

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

***Titre :** Les tentatives de modernisation des transports et leur conséquence sur la délocalisation des flux. Le cas d'Alger*

**Auteur(s) :** Tarek MEDJADJ, Enseignant chercheur, Université de M'sila (IGTU), medjadj.tarek@gmail.com

**Mots-clés :** Transport urbain, Flux, Espace

**Résumé :**

### **Introduction**

Les axes de communication hérités de la période coloniale constituent l'ossature actuelle de l'espace algérois. La politique d'aménagement et de déplacement au niveau de l'Algérois n'a pas été menée de façon coordonnée pour équilibrer le développement des différents modes de déplacements, en fonction de leur pertinence spécifique et pour mettre en cohérence les politiques en matière d'urbanisme, d'habitat et de transport. Le rythme de réalisation très lent par rapport aux besoins croissants des déplacements met en cause toutes les politiques de planification initiées pour améliorer la qualité des services. Quant aux routes de liaison entre Alger et le reste des centres urbains, le niveau de service est amélioré grâce aux travaux d'aménagements notables des voies de communication, notamment la construction de voies type autoroutière. Malgré ces efforts et les projets réalisés, l'agglomération algéroise souffre de la réduction de vitesse et le problème de congestion des axes routiers a été délocalisé vers la périphérie où les autoroutes devenues impraticables notamment pendant les heures de pointe.

### **Méthodologie**

A travers un inventaire sur les projets réalisés et d'autres sont en cours, on va examiner les objectifs attendus et leurs rôles dans la régulation des transport à Alger. Les résultats seront confrontés à la réalité des flux aux niveaux de différents axes routiers de la périphérie d'Alger.

Il est à signaler qu'il est difficile de collecter les informations sur le transport routier de voyageurs dans l'aire métropolitaine algéroise, du fait de l'absence de services statistiques et d'obligation de tenue ou de déclaration de ces éléments qui pèse sur les opérateurs. Cela rend problématique l'estimation des besoins et de la satisfaction de la demande. Les seules

informations disponibles sur la mobilité dans la région algéroise sont celles obtenues par l'«enquête ménages» sur les déplacements réalisés dans la Wilaya d'Alger par le groupement EMA/BETUR, dans le cadre de l'étude du Plan de Transport et de Circulation d'Alger. Ces enquêtes concernent la région recouvrant un territoire s'étendant sur quatre wilayas: *Alger, Boumerdes, Tipaza, Blida*. Il a été jugé utile d'exploiter les résultats de l'enquête ménages et de s'en inspirer pour tirer des conclusions sur les déplacements en dehors d'Alger. Cette démarche est acceptable dans la mesure où les comportements des passagers résidant au niveau de l'ensemble de l'aire métropolitaine algéroise sont sensiblement identiques et les flux qui en sont issus sont en grande partie des mouvements de continuité des trajets ayant pris leur origine à l'extérieur de la wilaya d'Alger.

### **Les résultats**

- 1- La préoccupation en matière de circulation dans l'aire métropolitaine d'Alger reflète le caractère spécifique des zones fortement urbanisées. Trouver des solutions au trafic très dense, généralement de courte distance, nécessite des enquêtes particulières à l'échelle de la région. L'activité économique entre Alger et ses trois villes limitrophes Blida, Boumerdes et Tipaza y est très intense et la demande de plus en plus croissante de déplacements ne peut être satisfaite par la configuration actuelle du réseau.
- 2- L'objectif visé pour la réalisation des infrastructures routières s'intègre parfaitement dans le cadre des stratégies de modernisation et de développement des infrastructures de base. Ceci conditionne l'essor des activités avant de promouvoir la stature de l'aire métropolitaine et d'induire l'amélioration du cadre de vie des résidents. Néanmoins, le choix de leur tracé et leur programmation dans la planification générale de préparation des conditions d'aptitude de l'aire métropolitaine algéroise en qualité de métropole internationale laisse apparaître des incohérences en matière de coordination intersectorielle et intermodale. A ce titre, il est pertinent de retenir que les projets lancés ou à l'étude font très peu référence aux impératifs de préservation de l'environnement, d'économie de terrains d'assiette et de promotion des transports collectifs pour répondre aux besoins du plus grand nombre d'utilisateurs.
- 3- Nous constatons l'inexistence de gares d'échange et/ou d'aires de stationnement à proximité de la majorité des gares ou haltes de la ligne ferroviaire. En fait, même si certaines gares ou haltes, à l'exemple de celles d'Alger, d'Agha et de Caroubier se trouvent à proximité d'un parking et/ou d'une station de bus, il n'en demeure pas moins que l'environnement et les caractéristiques du cheminement à pied reliant la

station de bus ou le parking à la gare ne favorisent pas les correspondances entre le train et les autres modes motorisés.

- 4- Il est à noter aussi qu'il y a une absence d'intégration physique des différents réseaux de transport (routier et ferroviaire, urbain et périurbain) tant en zone urbaine dense qu'en périphérie. Tandis que les lignes de transport routier sont en concurrence directe avec les lignes ferroviaires, les gares ferroviaires ne sont pas aménagées pour recevoir les flux de rabattements routiers. Nous citons l'exemple de la gare routière du Caroubier qui n'a aucune connexion avec le chemin de fer (pourtant proche), pas de desserte vers l'aéroport (malgré la proximité et la relative accessibilité). La connexion avec le réseau urbain, se fait seulement, en direction du centre-ville d'Alger.
- 5- Pour les Algérois, une heure et demie est passée chaque jour en moyenne dans les transports avec une marche à pied moyenne de plus de 4 km. Le système de prise en charge de l'activité transport et déplacement au niveau de la wilaya d'Alger est caractérisé, aujourd'hui, par un certain nombre de traits. La participation du chemin de fer est marginale dans le trafic des transports à Alger malgré l'existence d'un réseau ayant fait l'objet de mise à niveau à plusieurs reprises. De ce fait, l'automobile, malgré la congestion, reste le mode de transport le plus utilisé. L'inadaptation du réseau de transports collectifs favoriserait, évidemment, la suprématie de l'automobile. La congestion des axes routiers est accentuée par l'implantation des stations urbaines incohérentes du fait de leur réalisation postérieurement aux aménagements urbains des agglomérations et des quartiers. Les dessertes de transport de voyageurs sont essentiellement radiales (de la station urbaine vers le centre d'Alger) avec peu de liaisons entre les périphéries.

## **Conclusion**

Les analyses effectués dans le cadre de ce travail confirment le déplacement des points noirs de circulation vers les zones périphériques. La première rocade devenue l'axe le plus fluide dans l'agglomération Algéroise et on constate le recule des points noirs de circulation vers la deuxième rocade notamment avec les travaux interminable sur toute l'année! Les projets de modernisation de l'infrastructure routière n'a jamais réglé le problème de circulation mais juste un déplacement de problème vers la périphérie à l'image des villes américaines des années 1970.