

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

Titre :

Offre de transport et besoins de mobilité à Mila : les particularités d'une ville moyenne algérienne

Auteur(s) :

Adrien LAMMOGLIA, Maître de Conférences, UMR GRED, Université Paul Valéry, Montpellier 3, France, lammoglia.adrien@gmail.com

Heythem ADJEROUD, Doctorant, IGTU, Université Salah Boubnider Constantine 3, Algérie
haythem@hotmail.es

Laurent CHAPELON, Professeur, UMR GRED, Université Paul Valéry, Montpellier 3, France
laurent.chapelon@univ-montp3.fr

Abdelhakim KEBICHE, Maître de Conférences - HDR, IAST, Université Farhat Abbas Sétif 1, Algérie, kebiche_h@yahoo.fr

Mots-clés :

analyse spatiale, planification urbaine, système de transport, transport artisanal, ville moyenne algérienne, Mila

Résumé :

L'Algérie a connu trois étapes phares qui ont métamorphosé le paysage du secteur des transports à l'échelle du pays. Il s'est traduit par (1) la libéralisation du secteur à la fin des années 1980 ; (2) la réintroduction au début des années 2000 d'entreprises publiques, puis (3) par l'incapacité d'étendre l'offre publique au-delà de sa configuration actuelle en maintenant un "statu quo" au nom de la paix sociale. Les mesures prises ont favorisé l'implantation de plusieurs réseaux de transport (public et privé) fonctionnant en parallèle dans la majorité des villes algériennes. Pour étudier cette juxtaposition entre services publics de transport et services privés, de type artisanal, nous prenons l'exemple de Mila. Peuplée de 75 000 habitants, Mila est une ville moyenne du Nord-ouest algérien qui a connu une forte croissance urbaine et démographique durant les dernières décennies, ce qui a entraîné des déséquilibres urbains, notamment entre le centre et les périphéries.

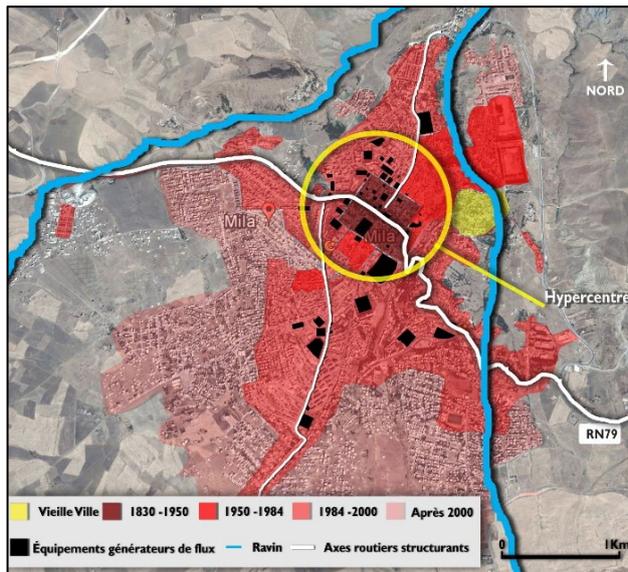


Figure 1 : Évolution de l'étalement urbain à Mila sur deux siècles (Réalisation: Adjeroud, 2017 ; fond de carte : Google Maps)

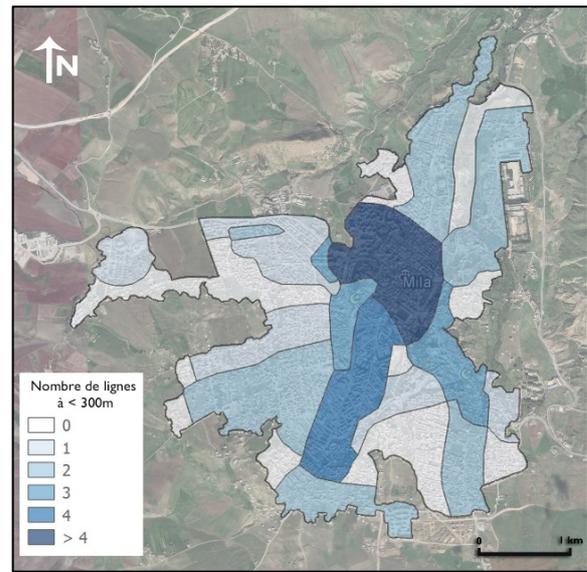


Figure 2 : Synthèse de la couverture spatiale de l'offre de transport en commun (Réalisation : Adjeroud, 2018 ; fond de carte : Google Maps)

Notre travail, qui s'inscrit dans le cadre d'une thèse en cotutelle associant l'université de Constantine et l'université Paul-Valéry Montpellier 3, cherche à comprendre les spécificités du système de transport milevien et à proposer des leviers d'amélioration de l'offre par rapport aux besoins de mobilité révélés. La méthode adoptée s'appuie sur un corpus de données, issues des documents officiels et servant d'outil de diagnostic, confronté à des données désagrégées et qualitatives obtenues après réalisation d'une série d'entretiens semi-directifs et par questionnaire auprès des différents acteurs (autorités, opérateurs, citoyens).

L'étude montre que le rôle des pouvoirs publics est essentiel dans la compréhension du système de mobilité milevien. Nous mettons en exergue des processus de concurrence dans le sens où l'offre privée limite, par sa présence, l'extension de l'offre publique en raison de l'inaction politique. Nous révélons aussi une certaine complémentarité, puisque l'offre privée dessert des secteurs non couverts par les opérateurs publics. Cette concurrence/complémentarité s'opère non pas au détriment de la couverture spatiale globale, relativement satisfaisante, mais au détriment de la qualité de service et donc de la satisfaction de l'utilisateur. Un effort est donc à consentir par les pouvoirs publics pour accroître la place de l'utilisateur-citoyen dans le processus de définition de l'offre. Cet enjeu est aujourd'hui fondamental. De par ses pratiques et sa connaissance du réseau, l'utilisateur devrait être force de propositions. Or, ce n'est pas le cas. Les enquêtes réalisées contribuent à révéler cet état de fait. Ainsi, au-delà du fait d'apporter une meilleure connaissance de l'offre et de la demande de transport, nos travaux permettent une prise de conscience des limites du statu quo actuel au regard des niveaux de satisfaction des usagers qui restent globalement faibles.

Finalement, nous montrons que c'est bien de la mise en cohérence des objectifs des différents acteurs du système de transport urbain dont il est question. Chaque acteur a une vision différente de ce que devrait être le fonctionnement optimal du système. La situation actuelle est déterminée par les intérêts respectifs des opérateurs publics et privés et non pas par ceux de l'utilisateur. Le rôle des pouvoirs publics ne saurait se cantonner à faire perdurer une situation sous optimale, mais qui permet néanmoins aux populations de se déplacer. La marge de manœuvre est certes limitée de par la présence même des opérateurs privés, mais elle existe. L'exemple de Mila confirme donc que c'est dans la redéfinition des interactions entre pouvoirs publics,

opérateurs privés et usagers-citoyens que se trouve la clé de l'amélioration du système de transport urbain.

Bibliographie :

Amarouchene R. S. et al., 2017, La libéralisation comme source du dérèglement des transports publics d'Annaba, In revue Sciences et Technologies., Synthèse 34 : pp. 110-121.

Bavoux J.J., Beaucire F., Chapelon L., Zembri P., 2005, Géographie des transports, Armand Colin, 232 p.

Boubakour F, Bencherif H., 2013, Évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'État, In revue Géotransports, Transport et développement des territoires, n° 1-2, pp. 91-104.

Boubakour F, Merzaga A., 2006, Planification du transport urbain et développement durable : Quelques réflexions à propos de la ville de Batna (Algérie), In revue Transports n° 437. Éditions techniques et économiques. Paris.

Chapelon L. (dir.), 2016, Transports et intermodalité, ISTE, 325 p.

Chabane L., 2014, Le Secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement ? une enquête auprès des opérateurs privés à Alger, In Les cahiers du CREAD, vol 30, n° 109, pp 89-120.

Godard X. (dir.), 2002, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif », Karthala-. Inrets, 416 p.

Godard X., 2008, Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. In Codatu XIII. Hô Chi Minh Ville (Vietnam).

Kebiche A, Chanson-Jabeur C., 2015, Le tramway, réflexions sur des expériences méditerranéennes au miroir du projet de Sétif, In Les Cahiers du GREMAMO, n°22, L'Harmattan, 288p.

Lammoglia A. et al., 2012, Les taxis clandos à Dakar : quel avenir pour ces transports à la demande (TAD) urbain. In The role of urban mobility in (re)shaping cities, CODATU.

Lammoglia A., 2013, Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles. Thèse de doctorat sous la direction de Didier Josselin, Université d'Avignon, 303p.

Ramdini S & al., 2016, Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement réengagement de l'État, In revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, n°07, pp. 09-44.