux qui lui sont supérieurs. Elle a été toujours dans une position de dépendance totale.

Conclusion

En un peu plus d'un demi-siècle le transport urbain collectif a eu pour mission de satisfaire la demande et également de régler les problèmes de circulation. Durant cette période il a connu beaucoup de bouleversements qui ont été caractérisés tantôt par la présence et tantôt par l'absence de l'acteur public ou privé.

Cependant en raison de la configuration topographique de la ville et du contenu des différentes phases de développement qu'elle a connues, le transport collectif urbain n'a pas été conçu comme un

élément pouvant initier son aménagement. Tout au contraire, celui-ci n'a eu qu'un rôle d'accompagnement et d'intervenant *a posteriori*.

BIBLIOGRAPHIE

مكفس سليمان، " النقل الداخلي في مدينة قسنطينة" رسالة ماجستير، جامعة قسنطينة، معهد علوم الارض. 1983.

مريم بن مشيش، "النقل الحضري الجماعي بالحافلات في التجمع القسنطيني الكبير: السياسات، التخطيط والتسيير" رسالة ماجستير، جامعة قسنطينة 2005.

CHERRAD S-E, 2013 « *La télécabine : un équipement de transport structurant. Premiers bilans* », Montpellier, Presses de l'Université Paul Valéry, pp 171-180

CHERRAD S-E et M-M, 2014 « *Constantine (Algérie) : phases de développement et acteurs* ». Alger, Editions El Djazair, pp 261-266

Divers rapports de la Direction des Transports de la wilaya de Constantine, de L'ETC.

ONS : Statistiques du RGPH 1966, 1977, 1987, 1998, 2008.