

CONSTANTINE

Le transport urbain dans tous ses états

La fermeture de la station de Boumezzou, située en plein centre-ville, décidée par la municipalité pour cause d'effondrement au début de ce mois et l'affectation des 117 bus vers des arrêts peu fréquents ont accentué le déprissement de la situation du secteur du transport urbain à Constantine. Assurant cinq dessertes importantes, la nouvelle ville Ali-Mendjeli, la cité Zouaghi, Boussouf, Filali, la cité du 5-Juillet, Boudraâ-Salah et Bencherghi, ces dernières sont presque à l'arrêt et accusent un manque cruel d'environ 6 000 places aux usagers qui vivent depuis quelques jours, notamment aux heures de pointe, un véritable calvaire. Les travailleurs comme les écoliers souffrent le martyre pour rejoindre leur destination. A partir de 16h00, c'est l'anarchie qui règne au centre-ville. Les taxis, étant un moyen de transport complémentaire et autres «clandestins», ont pris le relais ne sont pas en mesure de satisfaire les besoins des citoyens en matière de transport ni d'atténuer la crise.

Les transporteurs en commun rejettent catégoriquement la délocalisation vers les stations de Bardo et d'El-Fedj, peu commodes et éloignées du centre-ville, à leurs yeux. «Les gens ne se manifestent pas dans ces endroits, car ils sont isolés et les agressions sont fréquentes, ce qui a détourné notre clientèle au profit des prestataires de la station Benabdelmalek», se lamente un propriétaire de bus. Lui aussi observe l'arrêt de travail décidé par les transporteurs depuis la fermeture de la station. L'exception est cependant faite aux lignes spéciales, celles du transport des étudiants universitaires. Quatre bus sont autorisés en effet à faire 6 navettes par jour sans que la durée de stationnement à Boumezzou dépasse les 5 minutes.

La mairie a arrêté dans sa

décision, selon un membre du syndicat des transporteurs en commun de Constantine, l'affectation des bus assurant les dessertes de Zouaghi et Boussouf à la station de Bardo, celle de la nouvelle ville Ali-Mendjeli à El-Fedj et les bus de Filali et du 5-Juillet à Benabdelmalek. Cependant, ces derniers ont été interdits de stationner par les services de sécurité quelques jours après et sommés de rejoindre la station de Bardo, laquelle est en chantier depuis deux mois environ. «Avec un bulldozer et un camion, les travaux risquent de s'éterniser», a estimé un chauffeur de bus qui fait la navette entre le quartier de Sidi-Mabrouk et du Bardo. «Seuls les 8 bus assurant la desserte de Sidi-Mabrouk atteignent cette station, ceux d'El-Guemmas, Boumerzoug et Djebel El-Ouahche, affectés également à cet arrêt suite à la délocalisation de la station de Kerkri, s'arrêtent au Chalet des pins ou à Bab-El-Kantra. D'autres ont été contraints de vendre leurs bus ou de concéder leurs licences d'exploitation», poursuit-il. Selon les transporteurs, la station de Bardo ne dispose d'aucune commodité ni pour les usagers ni pour les prestataires. Pour preuve, «les bus assurant les dessertes vers Zouaghi et Boussouf, affectés récemment à cette dernière, n'ont jamais fait leur apparition ici en raison particulièrement de l'insécurité qui y règne et qui a fait fuir tout le monde».

Par un simple calcul, renchérit un chauffeur de bus, «sachant que chaque bus emploie 4 personnes en plus des quatre chefs de station et des deux gardiens de nuit, ce sont 474 travailleurs qui ont été livrés au chômage, car les nouvelles stations ne sont pas rentables pour les propriétaires de ces boîtes de transport qui ne prendront pas le risque d'assumer les charges salariales».

Une opinion partagée par un

propriétaire de bus, « depuis la délocalisation de la station de Kerkri, je travaille comme chauffeur et mon frère en tant que receveur. Jadis, j'employais deux équipes de deux personnes. Je me demande comment les bénéficiaires des licences de l'Ansej, alors liés par des contrats avec les banques peuvent-ils supporter les charges et payer leurs crédits ? » s'interroge-t-il.

A la station de Benabdelmalek, un receveur de l'ETC, l'opérateur public du transport urbain à Constantine, a évoqué un autre problème, celui de l'indiscipline des transporteurs privés. Ces derniers sont régis par d'autres chefs de station même pour les lignes desservies par l'ETC qui, elle aussi, emploie des chefs de station pour contraindre les chauffeurs à respecter les horaires. «Ils profitent des intervalles horaires pour sortir de la station et nous empêchent de stationner convenablement, notamment dans les principaux arrêts. Ils nous insultent si un usager préfère nos services. Les excès comme la pagaille sont légion. Nos bus sont neufs et propres et c'est ce qui les dérange», a-t-il déclaré. Un privé a indiqué que ses confrères aussi, sont bien organisés et respectent les horaires, «l'exploitation de certaines lignes par l'ETC nous a forcés à respecter les horaires...concurrence oblige. Et si certains font des retards et «dorment» pendant le circuit, c'est bien à cause du surplus de bus en activité qui dépassent largement la demande sociale en matière de transport. D'ailleurs, la majorité des chauffeurs de l'ETC ont travaillé dans le secteur privé et connaissent parfaitement le terrain. Je crois que c'est tout à fait naturel qu'il y ait parfois des excès. Nous devons assurer notre survie», a-t-il interprété. Il aurait, peut-être, fallu que la Direction des transports s'implique en affectant des agents

pour organiser les prestations», estime un usager.

Pour le directeur du transport de la wilaya de Constantine, M.Djouini, la délocalisation de la station de Boumezzou, qui a été décidée temporairement par arrêté communal suite à l'effondrement d'un abribus dû aux travaux de réalisation d'un hôtel à proximité de la station, était impérative pour la sécurité des usagers. M. Djouini a avoué que les stations de Bardo et d'El-Fedj sont «légèrement éloignées» et que les gens doivent s'habituer à utiliser ces stations, car le centre-ville est exigu et ne dispose pas suffisamment d'aires de stationnement. De plus, a-t-il ajouté, «le nombre important de taxis asphyxie la circulation autant qu'il provoque une saturation quasi permanente des arrêts aménagés qui leur sont destinés».

A ce propos, il désigne du doigt l'Organisation des Moudjahidine qui aurait délivré, à ses dires, 4 000 licences de taxi alors que la ville de Constantine n'en a besoin que de 2000. Et pis encore, le représentant du département de Maghlaoui au niveau de la wilaya de Constantine accuse les usagers d'être derrière la pagaille qui règne dans les artères de la ville de par leur «incivisme» reléguant au second plan la fermeture de la station Boumezzou qui abritait un parc important de moyens de transport en commun. «Ces taxis et les clandestins qui ont pris le relais ne peuvent, en tout cas, se substituer aux bus délocalisés», a-t-il conclu. Concernant le renouvellement du parc des bus en exploitation dont les fameux TATA vétustes, le directeur du transport a précisé que le nombre de bus de type TATA a été réduit. «Sur les 180 qui existaient, il y a 5 ans, 65 seulement sont actuellement en activité et dont 80% assurent les dessertes sud-ouest : les quartiers de Boudraâ-Salah et Bencherghi», a-t-il constaté tout

en admettant que si les transporteurs procèdent au renouvellement de leurs bus, ils doivent augmenter leurs tarifs, parce que les lignes ne sont pas assez rentables. Selon lui, «le problème du transport à Constantine ne peut être résolu avant l'achèvement du projet du tramway. Les travaux de déviation des réseaux d'alimentation en eau potable, réseaux d'évacuation des eaux usées et également du gaz, d'électricité et des lignes téléphoniques sont à pied d'œuvre sur le tracé de cet ouvrage».

Des travaux qui, faut-il le signaler, causent déjà d'énormes désagréments aux automobilistes et transporteurs et reposent avec acuité l'inextricable problème de la circulation routière et du parking à Constantine.

Estimé initialement à 17,5 milliards de dinars, le tramway qui va donner, selon les termes du directeur du transport un nouveau look à la ville des Ponts, s'étend sur 9 km, depuis la cité Zouaghi au centre-ville via l'université Mentouri et la zone industrielle Palma où il va y avoir un parc-relais et des stations de bus connectées à la station du tramway et un parking. «Les gens seront contraints à laisser leurs véhicules dans ce parking. Une intégration tarifaire sera appliquée sur les tickets de ce parking qui sont valables même pour le tramway», ajoute M.Djouini. Et de préciser que l'étude du projet a été optimisée et affinée de manière à minimiser au maximum les expropriations. Seule une bâtisse (R+1) relevant de la propriété privée en plus du parc régional de la maintenance du matériel de la DGSN et la base de vie de l'Agence nationale des autoroutes (ANA), ont été expropriés. Le projet sera réalisé par une entreprise italienne, a précisé M.Djouini et devra être réceptionné au premier trimestre 2009.

Lyas Hallas

LUTTE CONTRE LA DESERTIFICATION

Le désert avance, la pauvreté aussi

L'année internationale des déserts tire à sa fin et le bilan est peu reluisant. Hier, au Palais des Nations s'est ouverte la conférence internationale sur la lutte contre la désertification et l'impératif international de politiques de soutien avec comme toile de fond le manque de cohérence et de politiques de soutien au plan international contre ce fléau. Parce que désertification rime avec pauvreté qu'une prise de conscience internationale pour la lutte contre la désertification est nécessaire. Le désert grignote beaucoup : près de 40 000 hectares par an dans le monde. Actuellement, les zones arides représentent 41% de la surface du globe, dont 20% sont dégradées, et elles concernent une population de 2 milliards dont 50% vivent dans un dénuement

aggravé et insupportable. «La désertification affecte 1/3 de la surface de notre planète, soit plus que la surface de la Chine, du Canada et du Brésil réunis et plus d'un milliard de personnes», a noté le président de la République lors de son allocution d'ouverture de cette conférence à laquelle le recteur de l'Université des Nations unies Hans Van Ginkel a assisté ainsi que le secrétaire exécutif de la Convention des Nations unies pour la lutte contre la désertification. Abdelaziz Bouteflika a souligné que «désertification et pauvreté s'alimentent l'un l'autre». En effet, a-t-il expliqué, «la pauvreté engendre la dégradation des terres».

La désertification est à son tour un facteur d'aggravation de la pauvreté. De plus, la désertifi-

cation génère des tensions sociales, économiques et politiques très lourdes, en raison de la pauvreté, de la famine, de l'insécurité alimentaire et des flux migratoires de «réfugiés environnementaux», à la recherche de terres plus clémentes et de nouveaux moyens de vie ou de subsistance».

Le président de la République a rappelé que la diversité biologique des terres arides assure l'alimentation, l'abri et la subsistance d'un nombre important de personnes et contribue de ce fait à préserver près de 45% des terres cultivées dans le monde. De plus, un quart des médicaments à base de plantes, aux USA, proviendrait des plantes des terres arides. Pour remédier à cette situation, un tant soit peu, le premier magistrat du pays a

réitéré son appel pour l'adoption d'une charte mondiale des déserts et de la lutte contre la désertification. En Algérie, Bouteflika dira que le projet du «barrage vert», concernant une superficie de 3 millions d'hectares, n'a enregistré que «des résultats partiels».

Sept millions d'hectares sont touchés par la désertification en Algérie et seuls trois millions d'entre eux ont pu être récupérés depuis 2003.

Durant trois jours, les différents acteurs de la lutte contre la désertification devront débattre pour mettre en place une stratégie déterminante pour le sort des populations des zones arides mais aussi de l'humanité tout entière.

L'amélioration, au niveau national, de l'identification, la

définition et la mise en œuvre des projets sont au programme de ces journées. De même que la mise en exergue des liens confirmés par la communauté scientifique mondiale entre le phénomène de la désertification et celui des changements climatiques, de la perte de la diversité biologique et de la recrudescence de la pauvreté.

Le développement actuel des zones arides et désertiques et la préservation du cadre nature, dans beaucoup de régions du globe, ont pâti du manque de vision et de programmes coordonnés. Au terme de cette conférence internationale, des mesures concrètes seront-elles prises ? La communauté internationale saura-t-elle, à temps, corriger ce qui peut l'être encore ?

Meriem Ouyahia