

LES «BELLIGÉRANTS» CAMPENT SUR LEURS POSITIONS

La grève des bus Tizi-Ouzou – Alger entame sa 5^e semaine

Comme ils l'avaient prévue, «l'opération escargot» initiée par le collectif des propriétaires de cars de la wilaya de Tizi-Ouzou a fortement perturbé, dans la matinée de jeudi, la circulation sur un tronçon d'une quinzaine de kilomètres environ de la RN 12, entre l'entrée Est de la rocade sud du chef-lieu de wilaya et la sortie ouest de la ville de Draâ Ben Khedda.

Même si les effets étaient moindres que ce fut le cas, il y a un peu plus de deux semaines, lors de la première manifestation de protestation du genre, jeudi dernier, il n'était également pas aisé de traverser la ville de Tizi Ouzou, tellement les cent cinquante bus avaient, près de trois heures durant, créé un «bouchon» impressionnant.

Ceci, bien que les usagers de cette très fréquentée route nationale aient

été préalablement alertés. Ce n'est que vers 11 h de cette chaude matinée de jeudi que la situation a commencé à se normaliser le long du tronçon tizi-ouzéen de la RN 12.

Reste à savoir maintenant si les transporteurs en rogne ont marqué quelque point par cette action dans la perspective des suites du bras de fer qui les oppose à la Direction des transports de la wilaya qui, elle, ne semble pas près de revenir sur la décision de



L'opération escargot a créé un bouchon impressionnant.

délocaliser la gare routière du centre-ville à Bouhinoun, dans la périphérie immédiate de Tizi-Ouzou, tout en tentant

d'apporter des améliorations au service à l'intention des usagers des transports publics à l'intérieur de la wilaya, notamment en ren-

forçant la flotte de trolleys pour les navettes entre les nouveaux arrêts de four-

gons et le centre-ville. On rappellera que depuis mardi dernier, les transporteurs regroupés en collectif sans «attache» syndicale, du moins clairement affichée, ont enrichi leur plateforme de revendications d'un nouveau point puisque, désormais, ils militent pour le départ du responsable en charge du secteur à Tizi-Ouzou avec lequel, disaient-ils dans le communiqué rendu public en fin de semaine dernière, il ne saurait y avoir d'avancée dans la perspective du règlement de ce conflit qui pénalise en premier lieu des milliers de citoyens depuis près d'un mois maintenant.

M. Azedine

INSÉCURITE, SALETÉ, MAUVAISE GESTION DES GARES ROUTIÈRES

Les transporteurs de Boumerdès voient rouge

Les transporteurs de la wilaya de Boumerdès ne découlèrent pas. En effet, mardi, ils ont complètement paralysé les déplacements des populations de la région en observant une journée de protestation.

Si, comme le dit Ould Amri Brahim, vice-président de l'UNAT (Union nationale des transporteurs), les transporteurs de Boumerdès se solidarisent, à travers cette action, avec leurs homologues de Tizi Ouzou, ils avancent, néanmoins, comme motifs principaux de leur protestation, des problèmes qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur métier.

En premier lieu, la situation des gares routières, plutôt des endroits qui servent de points de collecte de voyageurs des grands centres urbains, devenus des dépotoirs à ordures et des lieux d'insécurité surtout pour les usagers. «C'est vraiment honteux ; le chef-lieu de wilaya qui plus, est supposé une ville touristique, n'a pas de gare routière digne de ce nom», peste le responsable syndical cité plus haut.

Pour la petite histoire, les frondeurs focalisent leur colère au sujet de la gare routière de Oued Tatareg de la ville de Boumerdès par où transitent forcément plus de 80% des transporteurs de la région. Dans cette affaire, les autorités locales s'emmêlent les pinceaux et ont gaspillé des milliards pour rien. En février 2009, ces autorités ont décidé de transférer l'ancienne gare de Boumerdès vers un terrain vague aménagé à raison d'1 milliard 800 millions de centimes. Motif ; la gare routière nécessite des travaux de réfection. Il y a lieu de rappeler que la station de Oued Tatareg est également provisoire puisque la wilaya ambitionne de construire une



La gare routière de Boumerdès est devenue un véritable dépotoir.

gare multiservices rail-route. Pour revenir à la station de Oued Tatareg, Ould Amri rappelle : «Il y a eu l'installation du réseau d'assainissement qui a coûté 3 millions de dinars puis rien n'a bougé. A ces dépenses, il faut inclure le manque à gagner étant donné que plus de 400 transporteurs ne payent plus depuis leur transfert les droits d'entrée que l'on peut aisément évaluer annuellement à 800 millions de centimes venant de cette gare qui réellement n'en est pas une.» Ce transfert a causé aussi la fermeture de 22 commerces réduisant au chômage forcé une centaine de personnes entre gérants et employés.

Les transporteurs ne ratent pas l'occasion de rappeler l'état lamentable dans lequel se trouvent ce que les pouvoirs publics appellent indûment gares routières notamment celles de Khemis El Khechna, Bordj-Menaïel, Boudouaou, les Issers. Dans la majorité des villes de Boumerdès, ce sont les trottoirs, à l'exemple de Thénia, qui font office de gares rou-

tières. «Qu'on nous le dise clairement ; est-ce que les pouvoirs publics nous considèrent-ils comme agents activant dans un secteur qui fait bouger l'économie ou des simples parasites ?» dit avec colère notre interlocuteur.

Autre élément important dans ce dossier, en effet, par le passé, pas si lointain, un plan régional de transport est voté chaque année par l'APW. Ce qui obligeait les autorités et les services de sécurité à anticiper sur des problèmes. L'assemblée apportait également sa contribution. Or, les élus de l'actuelle mandature en sont à la fin de leur mission électorale et ils n'ont jamais osé demander des comptes. On appelle cela de la complicité de négligence. Et pour cause, le secteur de transport, routier notamment à Boumerdès, stratégique pour l'animation de la région, devient de jour en jour un désagrément aussi bien pour les transporteurs eux-mêmes que pour les usagers.

Abachi L.

APRÈS UNE GRÈVE DE DEUX JOURS SUR LA LIGNE SKIKDA-AZZABA

Les transporteurs privés rejettent toujours la circulaire 104/09

La sagesse a prévalu chez les transporteurs privés assurant la ligne Skikda-Azzaba, qui ont décidé, dans la matinée de jeudi, suite à une rencontre avec le chef du cabinet du wali, de surseoir à la décision, prise lundi, de paralyser la circulation sur cet axe.

«Promesse nous a été donnée si nous reprenons le travail, de maintenir l'ancienne carte horaire, appliquée par la Direction des transports de la wilaya de Skikda, estimée à 4 minutes et d'appliquer, en revanche, 2 minutes pour les nouvelles lignes», nous explique Amar Boumali, transporteur privé et vice-président de l'Union de wilaya des transporteurs affiliée à l'UGCAA.

En effet, depuis lundi, comme déjà rapporté, pas moins de 70 (alors qu'ils étaient seulement 38 en 2009, avant la circulaire n°104/09/M/DTT du 10 février 2009 relative à la réouverture du secteur des transports à l'investissement privé) transporteurs privés assurant quotidiennement le trajet Skikda-Azzaba ont suivi le mot d'ordre de grève pour contester la carte horaire appliquée par la Direction des transports de la wilaya de Skikda, abaissée à deux minutes, alors qu'elle était fixée à six il y a de cela deux ans.

La rétrospective de Amar Boumali éclaire nos lanternes. «Avant 2009, la ligne était desservie par 38 bus. Avec l'ouverture des lignes, nous avons atteint les 50 bus, la carte horaire est donc passée de 6 à 5 minutes.

Quelque temps après, 10 autres bus sont venus renforcer nos rangs, la carte horaire est tombée à 4 minutes. Ça diminue encore une fois en atteignant les deux minutes, objet de contestation, avec la venue, encore une fois, de 10 autres. Actuellement, il y a donc à 70 transporteurs, disposant de 2 minutes seulement au niveau des arrêts respectifs des deux communes pour transporter les usagers, principalement des fonctionnaires voulant rejoindre leurs lieux de travail.» Il ajoute : «En sus de celle intra-muros, consistant en un train destiné aux étudiants de la faculté d'Azzaba et à 10 grands bus de marque Sonacome 49 V8 d'une capacité de 49 places chacun pour les mêmes étudiants, nous faisons face à une rude concurrence «extra-muros». Je vais en énumérer ces indicateurs : il y a 52 bus faisant le trajet Annaba-Skikda et 30 reliant Guelma à Skikda, qui font des arrêts à Azzaba pour transporter les usagers. De quelle rentabilité parle-t-on ?»

En conclusion, notre interlocuteur demande «pourquoi les transporteurs d'Annaba et de Guelma se voient appliquer la même carte horaire, qu'ils soient stationnés à Skikda ou dans leurs villes respectives, alors que nous, transporteurs de Skikda, nous devons faire face à deux cartes horaires différentes dans deux wilayas différentes».

Zaïd Zoheir