

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

Titre :

Les défis de la mobilité urbaine durable dans les pays pétroliers : cas de la ville de Bejaia

Auteur(s) :

Slimane MERZOUG, Maître de conférences, Université de Bejaia,
merzougslimane@yahoo.fr.

Aimaddine BELKHIRI, Maître de conférences, Université de Bejaia,
belkhiri.aimadedine@gmail.com

Mots-clés :

Mobilité durable- Pays riches en pétrole- Prix du carburant- Algérie- Bejaia.

Résumé :

La mobilité urbaine durable est une préoccupation commune à toutes les villes des pays développés et en développement (**Banister, 2008**). Toutefois, les spécificités de chaque ville (différences en matière de dotation en infrastructures, des niveaux de motorisation et d'urbanisation, du revenu par habitant, de la densité urbaine, de prix du carburant...) exigent des politiques de transport spécifiques en vue d'atteindre les meilleurs niveaux de mobilité urbaine durable. Par conséquent, il est primordial de diagnostiquer les facteurs de mobilité d'une ville avant de mettre en place une quelconque politique de transport. Cette dernière doit se baser, en outre, sur la concertation et la prise en compte des attentes des populations, notamment dans le choix des modes de transport en commun.

Dans cette perspective, notre étude est basée sur le cas de la ville de Bejaia qui est située dans un pays riche en pétrole et caractérisée par une forte dynamique économique et urbaine. Cette ville est située au nord de l'Algérie à 240 km de l'est de la capitale Alger. Elle est l'une des villes moyennes qui jouit d'un ensemble de spécificités qui font d'elle une région attractive pour les activités économiques et pour la concentration des populations. Premièrement, sa position de ville portuaire fait d'elle et de la région le premier pôle industriel dans les domaines de l'agroalimentaire, de l'emballage et de l'imprimerie. L'industrialisation de cette région est propulsée par rôle joué par les opérateurs privés après la libéralisation de l'activité économique vers la fin des années 1980. Deuxièmement, la ville de Bejaia connaît une croissance urbaine accélérée. En effet, sa population avoisine les 200 000 habitants répartis sur une superficie de 120 Km² (soit une densité de 1 577 Hab. /Km²) et connaît une croissance rapide à cause de l'exode rural à partir des régions limitrophes aux faibles aménités urbaines (**Merzoug, 2016**). Aux résidents permanents s'ajoutent près de 45 000 étudiants et près de 100 000¹ visiteurs des communes limitrophes qui réalisent leurs déplacements dans cette ville pour divers motifs (démarches administratives, loisirs, soins, travail, shopping...). Cette attractivité s'explique par sa position de chef-lieu de la commune et du département qui englobe les plus importantes administrations et équipements sociaux et pour la concentration des emplois en son sein.

¹ Selon une étude *Origine-destination* réalisée en 2013 par le BETUR.

Cette dynamique socio-économique et urbaine induit une demande de déplacements qui dépasse l'offre de transport en commun, constituée majoritairement par des bus de faibles capacités et des taxis (l'offre représente une moyenne de 2 bus et de 85 places par 1000 habitants²). Ce déséquilibre quantitatif s'accompagne d'une qualité de service déficiente³ (longues attentes dans les arrêts, insécurité, surcharge,...). Toutefois, ces déséquilibres ne sont pas spécifiques à l'Algérie, mais le même constat est observé dans les systèmes de transport de plusieurs villes des pays en développement (**Amarouchene et al, 2017**).

Compte tenu de la qualité de la mobilité actuelle, les acteurs locaux (collectivités locales, opérateurs, citoyens et associations) sont appelés à relever des défis en matière d'investissement dans les modes de transport capacitaire et d'améliorer leur gouvernance pour réduire le fossé quantitatif et qualitatif entre l'offre et la demande. Dans leur démarche, les acteurs locaux ne doivent pas perdre de vue l'influence du prix bas de carburants⁴ qui compte tenu de l'insuffisance des transports en commun, il est un important stimulant de la motorisation individuelle. Ce dernier qui s'exprime par le taux d'équipement en automobile est en forte croissance et a enregistré un rebond considérable entre 2006 et 2016 en passant de 50 à 193 véhicules par 1000 habitants, suite à l'amélioration du pouvoir d'achat et des facilités de crédits automobile (**Boubakeur et Bencherif, 2013**). Dans ce contexte, il est évident qu'une réévaluation des prix du carburant et autres charges relatives à l'automobile (assurance, péage urbain...) et le développement des transports en commun sont une voie vers la réalisation de meilleures performances en matière de mobilité urbaine durable. Toutefois, la prise en compte de l'opinion des utilisateurs et des destinataires de telles politiques, la fédération des acteurs de l'industrie de transport (notamment les opérateurs privés) autour d'un mode de transport capacitaire et la favorisation des modes actifs sont des enjeux non négligeables pour les villes en développement et les pays émergents (**Vermeulin et Kahn, 2010**).

C'est dans cette optique que notre communication s'inscrit pour analyser *l'état de l'offre de transport actuel et les défis à relever dans la ville de Bejaia*, cela à la lumière des résultats de l'enquête d'opinion réalisée sur un échantillon de 1 560 ménages sur un total de 24 976 et de quelques études empiriques réalisées à travers d'autres villes algériennes qui ont connu la mise en place du tramway. Les résultats de notre analyse sur la ville de Bejaia sont à la fois une ébauche de réflexion sur les défis vers une mobilité durable dans les autres villes algériennes, mais aussi dans les villes des pays en développement riches en pétrole. Pour les autres villes en développement, la contrainte de ressources spatiales et énergétiques est une opportunité pour un développement durable (**Julien Allaire, 2006**).

La présente étude souligne que la croissance de la demande de déplacement exige des investissements dans les transports capacitaires (Tramway et bus à haut niveau de service – BHNS-) et les modes actifs pour empêcher la motorisation individuelle d'atteindre des niveaux plus élevés. Le tramway s'avère très exigeant en espace, ce qui peut constituer un frein à sa mise en place dans la ville de Bejaia qui manque d'espaces en raison de la forte concentration de l'habitat et de l'étroitesse des ruelles. L'autre contrainte relative au tramway c'est l'adhésion des populations locales à un tel projet. Pour cela, un travail de concertation

² Calculs effectués à partir de données de la direction des transports, 2017.

³ L'ouverture du secteur de transport urbain vers la fin des années 1980 suite à la crise pétrolière et au désengagement de l'Etat, a mis fin aux entreprises publiques au profit d'une multitude d'opérateurs privés. Cependant, cette privatisation du secteur n'a pas été suivie d'encadrement et d'une politique de régulation contractuelle qui définit les droits et les obligations pour les opérateurs privés.

⁴ Un Dinar Algérien = 0,0075 Euro (source : Banque d'Algérie, cours du 24 novembre 2018). A titre indicatif 1 litre de gas-oil représente l'équivalent de 17 centimes d'Euro.

doit être initié pour limiter le mécontentement des riverains comme cela a été le cas des tramways dans d'autres villes algériennes (Alger, Oran, Constantine). Ces contestations sont liées aux prix jugés très élevés, au problème de stationnement et à la perte de la clientèle pour les commerçants. À défaut de ne pas pouvoir maîtriser ces contraintes, le développement du mode de BHNS peut contribuer au développement durable de la ville grâce à sa meilleure attractivité qui pourrait réduire la motorisation individuelle (**Claudia, 2017**). Sa mise en place sur les quartiers centraux et la capitalisation de l'expérience des opérateurs privés à travers leur reconversion vers le BHNS peut donner des résultats meilleurs par rapport aux objectifs de développement durable. Enfin, le développement des autres modes actifs en complémentarité des modes précédents est très souhaitable compte du tenu du climat tempéré favorable à leur usage et aux faibles distances entre les différents secteurs composant le territoire de la ville. Grâce à ses effets sur la santé et son rôle complémentaire des transports en commun, le vélo est un mode en expansion dans les pays développés et certains pays en développement, notamment d'Asie.

Références bibliographiques:

Alili A et Belkaid E (2013), Le rôle de la participation citoyenne dans l'adhésion aux projets urbains : cas des tramways en Algérie. *Communication au colloque international*, Université d'Annaba (Algérie).

Claudia Manto Teignegou, André Nso Ngang, Joséphine Mireille Akoa Etoa (2017), «Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) : enjeux et perspectives pour une mobilité durable dans la ville de Douala, *Norois* 245|2017. URL : <http://journals.openedition.org/norois/6246>.

David Banister (2008), The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy* 15, pp. 73–80.

Farès Boubakour, Houria Bencherif (2013), Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat, *Géotransports*, N°1-2.

Frédéric Héran (2018), Les nouvelles formes de la mobilité : trottinettes électriques, hoverboards, bicyclettes électriques..., *Annales des Mines - Réalités industrielles* 2, pp.36-40.

Julien Allaire (2006), Choisir son mode de ville : formes urbaines et transports dans les villes émergentes, *Cahiers de global chance*, pp.66-70.

Labouai Yet Abass L (2014), Effets de l'introduction de nouveaux modes de transport sur la mobilité urbaine entre le centre et la périphérie d'Alger : impact du projet de tramway. *Communication au colloque international*, Université de Batna (Algérie).

Réda Said Amarouchene, Heddy Boulkroune, Jean François Doulet (2017), La libéralisation comme source du dérèglement des transports publics d'Annaba, *Rev. Sci. Technol.*, Synthèse 34: pp.110 -121.

Shahin Shakibaia, Pelin Alpkokina, Umut Gunduz (2011), Oil Rich Countries and Sustainable Mobility: Challenges in Tabriz, *Procedia Social and Behavioral Sciences* 20, pp.171-176.

Slimane Merzoug (2016), Les centres urbains en Algérie : comment concilier l'attractivité et la mobilité à travers la gestion du transport urbain ? Cas de la ville de Bejaia, *Recherche Transports Sécurité*, (01-02), pp.1-16.

Vermeulin S et Kahn S. (2010), Mobilités urbaines et durabilité dans les villes sud-africaines, *Environnement Urbain*, 4, pp.16-30.