

## NOUVELLE-VILLE DE DRAÂ ERICH (ANNABA)

# La révolte des élus de l'APW

**Si en ce qui concerne la présentation du bilan des activités de la Direction de l'action sociale et de la solidarité et la lecture pour approbation du budget complémentaire 2015 il n'y pas eu d'opposition malgré les quelques demandes de clarification de l'ensemble des aspects ayant concouru à l'élaboration d'un programme d'action, il n'en est pas de même pour le dossier habitat.**

A lui seul, il a nécessité toute une journée de chauds débats. C'est à un véritable hallali auquel s'étaient adonnés les élus de l'Assemblée populaire de wilaya réunis en session ordinaire ces deux derniers jours. Il y a de quoi au regard des nombreuses anomalies dans la gestion du dossier de la nouvelle ville de Draâ Erich.

Inscrite dans le cadre du quinquennal 2010-2014, la matérialisation de ce projet fait face à des difficultés apparemment insolubles à l'écoute des interventions des élus. Sur ce site, ont été lancés les travaux portant réalisation de la nouvelle-ville prévus pour contenir plus de 50 000 logements répartis en deux phases et des structures socioéconomiques dont des éta-

blissements scolaires des trois paliers, une université, un hôpital, une unité de Protection civile, une polyclinique, des agences bancaires, des sièges pour les services de sécurité...

Alors qu'il est question de réceptionner et d'attribuer au moins 10 000 logements sur les 26 000 de la première tranche du projet avant fin 2016, à peine une dizaine de bâtiments sont visibles. Les carcasses de cinq autres ont été démolies après que les analyses aient conclu à la mauvaise qualité du béton utilisé par les deux entreprises chinoises.

Lors de cette session APW, les élus ont interpellé les responsables en charge du projet sur le retard mis dans le lancement des travaux

de viabilisation et des équipements publics. Rien n'a été fait à ce niveau. Les maîtres d'ouvrage tels l'OPGI et l'AADL (la première avec 5 000 logements publics locatifs et la seconde avec 10 000 logements promotionnels aidés) affichent clairement leur scepticisme quant au respect des délais impartis. Le problème se pose également dans l'enlèvement des remblais.

Prévu par le cahier des charges, cet aspect est totalement ignoré par les maîtres d'œuvre chinois, pourtant la tonne était fixée à 200 dinars. Ces derniers abandonnent leurs remblais n'importe où, n'importe comment au gré de l'avancement des travaux à leur charge.

L'absence totale de coordination entre tous les intervenants, le piétinement des prérogatives de l'Entreprise publique à caractère industriel et commercial (Epic) en charge du projet ville-nouvelle Draâ Erich et l'apparente incompétence des animateurs du bureau d'étude chargé du suivi de ce même projet ont été également dénoncés par les intervenants. En fait, que ce soit

le directeur de l'urbanisme, de l'Epic Draâ Erich et les élus, tous ont pointé du doigt le responsable du bureau d'architecture «Urban». Et lorsque des élus arrivent jusqu'à se poser des questions s'il s'agit d'un projet de «ville-nouvelle Draâ Erich» ou d'un «pôle urbain» plus de deux années après le lancement des travaux de réalisation, c'est que rien ne va plus.

A cela s'ajoute le détournement vers d'autres projets dans d'autres wilayas des 16 milliards de dinars prévus pour la réalisation de cette nouvelle ville, révélé par le chef de l'exécutif par intérim.

«Il manque une coordination des opérations. Le responsable de l'Epic intervient en solo alors que tout le monde est concerné par ce projet à commencer par la wilaya. Contrairement à ce qui se dit, les Directions de l'exécutif concernées, notamment celles de l'hydraulique et de l'énergie font de leur mieux pour les tâches dont elles ont été chargées. Au niveau central, on est en train de suivre ce pôle urbain qui va devenir, inch'Allah, ville urbaine.

Il faut voir la chose de manière positive», tient à souligner le wali par intérim, Mostefa Limani, lors de son intervention à la clôture des travaux de l'APW. Alors que les plus hautes autorités de l'Etat ont créé une Epic pour une bonne maîtrise du projet nouvelle ville Draâ Erich, d'autres intervenants veulent faire croire qu'ils sont les seuls maîtres à bord.

A commencer par le bureau d'études qui de prestataire de service s'est transformé en donneur d'ordres. Ce qui explique toute la liberté de mouvement des deux entreprises chinoises de réalisation qui font ce que bon leur semble.

Selon le directeur de l'Epic chargé du projet, l'autre obstacle réside au niveau de l'absence d'un quelconque budget d'exploitation pour son entreprise.

La direction de cette entité sous l'autorité du wali n'a pas un seul centime pour financer ces activités. «Pire, depuis 14 mois, ses cadres et agents n'ont pas perçu de salaire», affirme le même responsable.

A. Bouacha

## TRANSPORTS DES VOYAGEURS DE TIPASA

# Les usagers face au marasme

**La wilaya de Tipasa, située en bordure de la route nationale n°11, est traversée quotidiennement par une multitude de véhicules de transport en commun, autobus, microbus et taxis ayant pour vocation une mission de service public qui consiste à butiner les gares routières qui parsèment le territoire de la wilaya.**

Mais cette profusion de gares routières obéit-elle aux dispositions de la loi 01/13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres en matière de réalisation et de gestion des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs par route ?

A priori, ces gares routières, dans leur majorité, ne répondent pas aux préoccupations de la circulaire du ministère des Transports n°448 du 6 juin 2002 qui dispose que «les actions de développement entreprises dans le secteur des transports routiers de voyageurs ont abouti à une augmentation importante de l'offre de transport. Néanmoins, la réalisation des infrastructures d'accompagnement n'a pas suivi le même rythme de développement du fait qu'elle relevait de la compétence des collectivités locales, souvent dépourvues de moyens financiers».

En d'autres termes, la wilaya et les communes ne pouvaient pas faire face à la création, la gestion et la réalisation des gares routières qui sont définies comme étant «une installation dont l'objet est de faciliter au public l'usage des services de transport public routier de voyageurs desservant une ou plusieurs localités».

Cette dernière devra se trouver par conséquent «dimensionnée en fonction du

flux de voyageurs annuel dont les mouvements se situent entre 750 000 à 1 000 000 voyageurs par an et nécessitant, de ce fait, une superficie allant de 2 000m<sup>2</sup> à 10 000m<sup>2</sup> et des superstructures de 1 500 m<sup>2</sup> à 100 m<sup>2</sup>». Ce sont ces paramètres qui déterminent le nombre de quais qui varie de 10 à 30 par gare routière.

Au-delà de ces critères, l'implantation des gares routières obéit à plusieurs impératifs, notamment un lieu qui s'inscrit dans les plans d'aménagements locaux, ainsi qu'un terrain d'assiette à proximité immédiate des grandes concentrations urbaines, mais aussi un accès au site devant être pratique, et sujet à une bonne visibilité en liaison instantanée avec les grands axes de circulation.

Quant aux exigences réglementaires et fonctionnelles, elles sont claires, «la circulation doit être d'une bonne fluidité en évitant les manœuvres. La gare routière doit avoir une entrée et une sortie ; les quais de départ et d'arrivée doivent être dissociés».

Quant au droit du public, nous relevons un caractère obligatoire des services, notamment l'accès aux tableaux d'affichage, aux salles d'attente, aux guichets, aux renseignements, aux locaux de consignes et aux toilettes.

A ce titre, Il convient de se rendre à l'évidence que la profusion dans les wilayas de Tipasa, Blida et Alger, de ce qu'on qualifie à tort de «gare routière» semble obéir à des considérations beaucoup plus lucratives que sociales.

La location de ces sites par les communes, sous forme de concessions à des particuliers, permet de générer des recettes appréciables, qui avoisinent allègrement le milliard de centimes/an.

Les investissements consentis par l'Etat pour la création d'infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs n'arrivent pas à répondre à l'augmentation de l'offre de trans-

port. Ainsi, selon le ministère des Transports «la réalisation de telles infrastructures n'aurait pas suivi le même rythme de développement, du fait qu'elle relevait de la compétence des collectivités locales, souvent dépourvues de moyens financiers ».

Au-delà de cette insuffisance d'infrastructures, il faut relever une réelle inadéquation entre les attentes des citoyens, la conception inquiétante de la notion du service public en matière de transport de voyageurs par les élus et les collectivités locales et la loi régissant les transports de voyageurs.

Devant la déliquescence et la dérive qui affectent inéluctablement ce service public, un état des lieux en matière d'infrastructures de transports routiers s'impose au niveau de la wilaya de Tipasa. A ce titre, nous avons relevé que la configuration de ces infrastructures n'est pas conforme aux dispositions de la loi et de la circulaire ministérielle du 448 du 6 juin 2002 qui définit la gare routière comme étant «une installation dont l'objet est de faciliter au public l'usage des services de transport public routier de voyageurs desservant une ou plusieurs localités» et «devant comporter un emplacement ou des quais pour l'embarquement de voyageurs, un abri couvert, local ou un hall pour l'attente des voyageurs, des locaux de renseignement et de consignes, des toilettes, buvettes et boutiques, un parking, des zones de stationnement pour autocars, taxis et véhicules particuliers, un dispositif d'éclairage et des liaisons téléphoniques, un local pour l'expédition, la récupération de l'enregistrement des colis et voyageurs, des locaux d'entretien et de réparation des véhicules appelé à desservir une gare routière».

Cette infrastructure impose certaines obligations à ses gestionnaires à l'égard des opérateurs de transport, le traitement équilibré des opérations de transport de voyageurs, la détermination des tarifs qui doit

faire l'objet de concertation, l'élaboration d'un programme de départs et d'arrivées conformément aux cartes d'horaires délivrées par la Direction de transports de wilaya et, enfin, veiller au respect de la durée de stationnement.

A l'égard des usagers, les obligations sont plus rigoureuses notamment pour assurer l'accueil, l'orientation et l'information des usagers, améliorer la qualité de service offert aux usagers, faciliter l'embarquement et le débarquement des passagers, ainsi que l'affichage des horaires de départ et d'arrivée dans des endroits accessibles aux passagers, mais aussi informer le public par les moyens les plus appropriés et dans les délais des modifications et suppressions temporaires ou définitives de service et l'affichage des tarifs et enfin la remise à la disposition du public un registre des doléances.

Aucune des infrastructures d'accueil des voyageurs situées dans les wilayas de Tipasa, Blida et Alger n'est conforme aux dispositions réglementaires, à l'exception de la gare routière du Caroubier (Sogral), qui répond très précisément aux normes requises.

Celle de Bou Ismaïl ne dispose pas de local ou hall d'attente des voyageurs, ni de tableau d'affichage des horaires de départs et d'arrivées des autobus. Elle cesse ses activités à partir de 19 heures à l'image de ses gestionnaires.

Celle de Cherchell, construite loin du noyau central de la ville, ne dispose ni de hall d'attente, ni de parking pour taxis, ni d'affichage d'horaires. Elle est nue. Elle est évacuée à partir de 19 heures par les transporteurs et ses gestionnaires. Les gares de Gouraya, Damous, Fouka, Nador et Douaouda sont de simples haltes.

La gare de Koléa est enclavée, son entrée constitue aussi sa sortie.

Houari Larbi