REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI - TIZI OUZOU

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et Sciences de Gestion

Laboratoire Réformes Economiques et Dynamiques Locales – REDYL

THESE DE DOCTORAT EN SCIENCES ECONOMIQUES

Intitulé de la thèse

Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes : Régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie

Préparée par : **Samira RAMDINI**

***Sous* la direction :**

Directrice de thèse : Pr. Zohra BOURAS

Co-directrice de thèse : Pr. Malika AHMED ZAID

Soutenue le 18 février 2020

Devant le jury composé de :

M. BELLAL Samir, Professeur à l'UMMTO, Président
Mme BOURAS Zohra, Professeure à l'ENA, Rapporteure
M. BANCE Philippe, Professeur à l'Université des Antilles, Examinateur
M. ARKOUB Ouali, MCA à l'Université de Boumerdès, Examinteur
M. MOUHOUBI Aïssa, MCA à l'Université de Béjaia, Examinateur
M. SALMI Madjid, MCA à l'UMMTO, Examinateur

Année universitaire

2019-2020

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Université Mouloud MAMMERI - TIZI OUZOU

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et Sciences de Gestion

Laboratoire Réformes Economiques et Dynamiques Locales – REDYL

THESE DE DOCTORAT EN SCIENCES ECONOMIQUES

Intitulé de la thèse

Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes : Régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie

Préparée par : Samira RAMDINI

Sous la direction :

Directrice de thèse : Pr. Zohra BOURAS
Co-directrice de thèse : Pr. Malika AHMED ZAID

Soutenue le 18 février 2020

Devant le jury composé de :

M. BELLAL Samir, Professeur à l'UMMTO, Président
Mme BOURAS Zohra, Professeure à l'ENA, Rapporteure
M. BANCE Philippe, Professeur à l'Université des Antilles, Examinateur
M. ARKOUB Ouali, MCA à l'Université de Boumerdès, Examinateur
M. MOUHOUBI Aïssa, MCA à l'Université de Béjaia, Examinateur
M. SALMI Madjid, MCA à l'UMMTO, Examinateur

Année universitaire
2019-2020

RESUME

L'emprise de la mobilité sur la vie quotidienne des individus définit un nouveau mode de vie transformant le rapport de l'homme au territoire et au temps notamment avec l'introduction des TIC révolutionnant ainsi l'utilisation des transports en aspirant à la rapidité et la réduction des coûts de déplacements. Par la présente recherche, nous espérons contribuer à la compréhension de ce phénomène en examinant les mécanismes de sa régulation et de sa maîtrise dans les villes moyennes algériennes (villes de taille démographique comprise entre 50 000 et 100 000 habitants) qui sont peu représentées dans la hiérarchie urbaine nationale et du territoire de Kabylie, soit respectivement 1.3% et 0.03% du nombre total des agglomérations algériennes et de Kabylie (RGPH 2008). Notre recherche a aussi pour ambition d'éclaircir les bases de débat sur la pertinence de l'approche du management des transports publics locaux algériens en matière de régulation et de maîtrise de cette mobilité. Dès lors, notre analyse s'appuie sur la nouvelle stratégie algérienne axée sur la modernisation du secteur des transports (routier, ferroviaire, maritime, aéroportuaire) pour une meilleure organisation des transports publics locaux (urbains et interurbains) dans une logique intermodale (tramway, métro, téléphérique, les gares intermodales d'usage). En vigueur depuis les années 2000, cette stratégie poursuit un objectif global de "mobilité durable" dans une optique de changer, d'orienter le comportement de déplacement des personnes visant à entraîner le report modal de la voiture particulière aux modes de transports moins polluants. D'un point de vue empirique, notre thèse examine le processus de territorialisation des politiques de transports et de régulation de la mobilité dans les villes moyennes de Kabylie tout en prenant en compte ses spécificités (sa géographie, sa culture, son organisation sociale, économique, politique et territoriale), constituant des déterminants de la mobilité de personnes.

Mots clés : Service public – Transports publics locaux– Management et régulation – Villes moyennes algériennes– Politiques urbaines – Aménagement territorial – Mobilité – Kabylie

ملخص

استحواذ الحركية علي الحياة اليومية للافراد تستدل علي طريقة جديدة للحياة بتغيير علاقة الانسان بالارض و الوقت خاصة بعد ادخال تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات التي احدثت ثورة في استخدام الافراد لمواصلات النقل رغبة في زيادة السرعة وتقليل نفقات التنقل. الغرض من هذه الرسالة يقتصر علي فهم هذه الظاهرة عن طريق دراسة آليات تنظيمها وظبطها في المدن المتوسطة الجزائرية (مدن حجم السكان بين 50000 و 100000 سكان) التي لا تمثل سوى 1.3% من البنية الحضرية الجزائرية و0.03%من البنية الحضرية للقبائل. دراستنا تطمح ايضا الي توضيح اساسيات النقاش حول نجاعة المنهاج المعتمد في مناجمنت النقل العمومي المحلي في الجزائرعلي تنظيم و ظبط تنقل الافراد اعتمادا على تحليل الاستراتجية الجزائرية التي تهدف الى تحديث قطاع النقل (الطرق والسكك الحديدية والبحرية والمطارات والخدمات) من اجل تنظيم افضل للنقل العمومي المحلي (المدن وبين المدن) اعتمادا علي منطق النقل متعدد الوسائل (ترام ومترو، التلفريك، محطات متعددة الخدمات). دخلت حيز التنفيذ منذ عام 2000، هذه الاستراتيجية تنتهج تحقيق "التنقل المستدام" بهدف تغيير و توجيه سلوك التنقل للأفراد من استعمال السيارة الخاصة إلى استعمال وسائل نقل أقل تلويثًا. من وجهة النظر التجريبية، هذه الأطروحة تتناول عملية أقلمة سياسات النقل وتنظيم التنقل في المدن المتوسطة في منطقة القبائل مع الأخذ بعين الاعتبارالمعايير التي تميز ها (الثقافية، الاجتماعية، الاقتصادية،السياسية والإقليمية) مشكلة عوامل محددة لتنقل الناس.

الكلمات الرئيسية: الخدمة العامة - النقل العام المحلي - المناجمنت والتنظيم – المدن المتوسطة الجزائرية - السياسات الحضرية - التنمية الإقليمية - التنقل - القبائل

Abstract

The influence of mobility on the daily life of individuals defines a new way of life transforming the relationship of man to territory and time, especially with the introduction of ICT revolutionizing the use of transport by aspiring speed and reduced travel costs. Through this research, we hope to contribute to the understanding of this phenomenon by examining the mechanisms of its regulation and its control in the Algerian middle-sized cities (cities of population size between 50 000 and 100 000 inhabitants) which are little represented in the national urban hierarchy and the territory of Kabylia, respectively 1.3% and 0.03% of the total number of Algerian and Kabylia agglomerations (RGPH 2008). Our research also aims to shed light on the basis of debate on the relevance of the Algerian local public transport management approach in terms of regulation and control of this mobility. Therefore, our analysis is based on the new Algerian strategy focused on the modernization of the transport sector (road, rail, maritime, airport) for a better organization of local public transport (urban and interurban) in an intermodal logic (tram, subway, cable car, intermodal stations of use). In force since the 2000s, this strategy pursues a global objective of "sustainable mobility" with a view to changing and guiding the mobility behavior of people, aiming to bring about the modal shift of the private car to less polluting modes of transport. From an empirical point of view, our thesis examines the process of territorialization of transport and mobility regulation policies in the medium-sized cities of Kabylia while taking into account its specificities (its geography, its culture, its social and economic organization political and territorial), constituting determinants of the mobility of people.

***Keywords**: Public service - Local public transport- Management and regulation - Urban Political Algerian- Middle-sized cities – Territory planning - Mobility - Kabylia*

DEDICACES

Je dédie ce modeste travail à :
Mes très chers parents ;
Mes sœurs ;
Mes beaux-frères ;
Mes adorables neveux ;
Tou(te)s mes ami(e)s

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont tout d'abord à ma directrice de thèse, Professeure Zohra BOURAS, d'avoir accepté de suivre ce travail de recherche et pour m'avoir permis, par ses conseils, sa rigueur, et son professionnalisme, de mener cette thèse à son terme.

Mes vifs remerciements s'adressent également à ma Co-directrice de thèse, Professeure Malika AHMED ZAID, qui non seulement m'a supporté, mais en plus m'a toujours soutenu et encouragé pendant ces années de thèse et m'a offert l'indépendance nécessaire à la réalisation de ce travail tout en me guidant lorsque je m'égarais. Je lui suis tout particulièrement reconnaissante pour la confiance qu'elle a bien voulu me témoigner, sa patience, sa diligence à lire les différents textes que je lui ai soumis, ses commentaires et ses conseils avisés. Je lui suis également reconnaissante de m'avoir permis, en tant que directrice du laboratoire REDYL - Réformes Economiques et Dynamiques Locales, de participer à de nombreuses conférences, séminaires et journées d'études qui ont été pour moi une grande source d'enrichissement.

Je tiens à exprimer mes remerciements à Monsieur BELLAL Samir, Professeur à l'UMMTO, qui me fait honneur de présider ce jury de soutenance de thèse ainsi qu'à Messieurs BANCE Philippe, Professeur à l'Université des Antilles, M. ARKOUB Ouali, MCA à l'Université de Boumerdès, MOUHOUBI Aïssa, Maître de Conférence A à l'Université A. Mira de Béjaia, SALMI Madjid, Maître de Conférence A à l'UMMTO, qui ont accepté de lire et d'évaluer mon travail.

Si la thèse est le fruit d'un long travail souvent solitaire, elle est aussi l'aboutissement d'une réflexion enrichie par les nombreux échanges avec les personnes qui nous entourent. J'en profite, à cet égard, pour remercier le Laboratoire CREAM-Université de Rouen Normandie et particulièrement Pr Philippe BANCE, qui m'a accueilli durant les séjours d'octobre 2012 et de novembre et de décembre 2014 me donnant l'occasion de rencontrer des chercheurs confirmés afin de conforter les travaux que j'entreprenais. Je remercie également tous les membres du Laboratoire REDYL, particulièrement Monsieur LALEG Aziz pour son aide en matière de traitement de l'outil cartographique avec le logiciel MapInfo-SIG, Monsieur OUNASSI pour son assistance en matière d'utilisation du logiciel de traitement de données "SPSS", ainsi que tous mes amis (Arezki, Nacer, Djamel) qui m'ont aidé à faire passer mon questionnaire auprès des populations des villes moyennes/intermédiaires.

Mes remerciements s'adressent également aux responsables des directions de la programmation et du suivi budgétaire, aux responsables des directions des travaux publics, ainsi qu'aux responsables des directions des transports des wilayas de Tizi Ouzou, de Béjaïa, de Bouira, de Boumerdès et de Sétif : Messieurs HADDOUCHI, AMER, BEN ALI, HAMICHI, SAIRI, BELHOCINE, BENKHENNOUF et Mesdames BAYE, ARAOUR, BECHI.

Enfin, je tiens à remercier toute ma famille, et tout(e)s mes ami(e)s qui m'ont apportée soutien moral et affectif. De profonds remerciements vont particulièrement à mes parents pour leur soutien au cours de ces longues années d'études, la patience et la compréhension dont ils ont fait preuve aux moments les plus difficiles.

LISTE DES ABREVIATIONS

AAI : Autorités Administratives Indépendantes
ACL : Agglomération Chef-Lieu
ACLW : Agglomération Chef-Lieu de wilaya
AEP : Assainissement et Eau Potable
ANEM : Agence Nationale pour l'Emploi
ANESRIF : Agence Nationale d'Etudes et de Suivi des Investissements Ferroviaires
ANSEJ : Agence Nationale de Soutien à l'Emploi des Jeunes
AOTU-A : Autorité Organisatrice des Transports Urbains d'Alger
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
ART : Agence de régulation des Télécommunications
ARE : Autorité de Régulation de l'Eau
AREEG : Autorité de régulation d'Electricité et de Gaz
ART : Autorité de régulation des Transports
BBA : Bordj Bou Arreridj
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
BTT : Budgets-Temps-Transport
CC : Chemins Communaux
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CIADT : Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire
CoCoAOT : Comité de Coordination des Autorités Organisatrices des Transports
CPE : Conseil de Participation d'Etat
CW : Chemin Wilayal
DA : Dinar Algérien
DATAR : Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
DBK : Draa Ben Khedda
DTPW : Direction de Travaux Publics de Wilaya
DTW : Direction des Transports de Wilaya
EDI : Echange de Données Informatisées
EDVM : Enquêtes Déplacements Villes Moyennes
EMA : Entreprise du Métro d'Alger
ENMTV : Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs
EPB : Entreprise Portuaire de Bejaïa
EPIC : Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial
EPOMM: European Platform on Mobility Management
EPH : Etablissement Public Hospitalier
EPSP : Etablissement Public de Soin de Proximité
ETA : Entreprise de Transport d'Annaba
ETAC : Entreprise de Transports Algériens par Câble
ETC : Entreprise de Transport de Constantine
ETO : Entreprise de Transport d'Oran
ETUSA : Entreprise de transport urbain et suburbain du Grand Alger
ETUS : Entreprise de transport urbain et suburbain
Fré : Fréquence
GART : Groupement des Autorités Organisatrices de transports
HOT: High Occupancy/Toll
HOV: High Occupancy Vehicle
HSC : High Speed Craft
INFRAFER : Entreprise Nationale de Réalisation d'Infrastructures Ferroviaires
Km : Kilomètre
LOOTT : Loi relative à l'Orientation et l'Organisation des Transports Terrestres
MENA: Middle East and North Africa
MM : Management de Mobilité
MC : Ministère du Commerce
MEER : Ministère de l'environnement et des énergies renouvelables
MF : Ministère des Finances
MICLAT : Ministère de l'intérieur et des collectivités locales et de l'aménagement du territoire
MHUV : Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la ville
MT : Ministère des Transports
MTP : Ministère de travaux publics
MTPT : Ministère des Travaux Publics et des Transports
NGP : Nouvelle Gestion Publique
NMP : New Public Management

OCDE : Organisation de Coopération et Développement Economique
OD : Origine-Destination
ONS : Office National des Statistiques
PAMA : Plan d'action pour les mobilités actives
PAT : Programmes d'Action Territoriale
PATW : Plan d'Aménagement de Territoire de Wilayas
PCD : Plans Communaux de Développement
PDAU : Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
PDU : Plan de Déplacements Urbain
PDE : Plan de Déplacement d'Entreprises
PGI : Progiciel de Gestion Intégrée
PIB : Produit intérieur Brut
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PME : Petites et Moyennes Entreprises
PMI : Petites et Moyennes Industrielles
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
POS: Plan d'Occupation des Sols
PPBS: Planning Programming Budgeting System
PPP : Partenariat Public-Privé
P+R : Parc Relais
RATMM : Règlement d'Aménagement du Territoire des Massifs Montagneux
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RCB : Rationalisation des Choix Budgétaires
RCTC : Régie Communale des Transports Collectifs
RMTC : Régie Municipale de Transport en Commun
RN : Route Nationale
RGPH : Recensement Général de Population et Habitat
SDRA : Schéma Directeur Routier et Autoroutier
SDAL : Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral
SDAAM : Schémas d'Aménagement des Aires Métropolitaines
SDSF : Schéma Directeur Sectoriel Ferroviaire
SDTU : Schéma Directeur des Transports Urbains
SETRAM : Société d'Exploitation des Tramway d'Algérie
SIG : Service d'Intérêt Général
SIEG : Service d'Intérêt Economique Général
SIM : Système d'informations multimodales
SIST : Système d'Information du Secteur des Transports
SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire
SNCSLD : Schéma National de Conservation des Sols et de Lutte Contre la Désertification
SNEG : Service Non Economique d'intérêt Général
SNTV : Société Nationale des Transports de Voyageurs
SNTFA : Société Nationale de Chemin de Fer Algérien
SNTF : Société Nationale de Transports Ferroviaire
SNTR : Société Nationale des Transports Routiers
SPL : Systèmes Productifs Locaux
SRAT : Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire
SRU : Loi sur le Renouvellement Urbain
SSIG : Services Sociaux d'Intérêt Général
TCT : Théorie des Coûts de Transaction
TDM : *Transport Demand Management*
TEC : Transports En Commun
TGV : Train à Grande Vitesse
TMA : *Transportation Management Association*
TPL : Transport Public Local
TVC : Transport de Voyageurs du Centre
TVE : Transport de Voyageurs de l'Est
TVO : Transport de Voyageurs de l'Ouest
TVSE : Transport de Voyageurs du Sud-Est
TVSO : Transport de Voyageurs du Sud-Ouest
TC : Tribunal des Conflits
TCSP : Transports en Commun en Site Propre
TIC : Technologies de l'Information et de la Communication
UIA-CIMES
UNESCO : *United Nations Educational, Scientific et Cultural Organisation*
USA : *United State of America*
UT : Unités de Trafic
VP : Véhicule particulier

LISTE DES CARTES, FIGURES, GRAPHES, SCHEMAS ET TABLEAUX

a. Liste des Cartes

Carte n°01 : Répartition des villes moyennes algériennes par wilaya……283
Carte n°02 : Délimitation géographique de la Kabylie……300
Carte n°03 : Cadre physique et zones géographiques de la Kabylie……322
Carte n°04 : Réseau urbain dans la wilaya de Tizi Ouzou……324
Carte n°05 : Réseau urbain dans la wilaya de Bejaia……327
Carte n°06 : Réseau urbain dans la wilaya de Bouira…… ……329
Carte n°07 : Réseau urbain dans la wilaya de Boumerdès……331
Carte n°08 : Réseau urbain dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj……333
Carte n°09 : Réseau urbain dans la wilaya de Sétif……..334
Carte n°10 : Réseau urbain et répartition des agglomérations urbains en Kabylie……335
Carte n°11 : Répartition des villes intermédiaires en Kabylie…… 340
Carte n°12 : Distance entres les principales villes intermédiaires de Kabylie par rapport aux autres agglomérations …… 346
Carte n°13 : Localisation du foncier industriel dans les villes intermédiaires de Kabylie……. 354
Carte n°14 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Tizi Ouzou au réseau routier national et au chemin de fer……365
Carte n°15 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Béjaïa au réseau routier national et au chemin de fer……..367
Carte n°16 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Bouira au réseau routier national et au chemin de fer……. 369
Carte n°17 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Boumerdès au réseau routier national et au chemin de fer……..... 371
Carte n°18 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Sétif au réseau routier national et au chemin de fer……..372
Carte n° 19 : Raccordement du réseau urbain des villes intermédiaires au réseau routier national et au chemin de fer……373
Carte n°20 : Origine-destination de la population des villes intermédiaires de Kabylie…… 400

b. Liste des figures

Figure n°01 : Principales composantes de la demande de mobilité et les actions mises en vigueur……168
Figure n°02 : Triangle de la ville selon Marc WIEL…..... 234
Figure n°03 : Trois âges de la ville…… 237
Figure n°04 : Densité et consommation individuelle d'énergie pour 46 villes dans le monde (Données actualisées 1990)…….....251

c. Liste des schémas

Schéma n° 01 : Mobilité, transports et territoire : trois composantes d'un système…… 81
Schéma n°02 : Modèle de régulation de la mobilité par les TPL des villes intermédiaires de Kabylie…… 440

d. Liste des graphes

Graphique n°01: Classement des motifs de déplacements dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires de Kabylie …….. 391
Graphique n°02: Impact du statut sur l'organisation des motifs de déplacements dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..... 395
Graphique n° 03: Fréquence moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..... 396
Graphique n° 04 : Distance moyenne de la population des villes intermédiaires de Kabylie …….. 401
Graphique n°05 : Dépenses de transport de la population des villes intermédiaires de Kabylie ……. 403
Graphique n°06 : Taux d'utilisation de tous les modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..…….405
Graphique n°07 : Modes de déplacement de la population des villes intermédiaires de Kabylie …… 408
Graphique n° 08 : Impact des TPL sur l'utilisation du véhicule particulier par la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..... 412
Graphique n°09 : Critères influençant le choix des transports en commun par la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..... 415
Graphique n°10 : Adéquation moyens de transports disponibles/besoins de déplacement ……...419
Graphique n°11 : Correspondance entre moyens de transports des villes intermédiaires de Kabylie ……. 419
Graphique n°12 : Effet de la création de la gare de Bouira sur les conditions de déplacements des personnes ….. 420
Graphique n°13 : Amélioration du service public de transport par l'EPTUS dans la ville de Bouira ……...421
Graphique n°14 : Qualité du service fourni par l'EPTUS de Bouira par rapport à celui des TEC privés…… 422
Graphique n°15 : Perception du tarif des transports publics locaux par la population des villes intermédiaires de Kabylie …….. 426
Graphique n°16 : Possibilité d'avoir un seul et unique titre de transport……..... 427
Graphique n°17 : Carte d'abonnement et augmentation de l'utilisation des TEC……..... 427
Graphique n°18 : Absence d'affichage des horaires de départ et d'arrivée des TPL perturbe le voyage des personnes…….430
Graphique n°19 : Absence de carte de réseau est une contrainte informationnelle à la mobilité des personnes….. 430

e. Liste des tableaux

Tableau n°01 : Changement de paradigme entre l'approche classique en transport et la mobilité durable……... 157
Tableau n°02: Tarification de transports collectifs de voyageurs pour les dessertes au-delà de 30Km……. 211
Tableau n°03 : Trois époques, trois modes d'interaction entre transports, mobilités et formes urbaines (Beaucire, 2002 cité par Piombini 2006)…….....237
Tableau n° 04 : Systèmes de planification urbaine et régionale en Algérie……..... 258
Tableau n° 05: Répartition des agglomérations selon les classes de population (2008)……..... 280
Tableau n°06 Evolution du nombre d'agglomérations selon la taille……. 280
Tableau n°07 : Répartition des villes moyennes algériennes par wilaya…… 282
Tableau n°08 : Evolution de la population agglomérée selon la taille des agglomérations…….... 285
Tableau n° 09 : Population et superficie de la Kabylie par wilaya et par espace de programmation territoriale (EPT)……..... 298
Tableau n°10 : Villes *medius* ou intermédiaires par wilaya en Kabylie……..... 339
Tableau n°11 : Consistance et état du réseau routier des wilayas de Tizi Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif …….....360
Tableau n°12 : Consistance du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie……..... 362
Tableau n°13 : Indicateurs de transport de voyageurs dans les wilayas de Tizi Ouzou, Béjaïa, Bouira, Bouermdès

et Sétif …… 374
Tableau n°14 : Lignes des villes intermédiaires de Kabylie …… 377
Tableau n°15 : Situation du réseau de TEC dans les villes intermédiaires de Kabylie par secteur et par parc roulant …… 378
Tableau n°16 : Etat des licences de taxis attribuées et exploitées par commune et par wilaya …… 379
Tableau n°17 : Parc taxi selon le mode d'exploitation des wilayas Tizi Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif, arrêté au 31/12/2017……..... 380
Tableau n°18 : Parc taxi selon le mode d'exploitation des villes intermédiaires de Kabylie, arrêté au 31/12/2017…….. 380
Tableau n°19 : Caractéristiques des gares de type A, B et C……..382
Tableau n°20 : Caractéristiques socio-économiques de la population composant notre échantillon…….. 387
Tableau n°21 : Classement des motifs des déplacements dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires ……... 389
Tableau n°22 : Détermination du statut de l'individu du classement des motifs en première position dans la vie quotidienne ……394
Tableau n°23 : Fréquence moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..... 396
Tableau n°24 : Origine-destination de la population des villes intermédiaires de Kabylie …….. 397
Tableau n°25 : Distance moyenne de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie……..... 401
Tableau n°26 : Dépenses de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie……. 402
Tableau n°27 : Taux d'utilisation de tous les modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie (%)……404
Tableau n°28 : Modes de déplacement de la population des villes intermédiaires de Kabylie …… 406
Tableau n°29 : Relation modes de déplacements/possession de véhicule particulier par la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..... 411
Tableau n°30 : Critères influençant le choix des TEC et des autres modes de déplacements par la population des villes intermédiaires……... 414
Tableau n°31 : Disponibilité de moyens de transports et correspondance entre modes transport……..418
Tableau n°32 : Effet de la création de la gare de Bouira sur les conditions de déplacements des personnes……... 420
Tableau n°33 : Amélioration du service public de transport par l'EPTUS dans la ville de Bouira…….. 421
Tableau n° 34 : Comparaison de la qualité du service public offert par l'EPTUSB par rapport à celle des TEC privés…….. 422
Tableau n°35 : Impact de l'organisation des transports publics locaux sur le comportement de mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie……. 423
Tableau n°36 : Perception du tarif des transports publics locaux par la population des villes intermédiaires de Kabylie…… 426
Tableau n° 37: Possibilité de changement du comportement de mobilité suite à la mise en place de mesures tarifaires incitatives…… 427
Tableau n° 38 : Impact de l'information sur la réalisation des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie…….. 429

SOMMAIRE

Introduction générale……**01**
PARTIE 1 : MANAGEMENT DES TPL ET REGULATION DE LA MOBILITE EN ALGERIE : REFLEXION THEORIQUE ET ANCRAGE TERRITORIAL……...15

Chapitre 1 : Réflexions conceptuelles sur les notions de transport public local et de mobilité : croisement entre service public et bien commun……..16
Section 1 : Conception et caractérisation du service public des transports au gré des innovations technico-sociales et managériales…… 16
Section 2 : La mobilité comme phénomène complexe : notion émiettée par les disciplines et nécessité d'une approche globale……..48

Chapitre 2 : Management des TPL en Algérie : Ouverture à la concurrence en réponse aux besoins de mobilité……...83
Section 1 : Management des TPL dans le contexte du monopole de l'Etat : fondements théoriques et limites empiriques…… 83
Section 2 : Management des TPL en Algérie : une libéralisation en réponse aux besoins de mobilité……..105

Chapitre 3 : Management des TPL et régulation de la mobilité en Algérie : un processus en construction……..……....152
Section 1 : Problématique de régulation de la mobilité en Algérie portée par une logique de planification intermodale des transports…….. 152
Section 2 : Intermodalité et stratégie de dynamisation du réseau de transport en commun au service d'une mobilité durable…….. 190

PARTIE 2 : ETUDE DE L'IMPACT DES TPL SUR LA REGULATION ET LA MAÎTRISE DE LA MOBILITE DANS LES VILLES MOYENNES DE KABYLIE ……... 220

Chapitre 4 : Discussions du concept de « villes moyennes » : entre théorie et réalité algérienne……..... 222
Section 1 : Ville, mobilité et transport comme système…… 222
Section 2 : Discussion théorique et essai de caractérisation de la ville moyenne en Algérie…….. 260

Chapitre 5 : Déficit en villes moyennes en Kabylie : Apport du concept de "ville intermédiaire" dans la délimitation du terrain de l'enquête……..... 287
Section 1 : Caractéristiques et délimitation géographique du périmètre territorial de la Kabylie : Une singularité territoriale…… 288
Section 2 : Caractérisation du réseau urbain en Kabylie et identification de villes intermédiaires…… 323

Chapitre 6 : Prémices de régulation et de maîtrise de la mobilité à travers la caractérisation des systèmes de TPL des villes intermédiaires de Kabylie …… 359
Section1 : Caractérisation de l'offre de transport public local des villes intermédiaires en Kabylie ……. 359
Section2 : Impact de l'offre de transport sur la mobilité dans les villes intermédiaires de Kabylie : Analyse des mécanismes de régulation …… 384
Conclusion générale et résultats …….. 433

INTRODUCTION GENERALE

Nous vivons dans un monde où les mobilités, sous toutes leurs formes, ont pris une importance centrale. GALLEZ Caroline (2015) affirme que les dernières années ont été marquées par une augmentation rapide et sans précédent des déplacements de personnes, de biens et d'informations à diverses échelles et par une croissance non moins exceptionnelle des communications à distance[1]. L'essor de la mobilité fait alors consensus chez les scientifiques et les gestionnaires des transports à travers le monde. La mobilité généralisée (BOURDIN, 2004), une société fluidifiée (John URRY, 2000), une société hyper-mobile (KAUFMANN, 2000) ou modernité liquide (Zygmunt BAUMAN, 2000) sont autant de concepts qui sont employés pour exprimer l'emprise de cette mobilité sur la vie quotidienne des individus en transformant le rapport de l'homme au territoire et au temps.

Qu'il s'agisse de mobilité de personnes, de biens, de services, de capitaux ou encore d'informations, des corrélations complexes lient l'évolution de ces mobilités aux dynamiques territoriales. De nos jours, les individus ont tendance à effectuer des déplacements domicile-travail sur de longues distances (mobilité quotidienne) afin d'éviter le déracinement généré par une mobilité résidentielle (KAUFMANN, 2000, 2014). En effet, la mobilité ne signifie plus déracinement (BOURDIEU, 1965) mais plutôt une manière d'enracinement territorial, c'est-à-dire les gens bougent trop pour être ancrer territorialement (KAUFMANN, 2000, 2014). Faisant partie des besoins des hommes parmi les plus fondamentaux et générant des transformations des structures sociales, économiques, environnementales et même territoriales, la mobilité présente un mode de vie voire une valeur de cette société dont les flux se sont diversifiées, les lieux d'origine et de destination se sont multipliés et les distances parcourues se sont étendues. Actuellement, la mobilité spatiale présente un enjeu central des sociétés contemporaines à plusieurs niveaux. Elle intervient dans la transformation des pratiques quotidiennes, des territoires de vie, des échelles de régulation de l'action publique, des échanges économiques et culturels et le développement de certains systèmes techniques (TIC, logistique, etc.).

La mobilité s'inscrit dans différentes configurations qui la rendent à la fois polymorphe et omniprésente (elle est à la fois micro et macro-géographique, territoriale et temporelle, physique et virtuelle, logistique, stratégique et ludique, elle concerne à la fois les personnes, les biens et les signes)[2]. Dans le cas de notre travail, la définition retenue est celle considérant la mobilité comme un ensemble de déplacements de personnes, individus ou groupes d'individus effectués dans un espace spatio-temporel bien déterminé dont les systèmes de transports mis en place, tous modes confondus, sont les moyens permettant de les accomplir. C'est ce que les géographes désignent de mobilité

[1] GALLEZ Caroline (2015), La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agire, Dossier d'habilitation à dériger des recherches, Université Paris Est Marne la-Vallée Sciences politique, Spécialité Aménagement, p.05, www.halshs.archives_ouvertes.fr

[2] LONNOY P. & RAMADIER TH. (2007), La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne, Ed. Bruylant-Academia, p. 09

spatiale en la considérant comme l'une des caractéristiques fondatrices de l'être humain : c'est la faculté de vouloir entrer en contact avec d'autres êtres humains et la volonté de se déplacer pour atteindre les lieux où se trouvent les autres qui distinguent l'espèce humaine (NIQUET, 2006). L'homme est avant tout un *Homo mobilis* avant d'être un *Homo sapiens* (ALVERGNE et LATOUCHE, 2005)[1].

La croissance exponentielle de la mobilité, mais aussi les transformations qualitatives des pratiques dans ce domaine, constituent de nouveaux défis tant pour les scientifiques que pour les praticiens. Les acteurs des transports, certes, mais aussi ceux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sont donc de plus en plus confrontés aux enjeux spatio-temporels que recouvrent les (nouvelles) pratiques de mobilité. François PLASSARD (2003)[2] souligne dans son ouvrage Transport et territoire : "Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin". Aller plus vite et plus loin est permis par les infrastructures de transports (autoroutières, ferroviaires, aéroportuaires) en facilitant la mobilité des hommes et des marchandises[3].

Selon KAUFMANN Vincent (2008), les évolutions technologiques introduites dans le domaine des transports et le développement des réseaux des transports entrainant une amélioration continue des potentiels de connexion des lieux, des individus et des ressources (GALLEZ Caroline, 2015) ont modifié les accès et les compétences qui permettent la mobilité. Les moyens de transports et de télécommunication ont changé le monde et les territoires au profit d'un monde dominé par des flux[4]. A ce titre, KAUFMANN (2002) propose d'employer la notion de motilité pour rendre compte des potentialités de mobilité ou du capital motilitaire à la disposition des individus afin de distinguer le fait avéré du déplacement de la "capacité à". Cette notion de motilité permet, selon KAUFMANN, de saisir la mobilité spatiale dans toute sa complexité.

En effet, la mobilité urbaine n'est qu'un cas particulier des transformations du monde caractérisé par la croissance des villes ; elle est au cœur de la question urbaine. Aussi bien démographes, géographes, sociologues, ethnologues, anthropologues qu'historiens se sont interrogés et s'interrogent sur les relations qu'entretiennent ville et mobilité(s). La mobilité constitue le caractère essentiel pour comprendre les réalités urbaines (J-L. PINOL)[5] et une composante dans la vie urbaine

[1] ALVERGNE Christel et LATOUCHE Daniel (2005), La ville retrouve son temps – Aperçu des politiques temporelles en France et au Québec. In, La ville autrement, Presses de l'Université du Québec, Sainte-Foy, Canada, p. 73

[2] PLASSARD François (2003), Transport et territoire, Ed. Documentation française, cité par DIDIER Michel & PRUD'HOMME Rémy (2007), Infrastructures de transport, mobilité et croissance, Rapport du Conseil d'analyse économique, Ed. La Documentation française, p.07, http://www.ladocumentationfrancaise.fr conculté le 05 novembre 2017

[3] DIDIER Michel & PRUD'HOMME Rémy (2007), *op.cit.*, p.09

[4] KAUFMANN Vincent (2008), Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Ed. Presses polytechniques et universitaires romandes, p.13

[5] PINOL Jean-Luc (1999), La mobilite dans la ville : Révélateur des sociétés urbaines?, Annales de démographie historique, 1999-1. Faire son chemin dans la ville. La mobilité intra-urbaine. pp. 7-15 ; http://www.persee.fr

dans la mesure où elle permet de gérer les distances spatiales grâce aux moyens de transports (routiers, ferroviaires, par câble, maritimes et aériens) dont le rôle est de neutraliser les distances et de relier les différentes zones urbaines d'une même ville. Il s'agit là des idées développées, dans les années 50, par la théorie supposant la simplification de la ville en la découpant en zones reliées entre elles par un réseau de transport[1]. En économie des transports et dans une démarche de modélisation des transports, cette théorie s'appuie sur quatre étapes utilisant des techniques statistiques et économétriques (approche techniciste) de la mobilité : la génération du trafic, la distribution des déplacements, le choix des modes de transports et l'affectation sur le réseau de la voirie.

Cette approche technico-statistique avait des limites en matière d'explication de l'interaction entre transport et espace et de comprendre le comportement de mobilité au quotidien. Pour mieux gérer les transports et minimiser les coûts qui en découlent, dans les années 1970, des approches analytiques intégrant les dimensions humaine et sociale se sont développées permettant de mener une analyse comportementale (KITAMURA, 1988) de la mobilité. Cette approche met en évidence le jeu complexe des contraintes (spatiales, temporelles, sociales) et des opportunités influençant la mobilité quotidienne des individus.

Les gestionnaires de ville, pouvoirs locaux, investisseurs, exploitants de services urbains, urbanistes et architectes traitent souvent la mobilité comme une contrainte que l'on essaie de maîtriser, voire de réguler au mieux vue la croissance des volumes de flux, de leur vitesse et de leur portée spatiale. Dans une approche quantitative, l'offre de transports (réseaux routiers, transports en commun "TEC", espaces multimodaux, etc.) vise la maîtrise et la régulation de la mobilité dans les villes à travers l'organisation des déplacements de personnes, de la circulation et de stationnement, la réduction du nombre de déplacement à réaliser, le retour à la marche à pied, ou le développement d'autres modes de transports moins consommateurs d'énergie dans le but de réduire l'usage de l'automobile. Elle vise aussi d'orienter les individus vers d'autres types de mobilité permettant une coordination entre les différents modes de transports.

Avec l'émergence du concept du développement durable impliquant, selon George AMAR (2008)[2], des innovations fortes dans le domaine des transports urbains, la mobilité doit être appréhendée dans une approche globale et systémique. L'enjeu que rencontrent les acteurs, c'est l'innovation technique bien sûr, mais aussi sociale ou sociétale, tenant compte des crises économique, financière, sociale (exclusion et ségrégation), et culturelle. Cette innovation illustrait le changement de paradigme du transport vers celui de mobilité, suivant AMAR George (2008)[3]. Sur le

[1] ANDIN Odile et al. (1994), Mouvement, déplacement, transport : mobilité quotidienne, In Encyclopédie d'économie spatiale Concepts, comportements, organisations, sous la direction AUKAY J.P., BAILLY A., DERYCKE P.H.et HURIOT J. M. Ed. Economica, p. 247

[2] AMAR George (2008), L'expression d'un changement de paradigme, Ouvrage "Apprendre la mobilité : les ateliers mobilité une expérience originale" sous la direction de Sylvain ALLEMAND, édition Le Cavalier Bleu, p.32

[3] AMAR George (2008), *Ibid*

plan de planification des transports, ce type de réflexion est appréhendé, à travers l'élaboration de plan de déplacements (Plan de déplacements urbains en France, plan de mobilité en Belgique, *Compréhensive transport plan* aux USA, *Master plan* en Asie /Moyen Orient). A travers ces instruments, nous constatons que la compréhension des déplacements et de la mobilité des personnes est mise en avant.

En tant que réponse au besoin de mobilité, le service de transport est organisé, juridiquement, en activité de service public suivant un régime juridique et mode d'organisation spécifique dont l'objectif principal est de garantir l'intérêt général dans le respect d'un certain nombre de principes notamment l'égalité, la continuité et l'adaptabilité. D'un point de vue technique des ingénieurs, le transport public local (TPL) est organisé en réseau composé d'infrastructures (routières, autoroutières, ferroviaires, portuaires ou aéroportuaires), d'infostructures (les autorités de commandes et la chaine logistique) et de service final (les différentes prestations fournies par les entreprises de transports). Les économistes, quant à eux, s'intéressent à l'étude de la structure du marché la plus efficace (monopole, ou concurrence) en matière d'organisation des activités de transports.

A travers ce travail de recherche intitulé "Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes : Régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie", notre problématique questionne le processus de territorialisation des politiques de transport engagées, depuis les années 2000 dans les différents programmes d'investissements publics, au profit des villes moyennes de Kabylie. Dans ce cas, notre travail consiste à examiner les modalités et spécificités d'appropriation du territoire kabyle qualifié d'homogène à travers l'étude de la mobilité, un phénomène qui permet d'analyser les territoires dans une approche dynamique à l'origine d'interrelations socio-spatiales.

La mobilité constitue une condition essentielle du fonctionnement normal et du développement des sociétés, raison pour laquelle la puissance publique s'est depuis longtemps intéressée de près à l'organisation et au fonctionnement des systèmes de transport. Historiquement, l'intervention de l'État fut justifiée par des considérations d'efficacité, mais aussi d'équité, notamment pour s'assurer que les réseaux de transports seraient accessibles à tous les citoyens et que personne ne serait privé d'accès pour des raisons de prix[1]. Notre travail a pour objectif, dans un premier lieu, d'analyser les déterminants de l'action publique dans le domaine des transports pour agir sur la génération des déplacements et leur répartition modale (automobile, transports publics, marche, etc.) et spatiale dans les villes moyennes de Kabylie.

Le choix de cette catégorie de villes pour l'étude du phénomène de mobilité se justifie par le fait qu'elle présente des problèmes de mobilité différents de ceux posés par les grandes villes ou les

[1] JOSÉ M. VIEGAS, ROSÁRIO MACÁRIO (2001), Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport, Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 40/- p. 9, http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr

métropoles. En général, l'accroissement de la mobilité au niveau des villes pose des problèmes d'engorgement chroniques des infrastructures de transports routiers et ferroviaires, des problèmes environnementaux, qui vont des pollutions atmosphérique et sonore au gaspillage du sol. Des problèmes, enfin, relatifs aux inégalités d'accès aux systèmes de transports, à l'automobile en particulier. La particularité des villes moyennes algériennes en la matière réside dans le fait qu'elles ne possèdent pas de véritables réseaux de transports collectifs, les collectivités territoriales n'ayant pas les ressources suffisantes pour lancer ou subventionner de tels réseaux. Sur le plan scientifique, nous avons constaté l'absence de travaux relatifs à l'étude de la mobilité au niveau des villes moyennes algériennes.

Sur le plan scientifique et des politiques publiques, cette catégorie était considérée comme sans intérêt scientifique (BELL, JAYNE, 2009) et la majeure partie des études réalisées, bien qu'elles fussent nombreuses, relevaient de différentes disciplines notamment la géographie, l'économie régionale et urbaine, et les sciences sociales d'une manière générale. Les études réalisées étaient perçues comme sans valeur de référence conceptuelle et épistémologique, selon GAUDIN dans la mesure où elles étaient de simples monographies. Les années 1970 marquent un point de transition en matière de production de travaux portant sur la ville moyenne s'intéressant à l'analyse de cette catégorie à travers son insertion dans son environnement globale d'une part et à l'étude de son système productif local et la résistance de son appareil industriel.

En Algérie, les grandes villes ont le plus souvent attiré l'essentiel des études consacrées au phénomène urbain[1]. L'intérêt porté à la ville moyenne remonte au recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) de 1977 visant une restructuration urbaine favorisant le développement des petites et moyennes villes pour diminuer le poids et l'attractivité des grandes villes (Alger, Annaba, Oran, Constantine, Sétif), consolider le réseau institutionnel et afin de faire face au déséquilibre de l'armature urbaine[2]. En l'absence de statut juridique de la ville dans le système administratif algérien, la politique publique urbaine de développement de villes petites et moyennes repose sur le principe de promotion administrative en attribuant un nouveau rang administratif à la ville en tant qu'agglomération chef lieu de commune, de daïra ou de wilaya dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire. Ainsi, plusieurs équipements (à caractère administratif, de santé, éducatif, culturel, etc.) et infrastructures ont été créés dans ces centres promus en fonction du nouveau rang administratif[3] des villes petites et moyennes et respectant une certaine

[1] CHADLI M. & HADJIEDJ A. (2003), L'appoort des petites agglomérations dans la croissance urbaine en Algérie, Cybergeo : Revue européenne de géographie, n° 251, 20 octobre, https://journals.openedition.org
[2] YOUSFI Badr-Eddine (2014), Dynamiques urbaines des villes sahariennes petites et moyennes du sud-ouest algérien, Cahiers de démographie locale 2012, Néothèque, coll. "Dynamiques des populations locales", p. 254 http://www.neotheque.info
[3] YOUSFI Badr-Eddine (2014), *op.cit.*, p.251

hiérarchisation des fonctions et de l'espace urbain dans le but d'améliorer leur attractivité et de maîtriser les mouvements et la mobilité de la population[1].

Pour définir cette catégorie qualifiée de réalité non identifiable et d'insaisissable, les auteurs sont partagés entre une définition statistique attribuant à la taille démographique une importance pour identifier la ville moyenne dont le seuil de taille démographique varie d'un système urbain national à un autre (est arrêtée entre 50 000 et 100 000 habitants en Algérie) et une définition fonctionnelle mettant en avant le rôle que joue cette catégorie dans son territoire. En effet, elle assure des fonctions économique, sociale, politiques qui permettent d'organiser le territoire sans toutefois le commander et d'assurer l'interconnexion entre la grande ville (espace métropolisé) et petite ville ou l'arrière pays (espace non métropolisé). D'où le concept de ville intermédiaire, que nous avons investi dans notre travail afin de délimiter notre enquête de terrain.

Dans un second lieu, en nous appuyant sur la définition des politiques publiques de Pierre MULLER (1990)[2] les considérant comme l'acte qui tente de modifier l'environnement social, économique et culturel des acteurs sociaux, notre travail se fixe comme objectif d'analyser les impacts du management des TPL dans les villes moyennes sur la modification de cet environnement dans la société kabyle. Notons que cette modification peut être observée à travers des changements manifestes dans le comportement de mobilité de personnes dans la région, d'où notre questionnement relatif à la régulation et la maîtrise de la mobilité en Kabylie.

Partant de l'hypothèse considérant la mobilité comme un droit fondamental, le processus de sa régulation en vigueur ne vise guère à empêcher ou exclure une personne à se déplacer ou à être mobile mais à canaliser les flux de mobilité en agissant sur sa structure afin de promouvoir une mobilité économiquement rentable, socialement faisable (capital ou potentiel motilitaire) et écologiquement acceptable (mobilité durable). Ainsi, l'augmentation des externalités négatives liées à la mobilité en termes de nuisances environnementales, incite à orienter les usagers vers une durabilité de leurs déplacements, c'est-à-dire vers une mobilité "optimale"[3] au regard des enjeux environnementaux, économiques et sociaux de la mobilité. Précisons que le champ de la mobilité est vaste et les mesures proposées pour sa régulation sont variées. En effet, réguler la mobilité suppose d'agir dans le domaine de transports, le culturel, l'économique, l'aménagement du territoire et d'urbanisme (localisation des activités et des équipements publics), les politiques sociales, etc. Dans l'impossibilité de traiter toutes ces mesures, nous centrerons notre réflexion sur l'examen de celles développées dans le domaine des transports.

[1] YOUSFI Badr-Eddine (2014), *op.cit.*, p.255
[2] MULLER Pierre (1990), Les politiques publiques, Edition PUF, Collection : Que sais-je, p.25
[3] GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), La tarification des déplacements : évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île-De-France. Thèse de doctorat en Economie, spécialité Transport, réalisée sous la direction de LATERRASSE Jean, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, p.07

Il s'agit de l'élaboration de stratégie et de systèmes de régulation des flux de mobilité par la création d'un système de transport équilibré et écologiquement viable conçu notamment dans une logique intermodale afin d'optimiser l'utilisation des réseaux, de réduire la congestion, la pollution et les inégalités sociales liées à l'accessibilité. L'éventail des mesures et des stratégies relatives à la régulation de la mobilité par les transports publics locaux est vaste. Il peut s'agir de la planification des transports (réalisation d'infrastructures), diversification de l'offre de service public des transports, les mécanismes de tarification, la gestion de la circulation, l'amélioration de l'information notamment par l'introduction des TIC dans le domaine des transports. La régulation et la maîtrise de la mobilité par les transports publics locaux vise principalement l'arbitrage modal entre utilisation du véhicule individuel et transport collectif fourni dans un cadre juridico-institutionnel du service public.

Dans une approche durable de la mobilité, l'action publique doit porter une attention particulière à l'efficacité (énergétique, environnementale, sociale, économique, entrepreneuriale) des offres et des usages de transport de personnes, infrastructures, services et véhicules, mais aussi au développement de transports plus respectueux de la santé et de l'environnement. Des actions sont déjà engagées dans différents cadres sectoriels, car le recours à l'innovation technologique et organisationnelle est important, mais il ne suffit pas. Il importe de porter l'accent sur les leviers dépassant les approches traditionnelles, par mode, par technologie, par type de déplacements (motif, longue distance ou trajets du quotidien, urbain ou rural) à travers une approche systémique de la mobilité intégrant la dimension sociétale de la mobilité dont les offres de transports doivent également mieux prendre en compte les caractéristiques de personnes : situations de handicap, différents âges de la vie, situation socio-économique[1].

En Algérie, jusqu'aux années 1990, la question de régulation et de maîtrise de mobilité ne se posait pas car en dépit d'une pénurie relative en moyens de transports et du dysfonctionnement de ce service public qu'était assuré quasi exclusivement par les collectivités territoriales par le biais des régies ou des établissements publics relevant d'elles ou des opérateurs publics sous tutelle de l'administration centrale du secteur des transports, les individus pour des raisons économiques et financières n'utilisaient pas la voiture. Durant les années 1970 jusqu'à la fin des années 1980, l'économie nationale était gérée selon les principes d'économie dirigée et le marché des véhicules était réglementé, ce qui a engendré une pénurie de la voiture sur le marché national[2]. Ainsi, la baisse de leur niveau de vie (faible revenu) ne leur permettait pas d'acheter une voiture.

[1] Table ronde : transport et mobilité durable, Conférence environnementale. Ce document de travail résulte des débats de la commission spécialisée du Conseil national de la transition écologique réunie les 9 juillet, 24 juillet, 12 septembre, 19 septembre, 17 octobre et 12 novembre 2014, p.06 www.adcf.org

[2] BOUBAKOUR Farès (2013), Développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie : quel arbitrage avec le transport collectif, In Actes de conférence Internationale CODATU XIV, Buenos Aires (Argentine). Thème de la conférence : Transport durable et qualité de vie en ville, p.01 http://www.codatu.org

A partir des années 1990, le développement du secteur des transports s'est appuyé sur les principaux axes qui ont sous-tendu le processus de réformes structurelles exprimant le désengagement de l'Etat permettant le passage d'un Etat gérant à un Etat garant, l'ouverture à l'économie de marché (libéralisation et démonopolisation des activités économiques) et la réforme de l'administration publique (décentralisation) donnant lieu à la montée en puissance respectivement du privé et du local[1]. C'est la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres complétée par la loi n° 01-13 du 7 août 2001 qui a permis l'ouverture à l'exploitation par les opérateurs privés ayant engendré l'augmentation de l'offre de transport collectif (doublement du taux d'équipements en minibus) et la part du marché des opérateurs privés sur les services de transports réguliers avait atteint 100% dans plusieurs wilayas[2]. Certes, cette libéralisation a permis la hausse de l'offre globale de transport, mais elle entraîné, en conséquence, la disparition des entreprises publiques de transport.

En dépit d'une amélioration quantitative de l'offre de transports, des dysfonctionnements du transport public local persistent encore ; il s'agit évidemment de la saturation des infrastructures, l'anarchie dans le transport public notamment chez le privé, insuffisances des équipements d'accueil, congestion et encombrement, pollution, etc. Ainsi, il est à relever qu'une bonne partie des opérateurs ne disposent que d'un seul véhicule et opèrent avec des méthodes de travail artisanales sans aucune perspective de développement à moyen et à long terme. Les opérateurs privés exploitent les lignes les plus rentables et aux heures de pointes uniquement, pendant lesquelles leur taux de remplissage dépasse 120%. Aux heures creuses, le service est faible, voire inexistant. La couverture spatiale des agglomérations est dans l'ensemble très déficitaire. Par conséquent, la libéralisation du secteur de transports a entraîné une banalisation de la notion de service public sachant que le transport public est de plus en plus absent et répond aux besoins de rentabilité des opérateurs et non pas de mobilité des usagers.

Le dysfonctionnement du service public des transports, conjugué à d'autres facteurs relatifs à l'amélioration de niveaux de vie, favorisée par la hausse des prix du pétrole et par la croissance économique, aux formules d'achat facilité (par des crédits bancaires) encourageant l'acquisition de la voiture particulière[3] et le développement du phénomène de périurbanisation allongeant les distances de déplacements, sont à l'origine de la croissance de l'usage de la voiture particulière (signe de

[1] Ce processus de libéralisation fut entamé en 1987, à l'issue des répercussions du second choc pétrolier impactant de plain fouet l'économie algérienne entrainant l'installation d'une crise multiforme (économique, sociale, culturelle, politique, etc). Cf., BENDJELID A. (1998), Crise de développement et nouvelles stratégies d'acteurs dans les petites villes de montagnes et de steppe de l'Algérie occidentale, Revue *Insaniyat*, n°06, mis en ligne le 31 mars 2013, www.insaniyat.revue.org consulté le 17 mars 2017

[2] BOUBAKOUR Farès & BENCHERIF Houria (2013), Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat, Revue Géotransports, Transport et développement des territoires, n°1-2, p.93. www.cnfg.fr

[3] La revalorisation des salaires et l'instauration du crédit automobile en 2000, sont à l'origine de l'acquisition des véhicules particuliers dans plusieurs familles algériennes, que ce soit chez les hommes ou chez les femmes, ce qui explique la part importante de ce type de véhicule dans le parc roulant. Cf., IDRES Bilal & KAID TLILANE Nouara (2016), La politique de transport en Algérie : Moteur de croissance économique ou de dépense ?, Les cahiers du MECAS, n° 13/ Juin, p.233 https://mecas.univ-tlemcen.dz

réussite et outil pour solutionner les problèmes de mobilité). En plus des ces facteurs, BOUBAKOUR en ajoute un autre qu'est d'ordre socioculturelle en avançant que les algériens préfèrent ne pas voyager en famille en taxi collectif.[1] Il y a aussi un facteur purement économique qui encourage l'usage de la voiture ; il s'agit du prix bas du carburant, affirment BOUBAKOUR Farès & AMRANE Ahmed Youssouf (2013)[2].

Selon ces deux auteurs, tous ces facteurs renforcent le désir d'accès des individus à la voiture particulière qui avec l'augmentation de l'offre de transports sont à l'origine de l'accroissement du taux de motorisation et de la croissance automobile passant de 2,7 en 1995 à 3,4 millions en 2006. En 2010, le parc automobile a atteint 7,3 millions de véhicules, soit un taux de motorisation dune voiture pour 5 habitants, alors qu'il était d'une voiture pour dix habitants en l'an 2000[3]. Cette croissance rapide du parc automobile est la cause de nombreuses externalités négatives à savoir l'augmentation de la densité du trafic routier dans le nord du pays engendrant un phénomène d'encombrement et de congestion qui se fait de plus en plus sentir dans les grandes villes et même dans les villes moyennes. Ce phénomène a provoqué une répercussion sur la consommation des carburants générateurs de pollutions et sur la sécurité routière induisant l'augmentation du nombre d'accidents de circulation sur les routes nationales et autoroutes[4]. C'est dans ce contexte que le champ de la mobilité suscite le besoin de la régulation dans une mesure de maîtrise de l'utilisation de la voiture particulière.

Afin de remédier à ces insuffisances et d'améliorer les conditions de déplacements (mobilité) des personnes en terme de coût (en temps et en argent), de qualité et de sécurité, plusieurs actions ont été engagées dans le secteur des transports révisant les modes de gestion, d'organisation institutionnelle et opérationnelle et modernisant les infrastructures des transports privilégiant l'approche intermodale. Ces actions s'inscrivent dans le cadre d'une dynamique globale de développement économique du pays dont les axes sont définis dans les programmes de soutien à la relance économique (2001-2005) d'une enveloppe budgétaire de 07 milliards de dollars[5], complétée par le programme complémentaire au soutien à la croissance économique (2005-2009) d'une enveloppe budgétaire de 55 milliards de dollars. Ce programme est conforté par le programme spécial au profit des wilayas des hauts plateaux et du Sud dont le budget global est estimé à 14

[1] BOUBAKOUR Farès (2013), *Ibid*
[2] BOUBAKOUR Farès, AMRANE Ahmed Youssouf (2013), Le prix du carburant et le développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie, p.01 http://www.congres-atecitsfrance.fr
[3] BOUBAKOUR Farès (2013), *Ibid*
[4] Selon le bilan du centre national de la prévention et de la sécurité routière CNPSR (2013), le nombre d'accidents de circulation est de 42.846, soit un taux de croissance de 30,3% par rapport à 2010, causant ainsi des blessures à 70.000 personnes et la mort de 4.540 personnes, dont la plupart sont survenus sur les routes nationales et un peu moins sur l'autoroute. L'Algérie occupe actuellement la quatrième place au niveau mondial, en termes de nombre d'accidents de la circulation routière.
[5] Groupe pour le développement socio-économique de la Région Moyen-Orient et Afrique du Nord (2007), A la recherche d'un investissement public de qualité, Revue dépenses publiques, Document de la Banque Mondiale, Volume I, Rapport n° 36270 du 15 août, p.04

milliards de dollars[1] et le programme de développement économique d'une enveloppe budgétaire de 186 milliards de dollars. La part consacrée au secteur des transports et au développement de leurs infrastructures (rail, routes, autoroutes, etc.) est estimée à 35 milliards de dollars USD dans le programme quinquennal (2005-2009) et à 40 milliards de dollars USD dans le programme de développement 2010-2014 dont 30 milliards sont réservés à la modernisation du rail[2].

En somme, les actions en matière de développement et de modernisation du transport terrestre concernent le développement du transport ferroviaire (modernisation, réhabilitation et électrification), la construction de gares ferroviaires, la mise en place des tramways et du transport routier à travers l'extension du réseau routier et autoroutier, la construction de gares intermodales, la réintroduction de l'entreprise publique de transports urbain et suburbain et la construction de téléphériques dans les villes à relief accidenté. Sur le plan institutionnel, il est prévu la création d'une autorité d'organisation du transport urbain (décret exécutif du 06 mars 2012). Dans le cadre de ce programme, les projets lancés dans le domaine des transports visent à doter les grandes villes du pays de systèmes de Transports En Commun (TEC) pour en augmenter les performances et la fluidité des trafics. Cette stratégie sectorielle a pour objectif d'améliorer la qualité du service par la réduction des temps de parcours, d'assurer un développement durable tout en privilégiant l'intermodalité en tant que système d'optimisation des déplacements à travers l'interconnexion des différents modes de transport afin de satisfaire les besoins de mobilité des personnes et des biens[3].

S'inscrivant dans une vision globale de refondation de l'action publique et du renouveau du service public (requalifier les TPL à l'image des principes de service public notamment la continuité, l'égalité et l'adaptabilité) visant à pallier aux dysfonctionnements du service public de transports, notre problématique s'articule autour d'une question principale et des questions subsidiaires.

La question principale interroge l'impact des TPL sur la régulation et la maîtrise de la mobilité, et est formulée en ces termes : Comment le processus de réengagement de l'Etat, à travers le développement et la diversification de l'offre des TPL, intègre-t-il la question de régulation et de maîtrise de la mobilité de personnes dans les villes moyennes de Kabylie tout en agissant sur sa structure et l'automobilité ? Cette question est confortée par quatre questions subsidiaires :

- Au-delà de l'approche technico-économique (analyse coûts-avantages) et géographique (mesure de flux), l'action publique dans le domaine des transports en Algérie s'insère-t-elle dans la nouvelle approche sociétale et durable forgeant un nouveau paradigme de la mobilité ?

[1] African Development Bank (2007), Perspectives économiques en Afrique 2007, éd. OECD Publishing, p117
[2] Tous ces efforts sont permis grâce à une évolution favorable du marché pétrolier international.
[3] Agence Nationale de Développement des Investissements www.andi.dz, consulté le 02/11/2015 à 17h00

- En quoi la stratégie de planification des transports fondée sur la modernisation et le maillage des infrastructures dans une logique intermodale est-elle en mesure d'améliorer les conditions de mobilité de personnes dans les villes moyennes ?
- La dynamique de régulation des TPL accompagnée de la création d'EPTUS entraîne-t-elle l'augmentation de l'utilisation des TEC dans les villes moyennes de Kabylie ?
- En tant qu'instrument de financement des transports publics locaux, quelle place occupe les mesures économiques (tarification) dans la régulation de la mobilité ?

Dans le sens de la problématique posée, nous avons établi plusieurs hypothèses à vérifier tout au long de notre travail de recherche focalisant notre attention sur les actions entreprises par les acteurs concernés en agissant sur l'offre de transports, dans le but de réguler et maîtriser la mobilité et de vérifier si elles sont porteuses de réponses satisfaisantes aux besoins de la population. Recherchant à caractériser les transports publics locaux en Algérie, nos hypothèses de recherches sont formulées comme suit :

- La gestion des TPL en Algérie est l'expression des choix publics qui recherchent à adapter les objectifs nationaux aux villes moyennes dont la déclinaison territoriale ignore la caractérisation de chacune en matière de mobilité. Vérifier cette hypothèse nous amène à faire ressortir les caractéristiques des villes moyennes en Algérie et celles situées dans le territoire de la Kabylie, un territoire considéré géographiquement, historiquement, socialement et culturellement comme relativement homogène et qui secrète un modèle social de mobilité ;
- La substitution de la ville intermédiaire à la définition statistique de ville moyenne algérienne (entre 50 000 et 100 000habs.) rend compte de sa capacité dans la structuration de son territoire et de la mobilité.
- La politique publique des transports (en vigueur depuis les années 2000) porte les prémices de la prise en compte du nouveau paradigme[1] de la mobilité mobilisant l'approche sociétale et durable à inscrire dans un processus global de régulation des TPL ;
- Insérée dans une logique de diversification de l'offre des TPL et de concurrence, la création de l'entreprise publique de transport urbain constitue un instrument potentiel de régulation et de maîtrise de la mobilité dont les villes moyennes n'ayant pas le rang d'ACLW sont privées ;
- L'intermodalité n'est pas nécessairement une solution optimale pour la régulation et la maîtrise de la mobilité dans les villes moyennes de Kabylie, de simples mesures incitatives seraient plus efficaces et rationnelles à travers l'optimisation de tout le système de TPL.

Afin de pouvoir répondre à la problématique et de vérifier nos hypothèses, nous avons fondé notre recherche sur les réponses de l'économie publique locale qui permet d'éclairer les différents

[1] MORIN Edgar (1973), Le paradigme perdu : La nature humaine, Ed. Le Seuil, Réedité en 1979

mécanismes de l'économie publique et de l'analyse spatiale et par ailleurs, du management public en matière de gestion et d'organisation des services publics. Etant donné que le service public des transports repose sur une dimension transversale, son étude exigerait alors de faire appel à d'autres disciplines annexes et connexes à même de compléter l'approche de l'économie publique. Grâce à ces différentes approches disciplinaires, la démarche poursuivie partirait de la réflexion conceptuelle minutieuse des segments composant notre thématique ; notamment ceux de service public, de transport public local, de mobilité, de management public, de ville moyenne et de ville intermédiaire, de Kabylie et surtout des notions de régulation et de maîtrise.

Ainsi, la combinaison des approches théoriques et des savoirs empiriques, tout en privilégiant des perspectives transdisciplinaires, permettrait à notre travail de recherche de lui conférer la qualité d'offrir un état des connaissances actuelles en la matière et d'esquisser des pistes de réflexion voire d'action en matière de prise en compte de la mobilité dans les politiques publiques de transports. Cela signifie que l'approche conceptuelle, sera complétée par la suite, en mobilisant plusieurs champs théoriques susceptibles d'apporter des éléments de réponse à notre problématique susceptible d'expliquer les interactions entre le transport public local en tant service public et la mobilité comme un bien commun. Pour ce faire, nous avons fait appel aux théories du monopole naturel, des marchés contestables, de la régulation des services publics notamment.

En termes de mobilité, nous avons fait appel aux approches microsociale (micro-économique) en termes individuels, et macro-sociale en termes structurels, à la théorie des graphes pour modéliser le réseau de transport public. Ainsi, qu'à l'analyse systémique qui fournit les clés méthodologiques facilitant l'identification des éléments importants du système de transport et des relations internes et externes à celui-ci de même que les systèmes multi-agents, afin de représenter les voyageurs par des agents possédant diverses caractéristiques et règles de comportement (individu dans le système de transport). Enfin, dans le but d'expliciter l'organisation et la structuration de l'espace nous mobilisons notamment les théories de la localisation et celle des places centrales à même de rendre compte de l'organisation et de la structure spatiale des villes moyennes de la Kabylie.

Des enquêtes de terrain viennent appuyer l'approche conceptuelle et théorique. Elles consistent en l'élaboration d'un diagnostic territorial des villes moyennes de Kabylie, sur l'étude et l'examen des instruments de planification des transports (Schéma directeur des transports, Plan de transport, etc.) et leur apport quant à la maîtrise et la régulation de la mobilité en Kabyle. Nous confortons notre étude empirique par l'élaboration d'un protocole de recherche fondé sur un questionnaire administré aux usagers.

A l'issue de cette démarche, nous structurons notre travail en deux grandes parties dont chacune est divisée en trois chapitres. La première intitulée "*Management des TPL et régulation*

mobilité en Algérie : Réflexions théoriques et ancrage territorial" définira le cadre conceptuel et théorique qui nous sert de point d'ancrage pour les politiques publiques de transports et les pratiques de mobilité en Algérie. La deuxième partie, quant à elle, intitulée "*Impact des systèmes des TPL des villes moyennes de Kabylie sur la régulation et la maîtrise de la mobilité "* se concentre sur les effets du système de transports (son organisation), sur la régulation et la maîtrise de la mobilité dans les villes moyennes de Kabylie.

Le premier chapitre de la première partie, intitulé "*Réflexions conceptuelles sur les notions de transport public local et de mobilité : croisement entre service public et bien commun"* traitera de la conception des transports publics en nous appuyant sur la discussion du contenu de la notion de service public. Se référant au cadre constitutionnel algérien, ce chapitre se focalise sur l'intérêt porté au secteur des transports et la nécessité de le prendre en charge sous forme d'une activité de service public. Dans un second lieu nous discuterons le sens que recouvre la notion de mobilité à travers les différentes approches (sociale, géographique et économique) pour justifier l'approche globale et systémique inventant un certain nombre d'outils et concepts d'analyse dans un contexte marqué par une mobilité généralisée. Il s'agit notamment des concepts de motilité, d'accessibilité, du droit à la mobilité, du bien commun, de la ressource territoriale et de la mobilité durable montrant le bien fondée de l'approche systémique. Chacun de ces concepts renvoie à un modèle spécifique d'instruments à mettre en place afin d'agir sur le comportement la mobilité.

Le deuxième chapitre de la première partie est intitulé "*Management des TPL en Algérie : Ouverture à la concurrence en réponse aux besoins de mobilité*". A travers ce chapitre, nous essayerons de faire ressortir les prémices managériales du fonctionnement bureaucratique des organisations publiques dont l'organisation du marché des services publics s'appuie sur la théorie des monopoles naturels prônant l'intervention intégré de l'Etat. Cependant, ce mode de fonctionnement présente des limites engendrant des dysfonctionnements en matière de fourniture des services publics. Ce qui a poussé les acteurs publics à leur tête l'Etat à engager un certain nombre de réformes en vue de moderniser l'administration publique développant une gestion axée sur les résultats.

Le troisième chapitre de la première partie, intitulé "*Management des TPL et régulation de la mobilité en Algérie : un processus en construction"* permet d'analyser la stratégie sectorielle mise en œuvre dans le domaine des transports inscrite dans le cadre de la politique globale d'aménagement du territoire reposant sur les principes de développement durable. Nous mettons l'accent sur l'intermodalité fondée sur les principes de coordination, complémentarité entre les modes de transports dans une approche intégrée du système de transports.

Le quatrième chapitre de la deuxième partie, intitulé *"Discussions du concept de villes moyennes : entre théorie et réalité algérienne*" met l'accent sur l'évolution de la réflexion conceptuelle concernant l'appréhension de la notion de ville moyenne mettant en évidence le rôle des

moyens de transports et des flux de mobilité dans l'organisation territoriale de la ville. Ce chapitre traite également des réflexions scientifiques développées dans la pensée géographique et urbaine autour de la ville moyenne quant à sa conception, sa taille et son rôle dans le réseau urbain national de chaque. L'insuffisance de la définition de la ville moyenne selon le critère de taille démographique nous amène à discuter cette catégorie suivant le critère fonctionnel ; d'où le concept de ville intermédiaire. Enfin, il est question de positionner la ville moyenne dans le réseau urbain algérien qui demeure marqué par une forte polarisation autour de quatre métropoles (Alger, Constantine, Annaba, Oran) et qui sont au cœur de toute politique publique urbaine et de transports.

Le cinquième chapitre de la seconde partie, intitulé "*Déficit en villes moyennes en Kabylie : Apport du concept de ville intermédiaire dans la délimitation du terrain de l'enquête*" présentera en premier lieu, l'origine du terme Kabyle et la délimitation de son périmètre dont les limites géographiques ne correspondent pas aux frontières administratives regroupant les wilayas de Tizi Ouzou, Bejaïa, une partie du territoire de Bouira, de Boumerdès, de Jijel, de Bordj Bou Arreridj et de Sétif. Ensuite, nous essayerons de caractériser le réseau urbain en Kabylie par wilaya afin d'identifier les villes moyennes situées dans cette aire géographique caractérisée d'homogène.

Le sixième chapitre de la seconde partie intitulé *" Prémices de régulation et de maîtrise de la mobilité à travers la caractérisation des systèmes de TPL des villes intermédiaires de Kabylie* " sera réservé à l'analyse empirique à travers l'étude du système de transport de chacune des villes faisant objet de notre échantillon. Il est question d'examiner leur réseau infrastructurel (réseau routier, autoroutier, ferroviaire, gares routières) et de passer en revue tous les modes de transports utilisés par la population de ces villes en l'occurrence le réseau de TEC (publics ou privés) et le service de taxis ainsi que l'examen de leur impact sur la régulation et la maîtrise de la mobilité.

PARTIE 1 :

MANAGEMENT DES TPL ET REGULATION DE LA MOBILITE EN ALGERIE : REFLEXIONS THEORIQUES ET ANCRAGE TERRITORIAL

Introduction de la première partie

Cette partie cherche à analyser les fondements et les spécificités des politiques publiques et du management des services publics dans le domaine des transports avec une application aux transports publics locaux. A partir de l'analyse des rôles et responsabilités des différents acteurs en jeu, tels qu'ils pourront s'exercer dans le cadre des orientations de la loi des transports terrestres (loi n° 13-01), la première partie s'est attachée à examiner le cadre conceptuel, technique, juridique, économique et financier des transports publics locaux et de la mobilité.

Cette partie est structurée en trois chapitres dont chacun est divisé en deux sections. Dans un premier temps nous nous sommes intéressés à discuter le cadre conceptuel relatif à notre domaine d'étude en nous appuyant sur les deux concepts de services publics et de biens communs dont le premier est applicable aux transports publics locaux et le deuxième à la mobilité (chapitre 1).

Ainsi, cette partie permet d'analyser les réformes juridiques (loi n° 13-01 du 07 août 2001), institutionnelles (les acteurs en jeu) et organisationnelles (répartition du marché entre opérateurs privés et opérateurs publics) engagées à la fin des années 1980. Ce processus de réformes se fixe comme objectif l'amélioration de l'efficacité et la performance de la gestion du service public local portée par l'ouverture du secteur des transports à la concurrence dont le but principal consiste en une meilleure réponse aux besoins de mobilité qui étaient jusque là insatisfaits par manque quantitatif des moyens de transports. Dans un second lieu, nous examinerons le processus de régulation des TPL adopté par les autorités publiques : institutions de régulation, régulation économique, sociale, environnementale, etc. (chapitre 2).

A travers cette partie, nous discuterons le contenu et le contexte d'émergence de la problématique de régulation et de maîtrise de la mobilité en théorie et en pratique. Ainsi, nous passerons en revue toutes les actions entreprises par les autorités publiques (réintroduction des entreprises publiques de transports urbains et suburbains, le métro, le tramway, le téléphérique, les infrastructures routières et ferroviaires, le transport maritime urbain) afin de rendre l'intermodalité effective et opérationnelle dans les villes algériennes et de contribuer à la régulation de la mobilité en fixant comme objectif la réduction de l'usage de l'automobile. (Chapitre 3).

CHAPITRE 1

REFLEXIONS CONCEPTUELLES SUR LES NOTIONS DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ET DE MOBILITE : CROISEMENT ENTRE SERVICE PUBLIC ET BIEN COMMUN

Introduction du premier chapitre

Définir les concepts est un point essentiel et souvent un préalable à tout engagement objectif dans un travail de recherche. Partons du plus simple, selon le *Petit Robert* (1993), le transport, c'est le "*fait de porter pour faire parvenir en autre lieu ; manière de déplacer, ou de faire parvenir par un procédé particulier*. », ou encore « *déplacement (de chose, de personnes) sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux (le plus souvent par un intermédiaire), ou à des fins commerciales, économiques*". En géographie, le transport c'est "*le déplacement de personnes ou de biens sur une distance et par des moyens appropriés*." BRUNET (1993), pour sa part, définit les transports comme "*l'acheminement de biens ou de personnes, voire d'informations et de messages*", ou encore "*activité qui consiste à porter quelque chose à travers l'espace, donc d'un lieu à un autre*."

L'idée de circulation et de mobilité est très présente. Certes, une certaine homogénéité caractérise ces définitions, qui toutes reprennent les termes essentiels de déplacement (porter, acheminement…), de mode de déplacement, la notion d'espace et enfin l'objet même du transport. Cependant, elles sont tout de même marquées par certaines divergences, notamment sur la finalité des transports et sur la matérialité des objets transportés. A travers ce premier chapitre nous allons appréhender le transport dans sa dimension service public répondant aux besoins de mobilité de la population. De ce fait, nous avons jugé utile de présenter dans un premier lieu le cadre conceptuel du transport public local considéré comme un service public en réseau (section 1), puis de discuter la notion de la mobilité (section 2).

Section 1 : Conception et caractérisation du service public des transports au gré des innovations technico-sociales et managériales

Selon la loi 13-01 du 07 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres, dans l'article 07, les transports sont considérés comme une activité d'intérêt général prise en charge par les administrations publiques. C'est exactement le sens attribué à la notion de service public. Avant d'analyser le contenu conceptuel du transport public local, il est primordial de clarifier les contours juridico-administratifs et socio-économiques de la notion de service public pour discuter par la suite les caractéristiques du service de réseau dans le domaine du transport.

Sous section 1 : La notion de service public dans le domaine de transport

La notion de service public englobe plusieurs significations (institutionnelle, juridique et idéologique), qui s'interfèrent sans cesse et s'alimentent réciproquement. La première sous-section sera consacrée à la présentation de la conception juridique française, européenne et algérienne ainsi qu'à la conception économique du service public.

1. Conceptions juridique et européenne du service public des transports : Du critère organique au critère matériel

La notion de service public désigne un service ou un bien présentant des attributs tels que les seuls mécanismes du marché ne peuvent assurer par eux-même leur fourniture. Fondé sur la primauté de la satisfaction de l'intérêt général **(a)**, la notion de service public est présente dans tous les Etats-Nations, mais son contenu, son organisation et sa réalisation, son histoire et ses développements sont élaborés et construits sur la base de l'organisation politique, administrative, culturelle, sociale, économique et territoriale de chaque société **(b)**.

a. Service public est une activité prise par une personne publique : discuter le critère organique au regard de l'intérêt général

La notion de service public, notion à contours imprécis, a longtemps préoccupé les juristes. Selon G. GUGULIEME, il est avant tout un concept juridique ayant un poids particulier[1]. Dans la première moitié du XXe siècle, l'école du service public (dont Léon DUGUIT et Gaston JEZE sont les représentants les plus importants) fait de cette activité une notion centrale du droit administratif et plus largement du droit public[2]. Suivant cette école, le service public fonde et limite le pouvoir des gouvernements et donne un critère d'application du droit administratif (DUGUIT, Traité de droit constitutionnel, 1928) ; il constitue la pierre angulaire du droit administratif français ainsi qu'il sert à remodeler toutes les institutions du droit public (JEZE G.). C'est au juriste Léon DUGUIT, au tournant du XXe siècle[3], que l'on doit la conceptualisation du service public en mettant en évidence la liaison entre les activités de prestations de l'État et son essence même. Les services publics sont non seulement un ensemble de services fournis par la puissance publique, mais que l'État n'est qu'une coopération de services publics organisés et contrôlés par les gouvernants[4].

Accordant une place centrale à l'Etat, DUGUIT définit le service public comme "*Toute activité dont l'accomplissement doit être assurée, réglée et contrôlée par les gouvernements, parce que l'accomplissement de cette activité est indispensable à la réalisation et au développement de l'interdépendance sociale et qu'elles sont de telle nature qu'elle ne peut être réalisée complètement que par l'intervention de la force gouvernante*". D'après cette définition, le service public désigne

[1] La notion de "service public" est ancrée dans le droit français qui lui donne une place extensive dans la vie sociale et économique, et lui reconnaît traditionnellement plusieurs attributs, la continuité, l'universalité, l'adaptabilité et l'égalité. La France avait constitutionnalisé le service public (al.9 du préambule de la constitution française du 27 octobre de 1946 et l'article 16 de la constitution de 1958). Il est né sous la 3e République, à partir de 1880, mais sa théorisation n'a été construite qu'à partir de 1900.

[2] GUINARD Dorian (2007), Réflexions actuelles sur la notion de service public, Revue Regards croisés sur l'économie, Volume 2/n° 2, p. 36 http://www.cairn.info

[3] La théorie du service public s'est développée au début du XXème siècle à partir du célèbre rapport du conseiler d'Etat Teissier, la responsabilité de la puissance publique (1906). S'inspirant de l'arrêt Blanco de 1873, G. Teissier trouva dans la notion de service public la notion-clé pour fonder la comppétence de la juridiction administrative. La théorie est ensuite systématisée : Sur le plan de la philosophie politique par Duguit, qui y voit le fondement et la limite du pouvoir des gouvernants. Et sur le plan juridique, par l'école de Bordeaux (Bonnard) et par Jèze, qui y trouvent l'explication générale du régime administratif.

[4] FOULQUIER Norbert et ROLIN Frédéric (2012), Constitution et service public, Nouveaux Cahiers du Conseil Constitutionnel n° 37 (Dossier : Le Conseil constitutionnel et le droit administratif) - octobre 2012

l'ensemble des activités qui doivent être réglées et assurées par les gouvernants en raison de leur importance sociétale déterminée par l'interdépendance sociale. Il en découle deux conséquences. En premier lieu, toute activité administrative est en principe un service public et seule l'activité administrative peut constituer un service public. A cet effet, l'activité de service public implique la gestion par un organe administratif mettant en évidence la relation entre personne publique et service public. Dans l'approche juridico-institutionnelle le service public est assimilée à l'entité qui rend le service, en particulier les administrations publiques ou entreprises publiques qui relève de droit public.

En deuxième lieu, l'activité administrative ne peut être considérée comme réalisant une activité de service public que si elle répond au besoin d'interdépendance sociale dont dérive la fonction sociale de l'Etat à savoir l'obligation d'assurer les activités considérées comme fondamentales, donc de service public[1]. Ainsi, la légitimité de l'intervention de toute instance publique repose sur l'essence de sa fonction dans la société, comme garant de l'intérêt commun ou général, estime Pierre BAUBY[2]. A ce titre, l'activité des gouvernements se voit déterminer par le critère matériel ou fonctionnel résidant dans l'interdépendance sociale qui permet de déterminer les activités de service public qui doivent être prises en charge par l'État. Suivant l'acception matérielle, la notion de service public renvoie à toute activité d'intérêt général gérée directement par une personne publique ou mise sous son contrôle étroit. Depuis son apparition, au XVIIIème siècle, l'intérêt général se présente comme la pierre angulaire de l'action publique[3] et a progressivement supplanté la notion de bien commun. C'est l'intérêt général qui permet de fonder en droit les relations de l'État et de la société ; il est le contrat social de régulation entre l'individu et le collectif[4].

Cependant, faire de l'intérêt général une notion centrale dans l'appréhension de la notion du service public ne précise pas pour autant ses contours car le droit ne donne pas de définition juridique précise de cette notion dont le contenu est contingent[5]. Ainsi, le juge administratif et le juge constitutionnel font un usage fréquent de la notion d'intérêt général, sans cependant lui donner un contenu propre. Il s'appuie sur l'intérêt général lorsqu'il manque d'éléments juridiques pour prendre et sans doute plus encore pour motiver sa décision. L'intérêt général est une notion essentiellement

[1] GUINARD Dorian (2007), *Ibid*
[2] BAUBY Pierre (2013), Valeurs, objectifs et gouvernance des services publics : refonder l'action publique, Revue algérienne des finances publiques, n°3 décembre, p. 45
[3] Rapport public du Conseil d'État *(*1999), Jurisprudence et avis de *1998.* L'intérêt général, La Documentation française, p. 245
[4] ALLIER Hubert (2015), Intérêt général : nouveaux enjeux, nouvelles alliances, nouvelle gouvernance, Rapport collectif sur l'intérêt général, Novembre, p.03, https://rapportinteretgeneral.files.wordpress.com
[5] L'imprécision juridique de la notion de l'intérêt général présente un inconvénient dans la mesure où il conduit à une situation où l'Etat se légitime par des activités de services publics dont lui seul détermine la définition. Pour HENRY Claude (1997), l'Etat organise ses services publics dans le cadre d'un droit taillé sur mesure.

politique[1], qui peut varier d'une époque à l'autre et qu'il ne faut donc pas figer, mais dont l'appréciation incombe d'abord au pouvoir politique, notamment au législateur, LE PORS Anicet[2].

Deux conceptions de l'intérêt général s'affrontent. L'une, d'inspiration utilitariste, ne voit dans l'intérêt commun que la somme des intérêts particuliers, laquelle se déduit spontanément de la recherche de leurs utilités par les agents économiques. Cette approche, non seulement laisse peu de place à l'arbitrage de la puissance publique, mais traduit une méfiance de principe envers l'Etat. L'autre conception, d'essence volontariste, exige le dépassement des intérêts particuliers ; ce qui confère à l'Etat la mission de poursuivre des fins qui s'imposent à l'ensemble des individus, par delà leurs intérêts particuliers[3]. Le droit énonce principalement que l'intérêt général est l'objet même de l'Etat ; il est loin d'être la somme des intérêts particuliers[4].

Si la notion d'intérêt général est centrale dans la conception fonctionnelle du service public, le critère organique garde toute son importance[5] dans la mesure où c'est la prise en charge de l'activité d'intérêt général par l'autorité publique qui lui confère sa qualité de service public. En effet, la réflexion doctrinale de l'école de service public est critiquée par celle dite "de la puissance publique", dont Maurice HAURIOU est le représentant, ayant relativisé la place du service public. Pour lui, c'est la puissance de l'État qui détermine ce dernier et qui doit constituer la pierre angulaire du droit public. La puissance publique doit cependant être mise en œuvre uniquement pour la satisfaction de l'intérêt général, qui reste le but de toute activité de service public[6].

Néanmoins, la présomption selon laquelle l'administration situe toujours son activité dans le cadre du service public puisse être renversée quand l'administration ne donne pas satisfaction à un besoin d'intérêt général lorsque la gestion est animée par des préoccupations patrimoniales ou de rentabilité sans que les administrés en bénéficient[7]. Cette exception a fait l'objet d'une théorisation par CHAPUS M. qui admet que l'activité publique n'est un service public qu'à condition de satisfaire à l'intérêt public. Il distingue, à cet effet, les activités dites "de plus grand service" exercées pour satisfaire les intérêts de la population des activités "de plus grand profit" destinées à servir

[1] Sur le plan politique, d'abord, l'intérêt général est assidûment utilisé dans les discours des gouvernants. Ces derniers ont découvert en lui un moyen d'asseoir leur autorité. En effet, non seulement il permet de renforcer le sentiment d'unité des membres de la société, mais en outre il est un instrument nécessaire de légitimation de l'action des pouvoirs publics. MERLAND Guillaume (2004), L'intérêt général, instrument efficace de protection des droits fondamentaux ? Cahiers du Conseil constitutionnel n° 16 http://www.conseil-constitutionnel.fr

[2] LE PORS Anicet (2008), Conception française de l'intérêt général, du service public et de la fonction publique, Revue du Projet du PCF, Mars, n°27, http://projet.pcf.fr/

[3] Conseil d'Etat et la Juridiction Administrative (1999), Réflexions sur l'intérêt général, Rapport public http://www.conseil-etat.fr

[4] Dans la théorie économique néoclassique, si les agents économiques agissent rationnellement, la poursuite de leurs intérêts particuliers aboutit à la réalisation d'un "optimum social", mais celui-ci n'est que la "préférence révélée des consommateurs". Or, le citoyen est irréductible au consommateur.

[5] CHEVALIER Jacques (1976), Essai sur la notion du service public, Publications de la faculté de droit d'Amiens, numéro 7, p.149, à consulter sur le site de l'université de Picardie, https://www.u-picardie.fr

[6] GUINARD Dorian (2007), *Ibid*

[7] CHEVALIER Jacques (1976), *op.cit.*, p.150

l'intérêt propre de l'organisation en cause (les services fiscaux, la loterie nationale). Seules auront la qualité de services publics, les activités de plus grands services[1].

D'une manière générale, nous constatons qu'en dépit de la divergence des approches des deux écoles, leurs réflexions se croisent dans la mesure où toutes les deux s'appuient à la fois sur la notion d'intérêt général (critère matériel) et sur l'entité institutionnelle (critère organique) de droit public dans la conception juridique de la notion du service public. Il est à souligner que les débats doctrinaux sur la notion de service public ont évolué au cours du siècle, au gré des changements institutionnels et administratifs pour le critère organique et des transformations des valeurs morales et politiques pour le critère matériel (intérêt général).

En premier lieu, le critère organique qui réservait l'activité de service public aux seuls personnes morales de droit public était remis en cause suite à la naissance du service public à caractère industriel et commercial dans le domaine des transports maritimes sur décision du Tribunal des Conflits par arrêté dit "bac d'Eloka 1921"[2] qui admettait la possibilité de confier la gestion à des personnes privées.

Cette thèse n'est pas incompatible avec la théorie du service public puisque l'élément organique s'exprime par le contrôle et non pas par la prise en charge directe que DUGUIT exprime très clairement en ces termes qui sont parfaitement valables de nos jours. Selon lui "*Dire qu'un service devient ou doit devenir un service public, cela veut dire que ce service sera organisé par les gouvernements et qu'il fonctionnera sous leur contrôle. Mais cela ne veut pas dire nécessairement que les agents qu'en sont chargés et les richesses qui y seront effectuées seront placés sous la dépendance immédiate et directe des gouvernants. Au contraire, l'augmentation du nombre des services publics implique une décentralisation de plus en plus grande de ces services*". Autrement dit, le service public n'est plus synonyme de personne publique[3].

En deuxième lieu, le contenu de l'intérêt général a évolué selon les époques ; il était limité pendant la période libérale aux fonctions régaliennes avec l'Etat gendarme et étendu aux services sociaux avec l'Etat interventionniste (providence) et à un grand nombre de services économiques et industriels après la libéralisation[4]. A ce titre, la notion de service public est inséparable de la

[1] Cependant, les ressources que l'administration se procure servent dans tous les cas au financement du service d'intérêt collectif. Et donc il n'y a pas d'activités de plus grand profit à l'état pur. Les activités publiques poursuivent toujours, directement ou indirectement, la finalité de l'intérêt général sans qu'il soit possible de distinguer entre elles selon leur système de financement. CHEVALIER Jacques (1976), *op.cit.*, p.146.

[2] Arrêt du Tribunal des Conflits du 22 janvier 1921 société commerciale de l'Ouest Africain

[3] De ce fait, il serait impossible de lier le statut public à la gestion d'un service public puisque avec la délégation du service public, pratique généralisée en France, par le biais de la concession, les personnes privées ont la possibilité d'assurer sa gestion en dehors du cadre de droit public.

[4] Le service public n'est plus uniquement celui des fonctions régaliennes de l'État (éducation, justice, police ou santé) : il s'est introduit, sans difficulté au demeurant, dans la sphère économique, pour donner naissance à la catégorie des services publics industriels et commerciaux, dont se détache aujourd'hui celle des services publics de réseaux (énergie, postes, télécommunications, transports…). RODRIGUES Stéphane (2001), La régulation communautaire des services publics de réseaux : Vers une théorie générale de la « concurrence régulée »?, Revue Flux, n°44-45, pp.80-90, www.cairn.info

conception et de l'étendue du rôle de l'Etat. Aucun domaine de l'activité humaine n'y échappe a priori ; il suffit que l'activité corresponde à une époque donnée à un besoin social jugé prioritaire par les pouvoirs publics. Toute activité sociale est ainsi potentiellement une activité de service public dès lors que l'intervention de l'Etat est de nature à répondre au mieux aux besoins sociaux que l'initiative privée. En somme, la conception et le contenu du service public se modifient avec le changement des besoins collectifs. Par conséquent, il n'y a pas de limite matérielle à la notion de service public, car l'intérêt général est un critère attrape-tout susceptible d'englober toute sorte d'activité[1]. Ainsi, a-t-on pu assister à la reconnaissance d'un intérêt général social ou d'un intérêt général économique (voir conception européenne).

b. Fondements constitutionnels de la conception juridique du service public des transports en Algérie : Notions de propriété et d'utilité publiques

La définition du service public n'est pas expressément formulée dans la législation algérienne ; elle transparaît implicitement dans de nombreux textes réglementaires. La constitution algérienne 1996, dans son article 17 (ou la constitution 2016 dans son article 18)[2], a fait référence à la notion de service public en évoquant la question de la propriété publique définie comme tout bien de la collectivité nationale. La propriété publique[3] est essentielle pour fonder le service public à l'algérienne[4]. Notons que le modèle de l'intervention publique par la propriété publique et le service public s'est développé en Europe à la fin du 19e siècle et au début de 20e siècle notamment suite aux vagues massives de nationalisation produites après la seconde guerre mondiale. Le recours massif à la propriété publique consacre dès lors un changement de paradigme pour de nombreuses autorités publiques des pays occidentaux, dont la grande dépression et la montée en puissance de l'analyse keynésienne furent largement à l'origine[5].

Pour LE PORS Anicet[6], la propriété publique est indispensable pour trois raisons. Sur le plan politique, la propriété est synonyme de pouvoir. Economiquement, elle est le principal moyen pour conduire une politique industrielle volontariste au service d'une économie des besoins[7]. En terme

[1] CHEVALIER Jacques (1976), *op.cit.*, pp.145-146
[2] Constituion de la République Algérienne Démocratique et Populaire du 28 novembre 1996, (Journal officiel n° 76 du 8 décembre 1996) modifiée par la Loi n° 02-03 du 10 avril 2002 (Journal officiel n° 25 du 14 avril 2002), loi n° 08-19 du 15 novembre 2008 (Journal officiel n° 63 du 16 novembre 2008), Loi n° 16-01 du 6 mars 2016 - Journal officiel n° 14 du 7 mars 2016
[3] Pour J. RIVERO, la finalité du service public est la satisfaction d'un besoin d'intérêt général ; cette finalité exige que le service relève d'une autorité publique et soit soumis, dès lors, aux règles juridiques qu'implique cette dépendance. Ainsi, la notion de service public est devenue indissociable de la propriété publique. VUJISIC Milan (2005), Quel avenir pour les services publics en Europe ? p.01 http://www.creg.ac-versailles.fr/
[4] AHMED ZAID-CHERTOUK Malika et al. (2016), *Les déterminants des services publics et des modes de gestion publics en Algérie. L'évolution des concessions, DSP et autres PPP*, Chapitre d'ouvrage « Partenariats public-privé. Enjeux et défis » ss. Dir. H. BONIN et H. DELZANGLES, Edition Féret, Bordeaux, p. 137.
[5] BANCE Philippe (2013), La propriété et les services publics à l'échéance 2030, Working paper AUGUR projet, www.augurproject.eu, p.05, voir aussi BANCE Philippe (2015), L'internalisation des missions d'intérêt général par les organisations publiques, Ed. Presses universitaires de Rouen et du Havre, p. 103
[6] LE PORS Anicet (2013), La propriété publique, fondement du service public, Revue du Projet du PCF, Mai, n°27, http://projet.pcf.fr/
[7] L'économie des besoins s'ordonne autour de la rencontre entre le service collectif et le besoin social. Cf., FOURNIER Jacques (2013), L'économie des besoins. Une nouvelle approche du service public, éd. Odile Jacob.

social, la propriété publique permet de garantir une sécurité sociale professionnelle effective[1]. A ce titre, tout citoyen a le devoir de protéger la propriété publique et les intérêts de la collectivité nationale, et de respecter la propriété d'autrui (art. 66 de la constitution, 1996[2]). Il en résulte, l'utilité publique (intérêt général) transcende le droit individuel de propriété[3]. En effet, l'Etat, dans le cas où il n'utilise pas son domaine public, peut faire recours à la coercition publique pour empiéter sur la propriété privée en procédant à des expropriations pour le tracé des infrastrucutres de transports (voie de chemin de fer ou d'autoroutes par exemple)[4]. Les pouvoirs publics utilisent volontiers leurs pouvoirs supérieurs pour développer les activités de services publics car leur fourniture est essentielle au bien-être des citoyens, à la cohésion sociale, à la continuité et à l'intégrité du territoire national. Ce qui explique la forte ingérence de l'Etat dans les services publics.

Aux termes de l'article 17 de la constitution 1996 ou de l'article 18 de la constitution 2016, la propriété publique comprend le sous-sol, les mines et les carrières, les sources naturelles d'énergie, les richesses minérales, naturelles et vivantes des différentes zones du domaine maritime national, les eaux et les forêts. Cette propriété est établie aussi sur les transports ferroviaires, maritimes, aériens, les postes et les télécommunications ainsi que sur d'autres biens fixés par la loi. Dans le domaine des transports, elle concerne principalement toutes les infrastructures de transports (routières, autoroutières, voies ferrées, ports, aérodromes, etc.) nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du service public. Ceci signifie que toute activité qui acquiert le caractère de service public doit devenir propriété publique[5].

Dans le domaine des transports, toutes les lois ayant structuré ce secteur le considèrent comme un service public. Dans notre travail nous avons retenu la conception formulée par la loi 01-13 du 17 août 2001 relative à l'orientation et l'organisation du transport terrestre contenant des dispositions relatives aux modes de transport, à l'organisation des transports, aux infrastructures et équipements, aux infractions et sanctions. Dans l'article 07, cette loi affirme explicitement que les

[1] L'expansion de la propriété publique a suscité en effet des réticences d'ampleur variable. Dans certains pays tels les Etats-Unis, les réserves vis-à-vis de la propriété publique ont été fortes car elle a été perçue comme une remise en cause de la propriété individuelle. Les réticences vis-à-vis du secteur public furent cependant bien moindre ailleurs, là où on a procédé, notamment après la seconde-guerre-mondiale, à des nationalisations massives, puis poussé à la croissance interne et externe des entreprises publiques, ce qui n'a pas empêché de profondes remises en cause ultérieures par cessions d'actifs publics au secteur privé. Les services publics ne doivent pas quant à eux être confondus avec les secteurs publics. BANCE Philippe (2012), *op.cit.*, p.01

[2] Article 80 de la constitution 2016

[3] Ainsi, si la propriété privée représente un attribut de la citoyenneté et elle est garantie pour chaque citoyen (art. 52 de la constitution, 1996 et art 64 de la constitution 2016), car nul ne peut être privé de sa propriété (art. 677 du code civil algérien, 2012), l'Etat peut procéder à l'expropriation administrative (art. 20 de la constitution 1996 et art 22 de la constitution 2016) pour cause d'utilité publique.

[4] ANGELIER Jean-Pierre (2007), Economie des industries de réseau, Presse universitaires de Grenoble, p.9

[5] D'autres articles de la constitution font référence à d'autres types de services publics sans le dire expressément. Les articles 53 et 54 de la constitution 1996 (ou articles 65 à 66 de la constitution 2016) évoquent respectivement le service public de l'enseignement et de la formation professionnelle et celui de la santé. Les articles 67 et 68 de la constitution de 2016 a procédé à la constitutionnalisation des services de logement et de l'environnement. Dans le sens des ces articles, la notion de service public est liée aux droits des citoyens qui devraient être garantis par l'Etat. Dans ce cas, la notion de service public renvoi, d'une part, à la nature ou au statut de l'agent qui intervient qui est l'Etat, et d'autres parts, à la finalité ou l'objectif visé par l'intervention de cette autorité publique qui cherche à garantir les droits de tous les citoyens . Selon l'article 122 de la constitution 1996 ou l'article 140 de la constitution 2016, la création de services publics relève de la compétence du législateur.

transports terrestres de voyageurs constituent un service public[1] dont la mission principale consiste en la satisfaction des besoins des citoyens en matière de transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en terme de sécurité, de disponibilité de moyens de transport, de coûts, de prix et de qualité de service (art.4) et le développement prioritaire des transports collectifs (art.5). Ainsi, les transports publics concourent à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire national, de protection et de sauvegarde de l'environnement (art. 3).

Au nom de l'intérêt général et du respect des obligations de service public, le financement des infrastructures, l'organisation et la régulation du service de transport rendent indispensable l'intervention de l'Etat et des collectivités territoriales (articles 6, 9, 10, 11 et 12 de la loi 01-13). Toutefois, l'exploitation du service public de transport peut être confiée à une personne physique ou morale de droit privé (art.17) bénéficiant d'une autorisation d'exploitation dont les conditions de sa délivrance sont fixées par le décret 04-415 (chapitre 2). Cependant, il est à signaler que toute sujétion de service public donne lieu à compensation par l'Etat ou les collectivités territoriales afin de couvrir le déficit résultant de l'exploitation du transport public. Enfin, cette loi énonce que l'État peut fixer les tarifs de transport publics (chapitre 3).

c. Respect des principes du service public dans le domaine de transport : normes juridiques et valeurs publiques

La gestion des services publics est soumise à trois principes fondamentaux, connus sous le nom de loi de Rolland (1930) ; il s'agit des principes d'égalité, de continuité, d'adaptabilité. La présentation de ces principes n'est pas un objectif en soi, mais il est question d'examiner leur appropriation dans le domaine des transports publics[2].

§1- La portée limitée du principe d'égalité dans le domaine des transports : exclusion tarifaire et ségrégation territoriale

Désignant la « non discrimination », le principe d'égalité implique qu'aucune distinction ne soit faite entre usagers quant à l'accès au service public. Ce principe, à valeur constitutionnelle, consacre l'égalité devant la loi (art. 29 de la constitution 1996 ou art 32 de la constitution 2016)[3] et l'égalité d'accès au service public qui est l'une des valeurs de l'existence de la République. Ce principe d'égalité est ainsi fondé juridiquement par l'article 51 de la constitution 1996 ou (article 63 de la constitution 2016) consacrant l'égalité d'accès des citoyens aux emplois au sein de l'Etat, services de l'Etat chargés de prendre en charge la fourniture de services publics. Deux niveaux

[1] Cette approche est affirmée par le décret exécutif 04-415 du 20/12/2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises.
[2] PETIT Fanny (2005), Quels principes pour les services publics ? Egalité, continuité, adaptation, accessibilité, neutralité, transparence, confiance et fiabilité, AITEC (Association internationale de techniciens, experts et chercheurs) aitec.reseau-ipam.org
[3] Constitution algérienne du 28 novembre 1996, ayant connu des modifications en 2002,2008 et 2016, http://www.gitpa.org/

d'application du principe d'égalité dans la gestion et l'exploitation des services publics, dont le premier concerne l'égale accès à la prestation de service public et le second consiste à garantir l'égale accès des citoyens à l'emploi public sans discrimination.

L'accès égalitaire aux services publics des transports incombe à l'Etat. Le droit au transport est reconnu par la loi n° 01-13 pour tout un chacun dont les conditions sont fixés à l'article 4 cité plus haut. Depuis cette loi, l'essentiel des efforts publics a porté sur l'amélioration des dessertes des villes en transports en commun. Toutefois, la mise en pratique de ce principe présente deux limites dans le domaine des transports. Le principe d'égalité n'induit pas automatiquement la gratuité d'accès ; en témoigne d'ailleurs les nombreux services publics marchands, parmi eux le service des transports. Cet accès payant exclut *de facto* certaines catégories de la population du fait de la faiblesse de leurs revenus. Pour lutter contre ce risque, l'Etat peut décider d'appliquer une tarification sociale et de subventionner tout ou partie du service dans le but d'appliquer une tarification sociale et d'opérer une certaine redistribution pour compenser les handicaps physiques ou sociaux, les inégalités de revenus ou géographiques[1] (chapitre 3 de la première partie).

Ainsi, l'égalité des droits ne signifie pas uniformité de la prestation car l'égalité d'accès et de traitement n'interdit pas de différencier les modes d'action dans le domaine du service public des transports afin de lutter contre les inégalités économiques et sociales. Les réponses aux besoins peuvent être différenciées en fonction de la diversité des situations des usagers (les personnes pauvres, personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les enfants scolarisés, les étudiants, les travailleurs, etc.) en agissant sur le tarif, sur les conditions de déplacements ou les moyens et les modes de transport utilisés. Ainsi, l'accessibilité au système de transports est différente d'un territoire à l'autre ; certains territoires sont marginalisés. Dans cette logique de hiérarchie et de centralité spatiales, les espaces dépendants sont généralement les espaces à faible densité démographique, alors que les plus autonomes et qui constituent souvent des lieux centraux sont les centres urbains. Cette situation fait que la ville demeure l'espace le plus accessible. En revanche, les agglomérations rurales, où la densité démographique est faible et l'offre de transports sont dérisoires, sont les plus dépendants[2].

Selon YESGUER, dans les pays en voie de développement, notamment l'Algérie, l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs privés investissent encore moins dans les espaces à faible densité que dans les villes, générant un déséquilibre en accessibilité entre les espaces urbains et les

[1] DE BORAS Sandrine (2011), Vers une refondation de la tarification sociale ferroviaire ? Cas de la carte Familles nombreuses, thèse de doctorat en Economie et gestion réalisée sous la direction CROZET Yves, Université Lumière Lyon2, p. 32, http://theses.univ-lyon2.fr

[2] YESGUER Hichem (2009), Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles, Thèse de doctorat en Géographie réalisée sous la direction de STECK Benjamin, Université du Havre, p.54 https://halshs.archives-ouvertes.fr,

espaces ruraux[1]. L'accès aux transports et aux infrastructures, tant pour les individus que pour les activités, est l'un des principaux enjeux des collectivités territoriales et des revendications en termes d'équilibre et d'égalité entre territoires. Les transports de manière générale et leur modernisation dans le temps (services et infrastructures) ont un rôle assez déterminant dans le processus de différenciation des micro- comme des macro-espaces (régions, départements, communes). Le transport collectif est un outil précieux, là où il existe. Mais les réseaux sont souvent insuffisants (en termes d'horaires ou de déplacements de rocade en banlieues) pour les populations qui n'ont que ce mode de déplacement, notamment ceux des zones rurales.

§2- Principe de continuité : régularité de fonctionnement du service public des transports

Ce principe renvoie au mode d'organisation et de fonctionnement du service public ; il est la concrétisation de la continuité de l'Etat et est l'essence même du service public[2]. Le principe de continuité est en opposition au droit de grève. Certes, ce droit est reconnue par la constitution (art. 57 de la constitution de 1996 ou art. 71 de la constitution de 2016) et s'exerce dans le cadre de la loi, toutefois, son application est interdite ou limitée dans le domaine de la défense nationale et de sécurité ou pour tous services publics d'intérêt vital pour la collectivité. Il faudrait préciser que la portée pratique du principe de continuité n'est pas limitée au seul cas de la grève ; il peut bien s'agir des perturbations météorologiques (neige, inondations, etc.). A ce titre, l'administration doit prendre toutes mesures pour assurer un fonctionnement continu sans interruption du service[3]. Dans ce sens, le principe de continuité porte en lui celui de l'adaptabilité.

La continuité peut signifier la permanence de fonctionnement, lorsque l'interruption porterait atteinte aux besoins essentiels du pays ; sont regroupés sous ce sens, les services de sécurité (police, pompiers, défense), les services de santé, les services de communication et certains services techniques (électricité, gaz, eau). La continuité peut également supposer le fonctionnement ponctuel et régulier du service public sans limitations autres que celles autorisées par la réglementation prenant en compte des besoins et des attentes des usagers. C'est ce sens qu'est retenu dans le domaine des transports publics. En cas de grève générant une perturbation du trafic, l'autorité publique peut intervenir pour garantir la continuité du service public (les dessertes prioritaires et les niveaux de service minimal).

§3- Principe de mutabilité : Evolution organisationnelle et managériale des TPL

Le concept d'adaptabilité suppose des actions d'harmonisation, de modification pour se conformer à certaines circonstances. Dans le domaine d'action publique, le principe de mutabilité ou appelé également d'adaptabilité postule que le service public soit en mesure de s'adapter aux

[1] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p56
[2] Arrêt du Conseil d'Etat Winkell de 1909
[3] La Charte des services publics [La documentation française] de 1992

évolutions pouvant l'affecter dans un but de satisfaction de l'intérêt général. Ce principe légitime la rénovation des services publics et impose aux autorités publiques compétentes l'obligation d'adapter le service face aux nouvelles demandes d'intérêt général, celles des usagers ainsi qu'aux évolutions de toute nature (démographique, économique, technologique, sociale, etc.), aux circonstances et contraintes économiques, financières et sociales[1]. Sur ce, il confère aux autorités publiques un droit à modifier le contenu et les finalités du service public, voire à le supprimer, sans préciser la manière dont les usagers peuvent défendre leur droit au service public.

Toutes les réformes réglementaires, institutionnelles, gestionnaires, tarifaires et modales qu'a connues le secteur des transports visant à maintenir l'exploitation au niveau du progrès technique en modernisant les installations et l'organisation et à l'évolution de la demande de mobilité, n'est qu'une traduction de ce principe d'adaptabilité (chapitres 2 et 3).

d. Conception européenne du service public de transports : entre logique de concurrence et objectif d'intérêt général

La conception européenne du service public est une conception essentiellement économique, car elle repose sur une acception du service public en prise directe avec le marché[2]. Elle ancre d'abord le service public à l'idée d'intérêt général. Les membres de l'Union Européenne ont inventé les deux notions de service universel et de service d'intérêt général (SIG) sans pour autant consacrer à la notion de service public de textes dans le droit communautaire. Ces deux notions sont mises en vigueur pour arriver progressivement à parler un langage commun[3]. Le texte fondateur de 1957 (traité de Rome) ne s'intéressait au service public que sous l'angle de l'exception. La notion de service public est mentionnée une seule fois à l'article 77 (devenu art.73 du traité instituant la Communauté Européenne) du traité de Rome, autorisant les aides inéhérentes aux obligations (ou servitudes) de service public de transports[4].

Compte tenu du manque de précision, la notion de service public a été écartée au profit de l'expression "Service Economique d'Intérêt Général" (SEIG). Ainsi, l'adjectif "public" dans l'expression "service public" disparaît au profit d'une notion plus neutre, qui consacre la coexistence du marché et de l'intervention publique. Selon BAUBY P., cette expression est le moyen de contourner les difficultés de traduction du mot "public" et d'éviter de heurter des traditions

[1] http://www.eurosig.eu
[2] BRACONIER Stéphane (2007), *op.cit.*, p. 11
[3] Pour plus de détail voir BAUBY Pierre (1997), Services publics : Des modèles nationaux à une conception européenne, Revue Politique et management public, vol 15, n°3, pp. 107-122
[4] Le premier texte d'application est le règlement 1191/69 du 26 juin 1969 relatif aux obligations inhérentes à la notion de service public dans les transports ferroviaire, routier et par voie navigable. Il a été modifié par le règlement1893/91 lui même abrogé par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007. On n'y trouve le champ d'application, les contrats de service public, les obligations de service publics (obligation d'exploitation, de transporter et obligation tarifaire), les conditions et modalités de compensation.

nationales diverses en proposant un terme nouveau pour tous les Etats membres[1]. Peu à peu, le caractère strictement économique apparaît limitatif dans les débats au parlement européen et les communications de la Commission que l'expression de SIG[2] va apparaître dans les protocoles annexés aux traités. Les SIG désignent toutes les activités de services, marchandes ou non, considérées d'intérêt général par les autorités publiques et soumises à des obligations spécifiques de service public. Le droit communautaire opère, au sein des activités d'intérêt général, une distinction entre les activités non économique d'intérêt général (services de puissance publique) et les activités économiques d'intérêt général (services économiques). Les premières échappent aux règles de la concurrence se caractérisant par la mise en œuvre des prérogatives de puissance publique ; elles sont étrangères par nature au libre jeu du marché. Entrent dans cette catégorie les missions régaliennes de l'Etat, le service de l'éducation nationale et les services sociaux[3].

Les SEIG ne sont pas définis dans le traité ou dans le droit dérivé. Ils désignent les activités de services publics de nature économique (marchande) remplissant les missions d'intérêt général que les Etats membres de la communauté soumettent à des obligations spécifiques de service public en vertu du critère de l'intérêt général. Cette définition met l'accent sur les objectifs, missions et finalité de service public. Elle est fondée sur la notion de l'intérêt général (conception fonctionnelle) et non pas sur le mode de propriété des acteurs (conception organique) [4]. Les SEIG apparaissent pour la première fois à l'article 90 (article 86 du traité de Lisbonne instituant la Communauté) paragraphe 2 du traité de Rome autorisant des dérogations aux règles de la concurrence dans des conditions spécifiques. Ainsi, les entreprises chargées de la gestion des services d'intérêt économique général sont soumises aux règles de la concurrence dans la limite où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement de la mission qui leur a été impartie[5]. Cette dérogation est réaffirmée par l'article 106 du traité de Lisbonne, entré en vigueur en 2009, portant sur le fonctionnement de l'Union Européenne. Le traité d'Amsterdam de 1997 **(**article 16) marque un vrai tournant en inscrivant les SEIG parmi les "*valeurs communes de l'Union*" et précisant leur rôle dans *"la cohésion sociale et territoriale de l'Union"*.

Ces services contribuent également à la compétitivité de l'économie européenne et leur prestation se situe dans le cadre de marché et de technologie en pleine évolution[6]. Ils sont différents

[1] BAUBY Pierre & CASTEX Françoise (2010), Europe : une nouvelle chance pour le service public, Paris, Fondation Jean Jaurès, p.58
[2] BAUBY Pierre (2010), *op.cit.*, p.59
[3] Les services sociaux d'intérêt général (SSGI) sont considérés comme des activités non économiques. Cette catégorie englobe notamment les régimes légaux de sécurité sociale et d'autres services essentiels prestés directement à la personne (par ex : lutte contre le chômage, la toxicomanie, formation, réinsertion professionnelle, inclusion des personnes, logement social) et appartient à la catégorie des SIG.
[4] Centre International de Recherche et d'Information sur l'Economie publique, Sociale et Coopérative (2000), Les services d'intérêt économique général en Europe : régulation, financement, évaluation et bonnes pratiques », Etude réalisée par le CIRIEC et le CEEP avec le soutien de la Commission européenne – DG Emploi et Affaires sociales, Université de Liège, p. 17
[5] BAUBY Pierre (2010), *op.cit.*, p.57
[6] CIRIEC (2000), *op.cit.*, p. 17

des services ordinaires dans la mesure où les pouvoirs publics considèrent que leur fourniture est une nécessité, même quand le marché n'est pas suffisamment favorable à la prestation de ces services ; ils deviennent une véritable obligation pour la Communauté et les Etats membres. L'article 36 de la Charte des droits fondamentaux protège et garantit l'accès de tous les citoyens de l'Union aux SEIG. Pour cela, ils peuvent établir un certain nombre de prestation de services spécifiques destinés à répondre aux besoins sous formes d'obligation de services d'intérêt général[1]. L'exécution de ces obligations peut impliquer, mais pas nécessairement, l'octroi de droit spéciaux ou exclusifs, ou encore des mécanismes de financement particuliers[2].

Il faudrait préciser que le processus de libéralisation des prestations de services publics, exercées historiquement par des monopoles publics dans la grande majorité des États membres, a été engagé en 1987. Pour accompagner le processus de libéralisation, dans des conditions sociales, économiques et politiques acceptables et d'assurer l'accessibilité effective aux services essentiels, le droit communautaire a fait appel à la notion de service universel longtemps utilisée aux Etats Unis dans un contexte tout à fait différent[3]. Elle a été établie spécifiquement à l'intention de certaines industries de réseaux (telles que les télécommunications, l'électricité et les services postaux). En Europe, le service universel est introduit dans un contexte de transition de monopole naturel à celle de marché ouvert à la concurrence. Selon Nicolas CURIEN, ce principe de service universel situe le débat principalement sur le terrain économique au détriment des problématiques réglementaires, dans un contexte où l'État a abandonné sa souveraineté économique[4].

En imposant un contenu minimum au service, le droit communautaire vise à harmoniser le contenu des missions de service public des télécommunications dans le but d'une intégration économique de l'Europe. Il vise également à encadrer le contenu des obligations de service public qui peuvent être imposées par les Etats membres tout en garantissant une relative concurrence entre les opérateurs fournissant ces services universels. Dans le livre vert de la Commission Européenne sur les services d'intérêt général du 21 mai 2003, le service universel est défini comme "*un ensemble d'exigences d'intérêt général dont l'objectif est de veiller à ce que certains services soient mis à la disposition de tous les consommateurs et utilisateurs sur la totalité du territoire d'un Etat membre*

[1] L'obligation de service public (OSP) est imposée par une autorité publique à un ou plusieurs fournisseurs d'un service marchand spécifique de fournir un service d'intérêt économique général sur ce marché, aux spécifications et aux conditions stipulées par l'autorité publique. Les obligations de service public peuvent être définies et comprises par chaque Etat membre selon le principe de subsidiarité (le contexte culturel et historique aura une grande influence), mais une OSP ne peut entraver en aucun cas la concurrence.
[2] CIRIEC (2000), *op.cit.*, p.18
[3] Cette notion a connu son émergence aux USA, dans un contexte différent de celui de l'Europe marqué par l'intégration européenne, par le président de l'American Telephone & Telegraph (entreprise privée). Ce dernier s'appuie sur cette notion pour récupérer son monopole perdu faute de l'entrée de nouvelles entreprises indépendantes dans le marché des télécommunications. Pour lui, un réseau national unique détenu par une seule entreprise relève d'une exigence économique dictée par le simple bon sens (le respect de l'intérêt général). La coexistence de plusieurs réseaux non connectés entre eux présente un inconvénient pour la fourniture du service engendre des externalités positives car la valeur du réseau augmente avec le nombre d'usagers (effet de club) et la théorie du monopole naturel reposant sur les coûts de production qui sont moindre pour une entreprise monopolistique.
[4] CURIEN Nicolas (2000), Economie des réseaux, édition La Découverte, p.102

indépendamment de leur situation géographique au niveau de qualité spécifié et compte tenu de circonstances nationales particulières à un prix abordable"[1].

Cette définition met en évidence un certain nombre de principes à respecter afin de conduire les SEIG vers cette universalité à savoir la continuité, la qualité de service, l'accessibilité tarifaire, la subsidiarité et la protection des consommateurs. La continuité signifie la fourniture du service sans interruption. Pour promouvoir un SEIG de qualité, des mesures réglementaires (normatives) et non réglementaires (instruments financiers, coopération volontaire, etc.) ont été mises en place au niveau de l'Union Européenne que les Etats membres sont tenus de respecter lors de la fourniture du service.

En vertu du principe de subsidiarité, la mise en œuvre des principes fondamentaux du service universel, définis au niveau communautaire, peut être laissée aux États membres ; ce qui leur permet de tenir compte des habitudes différentes et des particularités nationales ou régionales. En termes d'accessibilité tarifaire, les États membres veillent à ce que le service soit offert à un prix abordable en mettant en place un mécanisme de contrôle des prix (prix plafonds, péréquation géographique) et/ou en accordant des subventions aux personnes concernées. L'application du principe d'accessibilité tarifaire contribue à la cohésion économique et sociale et à réduire les niveaux de disparité des conditions de vie dans les États membres[2].

Enfin, en ce qui concerne la protection des consommateurs, la communication de la Commission de septembre 2000 sur les services d'intérêt général souligne que la garantie d'un accès universel, la continuité, une qualité élevée et l'accessibilité tarifaire constituent des éléments clés d'une politique des consommateurs dans le domaine des SEIG. Elle met aussi l'accent sur la nécessité de tenir compte des préoccupations plus générales des citoyens notamment un niveau élevé de protection de l'environnement.

2. Conception économique : Essai de rapprochement entre service public et bien collectif

Suite au processus de déréglementation et de libéralisation, les économistes se sont intéressés à la notion de service public[3]. Selon les économistes, la notion du service public se rattache aux concepts de monopole naturel, d'externalités et de biens collectifs conçus comme réponses à la défaillance du marché. A travers cet axe, nous analyserons la notion de bien collectif afin de faire ressortir les liens qui la rapprochent de celle de service public. La question de monopole naturel,

[1] GUGLIELM Gilles J. (2006), Un service universel ?, Communication à la journée d'étude de la promotion "doctrine/sur le thème "objets et sujets universels" à paraître en 2007 aux presses universitaires de strasbourg, p.03, http://www.guglielmi.fr
[2] COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2003), Livre vert sur les services d'intérêt général, Journal officiel C 76 du 25.03.2004, pp.16-19, http://eur-lex.europa.eu
[3] Depuis la fin des années 1990, le thème de service public a donné lieu à de nombreux rapports auxquels les économistes ont souvent été associés. Les tentatives les plus approfondies sont celles proposées dans le rapport Martinand-Lorenzi (1995) et dans le rapport Cohen-Henry (1998). LEVEQUE François (2000), Concepts économiques et conception juridique de la notion du service public, In Chapitre 8, KIRAT Thierry et SERVERIN Evelyne (Dr.), Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action, éditions CNRS, p. 10, http://www.ensmp.fr

quant elle, fera l'objet d'un développement détaillé dans le deuxième chapitre portant sur les théories explicatives de l'évolution de l'action publique dans le domaine des transports.

a. Concept de bien collectif et correction des défaillances du marché

L'existence d'un service public ne se justifie que parce qu'il y a des biens collectifs. Selon SAMUELSON (1954), la notion de bien collectif (public)[1] est analysée par opposition aux biens privés (bien consommé par un et un seul individu). Un bien est collectif quand il présente une double propriété de non rivalité et de non exclusion. La non rivalité désigne que la consommation de ce bien par quelqu'un n'entraîne pas une moindre disponibilité pour les autres. Une quantité donnée pourra donc être utilisée simultanément par plusieurs, voire un grand nombre de consommateurs. C'est un bien dont la consommation est collective, conjointe ou indivisible. La non exclusion signifie qu'il est impossible (ou très difficile) d'empêcher quelqu'un de profiter de ce bien, même s'il ne contribue pas au financement[2]. Il s'agit de services tels que la défense nationale, la sécurité ou la justice.

La définition des biens collectifs par SAMUELSON montre que le libre fonctionnement du marché ne permet pas de les produire en quantité satisfaisante. Même si la production de ces biens présente un intérêt collectif, aucun agent privé n'a intérêt à s'engager dans la production de ces biens, dans la mesure où l'impossibilité d'en faire payer l'usage interdit de rentabiliser l'investissement consenti. Les biens qui présentent simultanément ces deux caractéristiques sont des biens collectifs purs. Pour GREFFE X., la non-rivalité et la non-exclusion sont les caractéristiques intrinsèques du bien public. Pour les biens collectifs, il est souvent difficile d'envisager autre chose qu'une entreprise publique puisque le prix ne peut-être qu'arbitraire tout en n'excluant personne ou alors une entreprise privée très réglementée (mais à la rentabilité incertaine, à l'image d'eurotunnel). Ceux qui présentent les caractéristiques inverses à savoir la rivalité et l'exclusion sont des biens privés purs.

Il existe également toute une série de biens qui possèdent une des ces deux propriétés, la non rivalité ou la non exclusion, que l'on regroupe dans la catégorie des biens mixtes ou intermédiaires. Lorsque le bien est excluable et non rival, il est dit bien de club (BUCHANAN, 1965) ; c'est l'exemple des télécommunications, des chaînes de télévision et des transports. Dans le cas contraire, un bien non excluable et rival n'a pas d'appellation bien établie. Pour le désigner LEVÊQUE F.

[1] La définition du bien public est fort différente de celle du bien collectif : un bien public est un bien à la fois produit et fourni par la puissance publique (l'école publique). La production des biens collectifs n'étant pas optimale dans le cadre du marché, ces derniers sont souvent produits et fournis par la puissance publique et sont donc souvent aussi des biens publics mais il n'existe pas de relation nécessaire entre les deux types de bien : un bien collectif n'est pas forcément un bien public et vice-versa. Au milieu des années 1980, la plupart des spécialistes français de l'économie publique parlaient de "biens collectifs" et non de "biens publics". Si les deux termes ont pu être ensuite assimilés, et si le terme "biens publics" a eu tendance à l'emporter, c'est qu'on a souvent considéré à tort la prise en charge par la puissance publique de la production et de la fourniture des biens collectifs comme seule réponse possible à la défaillance du marché. Cette assimilation reste néanmoins problématique dans la mesure où il existe d'autres réponses aux défaillances du marché que la prise en charge par la puissance publique des biens collectifs, comme en atteste notamment l'existence de partenariat publics/privés. Cf., BEITONE Alain (2014), Biens publics, biens collectifs : Pour tenter d'en finir avec une confusion de vocabulaire, Revue en ligne MAUSS, 22 avril, http://www.journaldumauss.net consulté le 13-11-2015 à 17h.

[2] L'exclusion peut se justifier non seulement par des critères d'ordre technique mais aussi par des critères d'ordre politique : certains biens, telle l'éducation, peuvent faire techniquement l'objet d'exclusion, mais il est souhaitable pour des raisons d'équité sociale qu'ils ne fassent pas l'objet d'exclusion.

(2004) fait appel à la notion fréquemment utilisée par les anglo-saxons connue sous le vocable *commun pool ressources* ou les biens "en communs" ou "communs" dans la langue française (OSTROM, 1990)[1], toutes les ressources communes en eau, air, environnement, information, etc. (section 2 du chapitre1).

b. Classification économique des services publics : Transports publics locaux qualifiés de bien de club

François LEVEQUE établit une classification économique des services publics en s'appuyant sur quatre variables : la catégorie du bien (collectif pur ou de club), le type de consommation (forcée ou facultatif), le mode d'accès (gratuit ou payant) et le mode de financement (par l'impôt, les recettes auprès des usagers, ou par la formule mixte de l'accès payant mais subventionné). Enfin, LEVEQUE (2000) dans son article "*concepts et conception économique du service public*" s'attarde sur une autre variable qui est essentielle d'un point de vue économique. Il sépare les biens pour lesquels les préférences des consommateurs sont révélées par le marché de ceux dont la demande doit être évaluée par la puissance publique[2]. Pour lui, quand le consommateur ne paye pas la totalité du bien qu'il consomme, le marché ne permet pas de vérifier que le bénéfice social retiré de la consommation du bien est supérieur à son coût de production[3].

A travers cette classification économique des services publics, LEVEQUE[4] pose l'hypothèse qu'il n'y a pas de correspondance stricte entre service public et bien collectif au sens de SAMUELSON. S'appuyant sur la théorie de l'économie publique, LEVEQUE estime que la notion de service public s'étend bien au-delà des services qui possèdent la double propriété de non-exclusion et de non-rivalité (biens collectifs purs). Elle englobe ainsi l'ensemble des biens de club dont la consommation collective peut être fermée à certains usagers[5]. Les biens collectifs purs correspondent aux services non marchands dont l'accès est gratuit et la production est financée par des fonds publics alimentés par l'impôt ainsi que leur usage est obligatoire (la défense nationale d'un territoire, l'éclairage public et la signalisation routière). Cette catégorie de service comprend les

[1] LEVEQUE François (2004). Economie de la réglementation, Ed. La Découverte, 2004, p.85
[2] LEVEQUE François (2000), *op.cit.*, p.11
[3] La quantité optimale à produire doit être fixée par les autorités publiques en procédant à une évaluation des consentements à payer qui laisse place à de nombreuses manipulations d'information tant de la part des futurs usagers que des agences en charge des programmes d'aménagement. En situation d'information imparfaite, l'autorité publique est face à un dilemme : rendre l'accès des services publics gratuit pour éviter un rationnement sous-optimal mais courir le risque d'une offre sur-capacitaire ou le faire payer pour disposer d'un signal de prix mais risquer d'exclure des usagers dont le coût à servir est inférieur au bénéfice qu'il en retirent.
[4] LEVEQUE François (2000), *op.cit.*, p. 12
[5] Contrairement à l'école de l'économie publique, l'économie des choix publics (BUCHNAN, TOLLISON, 1972) défend l'idée que le service public doit être exclusivement limité aux services collectifs purs correspondant aux fonctions régaliennes de l'Etat (sécurité intérieure, la défense nationale et la justice). Ce sont les seuls services collectifs qui doivent être offerts gratuitement à l'ensemble des citoyens et financé à partir de l'impôt ; les autres doivent être payés par les consommateurs et révélant la propriété d'exclusion. A ce titre, l'initiative privée est capable de les fournir, et ce de façon plus efficace que l'Etat.

services offerts et imposés par la puissance publique à chaque citoyen de la nation ou à chaque habitant de la collectivité territoriale dans le cas des services locaux[1].

Les biens de club, quant à eux, correspondent aux services marchands (ex : chaîne de télévision avec ab onnement, parking de supermarché, centre sportif, etc.)[2]. Ce type de bien n'est pas forcément offert gratuitement puisque l'exclusion de la consommation est possible et le financement peut être assuré par les bénéficiaires et non pas par des contribuables. Leur consommation est facultative et les droits d'entrée doivent couvrir la totalité du coût de fourniture des services. Les réseaux de distribution d'électricité et de communication téléphonique vocale se rangent parmi cette catégorie. Enfin, il peut donc s'agir d'un service rendu par le secteur privé sous contrôle des pouvoirs publics (exemple du transport routier).

Dans certains cas, l'accès à certains biens de club est rendu gratuit par l'autorité publique en vue d'éviter un rationnement sous-optimal. Le principe de gratuité de biens de club est avancé lorsque leur consommation est à l'origine d'externalités positives[3] publiques dont leur présence justifie la consommation obligatoire de ce bien par les citoyens[4]. Dans d'autres cas, l'Etat sert du concept d'externalité positive publique pour justifier sa subvention partielle en faveur de certains de biens de club (service public de transport, de l'énergie et de la communication, etc.). Dans le cas des transports collectifs, les recettes de la billetterie de SNTF ou de l'ETUSTO ne couvrent qu'une partie des coûts de fourniture de l'infrastructure ferroviaire ou routière (chapitre 3). La présence de ces services dans les régions à faible densité de population contribue au maintien d'activités économiques hors des agglomérations congestionnées. Il participe, selon HENRY, à rendre l'aménagement du territoire plus efficace.

A côté des biens collectifs purs et biens de club, on trouve une autre catégorie qu'on qualifie de communs. Selon GREFFE X.[5], cette catégorie de bien correspond aux biens dont on ne peut exclure des consommateurs, mais qui se font alors concurrence en termes de quantités consommées. C'est le cas des propriétés communes à savoir les ressources naturelles en eau, les forêts, les ressources halieutiques, etc. (section 2 du même chapitre).

[1]Les coûts d'évitement pour les individus réfractaires à leur consommation sont en effet très élevés. C'est-à-dire ceux qui ne veulent pas bénéficier de ces services n'ont souvent pas d'autres choix que de quitter la commune ou le pays où ils résident.
[2]Pour chaque usager, la consommation de ces biens dépend du nombre d'utilisateurs (n) avec qui ils en partagent la consommation. Les biens privés pour lesquels n=1 et les biens collectifs purs pour lesquels n=N, c'est-à-dire la totalité de la population.
[3] L'externalité est un effet qu'exerce un agent sur un autre en dehors du marché. L'externalité est positive quand l'effet procure une amélioration du bien-être de l'autre agent et négative quand cet agent voit son bien-être diminué.
[4] Par exemple, l'école est gratuite et ouverte à tous les enfants et obligatoire jusqu'à l'âge de seize ans en utilisant son pouvoir de coercition.
[5] GREFFE Xavier (1997), Economie des politiques publiques, 2e Edition Dalloz, p.130

c. Caractérisation du service public des transports en tant qu'un bien public local : effets d'une offre décentralisée

Afin de caractériser les TPL, nous avons fait appel à la notion de bien public local introduite par TIEBOUT (1956) dans la théorie de l'économie publique locale[1]. En nous appuyant sur la nature institutionnelle du producteur, il en propose une définition selon laquelle un bien public local est produit par une collectivité territoriale et donc sa consommation ne peut se réaliser que sur le territoire relevant de l'autorité de la collectivité territoriale. C'est une définition institutionnelle car elle ne prend pas en compte les caractéristiques souvent observées des biens publics locaux. L'application de cette définition du bien public local suggère la décentralisation de l'offre des transports publics locaux notamment "urbains" dont les arguments sont nombreux.

En premier lieu, la décentralisation permet de maximiser le bien-être local alors que la centralisation le diminue. D'où le théorème de décentralisation mise à jour par OATES en 1972. Selon cet auteur, pour un bien public dont la quantité consommée peut être définie sur des sous-ensembles géographiques, et dont le coût de production est le même au niveau central ou dans les sous-ensembles concernés, il sera toujours plus facile (ou au moins aussi facile) pour ses ensembles de produire des quantités de biens publics optimales au sens de Pareto que pour le gouvernement central[2]. De ce fait, l'offre décentralisée d'un bien public local est plus efficace qu'une offre centralisée car, à coûts d'information donnés, elle permet de prendre en compte l'hétérogénéité des préférences pour le bien public local en question[3].

Le théorème de décentralisation ne permet de cadrer théoriquement le service des transports publics locaux dans la mesure où elle ne s'applique pas aux biens publics locaux à effets de débordements et suppose l'absence d'économie d'échelle dans la production des biens collectifs[4], deux des ses caractéristiques principales en tant service en réseaux. Aussi, la décentralisation favorise l'expérimentation et l'innovation en matière de biens publics locaux et elle permet de renforcer le processus démocratique. Elle permet aux collectivités territoriales d'adapter leur offre de

[1] Parmi les contributions sur les biens publics, l'hypothèse de TIEBOUT (1956) constitue une avancée significative par rapport au modèle antérieur de Samuelson (1954). Tiebout (1956) s'est intéressé au problème du découpage optimal d'un territoire en sous-ensembles pertinents. Il reprend l'introduction de la notion de bien public pur au modèle d'équilibre général. Il s'en dégage, cependant, en privilégiant la dimension spatiale des biens publics. L'hypothèse centrale de son modèle est double, elle énonce à la fois l'existence d'une information parfaite et la parfaite mobilité spatiale des ménages. Cette mobilité s'exprime comme une fonction des différences entre les niveaux de revenu, d'imposition et de dépense entre les collectivités territoriales. Nous rappelons la définition à partir des caractéristiques spatiales des biens publics.

[2] GREFFE Xavier (1997), *op.cit.*, p.360

[3] En théorie, le gouvernement central devrait conserver les responsabilités pour les biens publics nationaux (comme la défense), la stabilisation macroéconomique et la redistribution. Une politique uniforme émanant du gouvernement central n'est pas adaptée pour les biens publics locaux. Les collectivités locales sont en principe plus efficaces pour la fourniture des biens publics locaux en raison de leur proximité aux populations. Cette proximité leur permet d'évaluer les préférences des individus ainsi que leur consentement à payer pour les biens publics locaux. La décentralisation devrait permettre la réalisation de l'optimum de Pareto. Cf., JOUMARD Isabelle, KONGSRUD Per Mathis (2003), Les relations financières entre l'État et les collectivités locales, Revue économique de l'OCDE /1 (n°36), p. 185, http://www.cairn.info

[4] GREFFE Xavier (1997), *op.cit.*, p.360

biens publics locaux selon les préférences locales[1]. Elle introduit aussi une concurrence entre les collectivités territoriales, ce qui en principe devrait améliorer l'efficacité de l'intervention publique en matière de fourniture des biens publics locaux.

La définition de DERYCKE et GILBERT (1988)[2] vient compléter celle de TIEBOUT en considérant les biens publics locaux comme "*des biens localement produits et utilisés, avec des effets géographiques plus ou moins limités, gérés et financés par des collectivités territoriales de niveau infra-étatique*". Dans ce sens, les biens publics locaux sont des biens publics plus ou moins divisibles à effets géographiques relativement circonscrits sur un territoire donné et à qualité variable selon l'intensité d'utilisation. Cette définition renvoie aux caractéristiques spécifiques de l'offre de biens publics locaux, en l'occurrence le financement et la gestion par une collectivité territoriale. Ceci signifie que les bénéfices de ces biens sont dans une certaine mesure confinés aux résidents de la collectivité émettrice, mais peuvent occasionner des externalités de débordement. Autrement dit, ils sont localement produits et utilisés, avec des effets de débordement plus ou moins importants[3].

D'autres auteurs complètent la définition de TIEBOUT en relevant l'intervention des préférences des consommateurs dans l'offre des biens publics locaux. ATKINSON et STIGLITZ (1980) indiquent que les biens publics locaux "*sont spécifiques d'une localisation particulière, de telle sorte que les consommateurs, dans leurs décisions d'implantation, peuvent exercer un choix sur la quantité et la nature des biens collectifs fournis. Les avantages découlant de ces biens sont confinés dans une seule collectivité, avec d'éventuels débordements sur les collectivités voisines.*"[4] En effet, les biens publics locaux sont des biens dont la consommation peut être réservée aux agents économiques résidant sur le territoire de la collectivité territoriale qui les produit (SCOTCHMER, 1994). Cette idée est reprise par HOCHMAN et alii (1995) qui ont montré que les biens publics locaux se caractérisent, au-delà des particularités déjà indiquées, par une localisation spécifique et par des consommateurs ayant leur propre localisation[5].

Les trois propriétés des biens publics locaux sont la divisibilité, les effets géographiques limités, les phénomènes de congestion et d'encombrement et effets de débordement. Ces deux dernières propriétés sont celles des biens collectifs mixtes. Elles sont souvent évoquées lors de

[1] CHOUMERT Johanna (2009), Analyse économique d'un bien public local : les espaces verts, thèse de doctrat en sciences économiques, réalisée sous la direction OUESLATI M Walid, Université d'Angers, Ecole doctorale DEGEST - Droit, économie, gestion, environnement, sociétés et territoires, p.80
[2] DERYCKE Pierre-Henri et GILBERT Guy (1988), Economie publique locale, Economica, Paris, p.06
[3] CHOUMERT Johanna (2009), *op.cit.*, p.70
[4] DERYCKE Pierre-Henri et GILBERT Guy (1988), *op.cit.*, p.77
[5] Des travaux récents tentent de dépasser les distinctions entre biens publics purs, biens publics mixtes, biens publics locaux et biens privés. BRUECKNER, THISSE et ZENOU (1997) remplacent l'existence de biens par le concept d'aménités urbaines. Ils expliquent la localisation des différentes classes de revenus par les aménités des différentes localisations. Ils distinguent les aménités historiques, les aménités naturelles et les aménités modernes. Les aménités regroupent le niveau d'équipements privés qu'ils considèrent comme ayant une influence sur le prix du foncier. Le concept d'aménités a l'avantage de pouvoir se soustraire à la question du financement et des caractéristiques intrinsèques de l'offre de biens publics locaux pour ne retenir que les effets (aménités positives ou négatives) qu'ils peuvent avoir sur la fonction d'utilité ou de production d'un agent économique.

l'analyse des biens publics locaux comme effets externes. L'homogénéité de l'offre de biens publics locaux sur le territoire d'une commune est remise en cause. Cela oblige à une réflexion simultanée sur ce qu'il se passe au sein de la commune et les effets de débordement sur les communes environnantes. Le problème de congestion ou d'encombrement se pose dans le domaine des transports publics du fait qu'ils ne sont pas des biens publics purs au sens samuelsonien du terme, selon lequel l'utilisation du bien public par un individu ne réduit pas la quantité consommée par un autre. Ils peuvent être sujets à des problèmes de congestion entrainant une modification de l'utilité des usagers et une mauvaise estimation du coût marginal par le producteur. Les externalités de congestion suscitent des problèmes de qualité des biens publics locaux, qualité qui est, dans certains cas, une fonction inverse de la quantité d'usagers. Les effets de congestion peuvent entraîner la saturation d'un bien public local[1].

Précisant que les infrastructures routières et ferroviaires présentent certaines caractéristiques d'un bien collectif lorsqu'aucun péage n'en régule l'accès, elles sont donc non excluables et ouvertes à toute personne souhaitant les utiliser. Toutefois, les infrastructures de transport s'éloignent de la catégorie de bien collectif pur car la condition de non-rivalité n'est pas constamment remplie, précise Martin KONING[2]. Lorsqu'une infrastructure de transport (routière, autoroutière ou ferroviaire) fait face à une demande trop forte provoquant une situation de congestion, la qualité du service se dégrade. Les usagers peuvent subir une baisse d'utilité à partir d'un certain seuil de congestion : par exemple le temps du déplacement des voyageurs augmente. Cette moindre qualité du service ne se répercute pas uniquement sur le dernier utilisateur de l'infrastructure mais sur la totalité des usagers présents, selon le même auteur[3].

En cas de débordement, les biens publics produits par une collectivité et financés par ses habitants profitent aux habitants d'une autre sans que ces derniers payent quoique ce soit, sans participer à leur financement. Les consommateurs extérieurs agissent en passagers clandestins "*free riders*" : le cercle des utilisateurs potentiels déborde les limites politiques de la collectivité territoriale qui décide et finance la production. Dans le domaine des transports, la fourniture publique de ce service crée des externalités de débordement. Les routes communales ou wilayales sont fournies dans le cadre d'une offre décentralisée par les collectivités territoriales. Pourtant, certains individus profitent des routes fournies par des communes autres que leur commune de résidence et donc sans en payer le coût. Les effets de la fourniture publique débordent le cadre de la collectivité émettrice soit parce que les individus sont mobiles, soit le bien consommé est mobile[4]. Pour les infrastructures,

[1] CHOUMERT Johanna (2009), *op.cit.*, p.73
[2] KONING Martin (2012), Essais sur la congestion dans les transports à Paris, Thèse de Doctorat en Sciences Écoomiques réalisée sous la direction de KOPP Pierre, Université de Paris I – Panthéon Sorbonne, p. 23
[3] KONING Martin (2012), *op.cit.*, pp.5-6
[4] CHOUMERT Johanna (2009), *op.cit.*, p.80

c'est la mobilité des usagers qui est à l'origine de ce type d'externalités et pour les moyens de transports c'est la mobilité du bien qui en est à l'origine.

Des externalités de débordement résultent deux effets, selon GREFFE Xavier[1]. D'une part, la production du bien public local risque d'être sous optimale faute pour la collectivité concernée d'obtenir des collectivités voisines les rémunérations correspondantes aux services rendus. La qualité de service décroît avec l'augmentation de la fréquentation des usagers non résidents. Ce qui entraîne une insuffisance permanente ou temporaire de la capacité du bien public local au regard du niveau global de fréquentation (GANNON, 1994). Ceci signifie que la qualité du service dépend du nombre d'usagers. D'autre part, la production optimale de bien public remet en cause la dimension des collectivités territoriales et peut justifier leur regroupement ou au moins leur coopération (solidarité intercommunale) dans des domaines limités.

Enfin, les problèmes liés au financement et la gestion de l'offre des biens publics locaux est la question centrale que pose l'économie publique locale. Bien que les problèmes de financement soient une question irréfutable de l'économie publique locale, les biens publics ne peuvent pas être saisis dans toute leur complexité par les dépenses engagées pour financer leur offre. Le financement public des biens collectifs locaux n'est envisagé par la théorie du choix public que dans le cas de figure d'un modèle développé par TIEBOUT (1956), où le niveau de production optimal des biens collectifs locaux est atteint par le mécanisme de " vote par les pieds". Dotés d'une information et d'une mobilité parfaite (connaissance de toutes les offres et déplacement à coût nul), les citoyens choisissent de résider dans la municipalité qui propose le panier de services collectifs qui leur convient le mieux. Le jour où ils ne sont plus satisfaits, ils se déplacent immédiatement à un autre endroit[2].

Sous-section 2 : Caractéristiques du service public en réseaux appropriées aux TPL

Les transports publics locaux sont organisés en réseaux. Ces derniers occupent une place centrale dans la vie des individus et dans la structuration des territoires et les domaines de leur utilisation sont nombreux et diversifiés[3]. En premier lieu, nous apporterons quelques éclaircissements au concept de service public de réseau de transport afin d'en faire ressortir les caractéristiques techniques et économiques et de le nuancer de l'expression de système de transport. Dans un second lieu, nous présenterons les composantes du réseau ou ce que l'on dénomme la théorie des trois bureaux ou des trois couches.

[1] GREFFE Xavier (1997), *op.cit.*, p.359
[2] Le vote par les pieds apparaît comme un mécanisme de marché décentralisé qui résout le problème d'absence de signal prix quand les biens sont rendus gratuits à cause des subventions publiques.
[3] Cette notion couvre un sens social en faisant référence aux relations sociales entre les individus, un sens managérial en analysant les relations entre les organisations (action collective, SPL) et un sens matériel par référence aux interconnexions des équipements (télécommunication, eau, électricité, transports, etc.)

1. Eclaircissements du concept de service public en réseau

L'expression de service public en réseau recouvre non seulement un aspect technique et économique mais également juridique (service public à caractère industriel et commercial). La particularité du réseau est d'associer intimement une infrastructure de base étendue et lourde à une prestation de service pour satisfaire les consommateurs. Avant d'éclaircir ce que recouvre l'expression de service public en réseau de transport, nous avons jugé judicieux tout d'abord d'investir cette notion de réseau qui marque tant la société contemporaine. Puis, nous essayerons d'identifier les principales caractéristiques du service public en réseau.

a. Concept de réseau de transport au sens technique des ingénieurs : de la réticulation à l'interconnexion territoriale

Le réseau est devenu une forme dominante de la pensée contemporaine, avec l'explosion des techniques réticulaires, notamment avec les réseaux de communication qui, tel internet, semblent dessiner l'infrastructure invisible d'une société elle-même dite en réseau[1]. A cet effet, Manuel CASTELLS (1998) affirme que l'un des aspects majeurs de la société informationnelle est la logique de réseau imprégnant sa structure de base[2] ; c'est un paradigme qui affecte la base matérielle. Le mot est très ancien, et l'histoire de ses usages dans la langue française décrit un long parcours, depuis ses premières occurrences au XVIIe siècle, pour désigner un tissu dont les chasseurs se servaient comme d'un piège (les *rets*) ou les dames comme d'une coiffe (la *résille*)[3]. Défini ainsi comme files entrelacés, lignes et nœuds, le réseau est utilisé par les tisserands et les vanniers pour désigner un entrecroisement de fibres textiles ou végétales réalisé manuellement ou à l'aide de métiers de plus en plus perfectionnés, affirme MUSSO. Dans son aspect technique, le réseau n'a aucun sens circulatoire.

A la fin 18e siècle, la notion de réseau de transports va se développer surtout dans un contexte militaire ; celui du génie et des fortifications. Sur la base de l'étude des voies de communications routières et maritimes (hydraulique), les ingénieurs émettent des stratégies d'occupation militaire des territoires facilitant les mouvements des troupes à l'aide de la triangulation de l'espace[4] (réticule de L'abbé La CAILLE, 1751 ; réseau de triangulations de CASSINI, 1780). Ces réflexions étaient développées sur l'espace concret en mettant l'accent sur l'utilité des routes et des voies navigables,

[1] MUSSO Pierre (1999), La symbolique du réseau. Revue Quaderni, n°38, Printemps, fait partie du numéro thématique " Politique symbolique et communication", p.69 http://www.persee.fr
[2] MUSSO Pierre (2000), L'ère de l'information de Manuel Castells. Revue Quaderni, n°41, Utopie II : les territoires de l'utopie. p147 http://www.persee.fr/doc/quad
[3] Étymologiquement, le mot réseau vient du latin "retis" pour désigner un "filet" de chasse destiné à rabattre de petits animaux en direction de leurs poursuivants, donnant naissance à l'adjectif "réticulé" PARROCHIA Daniel (2005), Quelques aspects historiques de la notion de réseau, Revue Flux 4/ n°62, p. 10 https://www.cairn.info
[4] PARROCHIA Daniel (2005), *op.cit.*, p. 12

en tant que moyens de communication des lieux de production et des lieux de consommation, dans l'augmentation de la richesse en facilitant aux marchands de circuler d'un point à un autre[1].

Achille-Nicolas ISNARD, ingénieur des Ponts et Chaussées, publie en 1781 un Traité des richesses, où il propose le passage de l'économie ponctuelle à l'économie spatiale et ébauche une théorie des localisations dans laquelle trouve place sa tentative pour établir les caractères d'un réseau de transport optimal[2]. L'auteur est amené à analyser l'organisation générale des communications à l'échelle du pays en termes de réseaux en fondant cette organisation sur l'interconnexion de sous groupes de réseaux[3]. Il estime que la construction et l'entretien de ces réseaux incombent à l'Etat dont le financement est assuré par la contribution de la population qu'on dénomme actuellement "impôt"[4]. Cette pensée a évolué notamment avec l'ouverture des services publics à la concurrence par la privatisation, la concession et les contrats de partenariat public-privé (chapitre 2).

A partir du 19e siècle, la notion de réseau a été utilisée pour désigner l'ensemble des chemins, des routes, puis des voies ferrées qui parcourent une région ou un pays notamment avec l'invention de la machine à vapeur suivie par l'apparition des chemins de fer provoquant une certaine mécanisation des moyens de transports[5]. A l'aube du 19 siècle, D'ALLENT (1802), dans son Essai de Reconnaissance Militaire[6], montre l'importance stratégique des voies de communication et décrit l'espace géographique comme le "double canevas des routes et des eaux"[7]. Ce texte est fondateur du concept de réseau lui attribuant le sens de communication[8] et moyen de représentation. Selon cet auteur, le réseau qualifie la connexité d'un système linéaire homogène de communication, système portant l'empreinte de l'homme et l'applique aux chemins de fer, écrit PESQUEUX [9]. Dans les années 1850-1863, J.G. KOHL puis L. LALANNE (1811-1892) ingénieurs des Ponts et Chaussées ; se préoccuperont de la géométrie des réseaux de transports. LALANNE (1863), prolongeant cette voie, reprend l'analyse triangulaire et l'applique au chemin de fer.

---

[1] La masse de richesse disponible doit donc augmenter non seulement par la diminution des frais de transport, mais encore par la multiplication des échanges, Cf. ISNARD Achille-Nicolas(1781), Traité des Richesses, Part. 1, liv. II, p.113-116

[2] GUILLERME André, ISNARD Achille-Nicolas, LEPETIT Bernard (1989), L'utilité des routes et des canaux navigables, In Revue Flux numéro spécial, pp. 5-14 http://www.persee.fr/doc/flux

[3] PESQUEUX Yvon (2002), op.cit, p.03

[4] ISNARD Achille-Nicolas (1781), *op.cit.*, pp. 116-137

[5] C'est grâce à ces évolutions technologiques que la conception de la notion de réseau a changé pour avoir une représentation dynamique mettant en avant la circulation des flux de personnes, de biens, d'information, d'énergie, etc. Il s'agit des réseaux de communication ; systèmes de régulation, hiérarchie et maillage, homogénéisation territoriale. Cf., OFFNER Jean-Marc (1996), Réseaux et Large Technical System : concepts complémentaires ou concurrents ? Revue Flux, n°26, p.19, http://www.persee.fr

[6] Il est publié une première fois en 1802 dans le Mémorial topographique et militaire, revue scientifique des ingénieurs géographes puis en 1827 dans le Mémorial du dépôt de la guerre. Ce texte pionnier de ce que l'on désigne aujourd'hui par morphologie urbaine.

[7] Historiquement, l'un des premiers objets étudié par la géographie et mobilisant l'analyse de réseau fut la morphologie fluviale : comment caractériser les cours d'eau et leurs affluents ? Le caractère planaire se double dans ce cas de la structure en arbre du réseau étudié. Horton et Strahler ont proposé dans les années 40-50 une classification hiérarchique des cours d'eau. Puis des méthodes d'analyse ont été mises au point pour l'étude des réseaux d'infrastructures et notamment les réseaux de transport.

[8] Au delà du cercle militaire, d'Allent (1808) s 'appuyant sur les mots-clés de la géographie - bassin, chaîne, contrefort, sous-contrefort, chaînons, précise avec la rigueur du topographe que « les projections ou les tracés des cours d'eau sur les cartes générales, sont des courbes arboriformes , dont la tige, les branches et les rameaux pénètrent dans les terres, et dont les troncs sont unis par la ligne d'intersection de la mer et des côtes». GUILLERME André, ISNARD Achille-Nicolas, LEPETIT Bernard (1989), *op.cit.*, p. 12

[9] PESQUEUX Yvon (2002), *op.cit.*, p.03

En analyse de l'espace, la théorie des places centrales de CHRISTALLER (1938) attribue une place centrale à la notion de réseau dans l'organisation des espaces notamment en ce qui concerne l'explication des interactions spatiales entre centres urbains. Le réseau place les principes de centralité et de hiérarchie au cœur de la structuration de l'espace (D. PUMAIN, 1992). Mettant en jeu les distances entre les pôles urbains, CHRISTALLER établit une nouvelle organisation générale du territoire à travers la mise en réseau des villes. Il a fondé un modèle de hiérarchisation des réseaux urbains en fonction des services et des commerces qui s'y trouvent et la distance qui sépare chaque ville sont des éléments s'imposant comme des principes fondamentaux de l'organisation de la hiérarchie urbaine[1]. Il a fondé son analyse sur les deux lois formulées par L. LALANNE en l'occurrence la loi des distances mutuelles et la loi des distances multiples[2].

Selon PARROCHIA, le résultat cumulé de ces lois est une structure cristalline hexagonale qui semble répliquer, au niveau du territoire les organisations mêmes de la matière. Sur ce, les réseaux sont des trames qui polarisent les relations entre les agents et même les territoires[3]. Entendu comme "pompes à flux"[4], le concept de réseau est un outil de communication et de structuration des territoires. Le monde et/ou le territoire se dépolie, s'organise et se complexifie à travers des constructions réticulaires ou en réseau[5]. Les villages et les villes n'existent que dans les trames où ils s'insèrent : routes, voies ferrées et canaux, réseaux de transports et d'énergie, tissent un ensemble de toiles structurant les territoires[6]. Dans ce sens, BELLAHSENE estime que le territoire à aménager se raisonnait par la facilitation des mobilités[7].

Pour les ingénieurs géographes[8], le réseau représente le territoire comme un canevas de lignes imaginaires ordonnés en réseau symbolisé mathématiquement par des graphes. S'appuyant sur une vision mathématique et géométrique la notion de réseau est vue comme un artefact fabriqué par les

[1] LALANNE Aurélie (2010), Hiérarchie de places centrales vs hiérarchie de réseaux : Une revue de la littérature, p.2 http://econpapers.repec.org
[2] La loi des "distances mutuelles" dite "de l'équilatérie" de deux agglomérations voisines de même ordre s'écartent peu, en moyenne d'une longueur donnée. La loi des distances multiples, qui stipule que la distance moyenne de deux agglomérations d'un même ordre de grandeur est un multiple exact de la distance moyenne relative à chacun des ordres inférieurs.
[3] PARROCHIA Daniel (2005), *op.cit.*, p. 13 http://www.persee.fr/doc/flux
[4] AMAR Georges (1988), Pour une nouvelle conception des réseaux dans la ville, Revue Quaderni, Vol 6, n°1 Fait partie d'un numéro thématique : Télé-ville, p.23, http://www.persee.fr/doc/quad, consulté le 15/04/2017 à 16h00
[5] PARROCHIA Daniel (2001), *op.cit.*, p.08
[6] Le mot réseau est un concept scientifique. Les travaux des cristallographes Haüy et Bradais au XVe siècle, plus près de nous, à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, les éminentes recherches des physiciens et des chimistes, nous ont appris que la nature, à différentes échelles était réticulaire. Cf., PARROCHIA Daniel (2001), *Ibid*
[7] BELLAHSENE Tarik (2006), La colonisation en Algérie : Processus et procédures de création des centres de peuplement. Institutions, intervenants et outils, Les cas de centres en Kabylie du Djurdjura, 1857-1899 : Une illustration, de la plaine vers la montagne, thèse de doctorat en architecture, spécialité " Ville et Environnement " réalisée sous la direction PINON Pierre, Université de Paris 8 – Vincennes/Saint-Denis, p.52
[8]Deux ouvrages ont exercé une influence majeure sur l'étude géographique des réseaux : l'ouvrage Kansky (1963), *The structure of transportation networks* et le manuel Chorley et Haggett (1969), *Network analysis in geography*. Kansky s'intéresse uniquement aux réseaux de transports dont les sommets et les lignes s'inscrivent sur le territoire en excluant le transport aérien. Le champ couvert par le manuel de Chorley et Haggett est plus large mais la focalisation sur les graphes planaires reste prédominante, tout comme la prise en compte de la valuation des liens (distance, intensité, etc.). Si le graphe est utilisé pour présenter les différents indicateurs proposés, les études empiriques sont illustrées très majoritairement par le marqueur disciplinaire numéro un en géographie : la carte. Kansky propose pour l'étude des réseaux une série d'indicateurs inspirés par les travaux du mathématicien Claude Berge (nombre de liens, nombre de sommets, distance, intensité des relations), ils restent aujourd'hui encore très largement utilisés.

ingénieurs pour couvrir, ou irriguer le territoire. Le réseau est objectivé comme une matrice technique, infrastructures routières, chemins de fer, télégraphie optique modifiant le rapport à l'espace et au temps[1]. Enfin, la notion de réseau désigne l'interconnexion d'équipements complémentaires, coopérant entre eux afin de transporter les flux de personnes, de matières, d'énergie ou d'information, et d'acheminer ces flux d'une origine vers une destination permettant de desservir une même unité géographique (*réseau d'assainissement, de distribution des eaux, réseau de chemins de fer, réseau urbain, réseau routier).*

Dans cette perspective, les questions que se pose l'ingénieur, lorsqu'il planifie, construit ou développe un réseau sont formulées comme suit : ce dernier est-il maillé ou arborescent à intelligence répartie ou hiérarchisée ? Les flux sont-ils descendant ou ascendant ? S'écoulent-ils d'un point à un point ou de point à masse ? Il faut dessiner les itinéraires et choisir les zones qui seront desservies. Les ingénieurs chargés de préparer les projets procèdent à des enquêtes sur le terrain afin d'appréhender les points à desservir, les lignes qui les joignent et les flux qui les parcourent.

CURIEN Nicolas précise que la théorie des graphes et les méthodes mathématiques d'analyse morphologiques s'avèrent particulièrement dans deux domaines. D'une part, Celui des études d'aménagement, car l'évaluation quantitative de l'accessibilité spatiale offerte par un réseau repose sur le calcul d'indices mesurant sa capacité à relier les points d'un territoire. D'autre part, celui de la programmation des investissements dont l'efficacité requiert optimisation de la structure en réseau, afin de minimiser le coût. "La planification des infrastructures et leurs dimensionnement exigent une prévision des flux sur les arcs du réseau, et donc des demandes exprimées en chacun de ses nœuds à destination des autres".[2] Au delà de l'optimisation technique, l'ingénieur ne s'interroge guère sur la structure économique du marché qui prend le réseau pour support. Selon lui, au moins jusqu'à récemment, un réseau relève par essence du monopole naturel public, parce que son emprise est nationale et qu'il rend à la société des services fondamentaux.

Dans l'approche techniciste des ingénieurs, la notion du réseau couvre un double sens ; d'une part, c'est l'ensemble des lignes, des voies de communication, des conducteurs électriques, des canalisations qui desservent une même unité géographique[3] et d'autre part, la répartition des éléments d'une organisation en différents points. Le premier sens met l'accent sur l'existence de lignes ; le second parle de points et de l'organisation qui les unit. C'est parce qu'il existe des lignes qui les desservent que l'on peut considérer que ces points se structurent en réseaux. Le réseau désigne

[1] MUSSO Pierre (2001), *op.cit.*, p.203
[2] CURIEN Nicolas (2000), op.cit, p.06
[3] CLAVAL Paul (2005), L'étude géographique des réseaux au croisement des théories de la communication et des relations institutionnalisées, Conférence du Festival international de géographie, 16e Edition sous la thématique "Le monde en réseaux, lieux visibles, liens invisibles", tenue du 30 septembre au 2 octobre pays invité l'Italie, http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005

l'ensemble des "nœuds" et "arcs" qui drainent des flux de biens, de personnes et d'informations. Cette acception tire ses fondements de la théorie des graphes (PACOTTE, 1936) selon laquelle le réseau est une représentation sous forme de graphe[1] qui permet de préciser les nœuds et les arcs, les arbres et les mailles, ainsi que la circulation et l'orientation des flux.

b. Conception économique du réseau de transport comme mode organisationnel

Dans une vision transactionnelle, l'économiste définit les réseaux comme des objets dont le rôle est de mettre en relation des fournisseurs et des consommateurs de certains biens et de services[2]. Cette acception prend en compte les phénomènes et les évolutions de l'analyse des liens socio-économiques. Le réseau acquiert une dimension organisationnelle. Economiquement, le réseau s'identifie par référence aux conditions de la production, à la structure des coûts, aux profits des demandes des consommateurs et principes de tarification, à l'organisation industrielle et aux mécanismes de régulation[3]. Ignorés par les ingénieurs, ces éléments sont investis par l'Etat pour légitimer son intervention prenant forme de monopole public en matière de gestion des services publics en réseau. Pour l'économiste, le réseau est une organisation industrielle particulière, le support d'un mode de coordination spécifique d'activités économiques. Selon la conception de l'économie néo-institutionnelle, les industries de réseau constituent un mode de coordination[4] particulier distinct de la firme et du marché, affirme ANGELIER[5].

Le réseau est, donc, vu comme le lieu technique de concrétisation d'une intermédiation économique (marché), il est l'instrument d'échange marchand entre les producteurs et les consommateurs permettant la confrontation d'une offre et d'une demande[6]. A ce titre, l'économiste s'intéresse à la structure du marché caractérisant la production et la consommation du service en réseau. La production des services en réseau se caractérisent par une forte intensité des investissements et par des coûts fixes importants générateurs d'économies d'échelles et sont par conséquent fournis en monopole naturel[7]. Cette particularité est très importante tant du point de vue

[1] Le graphe est une "figure formée de points, appelés sommets, et de segments reliant entre eux certains de ces points. Ces segments appelés arêtes peuvent être des segments de droite ou des courbes." (O.ORE, 1970, p. 142). La théorie dite des graphes fait apparaître diverses caractéristiques associées à des graphes de natures différentes : complets, connexes, eulériens, isomorphes, planaires,...
[2] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p.07
[3] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.*, p.4
[4] Le concept de coordination s'inscrit dans le cadre de l'économie néo-institutionnelle et trouve son origine dans les travaux de Ronald Coase (1937). Cf. ANGELIER Jean Pierre (2007), *op.cit.*, p. 15
[5] ANGELIER Jean Pierre (2007), *op.cit.*, p. 13
[6] Considéré sous l'angle de l'intermédiation, le concept de réseau ne se limite pas uniquement aux systèmes techniques de transport, d'énergie ou de télécommunication, il s'étend à d'autres activités de services. Par exemple, les réseaux de distribution commerciale, où la chaîne d'intermédiation interconnecte les producteurs aux consommateurs via les grossistes, les concessionnaires de marque et les détaillants, les réseaux bancaires qui relient prêteurs et emprunteurs en réalisant les fonctions d'intermédiation et de transformation financière à travers une gamme d'instruments diversifiés. On peut même parler de réseaux de santé, d'éducation, de recherche. Cf., CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p.07-08
[7] ANGELIER Jean-Pierre (2006), Les changements institutionnels dans les industries de réseaux : une libéralisation prématurée dans les pays en développement ?, Communication au colloque Institutions et croissance économique, Université d'Oran, 11-12 mars 2006, p.4

de la structure du marché et des relations qu'elle implique entre producteurs et consommateurs, que de celui de la réglementation et du contrôle du marché.

Au niveau de la consommation du service, les consommateurs peuvent bénéficier d'externalités positives. Suivant ANGELIER, le développement d'un réseau s'accompagne de l'apparition de deux externalités positives de consommation[1] : les effets de clubs ou de réseau et les effets d'envergure. On parle d'effets de club lorsque la satisfaction d'un usager individuel s'accroît à mesure qu'augmente le nombre d'usagers du club, sans qu'il y ait élévation du prix d'accès au club (ainsi, pour le réseau téléphonique par exemple, le service rendu est d'autant plus appréciable qu'il permet de contacter un plus grand nombre d'abonnés). PENARD[2] explique que lorsque le nombre d'utilisateurs ou la taille d'un réseau augmente, les opérateurs sont incités à améliorer leur offre de services. Par exemple, dans un réseau de transport, le nombre de destinations proposées et la fréquence des liaisons augmentent au fur et à mesure que le nombre de personnes utilisant ce réseau croît. Cette offre plus riche rend le réseau plus attractif et augmente la satisfaction des usagers de ce réseau[3].

On parle d'effets d'envergure de consommation lorsque l'on constate une augmentation du nombre de services offerts en relation avec le réseau. Ce qui accroît la satisfaction des usagers, sans que le prix d'accès au réseau s'élève pour autant (dans le cas d'un réseau routier par exemple, les effets d'envergure apparaissent avec la multiplication des stations-service, des garages, des auto-écoles, des concessionnaires de constructeurs, avec la large diffusion de cartes routières et d'informations radio et télévisées relatives à la fluidité du trafic). Ainsi, plus le réseau est vaste et dense, plus les externalités positives de consommation sont importantes, l'efficience du réseau est plus grande[4]. Or, il faudrait préciser que dans l'analyse économique des réseaux, les paramètres techniques ne peuvent être séparés des caractéristiques du marché, car les premiers contribuent à déterminer les secondes qui à leur tour rétroagissent sur les premiers. L'économiste ne peut donc travailler sans d'abord écouter l'ingénieur, réciproquement, l'ingénieur ne peut penser l'avenir de son réseau en terme purement technologique et doit admettre que les phénomènes économiques qui sont eux aussi porteurs de transformations[5]. Ce qui nous amène à établir une complémentarité entre la vision de l'ingénieur et celle de l'économiste.

---

[1] En théorie pure de l'économie, il est question d'effet externe ou d'externalité lorsque les décisions de consommation ou de production d'un agent affectent directement la satisfaction d'autres agents, sans que le marché évalue ou rétribue l'agent pour cette interaction. Cf., NEMOZ Sophie (2013), Face au rebond de la demande de transport automobile, une approche multi-niveaux des effets de l'éco-fiscalité en Belgique et des ressorts de consommation, Revue Développement durable et territoires, Vol. 4, n°3, Octobre, mis en ligne le 30 octobre 2013, p. 03 http://developpementdurable.revues.org consulté le 03 septembre 2017.

[2] PENARD Thierry (2002), L'accès au marché dans les industries de réseau : Enjeux concurrentiels et réglementaires, Revue internationale de droit économique, *n°* 2 (t. XVI), p.294, https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droiteconomique

[3] Toutefois, les réseaux peuvent se heurter en cas de succès à des contraintes de capacités et de phénomènes d'encombrement ou de congestion. Ces effets externes négatifs peuvent cependant être contenus si les opérateurs dimensionnent bien leurs réseaux et investissent régulièrement pour adapter l'offre à la demande.

[4] ANGELIER Jean-Pierre (2006), *op.cit.*, p.05

[5] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p. 07

c. Réseau ou système de transports : deux concepts qui nécessitent d'être nuancés

Dans le langage courant, les gens ont tendance à confondre ces deux concepts. Or, scientifiquement, ils expriment deux sens différents. Pour les besoins de notre recherche, le concept de réseau doit être mis en rapport avec un autre concept organisateur, celui de système. Dans bien des cas, les deux termes sont utilisés comme synonymes. On parle couramment de système de transports ou de communications (notamment dans les pays anglo-saxons) pour désigner un réseau de transports ou de communications. En écologie, le réseau représente parfois à l'instar du système un ensemble d'éléments en interaction (réseau trophique). Plus généralement, beaucoup des effets qualifiés "d'effets de réseau" sont des "effets de système" au sens de la théorie générale des systèmes de Von BERTALANFFY. Le système peut être vu plutôt de façon structurelle comme un ensemble d'éléments en interaction ou plutôt de façon fonctionnelle comme une entité en relation limitée avec un environnement[1].

Le mot "système" signifie au regard du Petit Robert un "ensemble organisé d'éléments intellectuels s'agissant tout spécialement de la distribution d'un ensemble d'objets de connaissance selon un ordre qui en rend l'étude plus facile". Françoise CHOAY et Pierre MERLIN ont défini pour leur part le système comme étant au "sens le plus large, un ensemble d'éléments, affectés de différentes caractéristiques, et les relations qui s'établissent entre ces éléments et leurs caractéristiques".[2] Ils le décrivent comme un schéma en mesure d'être formalisé mathématiquement par un modèle. Alors que la notion de réseau renvoie à un ensemble de lignes entrelacées, ensemble de points communiquant entre eux, celle de système désigne ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisés en fonction d'un but[3].

L'existence d'un système suppose celle d'un environnement et des relations entre sous-systèmes. Le réseau met l'accent sur les relations à l'intérieur d'un système tandis que le système favorise une analyse en termes d'organisations de sous-ensembles. Selon PESQUEUX, la notion de réseau s'élargit grâce aux concepts issus de la systémique et grâce à la notion de système informé (système dont le comportement est influencé par l'environnement et met en œuvre des processus adaptatifs)[4]. Le réseau se différencie de la notion de système dans la mesure où il n'est pas en lui-même hiérarchisé. Il ne régule pas ses frontières avec l'environnement mais participe à la régulation du système. Suivant DUPUY Gabriel, la théorie des systèmes, qu'elle qu'en soit la formulation,

[1] En effet, de même que la relation avec l'environnement est régulée par l'organisation du système, de même l'organisation du réseau comporte des régulations adaptatives ou stabilisantes. Ces régulations portent aussi bien sur la définition des nœuds du réseau, leur différenciation, leur « formatage », que sur les liens, les arcs, les connexions qui se réduisent ou se multiplient. L'important est d'assurer l'adaptation du réseau à un environnement changeant, tout comme l'organisation des systèmes s'adapte aux évolutions extérieures. On a pu ainsi établir un modèle conceptuel systémique représentant les évolutions de réseaux de transports en commun en distinguant différents niveaux de régulation. Cf., DUPUY Gabriel (2002), Réseaux, philosophie de l'organisation, *Encyclopædia Universalis* [en ligne], Pp.743-750, consulté le 17 avril 2017. http://www.universalis.fr
[2] CHOAY Françoise & MERLIN Pierre (1988), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Nelle éd. P.U.F. Paris, p. 855
[3] DE ROSNAY Joël (1975), Le macroscope : vers une vision globale, Edition Seuil, points, Paris. p.93
[4] PESQUEUX Yvon (2002), *op.cit.*, p. 5

expose une dialectique qui fait dépendre l'existence des éléments du système (sous-système), des relations qu'ils entretiennent entre eux et avec l'extérieur. Pour WALLISSER, un système est quasi décomposable s'il peut être décomposé en sous-systèmes quasi reliés entre eux et l'environnement. Selon lui, le système se trouve défini à partir de réseau d'interactions entre sous-systèmes. En d'autres termes, pas de système sans réseau d'interaction entre sous systèmes et avec l'environnement[1].

La théorie des systèmes permet de spécifier les interactions entre sous-systèmes et pose que le réseau de relations est aussi un réseau d'organisation[2]. En effet, le concept de réseau permet de donner de la cohérence à un système complexe par la connexité qui caractérise les relations entre sous-systèmes et la corrélation spatio-temporelle elle-même basée sur l'homogénéité, l'hétérogénéité et l'isotropie. L'homogénéité traduit le fait que la façon dont les différents éléments du système dépendent les uns des autres est indépendante des caractéristiques particulières des liaisons, (DUPUY, 1985), l'hétérogénéité implique des phénomènes tels que l'affaiblissement des signaux et l'isotropie traduit le fait que toutes les liaisons du réseau sont équivalentes du point de vue des relations assurées entre les éléments du système ou avec l'environnement, (DUPUY, 1985) [3]. La notion de système suppose la hiérarchisation et celle de l'existence d'un centre ou d'une fonction équivalente. Elle implique donc clôture et finalité. Par opposition, un réseau peut être clos ou ouvert, hiérarchisé ou non, centralisé ou pas[4].

En analyse territoriale, le système de transport fait partie du système spatial (M. WOLKOWITCH, 1992), dont il assure une partie du fonctionnement. Si l'on part de la définition du système comme un ensemble organisé d'éléments et d'interactions entre les éléments[5], le système de transport méritera d'être approché en tant qu'élément indépendant, vu son rôle dans la stabilité et l'équilibre du système spatiale, estime YESGUER Hichem[6]. Cet auteur précise que le système de transport désigne l'ensemble des composantes matérielles et immatérielles qui entrent directement ou indirectement dans le fonctionnement de l'activité de transport. Les composantes matérielles comportent l'infrastructure et le parc roulant (les routes, les gares, les aires de stationnement, les parkings et les véhicules). Les composantes immatérielles, quant à elles, caractérisent tout ce qui relève de la politique d'aménagement, de la réglementation, des plans de transports et de déplacement, de la gestion du parc, de la diffusion de l'information, etc.[7] Cette définition est

[1] DUPUY Gabriel (1984), Villes, systèmes et réseaux : le rôle historique des techniques urbaines. Revue Réseaux, volume 2, n°4, thématique : Réseaux urbains, p. 9 http://www.persee.fr, document généré le 16-04-2017 à 10h13mn
[2] DUPUY Gabriel (1984), *op.cit.*, p.10
[3] PESQUEUX Yvon (2002), *op.cit.*, p.5
[4] PESQUEUX Yvon (2002), *Ibid*
[5] BRUNET Roger, FERRAS Robert & THERY Hervé (1992), Les mots de la géographie, dictionnaire critique, 3e édition revue et augmentée. Reclus-La documentation Française. 2005, 1ère édition 1992, p.471
[6] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p.42
[7] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p.43

incomplète car elle ne met pas en évidence la relation de ces éléments matériels et immatériels entre eux et avec leur environnement.

Pour Michel CHESNAIS[1], le système de transport est constitué d'un ensemble de moyens dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transport, ou plus généralement de communication, entre des lieux géographiques. Dans la littérature, les auteurs s'accordent en général autour de quatre composantes essentielles au sein d'un système de transport (BAPTISTE, 1999 ; CHAPELON, 1997 ; CHESNAIS, 1980, FUSCO, 2003)[2] :

- un sous-système socio-économique qui est à l'origine même de la demande de transport. Il s'agit de la société civile, des entreprises et des usagers qui formulent et matérialisent cette demande de mobilité ;
- un sous-système politique incarné par l'État et par tous les échelons décisionnaires inférieurs qui tentent de répondre à cette demande en mettant en œuvre des politiques et des réglementations en matière d'organisation et de gestion des déplacements. Le système politico-administratif contrôle et régule l'offre par les prises de décisions et l'application de lois, le milieu socio-économique génère la demande de transport et le milieu physique est une contrainte car une infrastructure de transport nécessite une consommation de sol ;
- un sous-système spatial, qui par essence, engage à la mobilité et aux déplacements par son caractère hétérogène. La distribution des populations ainsi que la répartition des fonctions urbaines à travers l'espace géographique engendrent le mouvement ;
- un ensemble de moyens physiques mis à la disposition des usagers pour accomplir leurs déplacements. Ces moyens recouvrent à la fois les infrastructures, le réseau de voirie et de voies ferrées, les aménagements sur voirie et les véhicules.

Ces quatre sous-systèmes rétroagissent les uns sur les autres. La différenciation spatiale fait naître chez les usagers une demande de mobilité à laquelle l'État et les collectivités territoriales tentent d'apporter une réponse par le biais de moyens physiques et réglementaires. Nous concluons que le réseau est une composante du système de transports matérialisé par l'ensemble de voies ferrées, de lignes téléphériques, de lignes routières, etc. reliant une même unité géographique.

[1] CHESNAIS Michel (1980), Transport et espace français. Éd. Masson, coll. Géographie, cité par COQUIO Julien (2009), La performance adaptative des systèmes de transports collectifs. Modélisation, mesures de vulnérabilité et évaluation quantitative du rôle de l'information des voyageurs dans la régulation des situations perturbées. Thèse de doctorat en l'aménagement de l'espace et urbanisme réalisée sous la direction de MATHIS Philippe, Université de François Rabelais, p.11, https://tel.archives-ouvertes.fr

[2] SAINT-AMAND Pascale (2011), L'adéquation d'un système de transport aux systèmes territoriaux méditerranéens : pour une mobilité durable. Modélisations et aide à la décision, thèse de doctorat en géographie et aménagement du territoire réalisée sous la direction de VOIRON-CANICIO Christine, Université de Nice Sophia Antipolis, p.33, https://tel.archives-ouvertes.fr

2. Morphologie du service public en réseau des transports : la théorie des trois couches

Etablie par CURIEN, la théorie des trois bureaux dispose que chaque réseau est constitué de trois éléments (couches). Un réseau révèle alors une structure stratifiée présentant une segmentation verticale d'activités[1] que nous reprenons pour analyser la régulation de la mobilité par les transports publics locaux. Donc, nous avons à notre disposition trois niveaux d'analyse, à savoir l'infrastructure, le service final et les structures de commande[2].

a. La couche basse : l'infrastructure est une composante essentielle du réseau de transport

La couche basse du réseau est constituée des infrastructures ou de réseau support. Suivant ANGELIER, l'infrastructure constitue la base ou le support qui permet le déplacement des biens ou services offerts par le réseau. Elle comprend des éléments matériels (voies ferrées, câbles de cuivre, routes) et immatériels (couloirs aériens, espaces maritimes, ondes hertziennes) ; mais la composante matérielle est toujours présente : aéroports, installations portuaires, phares et balises, boucles locales de câbles téléphoniques, émetteurs, relais et récepteurs d'ondes hertziennes[3]. En effet, l'emploi classique du terme de réseau est largement lié à l'existence d'infrastructures telles que les réseaux techniques territoriaux qui se sont développés depuis les années 80 avec la généralisation des télécommunications pour les entreprises[4]. Le réseau est ainsi défini comme "toute infrastructure permettant le transport de matière, d'énergie ou d'information, qui s'inscrit sur un territoire où elle est caractérisée par la topologie de ses points d'accès ou points terminaux, de ses arcs de transmission, de ses nœuds de bifurcation ou de communication" (DUPUY, 1988)[5].

Dans le domaine de transport, l'infrastructure constitue un élément déterminant pour la régulation et la maîtrise de la mobilité et cela dépend du choix du type de l'infrastructure rail, route, autoroute, port ou aérodrome. Chacune de ces infrastructures développe un type de mobilité en s'appuyant sur les variables influençant le comportement de mobilité des individus notamment la sécurité, la distance, la vitesse et le temps du trajet (chapitre 3 de la partie 1).

b. L'infostructure : Services intermédiaires de contrôle ou réseau de commande

Sa fonction est d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure et de piloter celle-ci en vue de réaliser l'intermédiation promise par le réseau. Ces services jouent le rôle d'intermédiaires au sens économique du terme. Selon CURIEN et GENSOLLEN, les infrastructures qui se prêtent à une

[1] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p. 08
[2] Cette construction étagée en infrastructure, infostructure et service final reprend les couches en cascade du modèle OSI (Open System Interconnexion) familier aux informaticiens. Selon cette analogie, une correspondance simplifiée entre architecture du système informatique et strusture économique du réseau conduit à rapprocher l'infrastructure du matériel (hardware), l'infostructure du système d'exploitation (Operating system) et les services finals des logiciels d'application (Software). CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p. 09
[3] ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, p.17
[4] PESQUEUX Yvon (2002), PESQUEUX Yvon (2002), Les réseaux et leurs impacts organisationnels. Technologie et management de l'information : enjeux et impacts dans la comptabilité, le contrôle et l'audit, Mai, France. CD-Rom, p.03 https://halshs.archives-ouvertes.fr
[5] BEAUGUITTE Laurent (2015), Réseaux spatiaux et analyse de flux, ENSAI Cours 3, Groupe FMR (flux, matrices, réseaux), http://groupefmr.hypotheses.org

grande diversité d'usages, notamment les réseaux territoriaux, gagnent à être gérées par un réseau de commande ou réseau "dual", qui aide l'utilisateur à tirer le meilleur parti possible des équipements. Le réseau dual est un réseau intelligent permettant de recueillir, traiter et transmettre l'ensemble des données nécessaires à commander le réseau-support sur lequel il opère[1].

Dans le cas des transports aériens, ce sont les fonctions d'aiguillage qui effectuent un niveau de vol à chaque aéronef, veillent au respect d'une distance de sécurité entre deux décollages ou deux atterrissages. Dans le domaine de transport de personnes, cette couche se matérialise par le développement des systèmes téléinformatique de suivie de la circulation, de régulation du trafic et d'aide à la navigation, combinant information passive et guidage actif, déployant moyens terrestres et satellites, mobilisant dispositifs fixes et embarqués ; ces systèmes sont désignés sous l'appellation de route intelligente[2]. On peut aussi intégrer dans cette catégorie les systèmes de réservation.

Dans le cas de transport routier, pratiquement aucune assistance n'était jusqu'au années 90 apportée à l'automobiliste, en matière d'établissement d'itinéraires ; cette situation a rapidement changé avec le développement des systèmes informatiques de régulation de trafic, combinant informatique et guidage[3]. Les réseaux téléinformatiques ont pour rôle de commander l'infrastructure, en vue d'optimiser son utilisation et de l'employer de manière à rendre à la clientèle toute une variété de services sur mesure[4]. Les réseaux téléinformatiques utilisant la procédure EDI (Echange de Données Informatisées) ont reconfiguré la logistique dans le domaine de transport de marchandises en dissociant le circuit physique de la circulation des objets de la transmission des informations utiles à leur acheminement[5]. De nouveaux opérateurs de services, appelés intégrateurs, apparaissent entre les chargeurs et les transporteurs ; ils se spécialisent dans la fourniture de fonction logistique de bout en bout et apportent une valeur ajoutée au transport physique de base.

Le développement des fonctions duales de commande tend à modifier l'architecture des infrastructures primales : la différence entre les réseaux maillés à longue distance, où l'optimisation des flux et la recherche des itinéraires sont essentielles et les réseaux arborescents de distribution locale, qui établissent le contact avec les clients et leur donnent accès aux nœuds des infrastructures de transports interurbains[6]. Ainsi, l'infostructure est essentiellement couplée aux infrastructures de longue distance, car le degré de liberté dans l'acheminement des flux y étant plus élevé que dans les infrastructures de desserte locale, l'intelligence de commande y aussi la plus nécessaire[7]. Les services intermédiaires sont autoconsommés par le réseau ; leur existence n'a de raison d'être qu'à

[1] CURIEN Nicolas& GENSOLLEN Michel (1992), Economie des télecommunications : ouverture et réglementation, Economica, avant propos, p. VIII
[2] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p.12
[3] CURIEN Nicolas& GENSOLLEN Michel (1992), *op.cit.*, avant propos, IX
[4] CURIEN Nicolas& GENSOLLEN Michel (1992), Idem
[5] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p.12
[6] CURIEN Nicolas& GENSOLLEN Michel (1992), *Ibid.*
[7] CURIEN Nicolas (2000), *op.cit.* p. 09

l'intérieur d'un réseau précis[1]. Les fonctions d'intelligence ou d'intermédiaire c'est-à-dire le choix des itinéraires, l'optimisation des flux et le service final peuvent être fournies indissociablement de l'accès au réseau, ou laissé à l'initiative de l'usager[2].

c. La couche haute : le service rendu ou réseaux de services

La troisième strate d'un réseau correspond à l'offre de services finals à valeur ajoutée. C'est l'ensemble des services offerts par un réseau donné. Une infrastructure peut permettre l'acheminement de services différents, offerts par des opérateurs différents. Elle est celle des services rendus par le réseau, dont la vocation est de fournir des prestations différenciées en nature, en qualité et en prix, adaptées aux différents segments de clientèle. Se situant au contact direct de la demande, cette forme de service, comme la précédente, s'appuie sur l'infrastructure du réseau, et particulièrement sur les installations locales[3].

Il s'agit de la production d'électricité, de la mise à disposition de gaz, d'eau, de programmes radio ou de télévision, de l'offre de capacité pour déplacer des personnes ou de marchandises. Les offreurs de services finals sont les utilisateurs de l'infrastructure du réseau[4]. La nature des services offerts par les réseaux est particulière ; elle correspond à des biens ou services considérés comme essentiels au bien être des citoyens, ou à la cohésion territoriale. Selon ANGELIER, ces prestations sont qualifiées de services publics en France et *d'utilities* dans les pays anglo-saxons[5].

Conclusion de la première section Les TPL ne sont pas une finalité en soi pour répondre aux besoins, aux échanges, à la circulation de marchandises, de personnes. La mobilité, quels sens recouvre-t-elle ?

Section 2 : La mobilité comme phénomène complexe : notion émiettée par les disciplines et nécessité d'une approche globale

La mobilité fait sûrement partie des notions les plus partagées au sein des sciences sociales, à commencer par les disciplines que sont la géographie, la sociologie, l'aménagement et l'urbanisme, au point de devenir une question de société. Le terme de "***mobilité***" est très polysémique ; son sens dépend de la discipline dont elle en est originaire. En géographie, ce terme est utilisé pour évoquer le franchissement de l'espace. Il désigne le changement social, en sociologie et fait référence au flux lorsqu'il est utilisé par un ingénieur en circulation. Chaque définition est relative à un aspect de la mobilité et renvoie à un champ de recherche spécifique traitant d'un objet spécifique **(sous-section 1)**. Vu la transversalité de la notion de mobilité, KAUFMANN préconise de croiser les littératures et les disciplines, chose qui n'est pas aisé à construire **(sous-section2)**.

[1] ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.* p.19
[2] CURIEN Nicolas& GENSOLLEN Michel (1992), *Ibid.*
[3] CURIEN Nicolas (2000), *Ibid.*
[4] ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, p.19
[5] ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, p.20

Sous section 1 : Evolution de la conception de la mobilité : déclinaisons disciplinaires de l'usage de la notion de mobilité

Plusieurs disciplines ont produit des analyses différentes et complémentaires sur les mobilités. Sociologues, Géographes, économistes, démographes, statisticiens s'attachent à l'examiner et l'expliquer en traitant des problématiques différentes. Le dictionnaire Petit Larousse (édition 2001) définit la mobilité comme "la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer", soit une aptitude qui renvoie à un potentiel (ce qu'il est possible de faire, que cette possibilité se concrétise ou non). Dans son acception la plus fréquente, la mobilité est un déplacement, un transfert d'un lieu à un autre qui peut concerner des personnes, des biens matériels et immatériels (des informations par exemple). Elle renseigne sur l'idée de mouvement. Au milieu des années 1960, si le terme de "mobilité" n'est pas encore adopté par les praticiens et les chercheurs[1], ceux de " transports", de "déplacements" et de "liberté de mouvement" occupent une place centrale dans les réflexions menées par les auteurs du schéma directeur[2].

1. De la mobilité sociale à la mobilité spatiale : quelques repères historiques, changements d'outils d'analyse et innovation conceptuelle

Mobilité vient du latin "*mobilitas"* dont le sens porte surtout sur la capacité d'être mobile, de changer de lieu ou de position, d'être à l'aise dans ses mouvements, de se transformer. La mobilité est appréhendée dans le cadre de l'innovation sociale et technique des moyens de communication. La mobilité implique un changement de position : géographique (dans l'espace) ou sociale (dans les pratiques).

a. Les réflexions sociologiques : la mobilité spatiale est un phénomène social total

Le vocable de mobilité entre formellement dans les sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin et ceux de l'École de Chicago. Depuis les années 1950, l'analyse du champ de mobilité sociale dans la sociologie s'est autonomisée en fondant sa définition comme un changement d'état, de rôle ou de position. La réflexion sociologique sur la mobilité privilégie la dimension sociale en la traitant comme un phénomène social total. Le concept de mobilité sociale a été formalisé par Piritim Alexendrovich SOROKIN[3] (Mobilité sociale, 1927) la définissant comme le phénomène de déplacement d'individus dans l'espace social. Sous cet angle, la mobilité sociale renvoie au passage des individus d'une position sociale à une autre qui se traduit par le changement

[1] Le terme de mobilité apparaît au milieu des années 1970 dans le domaine des transports, avec le développement de l'approche socioéconomique des déplacements. A ce sujet BREVET Nathalie (2004) nous renvoie à l'article de Jean-Pierre ORFEUIL, L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, INRETS, 2000.
[2] BREVET Nathalie (2004), Pratiques de mobilité et aménagement urbain : les déplacements domicile-travail des actifs habitant à Marne-la-Vallée, Revue Espaces et sociétés/4 (n°119), p. 136-137. https://www.cairn.info
[3] Pitirim Sorokin (1889-1968), sociologue américain d'origine russe (émigré aux États-Unis quelques années après la révolution de 1917).

de catégories socioprofessionnelles ou de classes sociales au cours de leur vie. Jusqu'à une période très récente, la mobilité en sociologie fut entendue dans le sens de mobilité sociale.

SOROKIN distingue deux types de mobilité sociale ; la mobilité horizontale et la mobilité verticale[1]. Le premier type concerne les changements de métier (mobilité professionnelle au sens strict) ou de localisation (mobilité géographique) sans changement de statut dans la hiérarchie sociale. La mobilité verticale, quant à elle, concerne le passage, ascendant ou descendant, d'un statut social à un autre à l'intérieur d'une hiérarchie sociale pour un individu ou un groupe social. La mobilité est ascendante lorsque l'individu grimpe dans la hiérarchie sociale. La mobilité est descendante lorsque l'individu connaît un déclassement social. Pour cet auteur, les déplacements dans l'espace (mobilité géographique) impliqués par la mobilité sociale n'ont de sens qu'à travers le changement du statut social et leur étude débouche sur l'analyse de trajectoires effectuées par les individus sous l'action de champs de forces sociales (MERLLIE et PREVOT, 1997).

Les travaux de l'École de Chicago, fondateurs de la sociologie américaine sur l'immigration dans les années 1920-1930, situent l'analyse des mobilités dans un cadre d'analyse dynamique. Traitant les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales, l'école de Chicago[2] accorde une place centrale au système social, à son fonctionnement, à son organisation et à ses transformations laissant de coté l'espace. Ce dernier est considéré comme une sorte d'indicateur ou de révélateur des phénomènes difficilement mesurables (mécanismes de nature sociale).

Il est également un facteur de contexte particulier, susceptible de favoriser l'émergence de relations sociales, ou d'en contraindre l'évolution (la mobilité résidentielle est largement dépendante de sa localisation, car le fait d'avoir habité un quartier influence l'itinéraire résidentiel ultérieur, GRAFMYER, 1979). En ce qui concerne la mobilité, sa réflexion est centrée sur l'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social et des migrations avec un traitement particulier de la mobilité résidentielle au détriment de la mobilité quotidienne, ce champ fut investi par la science du trafic. L'originalité de la réflexion de l'école de Chicago sur l'analyse de la mobilité est de la considérer comme un facteur de désorganisation et de rupture de l'équilibre social[3]. Ainsi, PARK la désigne comme un facteur d'enrichissement et de diversification des expériences individuelles, comportant par essence un risque de déstabilisation (FOL, 2005). Il ajoute que "la mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social

[1] GALLEZ Caroline & KAUFMANN Vincent (2009), Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, Chapitre paru dans Flonneau M. & Guigueno V., De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, Presses Universitaires de Rennes, 41-55, Submitted on 26 Jan 2015, p. 02, https://hal.archives-ouvertes.fr

[2] L'expression école de Chicago recouvre l'ensemble des travaux de sociologie produits, entre 1915 et 1940, par des enseignants et des étudiants de l'université de Chicago et partageant une même posture pragmatique généralement désignée sous l'expression de l'écologie humaine. Il s'agit en l'occurrence de William I. Thomas, Robert Park, Ernest Burgess, Louis Wirth et Roderick McKenzie.

[3] Contrairement aux propos des membres de l'école de Chicago, Pierre Bourdieu (1993) voit en la mobilité spatiale une source d'ordre et d'équilibre social "l'ordre social s'accomplit sans doute, pour une part importante […] au travers des déplacements et des mouvements du corps que [les] structures sociales converties en structures spatiales".

entraîne toujours un changement de position dans l'espace, et que tout changement social, y compris celui que nous décrivons comme progrès, entraîne une désorganisation sociale".

Dans un sens plus large, PARK qualifie la mobilité, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, comme l'un des aspects du mode de vie urbaine. Pour lui "*les transports et les communications, les journaux et la publicité, les édifices en acier et les ascenseurs – toutes choses, en fait, qui tendent à accentuer en même temps la concentration et la mobilité des populations urbaines – sont les facteurs principaux de l'organisation écologique de la ville"* (PARK, 1925). Conçue comme "pouls d'agglomération", BURGESS fait de la mobilité urbaine une traduction spatiale des phénomènes et des transformations sociales en recommandant à ne pas réduire la mobilité aux mouvements de pure routine (les déplacements pendulaires) qui ne manifestent rien d'autre que la stabilité (GRAFMEYER et JOSEPH, 1979). Nous pouvons comprendre que l'école de Chicago voyait dans la mobilité un élément central de la réalité urbaine.

b. Essor de l'automobile et affirmation de la science du trafic : la mobilité comme phénomène spatial symbolisant la liberté

Le développement massif de l'automobile au cours la période de l'entre-guerre (1918-1933) fût l'un des aspects le plus visible du changement des villes américaines[1]. "Développement de civilisation sur roues", "révolution automobile", ou encore "événement de l'ère automobile" sont autant d'expressions utilisées pour caractériser cette période mettant en évidence la généralisation de l'usage de l'automobile et la croissance rapide des flux[2]. Sur le plan de la production de la recherche scientifique, ce phénomène est à la fois marginalisé, condamné et non reconnu comme objet de recherche par l'école de Chicago ; hormis la thèse de MUELLER, ce sujet n'a fait l'objet d'aucune recherche sociologique propre de l'école de Chicago[3]. MUELLER décrit le phénomène de l'automobile (origine, situation actuelle et probable évolution) analysant les effets de son introduction sur le développement de la mobilité individuelle (*personnal mobility*) et la transformation de l'espace urbain et rural.

Avec sa caractéristique de flexibilité temporelle et spatiale et son caractère permissif (MUELLER, 1928, p.43)[4], spécificité de l'automobile par rapport aux autres moyens de transport, l'usage de l'automobile a deux conséquences sur l'appréhension et l'analyse de la mobilité spatiale.

[1] LANNOY Pierre (2003), L'automobile comme objet de recherche, Chicago 1915-1940, In revue française de sociologie, Volume 44, n°03, Juillet-septemebre, pp. 497-529, www.jstor.org

[2] Le terme "automobile" est à l'origine un adjectif issu de la concaténation d'un préfixe grec, *αὐτός* (soi-même), et d'un suffixe latin, *mobilis* (mobile). Il a été créé lors de l'invention des premières "voitures sans chevaux" munies d'un moteur avec source d'énergie embarquée alors que les autres "voitures", diligences, calèches, carrioles, chariots et autres véhicules terrestres étaient mus par un ou des chevaux (hippomobiles) ou un ou des boeufs.

[3]Qualifiée d'un facteur de désorganisation sociale telle que conçu dans l'écologie urbaine, l'automobile est probablement l'instrument individuel le plus meurtrier et le plus démoralisateur de la civilisation contemporaine (Park, 1925). Elle engendre un développement inconsidéré de la mobilité elle-même entraîne une dégénération urbaine et une désagrégation de la ville traditionnelle en détruisant ce qui était au fondement même de la ville, à savoir la résidence (Urry, 2000) (Rolf Gislar-Jauch, 2006) www.hls-dhs.ch consulté le 7-12-2014.

[4] LANNOY Pierre (2003), *op.cit.*, p.501

D'une part, elle lui donne un sens de "liberté individuelle" ; l'automobile est le premier vecteur de la liberté individuelle ; la liberté d'aller plus vite et plus loin. Elle apporte indéniablement une plus grande liberté de déplacement à ceux qui peuvent toutefois se le permettre : acheter ou louer une voiture, posséder le permis et les papiers en règle[1]. Avec cette vision, la mobilité apparaît comme une valeur positive, associée à l'idée d'un affranchissement ou d'émancipation (MONTULET et KAUFMANN, 2004) [2]. D'autre part, partant de la généralité spatiale des effets de la motorisation, l'automobile avait donné naissance à une nouvelle ère sociale étendant le cercle spatiale des accessibilités sociales des individus que Mueller, s'inspirant de McCLINTOCK, qualifie de régional[3].

A ce stade de réflexion, les membres de l'école de Chicago n'ont pas manqué de signaler la tendance suburbaine en mettant l'accent sur le rôle de la voiture dans le développement de la banlieue tel que mentionné par PARK dès 1915. Lors de la présentation, en 1925, de son schéma concentrique de la croissance de la ville, BURGESS ne manque pas de signaler la place non négligeable de l'automobile, à côté des transports publics dans la définition de la cinquième zone d'expansion radiale de la ville, zone la plus extérieure qu'il nomme zone des pendulaires[4] (zone distante de trente à soixante minute du centre d'affaires)[5].

Parallèlement aux travaux de l'école de Chicago, MUELLER, se développe une nouvelle discipline institutionnalisée sous le nom de la "science des trafics". Cette discipline s'autonomise de la conception de la mobilité développée dans une perspective sociologique par les chercheurs de Chicago ou par SOROKIN en fondant une nouvelle approche d'analyse des mobilités urbaines, entièrement réservée aux déplacements dans l'espace géographique. De ce fait, l'espace constitue l'objet essentiel plaçant au second plan l'analyse des interactions sociales qui sont l'origine de ces déplacements dans l'espace. Rendue indispensable par la croissance des flux routiers, la science du trafic pose le problème de la définition et de la régulation de l'automobile dans l'espace dans une

[1] Jouant le rôle "d'adaptateur territorial" (Dupuy, 1995), la diffusion de l'automobile, après 1945, va fondamentalement modifier le rapport de l'homme à l'espace, en lui permettant de parcourir le territoire avec un degré de liberté encore jamais atteint. L'automobile produit une recomposition des territoires (mouvements de périurbanisation et de rurbanisation à partir des années 1970) notamment avec la dispersion des activités humaines, jusqu'alors concentrées en un seul endroit, dans des zones distinctes que l'automobile permettait de relier rapidement. Les lieux d'habitats, de travail de vie sociale s'éloignèrent et les centrés urbains n'accueillent plus des immigrants mais des flux et le reflux quotidiens de navetteurs. Cf. GENRE-GRANDPIERRE Cyrille (1999), La desserte spatiale des réseaux de transport routier : une approche fractale. Revue Flux, n°38, p.56 http://www.persee.fr/doc/flux

[2] Dans les approches centrées sur les individus et leurs compétences, la mobilité émancipe l'individu et augmente sa capacité de choix. Inversement, lorsque l'accent est mis sur la valeur et les avantages sociaux de la proximité physique (en termes de relations sociales, de ressources, de capital d'ancrage), la mobilité est appréhendée comme quelque chose de subi qui renvoie à l'exécution obligée d'une injonction normative. Cf. FOURNY Marie-Christine & CAILLY Laurent (2013), Gérer les proximités et franchir les distances, Revue Géo-Regards, Modes de vie de proximité, n°6, p.23, www.alphil.com/fr

[3] McClintock parle de la région automobile de Chicago pour parler de la zone qui entoure la ville de Chicago proprement dite, engendrant de manière régulière un trafic considérable vers la ville et qui en retour accueille la circulation en provenance de la ville.

[4] LANNOY Pierre (2003), *op.cit.* p.507

[5] LANNOY Pierre (2005), Familles et automobile dans les travaux de l'école de Chicago. Un chapitre oublié de la recherche sociologique sur la motorisation, Revue Networks and communication studies, vol19, n°3-4, pp. 141-155.

approche technique (appliquée) et non sociale en faisant appel aux savoir-faire, méthodes et procédures des ingénieurs et des experts du trafic[1].

Selon KAUFMANN, l'intérêt porté à ce champ par cette science, en cours de construction, lui a été délégué par l'école de Chicago en 1926 en raison qu'ils se satisfont de leurs productions et n'expriment pas, à l'instar de MUELLER, le besoin d'investir eux-mêmes le terrain[2]. De l'étude des effets de l'essor du phénomène de la motorisation, une partition disciplinaire s'est construite en ce qui concerne l'analyse de la mobilité spatiale. Selon Pierre LANNOY, ce champ était partagé entre une recherche sociologique de l'école de Chicago qui définit la mobilité d'abord comme changement de position, de rôle ou de statut social, et une science des trafics qui la considère comme un flux de déplacements dans l'espace[3]. L'apport de McCLINTOCK, l'un des fondateurs de cette discipline, en matière de constitution de la discipline de la science du trafic était capital ; il se manifeste à deux niveaux technique et académique. Sur le plan technique, il était conseiller des autorités publiques en matière des mesures circulatoires et à réaliser des études pour leur compte. Sur le plan académique, il rédigea une thèse de doctorat, sous le titre *street trafic contrôl*, traitant du problème de la gestion de la circulation automobile dans les espaces publics.

En 1926, c'est grâce à l'étude du trafic dans la ville de Chicago confiée par la Chicago Association of Commerce à McCLINTOCK que la science du trafic avait pu sortir des rouages politico-administratifs traitant les problèmes de circulation par la réglementation en l'inscrivant dans le champ d'étude de l'économie et de l'ingénieur en privilégiant la régulation. Pour elle, la circulation routière est *"un problème d'économie et d'ingénierie et non un objet de politique législative"* (LANNOY, 2003). Le processus d'autonomisation et de reconnaissance cognitive et sociale de la science de trafic comme discipline légitime d'analyse et de traitement du problème de la circulation, ayant une visibilité administrative et académique exige la définition d'outils cognitifs, conceptuels et méthodologiques spécifiques avec l'attribution d'une place importante à la technicité. Sur le plan administratif, McCLINTOCK soutint l'idée de créer un service spécialisé dans les administrations urbaines, chargé d'engager des ingénieurs spécialisés en matière de trafic et de leur fournir l'autonomie administrative et les moyens nécessaires à l'exercice de leur expertise (Pierre LANNOY, 2003).

Sur le plan méthodologique, McCLINTOCK va recourir de manière systématique aux tableaux et à la cartographie comme méthode de visualisation des données produites ou collectées sur le terrain à base de la démarche de comptage, considérée comme démarche objective et

[1] Avant la première guerre mondiale, la gestion de la circulation routière s'opère par improvisation par des policiers. La profession des ingénieurs du trafic n'était pas encore reconnue. L'émergence de la science du trafic est concomitante à l'essor de la motorisation individuelle, qui débute dans les années 1910-1920 aux États-Unis, et après la Seconde guerre mondiale en Europe.
[2] GALLEZ Caroline & KAUFMANN Vincent (2009), *op.cit.*, pp.3-4
[3] KAUFMAN Vincent (2012), Dans une perspective large, la mobilité peut être définie comme l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social. www.forumviesmobiles.org consulté le 12 décembre 2015

scientifique, afin de définir le nombre de voies nécessaires au maintien de la fluidité d'un axe routier. Elle va être à l'origine des outils et des modèles de simulation des flux de la circulation mis au point par les ingénieurs américains, que connaît actuellement l'économie des transports, et fussent importés en Europe vers les années 1950-1960. En France, l'institutionnalisation de la science du trafic souligne le rôle de l'État et de ses services, et s'appuie notamment sur les compétences du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées. L'automobile est un élément pertinent dans la définition des aires commerciales. McCLINTOCK souligne que l'arrivée de l'automobile a entraîné des changements dans la distribution des populations sur l'espace et dans les pratiques commerciales (chapitre 4).

c. De la socio-économie des transports : la mobilité synonyme de la demande des transports

Dès les années 1950, la science du trafic[1] va connaître des développements très importants donnant naissance à l'économie des transports mobilisant à la fois les sciences de l'ingénieur et de l'économie afin d'évaluer la rentabilité et l'efficacité de l'ouvrage à réaliser. D'un point de vue de l'ingénieur, les approches de modélisation issues des théories de la dynamique des fluides constituent son outil d'analyse de la mobilité à travers la modélisation économétrique[2] de la demande de transport et les prévisions de trafics. Une définition pointue de la mobilité, qui renvoie ici au franchissement de l'espace particulièrement à l'écoulement des individus, des voitures, des motos, etc. dans l'espace de circulation qu'est devenue la rue[3].

La mobilité était réduite au nombre de véhicules circulant sur un axe routier. Cette définition correspond aux besoins de dimensionnement de l'infrastructure. D'un point de vue économique, il s'agit du calcul économique en se référant aux travaux de Jules DUPUIT, précurseur du calcul de l'utilité. Précisant que la production scientifique dans le domaine de transport remonte à la seconde moitié du 19e siècle. Une période marquée par l'importance des investissements publics dans les infrastructures de transport ferroviaire dont la prise de décision publique exige de faire appel aux sciences de l'ingénieur et à l'économie ayant respectivement la maîtrise technique et financière[4]. Ce domaine de recherche est activé par la généralisation de la croissance automobile (KAUFMANN & GALLEZ, 2010). En 1970, les approches technico-économiques de l'offre de transport ont été

[1] En parallèle, les analyses sociologiques de la mobilité sociale se focalisent progressivement sur les parcours professionnels et la transmission intergénérationnelle des catégories professionnelles traitant particulièrement la construction des inégalités sociales. Ce domaine de recherche s'autonomise par rapport aux travaux sur la ville et l'urbain emportant la définition de la mobilité comme changement de statut, de rôle ou de position, qu'elle sera la seule à garder jusqu'à maintenant.

[2] C'est ainsi que fut construit le modèle à quatre étapes : génération (des populations, emplois ou autres dans des zones d'un bassin urbain), distribution (des déplacements entre ces zones par une matrice OD), répartition (des déplacements entre une origine et une destination selon les modes), affectation (des déplacements sur les différents arcs du réseau routier) des flux. Encore en vigueur aujourd'hui, le modèle à quatre étapes permet d'évaluer le trafic futur sur l'ensemble du réseau routier selon des scenarios de nouvelles infrastructures et/ou d'élargissement de voiries existantes.

[3] KAUFMANN Vincent (2012), *op.cit.* www.forumviesmobiles.org consulté le 12 décembre 2015

[4] DEHORNOY Julien (2011), La politique des transports suit-elle les recommandations des économistes ?, Tracés. Revue de Sciences humaines 11, consulté le 14 décembre 2015. http://traces.revues.org/, voir aussi, CHEVASSON Guillaume (2007), Le calcul économique à l'épreuve des contraintes du secteur de transport routier, thèse de doctorat en sciences économiques, option Economie des transports réalisée sous la direction de Crozet Yves, p.14 www.theses.univ-lyon2.fr

remises en cause suite à la perte de l'automobile de son rôle dominant dans les déplacements notamment en milieu urbain accentuée par la crise pétrolière. Cette situation a donné naissance à un nouveau champ disciplinaire "la socio-économie des transports[1]", qui déploie le terme de mobilité, dans une conception spatiale, comme une demande de transport privilégiant une approche par les déplacements[2], définis comme "tout mouvement réalisé sur la voie publique reliant deux lieux définis par l'activité qui s'y déroule" (COMMENGES, 2013)[3].

S'attachant à quantifier et à modéliser la demande de transport, ce champ disciplinaire s'intéresse à la demande de mobilité par la connaissance détaillée et la compréhension fine des pratiques individuelles de mobilité identifiant les déterminants des déplacements. Cette démanche est possible par la mise en place progressive d'une approche transversale s'appuyant à la fois sur les concepts et les méthodes d'investigation de l'économie, de la géographie et de la sociologie[4]. La définition la plus couramment utilisée dans le milieu des études de prévision, correspond au nombre de déplacements réalisés par une personne au cours d'une journée dont l'unité d'observation n'est plus le véhicule, mais la personne. De plus l'analyse ne se limite plus à l'analyse des déplacements motorisés, mais elle prend en considération l'ensemble des modes de transports, y compris la marche à pied ou les deux roues. Enfin, les déplacements sont considérés avec certains de leurs attributs, comme l'origine, la destination, le motif, l'heure de réalisation, le mode de transport employé[5].

2. Les approches géographiques de la conception de la mobilité spatiale : phénomène transversal à dominance spatiale

Les approches géographiques de la mobilité des individus ont été développées dès l'après-guerre (KAUFMANN, 2012) en étudiant le phénomène à travers l'analyse des migrations, de la mobilité quotidienne et de la mobilité résidentielle. Après avoir cadré la notion de mobilité spatiale en géographie, nous présenterons dans un second temps, les différentes formes de mobilités qui traversent et parcourent les territoires à toutes les échelles.

[1] COMMENGES Hadrien(2013), Socio-économie des transports : une lecture conjointe des instruments et des concepts, *Cybergeo : European Journal of Geography*, document 633, consulté le 23 décembre 2015. http://cybergeo.revues.org ,

[2] La notion de déplacement se substitue à celle des flux. Le flux, dans le manuel devenu classique de Denise PUMAIN et Thérèse SAINT-JULIEN (2001, p. 14) est défini comme une "mesure d'interaction spatiale obtenue par l'addition de déplacements individuels ou de quantités matérielles échangées entre deux zones géographiques pour une durée donnée" Les travaux des géographiques réservent donc l'usage du terme de mobilité à celui des personnes.

[3]DARGIROLLE Rébecca (2014), Les exclus de la mobilité : De l'observation à la décision, thèse de Doctorat en géographie réalisée Sous la co-direction de Thomas THEVENIN et Benjamin MOTTE-BAUMVOL, Université de Bourgogne, p.10

[4] Contrairement à la logique d'adaptation de l'offre à la demande privilégiant une approche segmentée en termes d'axes et de réseaux de transports, l'analyse de la demande de déplacements s'appuie à la fois sur une approche désagrégée des comportements individuels et sur une approche systémique, qui met en relation sur un territoire donné les comportements individuels et l'ensemble de l'offre de transport.

[5] BONNEL Patrick(2001), Prévision de la demande de transport, Rapport présenté en vue de l'obtention du diplôme d'habilitation à diriger les recherches, université Lumière Lyon 2, Faculté des sciences économiques, p.67

a. La mobilité en géographie : Usages et déclinaisons conceptuelles

Dans le domaine de la géographie, l'emploi de la notion de mobilité est assez récent dans la mesure où le géographe parle, le plus souvent, de flux pour désigner aussi bien les échanges de biens et de personnes, les trafics et l'analyse des systèmes de transport et des politiques de planification (MERLIN, 1991). Ainsi, on a longtemps parlé de géographie de la circulation, puis aujourd'hui de géographie des transports (BAVOUX, 2005). La géographie de la mobilité n'existe pas (encore) de manière explicite[1]. Dans l'acception géographique, la mobilité renvoie avant tout à l'espace tout en lui donnant un usage particulier. WIEL affirme que l'occupation, l'organisation et le fonctionnement de l'espace est, pour une très grande part, fonction de la gestion de la mobilité[2] permettant de générer d'interactions spatiales[3] en réduisant les distances considérées comme une contrainte à la continuité spatiale.

Denise PUMAIN et T. SAINT-JULIEN affirment que ce sont les déplacements entre des lieux différents qui construisent l'espace géographique, ce sont les flux de personnes, de marchandises, qui véhiculent aussi des idées, de l'information, des pratiques culturelles qui donnent sa forme à l'organisation de l'espace géographique[4]. Rendant proche ce qui est loin (CHALAS et DUBOIS-TAINE, 1997), la mobilité est, selon RAVALET et Diaz OLVERA, un outil permettant de gérer la distance spatiale, de créer différentes formes de mise en proximité des lieux et des personnes et de sortir de la proximité géographique[5]. Dans leur approche, le déplacement n'est pas uniquement défini par un lieu de départ et un lieu d'arrivée mais par un espace-temps qui "représente un moment qui fait sens… et s'inscrit dans la continuité avec les espaces qu'il relie"[6].

Le développement continu des moyens de transports améliorant leur vitesse et des TIC, modifie la manière de concevoir la distance, la proximité et donc le rapport des individus au territoire. Grâce à la mobilité, à la proximité[7] topographique reposant sur le contact immédiat et caractérisant les espaces marqués par la continuité et la contiguïté se substitue une proximité topologique reposant sur la connexité[8], elle-même dépend des opportunités offertes par les moyens de transport ou de communication (LUSSAULT, 2007, 2013 ; LEVY et LUSSAULT, 2003)[1].

---

[1] HUGUENIN-RICHARD Florence (2010), Mobilité urbaine : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin…. Vincent Moriniaux. Mobilités, Armand Colin, p.03, mis en ligne le 17mai 2017 et consulté le 25.03.2018, https://hal.archives-ouvertes.fr

[2] WIEL Marc (1999), Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales, In : Espace, populations, sociétés, 1999-2. Les mobilités spatiales, p188, http://www.persee.fr consulté le 05 novembre 2017

[3] PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse (2001), Les interactions spatiales : flux et changement dans l'espace, Ed Armand Collin, p.05

[4] PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse (2001), *op.cit.*, p.06

[5] RAVALET Emanuel et Diaz OLVERA Lourdes (2013), Editorial : Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines, Géo-Regards, Revue Neuchâteloise de géographie, n°6, p.06 http://doczz.fr

[6] RAVALET Emanuel et Diaz OLVERA Lourdes (2013), op.cit p. 7

[7] Le terme de proximité a deux sens : une connotation spatiale et sociale. La connotation spatiale suppose un contact physique. La proximité est liée à la contiguïté, évaluée souvent par rapport au lieu de résidence. Le sens social suppose une connivence stimulant des échanges entre une pluralité d'individus. Cf. REMY Jean (2004), *Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité*, In ouvrage territoires de mobilité : l'aire du temps, sous la direction de VODOZ Luc & GIAUQUE Barbara Pfister, p.16

[8] La connexité matérialise le passage d'un modèle de différentiation socio-spatiale aréolaire à un modèle fragmenté : jusqu'aux années 1960, nos sociétés occidentales étaient marquées par la séparation des fonctions dans l'espace social (division sexuelle du travail,

Dans l'acception géographique, urbaniste ou aménagiste, la notion de mobilité était couramment utilisée sans autres précisions comme la propension d'une personne à se déplacer d'une origine à une destination[2]. Elle est mesurée le plus souvent en nombre de déplacement d'une personne[3]. Marc WIEL définit le déplacement comme un trajet entre une origine et une destination à l'aide d'un ou plusieurs modes de transports, suivant un itinéraire pendant une certaine durée. Une sortie du domicile correspond donc à au moins deux déplacements : un aller et un retour[4]. Un déplacement peut être défini comme "l'action, pour une personne, de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport[5]. Le niveau de mobilité peut être mesuré par personne (ou par personne de plus de six ans, les jeunes enfants n'ayant guère de mobilité autonome) ou par ménage (on verra que la principale source d'information sur la mobilité des personnes est constituée par des enquêtes effectuées à domicile auprès de l'ensemble des membres d'un ménage)[6].

Par la suite sa conception a gagné en rigueur et en précision pour désigner à la fois la propension d'un individu à se déplacer[7] d'une origine à une destination et une potentialité[8] dans les mains de l'individu lui permettant de profiter des opportunités offertes par la société à l'extérieur de son domicile[9]. Considérant la mobilité comme un mouvement (déplacement) effectif dans l'espace, cette définition rejette l'idée d'analyser la mobilité sous le seul angle statistique renseignant sur le nombre moyen des déplacements, car ne permet pas de cerner toute la réalité de la pratique de mobilité, tout en proposant un autre élément, celui de la potentialité afin de faire part à tout ce qui permet cette mobilité. Ceci signifie que la mobilité est un mouvement effectif dans l'espace dont les individus sont des initiateurs[10].

---

primat de la catégorie socioprofessionnelle dans l'identité) et spatial (spécialisation fonctionnelle du sol). Changer de rôle impliquait généralement de changer de lieu [Schuler et al. 1997]. Ce modèle s'est maintenant estompé pour laisser place à une superposition spatiale et temporelle accrue des rôles.

[1] FOURNY Marie-Christine & CAILLY Laurent (2013), *op.cit.*, p.23

[2] MERLIN Pierre (1991), Géographie, économie et planification des transports, éd. PUF, p.84

[3] MERLIN Pierre (1991), *Ibid.*

[4] WIEL Marc (1999), *op.cit.*, p.187

[5] ORFEUIL Jean-Pierre & TROULAY P. (1989), Les déplacements dans le cadre habituel, in ORFEUIL J.-P. (dir. par), Un milliard de déplacements par semaine - La mobilité des Français, La Documentation française, Paris, avril 1989, p. 71.

[6] Le nombre de déplacement : la mobilité est difficile à mesurer supposant un repérage à la fois dans l'espace et dans le temps. Leur mesure diffère selon qu'on prend en compte, ou non, les déplacements effectués uniquement à pied sans aucun moyen de transport mécanique.

[7] MERLIN Pierre & CHOAY Françoise (2009), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 2e éd., Quadrige, p. 542

[8] Suivant le CEMT, la propension à se déplacer dépend, d'une part, des opportunités dont chaque individu a la connaissance en vue de satisfaire ses besoins (par exemple, disposer de biens et de services, se former, travailler, s'amuser, s'intégrer dans la socité, etc.), d'autre part, de son niveau et modes de vie, de la localisation de ses lieux de vie, ou encore de l'offre de transport desservant les lieux où sont localisées les opportunités. Cf., CEMT (1996a), Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne, table ronde n°102, CEMT p.13. Il s'ensuit que la réalisation des opportunités de vie des individus, [RAFFESTIN 1999, p.24] et découle de l'organisation que ceux-ci donnent à leur vie en dehors du domicile afin de profiter des opportunités que la sociétté leur offre. Elle est une conséquence de la façon dont les gens organisent leur vie en dehors du domicile. Cf. BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), De la mobilité à la mobilité durable : politique de transport en milieu urbain, Ouvrage, Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance, sous la direction de DACUNHA Antonio, PPUR, p. 78,

[9] BOILLAT Patrick &PINI Giuseppe (2005), *Ibid.*

[10] EPSTEIN David (2103), La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle, l'exemple des résidents actifs luxembourgeois, Thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction WEBER Christiane, Université de Strasbourg, p. 24

LEVY et LUSSAULT[1] reprennent cette idée en qualifiant la mobilité d'un processus avéré (qui se traduit en mouvements effectifs, généralement dans un espace de métrique euclidienne origine-destination) et celui de potentiel[2], de virtualité non actualisée, qui est ce qui autorise le mouvement réalisé (le déplacement). Ainsi, la mobilité ne se limite pas au déplacement physique[3] effectif et à ses techniques (qu'on appellera transport), mais englobe toutes les manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace, qui accompagnent ce mouvement et qui ont des répercussions sur l'espace et sur le sujet (ou l'objet) mobiles, que LEVY qualifie de potentialité.

Cette phase est qualifiée d'*ex ante* du mouvement qui précède tout mouvement de déplacement. Aborder le concept de mobilité passe par la prise en compte de la relation entre le virtuel (accessibilité) et l'actuel (déplacement) (LEVY et LUSSAULT, 2003)[4]. Selon LEVY, ce retour à l'espace ne rejette pas la dimension sociale de la mobilité et ne la réduit pas aux déplacements. Cela signifie que ce n'est pas le seul fait de se mouvoir (ou être mû) dans l'espace qui présente l'objet d'intérêt géographique, mais plus encore, ce sont les causes, les effets et les conditionnements. La prise de conscience de cette réalité, des auteurs ont tenté de forger des définitions plus ou moins complètes du phénomène de la mobilité.

Dans une approche sociogéographique, Jean-Pierre ORFEUIL (2000) propose ainsi de cerner l'étude de la mobilité à travers la compréhension des pratiques de mobilité et des usages que les personnes mobiles ont de l'espace, écrit TABAKA[5]. BASSAND et BRULHARDT (1980) l'ont désigné comme l'ensemble des déplacements des acteurs (individuels ou collectifs) dans l'espace physique (ou géographique), quels que soient la durée et la distance du déplacement, les moyens utilisés, les causes et les conséquences[6].

Cette définition fournit un élément important : ce n'est plus le seul acte de se déplacer qui est pris en compte, mais l'ensemble des conditions qui composent le mouvement. Enfin, il y'a la définition de Jacques LEVY qui la qualifie d'un concept englobant dont il importe de décliner toutes

[1] LEVY Jacques & LUSSAULT Michel (2003), Dictionnaire de la géographie. Paris, Belin, cité par TABAKA Kamila(2009), Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Etude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble, thèse de doctorat en géographie co-dirigée VANIER Martin et CHARDONNEL Sonia, Université Joseph Fourier Grenoble, p.23 https://infoscience.epfl.ch

[2] Les conditions de cette potentialité, variables selon les individus, amènent, ou non, au final, à la réalisation du mouvement effectif. Elles sont conceptualisées par KAUFMANN sous le terme de motilité (voir sous section 2).

[3] En sociologie, déplacement est différent de mobilité car le déplacement dans l'espace ne change l'état social de l'acteur, KAUFMANN, (2008).

[4] TABAKA Kamila (2009), *Ibid.*

[5] TABAKA Kamila(2009), *op.cit.*, p.22

[6] AGBOSSOU Igor (2007), Modélisation et simulation multi-agents de la dynamique urbaine : Application à la mobilité résidentielle, thèse de doctorat en géographie, réalisée Sous la co-direction de FRANKHAUSER Pierre et WEBER Christiane, Université de FRANCHE-COMTÉ, p. 23

les notions qui en découlent (déplacement, transport, flux[1] et fluidité[2] etc.), et que trop souvent on confond avec lui.

b. Les formes de mobilité spatiale : Mouvements s'opérant sur la double échelle espace/temps

S'inspirant des travaux de M. BASSAND et M. C. BRULDART (1980), de C. CLARK (1982) et de D. COURGEAU (1988)[3], KAUFMANN distingue quatre types de mobilité : la migration et la mobilité résidentielle (qualifiées irréversibles), le voyage et la mobilité quotidienne qualifiés de réversibles[4] dont chacune de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante et d'un ancrage disciplinaire spécifique[5]. Cette classification est issue de la mise en relation des deux critères du temps (longue ou courte) et de l'espace dans lequel elle se déroule (interne ou externe au bassin de vie). Ces différentes formes sont liées entre elles, et s'influencent mutuellement. Ainsi, saisir pleinement ce phénomène de mobilité et ses enjeux exige que des articulations entre les différentes formes de mobilité et les arbitrages soient effectués par les acteurs[6] (approche système de la mobilité, voir la sous section 2). Notons que malgré la multiplicité des formes de mobilité, leurs analyses permettent aux géographes de mieux appréhender les dynamiques socio-spatiales qui structurent l'espace géographique à une échelle microscopique et/ou mesoscopique.

La mobilité résidentielle désigne les mouvements ou déplacements matérialisant un transfert définitif du lieu de résidence habituelle afin d'adapter les caractéristiques du logement aux besoins et aux moyens de la famille et résulte de l'évolution de celle-ci dans le cycle de vie familial (éventuellement de la sortie de ce cycle par séparation, divorce, décohabitation des enfants) et sur l'échelle socio-économique[7]. Elle correspond à un déplacement interne au bassin de vie (dans une même agglomération) pour une temporalité longue. Les voyages recouvrent l'ensemble des déplacements interrégionaux et internationaux réalisés en dehors du bassin de vie. Bien que

[1] Observée à l'échelle d'unités géographiques assez vastes et au bout de durées assez longues, la mobilité se traduit par des flux, mesures agrégées des déplacements, qui présentent de remarquables régularités. Cf., PUMAIN Denise SAINT-JULIEN Thérèse (2001), op.cit, p. 5

[2] Si l'on se réfère à la manière avec laquelle est exercée la mobilité, le terme de fluidité est un outil de mesure de la mobilité spatiale. En sociologie, MCKENZIE (1927), la mobilité désigne un déplacement vécu comme un événement, laissant son emprunt sur la vie de l'individu (identité, position sociale), la migration, la mobilité résidentielle. La fluidité, quant à elle, est utilisée pour désigner l'ensemble des déplacements sans effet particulier sur la personne (achat du pain, se promener). Il s'agit de l'ensemble des déplacements routiniers ou quotidiens (mobilité réversible).

[3] EPSTEIN David (2013), *op.cit.*, p25.

[4] En sociologie, l'irréversibilité est une expérience sociale totale. C'est-à-dire qu'elle a forcément un effet sur l'individu. Les mobilités les plus réversibles sont toutes celles dont on ne se souvient pas précisément. Souvent répétitives, elles relèvent de l'univers du non événementiel (déplacements et le voyage d'affaire). Un actif va travailler tous les jours, mais il ne se souvient pas précisément de chaque trajet quotidien.

[5] La mobilité quotidienne a été abondamment étudiée par les géographes, l'analyse de la mobilité résidentielle a souvent été l'apanage des démographes, l'anthropologie s'est appropriée le voyage, les migrations restant traditionnellement du champ relevant plutôt de la sociologie, Cf. AGBOSSOU Igor (2007), *op.cit.*, p28.

[6] La notion de système de mobilité renvoie à l'idée que ces quatre types de mobilité sont en interaction les unes avec les autres : « Les divers flux de mobilité ne sont pas isolés les uns des autres, mais entretiennent entre eux des rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité, de substitution, d'incompatibilité, etc. » (Brulhardt & Bassand, 1981). Pour exemple, un changement de lieu de travail impliquant un allongement des distances quotidiennes à parcourir (mobilité quotidienne) est potentiellement générateur, à plus ou moins long terme, d'un déménagement, au sein du bassin de vie (mobilité résidentielle) ou vers une autre région (migration).

[7] MERLIN Pierre (1991), *op.cit.*, p.79

supposant des temporalités supérieures au quotidien (plus de 24 heures), ils impliquent un retour à court terme au domicile et s'inscrivent donc dans un mouvement circulaire[1].

La migration correspond à un déplacement externe au bassin de vie avec une temporalité longue[2]. Elle associe un changement d'activité et du lieu où celle-ci s'exerce : le changement de résidence n'en est que la conséquence. Elle s'effectue au sein d'une même région, entre région ou pays, voire entre continents.

Enfin, la mobilité quotidienne ou pendulaire renvoie à tous les phénomènes de circulation qui recouvrent une grande variété de déplacements sans changement permanent ou durable de résidence : navettes domicile-travail, déplacements saisonniers, déplacements temporaires, migrations alternantes, migrations journalières, etc. Il s'agit des déplacements effectués à l'intérieur du bassin de vie avec de temporalité courte (jour, semaine, etc.). Cette forme de mobilité se caractérise par la répétitivité des déplacements et des trajectoires circulaires (récursivité), marquée par retour quotidien des individus à leur origine (le domicile), impliquant l'émergence d'habitudes[3]. Cette forme de mobilité n'est pas une fin en soi puisque le déplacement répond au besoin de réalisation d'une ou plusieurs activité(s) en dehors du domicile (voir p.67). La mobilité considérée comme quotidienne et définie comme "l'ensemble des pratiques de déplacements d'une population dans son cadre habituel" (SEGAUD M., BRUN J., DRIANT J.C., 2001). C'est cette conception spatiale et quotidienne de la mobilité qui sera étudiée et analysée dans le cadre de notre thèse.

Elle est appréhendée en géographie urbaine dans le cadre des déplacements domicile-travail (les migrants alternants) effectués à une échelle locale (mais qui tend à gagner en distance) avec une temporalité du quotidien. L'échelle locale est celle de l'agglomération urbaine (toutes tailles confondues : petite, moyenne ou grande ville), mais aussi des bassins d'emploi ou de l'arrière-pays rural,[4] caractérisée par la concentration, dans l'espace et dans le temps, des déplacements. Cette concentration pose des problèmes cruciaux (pointes, encombrements, congestion, bruit, environnement) que les transports en commun, grâce à leur capacité plus élevée (surtout comparée à leur consommation d'espace et au coût d'investissement nécessaire), peuvent seuls résoudre et par ricoché permettre la maîtrise et la régulation de la mobilité ; objet de notre thèse posant la problématique relative à l'analyse des mécanismes relatifs au management du service public de transports dans les villes moyennes en Algérie.

La mobilité quotidienne regroupe les déplacements du domicile au lieu de travail ou d'étude, les déplacements d'achats des produits d'usage quotidien, de loisirs, de visites, d'affaires (plus libres

[1] DARGIROLLE Rébecca (2014), *op.cit.*, p.13
[2] KAUFMANN Vincent (2008), Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner, Ed. Presses polytechniques et uniersitaires romandes, p.29
[3] DARGIROLLE Rébecca (2014), *op.cit.*, p.13
[4] MERLIN Pierre (1991), *op.cit.*, p.82

de s'adapter aux circonstances pour se répartir dans le temps et dans l'espace). Ainsi, la mobilité quotidienne par personne est définie comme le nombre moyen de déplacements effectués par personne de plus de 5 ans résidant dans un périmètre donné, pour un jour moyen de la semaine et tous moyens de transport confondus (CERTU, 2005). Cette définition simplifiée, utile pour le calcul d'indicateurs synthétiques, mais incomplète car le nombre moyen de déplacements, a été montré plus haut, n'est pas équivalent à la mobilité. La diffusion des technologies de l'information et de la communication et l'augmentation du potentiel de vitesse ont permis la compression de l'espace-temps en bousculant les équilibres entre la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne. Les distances et les vitesses croissent, tandis que les temporalités auxquelles elles renvoient se désynchronisent (AUDARD, 2006) pour se resynchroniser selon de nouvelles modalités. On assiste à un phénomène de substitution des formes les plus irréversibles de mobilité (migration, mobilité résidentielle) vers des formes plus réversibles (mobilité quotidienne, voyage).

L'usage des potentiels de vitesse procurés par les autoroutes pour vivre loin de son lieu de travail et éviter de déménager (WIEL, 1999 ; PUTNAM, 2000)[1], les temporalités du long terme ont été transformées vers celles du court terme faisant émerger de nouvelles formes de mobilité à savoir la pendularité de longues distances[2] s'appuie largement sur les possibilités de travailler à distance procurées par le développement du réseau Internet et la multi-résidentialité ou la bi-résidentialité (KAUFMANN, 2008). Il existe également d'autres formes de mobilité notamment les mobilités de loisir entre les vacances et le week-end ou le tourisme de courte durée (POTIER, 1996). Elles prennent souvent la forme de la découverte d'une ville et de ses richesses culturelles sur le mode de la détente. Dans tous ces cas, la connexité conduit à développer une forme d'ubiquité dans l'insertion sociale, ubiquité consistant à avoir plusieurs vies en parallèles dans des lieux spatialement éloignés[3].

3. Conception économique de la mobilité : Rationalité individuelle, spécialisation des espaces et allocation des ressources

La mobilité n'est guère abordée directement dans les théories économiques, elle renvoie à d'autres notions comme les coûts de transport, l'intégration économique, etc. Il s'agit ici de formuler la manière dont la mobilité est conceptualisée en économie. Elle est tantôt considérée comme résultant d'un choix individuel contribuant au développement personnel (approche micro-économique), tantôt perçue comme la conséquence d'une situation sur laquelle les individus jugent ne pas avoir prise, estimant leur cheminement dépendant de contraintes de contextes (approche

[1] Cité par AGBOSSOU Igor (2007), *op.cit.*, p. 26
[2] En se basant sur la distance parcourue entre le domicile et les lieux d'activité, il est possible de distinguer la mobilité locale de la mobilité longue distance. En France, la mobilité locale correspond à l'ensemble des déplacements réalisés sur le territoire national et dans un rayon de 80 kilomètres autour du logement. Cette forme de mobilité coïncide avec la mobilité quotidienne évoquée ci-dessus puisque les déplacements sont effectués afin de réaliser des activités du quotidien tels que l'emploi ou les études, les courses, l'accompagnement, etc. Cf. DARGIROLLE Rébecca (2014), *op.cit.*, p.13
[3] KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier & ROSSEL Pierre (2004), Mobilité et motilité. De l'intention à l'action. Cahier du LASUR n°4, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, février, p.19 https://infoscience.epfl.ch

macro sociale en terme structurel) ; elle est le produit de contraintes sociales et de changements structurels qui transcendent les actions individuelles.

a. La mobilité spatiale comme forme d'investissement individuel : minimiser les coûts et gérer les avantages

Centrée sur la logique de prise de décision individuelle, la perception de la mobilité comme une forme d'investissement qui augmente la productivité des ressources humaines, par la recherche de meilleures opportunités d'emplois, formulée pour la première fois par Larry SJAASTAD en 1962[1], dans le cadre de l'analyse des flux migratoires (entre régions, l'exode rural et les migrations internationales), est aussi valable dans l'analyse économique de la mobilité quotidienne. Cette vision s'est inspirée de l'approche de type individualiste développée initialement par la théorie micro-économique néoclassique et celle du capital humain[2]. Conformément à cette approche, la décision de mobilité résulte d'un calcul individuel et une évaluation comparée des coûts économiques et physiques, monétaires et non monétaires, liés à la mobilité et des gains escomptés. Selon cette vision, l'individu cherche à optimiser le rapport coût/bénéfice dans leurs choix de déplacement. Elle est une conséquence d'un arbitrage coûts/bénéfices de la décision de mobilité[3]. La mobilité est donc le résultat du choix rationnel[4] d'un individu qui cherche à maximiser ses revenus. Dans ce sens, KAUFMANN s'appuyant sur l'approche allocative (néo-walrasiennes) affirme que les individus se déplacent là où leur rémunération est la plus élevée[5] et leur procure des opportunités de gains pécuniaires élargissant leur base économique.

Ceci signifie que la mobilité d'un individu, considéré économiquement comme rationnel l'*homo economicus* dont la maximisation de l'utilité est postulée comme a priori de toutes les actions sociales[6], dépend essentiellement de la maximisation de son utilité individuelle (fonction d'utilité) en prenant en compte les coûts associés aux modes de transports utilisés pour ses déplacements[7] (temps, tarif ou coût monétaire, confort, accessibilité, sécurité, etc.). De ce fait, la décision de mobilité est prise si les bénéfices associés à cette décision permettent au minimum de couvrir les coûts de

[1] SJAASTAD Larry (1962), *The costs and returns of human migration", Journal of Political Economy*, 70 (5, partie 2), Pp. 80-93.
[2] Le concept de capital humain se situe à la base de l'argumentaire néolibéral qui préconise l'individualisme, car chaque individu est libre d'investir ou non dans son capital humain pour améliorer son sort. Ceux qui se trouvent en situation précaire le sont peut- être faute d'avoir suffisamment investi ; on individualise ainsi la responsabilité de la réussite ou de l'échec de l'insertion professionnelle (Laflamme, 2000). Dans ce sens, la mobilité peut être envisagée, tout comme la formation et l'expérience, comme des investissements dans le facteur humain.
[3] LEMISTRE Philippe & MAGRINI Marie-Benoît (2010), Mobilité géographique des jeunes : du système éducatif à l'emploi. Une approche coûts/bénéfices des distances parcourues, pp.65 et 70
[4] La rationalité est définie comme une cohérence intra-individuelle et une consistance logique à l'intérieur d'un système de croyances et de préférences (MELLERS, SCHWARTZ, & COOKE, 1998)
[5] KAUFMANN Vincent et al. (2004), *op.cit.*, p.7, https://infoscience.epfl.ch
[6] NGUYEN Thi Than Huong (2011), Eléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorises, le cas de Hanoï, Thèse de doctorat en Géographie, aménagement, urbanisme réalisée sous la direction de Jean-Michel Deleuil, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, p.26, http://theses.insa-lyon.fr/ consulté le 13/11/2017
[7] ZOUBIR Ayman(2013), Management de mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable. Quelles voies possibles de régualation, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme réalisée sous la direction de FAIVRE D'ARCIER Bruno, p.20

mobilité. Par exemple, la distance parcourue est étroitement liée aux coûts de mobilité subis comprenant non seulement les coûts de transports liés à la mobilité, mais aussi le coût psychologique d'éloignement de son capital social et de l'environnement d'origine (SJAASTAD, 1962 ; GREENWOOD, 1997)[1].

Partant du raisonnement micro-économique, ZAHAVI (1974), s'inspirant des SZALAI (1972)[2], a élaboré une loi, appelé la conjoncture ou la constance budgets-temps transport (BTT)[3], démontrant que les citadins cherchent à maximiser les opportunités que l'espace leur offre sous une double contrainte, celle d'une limite dans le temps de déplacement quotidien et celle d'une limite dans la part du budget monétaire allouée à ces déplacements, cette dernière étant toutefois variable selon que les personnes sont ou non équipées d'automobiles[4]. Selon cette loi, les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps de transport constant et que leur portée spatiale est fonction de la vitesse de déplacement. Avec l'accélération des transports, ce n'est pas le temps passé pour la mobilité qui diminue mais la distance parcourue qui augmente[5]. Sous cette vision "individualiste" de ZAHAVI, la mobilité individuelle se résume à la seule impulsion individuelle à se déplacer[6].

Une critique fondamentale de ce type d'approche porte sur l'atomisation des mécanismes décisionnels en ce qui concerne la mobilité conçue comme une décision prise par un acteur individuel, isolément de tout contexte social, économique, politique, culturel. Autrement dit, la mobilité est aussi (et surtout) une production sociale car les pratiques de mobilité sont alors co-produites par un ensemble de facteurs économiques, organisationnels et culturels[7]. Suivant ASSOT Mh, ORFEUIL J-P., ce modèle tend à simplifier le processus du choix modal des individus et sous-estime la multiplicité des motifs d'évolution des comportements. Pour ces auteurs, on ne peut pas s'en tenir à des analyses micro-sociales car chaque décision individuelle participe à moyen et long terme à la formation d'effets de club (un système de transport collectif fonctionne mal avec peu

[1] LEMISTRE Philippe & MAGRINI Marie-Benoît (2010), *op.cit.*, p. 67
[2] Ayant révolutionné l'analyse de la mobilité quotidienne par l'introduction de la variable temps permettant de placer les comportements individuels de déplacements dans une perspective temporelle plus large qui révèlent les interactions réciproques entre mobilité et urbanisme, les travaux de SZALAI (1972) et ZAHAVI (1980) servent de base aux auteurs français BIEBER, MASSOT et ORFEUIL (1993) et WIEL (1999) dans l'étude du rôle des vitesses dans la coprodution entre croissance de la mobilité et la croissance urbaine.
[3] La notion de budget-temps avait été largement développée il y une vingtaine d'années, mais dans une optique qui ne privilégiait pas spécialement l'analyse de la mobilité. Elle a été reprise dans les années 1970 de façon plus orientée vers celle-ci, montrant l'importance des contraintes de temps sur la mobilité et l'importance du temps de déplacement par rapport au temps libre.
[4]MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (2005), La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, Cahiers internationaux de sociologie 1 (n° 118), p.86, www.cairn.info
[5] En tant que consommation intermédiaire, les transports constituent une condition nécessaire, mais non suffisante, à la réalisation de leurs différentes activités. De ce fait, l'analyse micro-économique suppose que les individus, mus par une logique d'optimisation, vont chercher à réduire leurs coûts de transports, notamment par l'accroissement des vitesses. Cf., CROZET Yves & JOLY Iragaël (2003), De l'hypothèse de la constance du budget-temps transport à sa remise en cause : Une double interpellation des politiques publiques de transports urbains, rapport de recherche, laboratoire d'économie des transports, Université Lumière Lyon, p.3 https://halshs.archives-ouvertes.fr
[6]MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (2005), *op.cit.*, p.87
[7] MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (2005), *op.cit.*, p.86

d'usagers, le marché de l'occasion participe à la diffusion du produit automobile) et d'effets de congestion[1].

b. La mobilité spatiale comme matérialisation des échanges : un phénomène lié à la spécialisation des espaces

La mobilité a été appréhendée par les économistes comme la matérialisation des échanges en lui attribuant un rôle positif dans la croissance économique. La mobilité a toujours été considérée comme une des principales sources du développement économique[2]. Matérialisée sous forme de mobilité spatiale des biens et services[3], ces échanges constituent un auxiliaire de l'activité professionnelle des individus et du système de production dans lequel ils évoluent. Cette acception est fondée sur un principe selon lequel le coût de transport doit être minimisé afin de favoriser les échanges, justifiée par la théorie de l'utilisation des terres agricoles Von THÜNEN (1826) et la celle de localisation des entreprises d'Alfred WEBER. La distance entre les lieux et les ressources dont les individus ont besoin, nécessite des stratégies, notamment de mobilité et de communication, pour y accéder. Plus que l'aptitude à se déplacer, la mobilité se réfère à la pratique des échanges et des déplacements qu'effectuent les individus[4]. A ce titre, la mobilité peut être appréhendée comme un phénomène lié à la spécialisation de l'espace. Sous cette vision, elle devient donc condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine.

Une répartition très différenciée de ces ressources dans l'espace et dans le temps constitue la motivation première de la mobilité (HEURGON et LAOUSSE 2004 ; BEAUCIRE 2006). Le quartier ne rassemble plus les équipements qui permettraient à sa population de satisfaire sur place l'ensemble de ses besoins ; celle-ci doit se déplacer si elle veut profiter au maximum des équipements multiples qu'offre le territoire. La mobilité suppose des déplacements d'un territoire (espace, ville, campagne) à un autre en fonction de leurs spécialisations et de leur hiérarchisation[5]. Cette mobilité découle de l'utilisation des diverses possibilités de l'utilisation de l'espace urbain ; elle est une composante essentielle de son organisation. A ce propos JOSEPH I. a écrit "habiter une ville, ce n'est pas seulement y résider, mais aussi la découvrir sans cesse, ne la connaître que sur le mode déambulatoire, passer d'une résidence à une autre, d'un territoire à un autre"[6].

---

[1] MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (2005), *op.cit.*, p.87
[2] KAUFMANN Vincent (2004), *op.cit.* p.7
[3] Selon Kaufmann, la mobilité des biens et services n'est guère abordée directement par les économistes, mais elle est très présente dans trois phénomènes considérés comme centraux dans la croissance : les échanges (en particulier mais pas exclusivement internationaux), les coûts de transport (qui comprennent en fait tous les coûts liés à la distance) et la division du travail (et les rendements croissants qu'elle permet).
[4] TABAKA Kamila(2009), *op.cit.*, pp.33-34
[5] CLICHE Pierre (1980), Espace social et mobilité résidentielle, Presses Université Laval, pp.13-14
[6] ISAAC Joseph (2003), La notion de public : Simmel, l'écologie urbaine et Goffman", Daniel Cefaï et Dominique Pasquier (dir.), Les sens du public. *Publics politiques, publics médiatiques*, Paris, P.U.F, p. 338, Cité PARASIE Sylvain & ISRAËL Liora (2004), Memoriam Isaac Joseph (1943-2004), *In* Revue Terrains & travaux, n° 7, https://www.cairn.info

c. La mobilité spatiale : Facteur de stabilisation économique et d'allocation des ressources

Historiquement, les mobilités spatiales ont été une variable d'adaptation aux difficultés locales. Les observateurs des dynamiques des marchés du travail et des transformations des rapports à l'emploi affirment que lorsque le marché du travail présente un déséquilibre entre l'offre et la demande de main d'œuvre, conduisant à une situation qualifiée de pénurie, les individus seraient mobiles[1]. Difficulté à trouver un emploi ou difficulté à recruter pour les autres : les deux ramènent souvent à la même problématique, celle de la mobilité quotidienne à l'intérieur du "bassin de vie". Cette mobilité urbaine, métropolitaine est un véritable défi en matière de développement local[2]. De ce fait, les déplacements de population répondent aux déséquilibres spatiaux, ou révèlent la déstructuration de l'espace socio-économique.

Ainsi, dans les modèles macro-économiques néoclassiques, la mobilité liée au travail est analysée comme des réponses aux déséquilibres du marché du travail et aux différentiels de revenus, comme des flux rééquilibrant qui conduisent à une nouvelle allocation spatiale des facteurs, conforme aux lois économiques du marché[3]. La promotion de la mobilité géographique des travailleurs a de nouveau été avancée comme un enjeu majeur pour un meilleur fonctionnement du marché du travail et un mécanisme pour optimiser la gestion des ressources humaines[4] . Les analyses du chômage ne manquent pas également d'exposer qu'une plus grande mobilité des travailleurs améliorerait les appariements sur le marché du travail (FREYSSINET, 2004)[5].

Envisagée comme solution ou mécanisme de régulation et d'ajustement des déséquilibres territoriaux en matière de la répartition des facteurs de production, la mobilité permet au système économique d'atteindre une plus grande efficacité. Investir le champ de la mobilité, c'est favoriser le développement du territoire et l'accès et le maintien en emploi. Une plus grande mobilité des actifs ne profite donc pas qu'aux salariés et aux employeurs directement concernés. Elle peut créer des "externalités positives" en donnant à la fois une plus grande employabilité aux salariés, une plus grande efficacité aux entreprises, et une plus grande souplesse au marché du travail. Car la mobilité est un "**bien public**" qui peut bénéficier à l'ensemble des acteurs économiques[6].

---

[1] ZUNE Marc (2006), De la pénurie à la mobilité : le marché du travail des informaticiens, Revue Formation emploi, 95 | juillet-septembre, consulté le 12 décembre 2015. http://formationemploi.revues.org , p. 05

[2] PETIT Jean-Yves vice-président du Conseil Régional PACA, délégué aux transports et à l'éco-mobilité, cité Maison de l'emploi de Marseille, La mobilité quotidienne un enjeu stratégique aujourd'hui et demain, n°6/2013, p.5

[3] BEAUDRY Richard (1973), Les déterminants des migrations au Québec, Revue L'Actualité économique, vol.49, n°1, Pp.113-127.

[4] MACLOUF Etienne et WIERZBICKI Bruno (2008), La mobilité géographique pour optimiser la gestion des ressources humaines publiques ?, Revue Politiques et management public, Vol 26/2, mis en ligne le 25 octobre 2011, consulté le 22 janvier 2016. http://pmp.revues.org

[5] LEMISTRE Philippe et MAGRINI Marie-Benoît (2010), Mobilité géographique des jeunes : du système éducatif à l'emploi : Une approche coûts/bénéfices des distances parcourues, Revue Formation emploi, n°110, consulté le 27 décembre 2015. http://formationemploi.revues.org, p. 63

[6] Livre blanc de la mobilité géographique des salariés (2015), Mobilité géographique des salariés la sécurisation des mobilités au service de l'emploi et des territoires, p.06

Cette logique donne une autre source de compréhension de la mobilité spatiale des individus comme une simple réaction à une situation de tension et un produit de l'état particulier du marché du travail. Sous cet angle, la mobilité est orientée, structurée, régulée et déterminée par des dynamiques économiques (la théorie de la dépendance)[1]. En revanche, ce schéma explicatif présente des limites à deux niveaux : Premièrement, en tant que variable territoriale, le marché n'est pas le seul déterminant explicatif de la mobilité ; les différentes mesures entreprises dans le cadre l'action publique en matière de transport, d'aménagement du territoire (infrastructures et localisation des équipement et des activités) d'emploi, de logement contribuent de manière considérable à l'orientation et la régulation du comportement de mobilité des individus.

À travers ce travail de recherche, nous portons une attention particulière aux effets du management du transport public local dans la maîtrise et la régulation de la mobilité. Sans oublier, le poids du contexte socio-culturel local dans lequel l'individu évolue, qui détermine de manière significative son comportement de mobilité et dessine une forme d'organisation spatiale et d'appropriation collective de la mobilité en fonction des dynamiques socio-culturelles. Ce qui nous permettra de distinguer la mobilité dans les sociétés rurales ou urbaines, les sociétés du nord ou du sud. Ce type d'analyse nourrit notre réflexion portant sur l'étude du schéma d'organisation de la mobilité en Kabylie mené dans le but de faire ressortir les contraintes et les atouts à la mobilité des personnes dans cette région. En deuxième lieu, la mobilité spatiale effectuée n'est pas le fait des seules exigences de travail car les individus se déplacent également pour leurs loisirs, leurs soins, leurs affaires, leurs visites, leurs achats, etc. Dans ce sens, l'analyse de la mobilité est fortement associée au quotidien (activités habituelles) des individus.

Sous section 2 : Conceptualisation de la mobilité dans une approche systémique : en quête de nouveau paradigme

Dans un contexte marqué par la multiplication des déplacements et de leurs formes, par un mouvement de recomposition des mobilités et des modes de vie, la référence à un paradigme fondé sur une seule échelle d'analyse ne permet pas de cerner le phénomène de mobilité dans toute sa complexité. D'où la nécessité d'appréhender la mobilité dans une approche conceptuelle globale intégrant plusieurs niveaux d'analyse et d'établir un nouveau paradigme d'analyse tenant compte d'innovations et de changements dans les usages, les rapports au temps, à l'espace, des contraintes (crises environnementales, économiques, sociales, etc.) et les opportunités (développement des transports en commun et des TIC).

[1] ZUNE Marc (2006), *op.cit.*, p. 06

1. Elargissement du champ d'analyse de la mobilité spatiale : Rénover la compréhension des pratiques de déplacement

L'élargissement du champ d'analyse de la mobilité repose sur une approche globale hégémonique la présentant comme une caractéristique normale du monde globalisé d'aujourd'hui (GEIGER et PÉCOUD, 2012). Dans un premier lieu, nous présenterons la mobilité comme une demande dérivée résultant de l'accomplissant des activités, il s'agit de l'analyse de la mobilité par mode de vie. Dans un second lieu, nous la présenterons comme un système s'articulant autour de trois dimensions : le champ des possibles, les aptitudes à se mouvoir et les déplacements.

a. La mobilité est une demande dite dérivée : approche espace-temps-activités/modes de vie

L'approche espace-temps-activités de la mobilité quotidienne est fondée sur des programmes d'activités des acteurs individuels et sur les contraintes d'espace et de temps dans lesquels ils sont déployés[1]. Suivant cette approche, la mobilité ne constitue pas un but en soi (ARMOOGUM et al., 2010), mais elle est le moyen d'accéder aux ressources dont les individus ont besoin (économiques, sociales, culturelles, affectives et autres). Des approches en termes de modes de vie sont apparues dans la deuxième moitié des années 1970 ; elles étaient fondées sur l'analyse des comportements de mobilité individuelle et commençaient déjà à remplacer les référents classiques du transport : de flux et de dimensionnement[2], par ceux : d'activité et d'accessibilité (voir chapitre 4)[3].

L'individu ne se déplace pas par plaisir ou par devoir moral mais pour accomplir une activité afin de satisfaire des besoins et atteindre des fins individuelles ou collectives [4]. Pour ORFEUIL, la mobilité résulte du besoin de réaliser des activités hors du domicile[5], besoin maintenu malgré l'essor de la communication à distance[6]. La mobilité des individus est qualifiée de demande dite "dérive" et désigne l'ensemble des déplacements qui permettent de réaliser un programme d'activités à l'échelle spatiale donnée. Elle est considérée comme le moyen de participer à la vie sociale en ayant des activités extérieures à son domicile (RECKER et al. 1989)[7]. Dans cette perspective, l'analyse de la mobilité est centrée sur le déplacement et non pas sur l'individu qui l'effectue. Ceci conduit à

[1] NGUYEN Thi Than Huong (2011), *op.cit.*, p.26
[2] Les modèles de prévision de trafic, apparus aux Etats-Unis dans les années 1950, ont connu leur essor en France dès les années 1960. Cf., MARGAIL Fabienne (1996), Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain, thèse de doctorat en Transport réalisée sous la direction de DUPUY Gabriel, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, mise en ligne le 25 octobre 2010, p.13 https://pastel.archives-ouvertes.fr
[3] MARGAIL Fabienne (1996), *Ibid.*
[4] KAUFMANN Vincent (2008), *op.cit.*, p27
[5] ORFEUIL Jean-Pierre (2003), Mobilité habituelle, Dictionnaire de l'habitat et du logement, Brun Jean, Segaud M., Driant J.C. Editeurs, Armand Colin. Université Paris XII, Créteil, p.110
[6] ORFEUIL Jean-Pierre (2015), Les sens de la mobilité, http://politiquedulogement.com consulté le 08/11/2017
[7] Cette approche peut répondre aux nombreuses objections formulées à l'encontre de la méthode classique, elle n'est pas encore pour autant exempte de points perfectibles. Les activités qu'elle propose ne sont en effet pas toujours suffisantes. Il manque en fait souvent à cette approche une réflexion sur la dépendance des activités de la vie quotidienne par rapport à la position sociale. De plus, cette approche n'intègre pas la perception de l'espace et du temps par les acteurs individuels. Le temps et l'espace bien qu'ils s'agissent de notions objectivées par des mesures admises par tous (la minute et le mètre), n'en restent pas moins imprégnées par des systèmes de représentations et des pratiques sociales différenciées selon la position sociale (KAUFMANN, 2000). En outre, un espace-temps n'est pas forcément un moyen de déployer des activités, il peut tout à fait se confondre avec l'activité réalisée, comme dans le cas d'une promenade, par exemple. NGUYEN Thi Than Huong (2011), *op.cit.*, p.26

prendre en compte les contraintes budget-temps, puis à considérer un déplacement comme lié à l'activité exercée comme un maillon nécessaire à l'accomplissement d'un programme d'activités, sur une journée ou plus longtemps.

Prenant en compte la notion de budget-temps, les travaux de l'équipe d'Oxford, animée par Peter GOODWYN et Peter JONES, sans conduire à des méthodes opérationnelles de prévision, ont montré la diversité des programmes d'activité et donc de schémas de mobilité[1]. Les études françaises de B. MATALON et de l'Institut de Recherche des Transports ont montré que les déplacements s'organisaient en boucles, ayant en général le domicile pour point de départ, les activités exercées et les déplacements les reliant étant organisés comme un tout complexe, "expression du mode de vie des groupes sociaux considérés"[2]. Et pour reprendre la terminologie de MAUSS reprise par KAUFMANN, la mobilité est considérée comme un ***"fait social total"[3].*** Dans cette perspective, la mobilité est une dimension structurante de la vie sociale (KAUFMANN, BERGMAN, JOY 2004) permettant de réaliser une pluralité de projets de mobilité d'un individu[4].

L'étude en termes de programmes d'activités a été ainsi reliée à la dimension spatiale à travers le concept d'espace-temps où se meut un individu développé par T. HÄGERSTRAND (1970) représentant le schéma d'activités d'un individu dans un espace[5]. La réalisation de ce programme est cependant soumise à un certain nombre de contraintes spatiales (distribution des activités sur le territoire), temporelles (horaires d'ouverture de ces lieux)[6]. La conjonction de ces contraintes et du projet de l'individu prédétermine les activités qu'il peut ou non réaliser. Ainsi, le programme d'activités d'un individu doit être conçu en coordination avec ceux des autres individus. Le programme d'activités d'un individu ne pouvant être isolé des membres de son ménage, de l'étape qu'il a atteinte dans son cycle de vie, voire de son style de vie. La mobilité doit être prise dans la complexité de la quotidienneté et de la société. Finalement, les orientations les plus récentes tendent à élargir encore l'approche de la mobilité resituée dans le cadre du ménage. En conclusion, la mobilité ne fait que refléter le style de vie, le système de valeurs d'une société, d'un ménage ou d'un individu[7]. D'où la nécessité d'appréhender finement les interactions sociales à l'origine des déplacements.

L'ouverture du champ d'analyse de la mobilité par la socio-économie des transports aux activités habituelles des individus associant le traitement des problèmes de déplacement quotidiens à

[1] MERLIN Pierre (1991), *op.cit.*, p.98
[2] MERLIN Pierre (1991), *Ibid*
[3] GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent (2009), *op.cit.*, p.07
[4] RIES Roland (2003), Transports urbains : quelles politiques pour demain, Rapport du Commissariat Général du Plan, p.25 www.ladocumentationfrancaise.fr
[5] MERLIN Pierre (1991), *op.cit.*, p.98
[6] OPPENCHAIM Nicolas (2011), La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris, Revue Articulo - Journal of Urban Research, *consulté le 17 janvier 2016. URL : http://articulo.revues.org*
[7] MERLIN Pierre (1991), *op.cit.*, p.99

celle des modes de vie urbains s'accompagne, dans une approche modélisatrice de la demande de transport, par le changement des outils d'observation et introduisant des indicateurs de mobilité. Concernant les outils d'observation, les enquêtes origine-destination ont été remplacées par enquêtes ménages-déplacement permettant une connaissance fine des déplacements basant sur les propriétés sociodémographiques des ménages. En matière d'indicateurs de mobilité, la méthode fondée sur décompte du nombre de déplacements est remplacée par celle de décompte des distances, des vitesses, des boucles, etc. Ces indicateurs tiennent compte des contraintes, de la diversité des stratégies de mobilité individuelle et des conditions de déplacements[1].

b. La mobilité est un système organisé autour de trois dimensions : Approche transversale ou interdisciplinaire ouverte

Dans un contexte marqué par des évolutions très rapides des comportements de mobilités l'acception de la mobilité comme une forme de déplacement strictement spatial est à reconsidérer, car elle est trop restrictive, en faisant recours à une approche transversale qui permet de tenir compte de la complexité du phénomène de mobilité vu comme un système. Selon le courant de "*Mobility turn*[2]" ou tournant de la mobilité, la mobilité est concue comme une totalité englobant le mouvement lui-même, tout ce qui le précède, l'accompagne et le prolonge (KAUFMANN 2002 ; URRY, 2005 ; KESSELRING, 2006). La mobilité tient compte de ce fait des stratégies des acteurs et de la virtualité du mouvement (LEVY, 1999). Cette manière de concevoir la mobilité dévoile un système organisé à partir de temporalités sociales tout en apportant une réponse à son émiettement disciplinaire de la notion de la mobilité.

KAUFMANN atteste que l'approche systémique de la mobilité a été développée dès les années 1970 par Michel BASSAND et Marie Claude BRULHARDS qui considèrent la mobilité comme une composante à double sens spatiale et sociale. S'inscrivant dans le prolongement des travaux de l'Ecole de Chicago, la mobilité correspond à l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré. L'approche systémique proposée par BASSAND repose sur cinq principes méthodologiques[3] :

- La nécessité de considérer la mobilité comme un phénomène social total, c'est-à-dire un objet dans lequel se révèle l'ensemble de notre société. La mobilité n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement ;
- La nécessité d'une approche interdisciplinaire pour aborder la mobilité ;

[1] GALLEZ Caroline & KAUFMANN Vincent (2009), *op.cit.*, p.05
[2] *Mobility turn* ou « tournant de la mobilité » est un ensemble de travaux en sciences sociales partageant l'idée que la mobilité est sous-jacente à toutes pratiques sociales. Une brève analyse de ce tournant par le sociologue John Urry. KAUFMANN Vincent, RAVALET Emmanuel, DUPUIT Élodie (dir.), Motilité et mobilité : mode d'emploi, Marc-Antoine Morier, https://lectures.revues.org
[3] KAUFMANN Vincent (2008), *op.cit.*, p.26

- La reconnaissance de deux niveaux d'analyse irréductibles : le micro et le macro ;
- La prise en compte des flux, mais aussi des déplacements de ces flux et de leurs conséquences
- L'importance du contexte dans l'analyse de la mobilité.

Selon l'approche systémique, la mobilité est vue comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester sous différentes formes qui peuvent être imbriquées et qui renvoient chacune à des "temporalités sociales" spécifiques (Willi DIETRICH, 1990). C'est un terme générique de différents types de mouvements dont l'étude des interactions entre eux constitue l'un des aspects les plus déterminants du phénomène de mobilité analysé dans une approche systémique[1]. Développée par Vincent KAUFMANN, cette approche systémique donne naissance à une démarche interdisciplinaire ouverte qui n'est plus basée sur le paradigme de l'*homo economicus*, mais sur celui de l'*homo sociologicus* issu de la tradition weberienne (WEBER, 1922), doué de plusieurs logiques d'actions possibles qui se combinent[2]. Elle comporte trois (03) niveaux d'analyse : sociétal, mésoscopique et la vie quotidienne qui renvoie à un angle microsocial. S'appuyant sur la société globale tout en l'intégrant comme réalité essentielle, cette approche systémique intègre de multiples disciplines et tente de dépasser les rapports difficiles entre ingénierie et les sciences sociales dans le domaine des transports (KAUFMANN, 2000)[3].

Or, la prise en compte d'interactions si nombreuses rend cette approche inopérationnelle (TARRIUS, 1989). KAUFMANN affirme que l'étude de la mobilité comme système présente une limite qui est celle de la complexité. A partir de cette idée de système, Michel BASSAND propose une approche de la mobilité organisée autour de trois dimensions d'analyse, le champ des possibles, les aptitudes à se mouvoir et les déplacements. Le champ des possibles renvoie à l'ensemble d'opportunités spécifiques qu'offre chaque territoire. La mobilité dépond de la disponibilité des réseaux (routiers, autoroutiers, ferroviaires, aéroports), leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès, équipement du territoire en télécommunication. Les opportunités sont inégales selon l'offre en infrastructures et en moyens de transports qui différent selon la capacité de chaque territoire engendrant des conditions de mobilités différentes. En ces termes, entre centre et périphéries, grande, petite et ville moyenne ou pays du nord et pays du sud se dégagent de fortes différences en matière de mobilité.

Ceci dit que les configurations de l'ensemble géographique (développement urbain, centralités fonctionnelles, territoires institutionnels) offre un autre type de champ d'opportunité orientant la mobilité des personnes. Mais la mobilité dépond aussi du marché de l'emploi avec

[1] KAUFMANN Vincent (2008), *op.cit.*, p.28
[2] La plupart des travaux menés dans ce domaine sont basés sur une approche économique néoclassique fermée. Cet esprit de fermiture fait que trente après, les savoirs n'ont guere avancé, car ni les critiques, ni les apports de champs voisins ou d'approches complémentaires n'ont été mis à profit, NGUYEN Thi Than Huong (2011), *op.cit.*, p.26
[3] NGUYEN Thi Than Huong (2011), *Ibid.*

possibilités de formation et taux de chômage ; les institutions et lois régissant d'une manière ou d'une autre les activités humaines, comme la politique familiale, les aides à la propriété et au logement, la politique d'immigration. Les apptitudes à se mouvoir ou la motilité (KAUFMANN, 2002) désigne les propensions plus ou moins prononcées à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Les déplacements, quant à eux, renvoient à l'ensemble de ce qui bouge. Les déplacements se déroulent alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, ou ils s'apparentent à une pérégrination sans origine nette et sans destination définie, rappelant les *rhizomes*[1] dans la biologie. Ils peuvent être orientés par le champ des possibles ou les aptitudes à se mouvoir. L'intérêt de ce modèle est qu'il permet de cerner les relations entretenues entre le champ des possibles, la motilité et les déplacements.

2. La mobilité généralisée : Innovation de nouveaux outils conceptuels

En même temps qu'elle se généralise, la mobilité commence à changer de sens et de valeur construisant un nouveau paradigme de la mobilité. Suivant Georges AMAR, il correspond aux nouveaux rapports que la mobilité entretient avec l'individu, les lieux, les temps, le corps, les autres, l'environnement et les valeurs[2]. La redéfinition du concept de mobilité est au centre du débat concernant la valeur qu'on lui accorde. En effet, les débats en cours sur des concepts tels que la motilité, la fluidité et l'accessibilité témoignent du dynamisme des pratiques de mobilité.

a. Les controverses autour du concept de "mobilité généralisée"

De nos jours, la mobilité s'exprime sur l'ensemble de la planète, même si les situations varient considérablement entre Nord et Sud. On parlera alors de plus en plus d'une société de la mobilité ou de mobilité généralisée qui se caractérise notamment par l'augmentation des distances parcourues, l'accroissement de la mobilité sociale, du temps consacré à la mobilité, des modalités d'information[3], etc. La mobilité constitue une valeur centrale de la modernité, voire de l'hypermodernité comme l'a clairement exprimé François ASCHER dans le sens du mouvement qu'est au cœur de nos sociétés. Il

[1] Comparant les flux de déplacement à un rhizome de Gilles DELEUZE (1980) fait de la mobilité un système a-centré et non hiérarchique, sans mémoire organisatrice uniquement défini par une circulation d'états. Une approche où les territoires deviennent des constructions réticulées et considérés non plus en termes de zonages et de répartitions mais en termes d'articulations et d'interdépendances. Ceci dit que les constructions territoriales ne sont plus pensées en termes d'étendues et de limites, fondées sur des liens de proximité tissés dans un espace continu, mais conçues en termes de relations qui se dessinent en connexité entre des lieux distants.

[2] AMAR Georges (2010), Homo-mobilis, le nouvel âge de la mobilité, éditions FYP, p.43

[3] L'accroissement des distances parcourues est révélateur du développement de la mobilité. Ainsi, en trente ans, les distances ont été multipliées par 3,5 dans les pays en développement et en Europe, par 1,9 en Amérique du Nord où elles étaient déjà particulièrement élevées. Si la moyenne mondiale s'établit à 14 kilomètres par habitant et par jour, les écarts sont encore très importants, de 6 kilomètres en Inde à 45 kilomètres en Amérique du Nord. En revanche, les temps consacrés aux déplacements, connus seulement avec une certaine précision pour les très grandes villes, ne varient que dans une fourchette assez resserrée de 60 à 80 minutes par habitant et par jour. Ainsi, en France, le temps consacré aux déplacements de travail s'estime à une heure par jour et par personne. La croissance des distances parcourues est compensée par la croissance des vitesses praticables liée à la diffusion de la motorisation et à la réalisation d'infrastructures rapides. Cf. SEGAUD Marion, BRUN Jacques & DRIANT Jean-Claude, (2001) "Les sens de la mobilité", Dictionnaire critique de l'habitat et du logement. Paris, A.Colin

l'est socialement, économiquement et urbanistiquement. Selon ALLEMAND Sylvain (2008), le mouvement est au cœur de la vie et l'immobilité, c'est la mort ou les choses inertes[1].

Considérant la mobilité comme reflet de modernité et d'équilibre, Jacques LEVY (2004), affirme qu'elle est partout, dans un continuum, du quotidien au biographique, de l'éphémère au définitif, des choses aux hommes, de l'infra-local au mondial en précisant que l'accroissement des mobilités n'est pas la nouveauté tellement frappante, mais c'est plutôt la liberté de mouvement des acteurs de cette mobilité qui interroge (LEVY Jacques, 2000) de plus en plus accompagnée et assistée par les technologies dites mobiles. Un nombre conséquent de notions a émergé pour évoquer l'importance de la réalité mobile. Il est courant, aujourd'hui, de parler de sociétés nomades (KNAFOU, 1999), de sociétés en réseaux (CASTELLS, 1996 ; WITTEL, 2001) ou de "sociétés de mouvement" (CERVERO 2001 ; ORFEUIL 2004 ; URRY 2005). Des notions telles que "territoires circulatoires" (TARRIUS, 1994), de sociétés fluidifiées (John URRY, 2000) et de modernité liquide (BAUMAN Zygomas, 2000) expriment les effets que les mobilités pourraient avoir sur les territoires et les sociétés[2]. Analysée comme un phénomène social total, la mobilité est placée au cœur des transformations sociales. BAUMAN estime que les flux se trouvent à la base de nouvelles interactions sociales et la mobilité n'est qu'un révélateur parmi d'autres des évolutions sociétales[3].

Ainsi, l'augmentation des mobilités et des flux organisent et réorganisent les relations spatiotemporelles et accélère le processus de complexification des rapports sociaux, associé aux mouvements d'individuation[4] et de différenciation notamment dans les villes[5]. Insistant sur la relation entre croissance des mobilités et individuation, BOURDIN (2004) définit la mobilité comme *"le fait de changer de position dans un espace réel ou virtuel, qui peut être physique, social, axiologique, culturel, affectif, cognitif"*. Partant de l'hypothèse de mobilité généralisée, URRY John estime que *"ce qui définit le monde contemporain c'est la circulation, bien plus que les structures et les organisations stables"*. Ceci dit que toutes les transformations sociales contemporaines sont issues à partir de la question des mobilités ; elle est une clé qui permet de mieux comprendre l'évolution de la société[6]. Ainsi, l'auteur s'intéresse aux pratiques socio-spatiales liées à la mobilité

[1] ALLEMAND Sylvain (2008), Apprendre la mobilité, les ateliers mobilité une expérience originale, Ed. Le Cavalier Bleu, p.87
[2] CATTAN Nadine (2009), Mobilité spatiale, Revue en ligne Hypergéo, http://www.hypergeo.eu consulté le 20 juillet 2016
[3] Zygmunt Bauman (1925 - 2017) était l'un des plus grands sociologues et intellectuels de la fin du XXe et du début du XXIe siècle. Dans ses écrits, la mobilité est envisagée comme une pratique ambivalente et une dimension clé des transformations institutionnelles majeures qui traversent les sociétés contemporaines. Cf., CALETRIO JAVIER (2017), Bauman Zygmunt, Forum Vies Mobiles – « Préparer la transition mobilitaire ». Publié le 28 février et consulté le 2 Mars, http://fr.forumviesmobiles.org
[4] L'individuation est associée à un souhait d'avoir une certaine maîtrise d'un projet à travers lequel se fait la réalisation de soi. Cette individuation, comme disait Simmel à la fin du 19 siècle (Simmel 1979), est ambiguë. Cela peut être autant une manière d'exprimer une personnalité originale que d'aboutir à un comportement à la dérive des sollicitations diverses. Cette ambigüité caractérise la complexité du monde moderne. Elle ne peut être régulée par décret ou en réduisant le champ des possibles. L'individuation ne se confond pas ou ne se réduit pas à l'individualisme. Ce dernier est une certaine déviation, car l'individuation peut être à la base pour un engagement personnel vis-à-vis d'un certain nombre d'objectifs collectifs. Cf., REMY Jean (2004), *op.cit.*, p.20
[5] Burgess écrivait déjà en 1925 qu'en ville, la communication s'opère sur un fond de distance et d'altérité que toutes les forces de mobilité contribuent à renforcer : immigration, itinéraires résidentiels intra-urbains, et même déplacements routiniers, qui signifient l'insertion fragmentée de chaque individu dans des milieux et dans des espaces séparés, (GRAFMEYER et JOSEPH, 1979).
[6] VAJDA Joanne (2005), Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ? - John Urry

et à leurs conséquences sur la vie sociale. Il affirme que la généralisation des mouvements a remis en cause l'idée même de société, d'ancrage et de territoire[1].

Toutefois, certains auteurs rejettent cette hypothèse de mobilité généralisée. Développant ses analyses sur la mondialisation, l'économiste Pierre VELTZ (2004) réfute cette hypothèse pour deux raisons : d'une part, les individus sont socialement inégaux face à la mobilité. Ce type de réflexion s'articule autour de la notion d'accessibilité (voir chapitre 4). D'autre part, la polarisation géographique croissante (des ressources, de certains flux financiers ou commerciaux), qui accompagne le développement de la mobilité des facteurs engendre des déséquilibres territoriaux. Il existe de fortes inégalités entre les individus, notamment en fonction du revenu. Pour sa part, Tim CRESSWELL (2004) estime que la mobilité *n'est pas vécue par tous* et n'est *pas vécue de la même manière* par tous.

b. La motilité comme potentiel : la mobilité est associée à la mise en œuvre d'un projet

La notion de capital ou de potentiel de mobilité est introduite par les chercheurs pour rendre compte des savoirs accumulés au fil du temps, à partir des observations, des expériences des déplacements des individus dans les transports en commun ou comme automobiliste, cycliste, piéton, etc.[2]. Lorsqu'il s'agit de potentiel de mobilité, KAUFMANN (2002) propose d'employer le terme de motilité[3] ou capital motilitaire pour distinguer le fait avéré du déplacement de la "capacité à" et saisir la mobilité spatiale dans toute sa complexité. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en mobilité spatiale, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximale à des opportunités futures (KAUFMANN et al., 2004). Cette évolution conceptuelle fait preuve de la richesse de la notion de mobilité impliquant à la fois l'intention et l'acte.

Testé sur les résultats d'une étude visant à analyser les motivations à l'origine de l'utilisation des pôles d'échanges urbains centraux (grandes gares) ou périphériques, KAUFMANN[4], membre du laboratoire lausannois, définit ce nouveau concept comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage. Ainsi, la motilité fait état des

[1] John URRY propose de repenser la sociologie à la lumière des nouvelles pratiques générées par les mobilités tout rompant avec l'étude du concept de société « enchâssé dans les notions d'État, de citoyenneté et de société nationale » au profit de l'examen de la mobilité, vue comme un phénomène à la fois géographique et social qui organise les flux et les réseaux des êtres humains et des objets. Sur le plan de la recherche, la sociologie et la géographie ont vue leur objet d'étude disparaitre, suite à la compression de l'espace-temps

[2] ALLEMAND Sylvain (2008), Apprendre la mobilité : les ateliers mobilité une expérience originale, ed. Le Cavalier Bleu, p.87

[3] Le terme de motilité est emprunté à la biologie et à la médecine. La mobilité cellulaire étudie l'aptitude à effectuer des mouvements spontanés ou réactionnels dans la cellule, par exemple les moteurs moléculaires capables de convertir l'énergie chimique en énergie mécanique. On parle également de motilité oculaire. Dans une approche spatiale, ce terme est employé par le laboratoire de sociologie urbaine de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne dans le cadre du programme de recherche sur "L'analyse des interactions entre la mobilité des acteurs urbains et la substance des villes s'interrogeant sur le rôle de la motilité différenciée des acteurs dans la constitution de nouveaux types d'inégalités, ainsi vque sur les leviers dont dispose l'action publique pour influencer la motilité. http://lasur.epfl. L'usage de ce sens de la mobilité comme potentiel se généralise dans les travaux des sociologues et des géographes (LEVY Jacques, 2000).

[4] KAUFMANN Vincent (2004), La mobilité au quotidien, nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche, Ouvrage : Les territoires de la mobilité : l'aire du temps» réalisé sous la direction de VODOZ Luc, Ed. PPUR presses polytechniques, p.63

potentiels tandis que la mobilité renvoie aux déplacements réalisés, observables et mesurables. Ces deux approches sont donc complémentaires l'une de l'autre sachant que la mise en œuvre effective de la mobilité spatiale repose sur un projet qui est envisagé en amont. Le passage du projet (motilité) à la mobilité répond à des aspirations et besoins en tenant compte d'arbitrages, notamment au sein des ménages[1].

La motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace regroupés en trois catégories : l'accessibilité, les compétences et l'appropriation. La première catégorie, accessibilité, renvoie aux conditions d'utilisation de l'offre des systèmes techniques de transport, en termes de coût, d'horaires ou d'organisation. Les compétences concernent les capacités physiques et financières (revenu), les connaissances acquises comme la formation au déplacement, des savoir-faire que nécessite l'usage de l'offre de transports. Enfin, l'appropriation se réfère aux stratégies, valeurs, perceptions et habitudes (la culture de mobilité), construites et intériorisées par les individus[2]. Elle est fondée sur l'évaluation de l'offre de transport par rapport aux projets. Ces trois dimensions font système, elles se co-produisent et ne peuvent être abordées séparément (KAUFMANN, 2001). Enfin, la mobilité suppose la maîtrise de toutes sortes de capacités, les unes psychomotrices (maîtriser le mouvement de son corps, se repérer dans l'espace, anticiper le mouvement des autres), et les autres cognitives (faire attention, analyser la situation, mémoriser, conceptualiser) qui se développent avec l'expérience. "On ne naît pas mobile, on le devient (Dominique LAOUSSE).

La motilité apparaît en particulier comme une ressource essentielle de la position sociale, au point d'en faire une forme de capital spatial supplémentaire (LEVY Jacques, 2003)[3] au même titre que l'argent renvoie au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel (entendu au sens de la culture d'une personne cultivée et non pas dans l'acception anthropologique du terme), les réseaux de relations au capital social[4]. Dans ce sens, la mobilité peut être définie comme l'ensemble des ressources accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société. Elle constitue un capital pour concevoir des projets, pour les réaliser, pour se retourner notamment avec l'élargissement du champ des possibles.

Or, la motilité présente principalement deux types d'enjeux : sociaux et spatiaux. Sur le plan social, la motilité, lorsqu'elle est concrétisée sous forme de mobilité, est une condition nécessaire à

[1] La motilité représentant un potentiel ou un projet, sa mise en œuvre sous forme de déplacements observables n'est pas systématique. Elle répond à des aspirations qui, selon les individus et les contextes, peut varier de la sédentarité à la mobilité.
[2] KAUFMANN Vincent (2008), *op.cit.*, p30
[3] LEVY Jacques (2003), Capital spatial, Dictionnaire de la géographie, LEVY Jacques et LUSSAULT Michel, Belin, pp. 124-126
[4] C'est le sociologue Pierre BOURDIEU qui est à l'origine de cette distinction entre capital économique, capital social et capital culturel. L'idée est que l'individu ne possède pas et n'hérite pas seulement d'un capital matériel, mais aussi d'autres éléments tout aussi importants dont il peut tirer des avantages matériels ou symboliques. BOURDIEU Pierre (1980), Le capital social, Actes de la recherche en sciences sociales. Volume 31, Fait partie d'un numéro thématique : Le capital social, pp. 2-3, http://www.persee.fr

l'intégration sociale des individus grâce à la co-présence qu'elle permet. Avec le logement, la santé et la formation, la mobilité constitue désormais un facteur décisif d'intégration sociale, en raison de la dispersion spatiale des lieux de vie et de travail, de la fragmentation des temps (contrats de travail atypiques, intérim, croissance du travail de nuit et du dimanche, etc.) et de l'essor de "doubles vies territoriales" favorisé par le rôle croissant des technologies de communication à diffusion rapide[1]. Néanmoins, les individus peuvent être faiblement ou fortement pourvus de cette disposition et surtout peuvent en être dotés de différentes manières.

La mobilité de chaque être humain dépend de divers facteurs, tels que l'argent qu'il peut y affecter, le temps qu'il peut y consacrer, la dispersion dans l'espace de ses centres d'intérêt, le pays ou le système économique dans lequel il vit, etc.[2]. Les analyses croisant pauvreté et mobilité ont montré que la capacité à se déplacer est une condition nécessaire (mais certes pas suffisante) d'une inscription normale dans la vie sociale. En effet, les populations dont l'aptitude à la mobilité est la plus faible encourent des risques d'isolement, de pauvreté économique et relationnelle, de marginalisation et d'exclusion[3]. De ce fait, la motilité met en relief une nouvelle forme d'inégalités sociales dans la mesure où les innovations techniques et sociales ont fragilisé les accès, les compétences et les appropriations de la motilité.

Les enjeux spatiaux, quant à eux, tiennent au fait que la motilité produit de nouveaux territoires (KAUFMANN et al., 2004) par l'usage des potentiels de vitesse procurés par les techniques de transport engendrant un éclatement des lieux fréquentés qui génère des coûts importants pour la collectivité : monétaire (consommation d'énergie, saturation des infrastructures), économiques (investissement et compétitivité), sociaux (accessibilité aux infrastructures et inégale répartition de la capacité de mobilité) mais aussi environnementaux (dégradations des milieux, pollutions, etc.). Les modes de vie résidentiels se différencient fondamentalement à partir de la composante "projet" de la mobilité[4].

[1] BERNIE-BOISSARD Catherine (2014), *La métropole, d'un nouveau langage pour la ville à l'alternative : modèle grec ou modèle romain* ? Ouvrage collectif Urbanisme en partage sous la direction Laurent VIALA, Editions de l'Espérou, p.95 article consulté sur le site https://halshs.archives-ouvertes.fr
[2] HOURCADE (1996), Quelle mobilité pour demain : un autre regard sur les transports, Paris, la presse des transports aériens, p.132
[3] ORFEUIL Jean Pierre, (2004), Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir, Paris, Éditions de l'Aube, p.
[4] De tels résultats ressortent de l'enquête qualitative à travers les contrastes entre les projets de mobilité des pendulaires de longue distance, en l'occurrence des personnes qui travaillent à plus de 50 kilomètres de leur domicile, des bi-résidents, c'est-à-dire des personnes qui partagent leur vie quotidienne entre deux logements distants de plus de 100 kilomètres (typiquement un pied à terre dans la villes du travail et un domicile principal dans une autre localité, en agglomération ou non). Il ressort des investigations que la pendularité de longue distance est souvent un choix effectué par des répondants fortement ancrés dans leur lien de résidence à cause d'une insertion sociale très localisée.

c. Du droit au transport au droit à la mobilité : changement de référentiel fondé sur la notion de bien commun

La réflexion autour des biens communs est due au socio-biologiste Garett HARDIN (1968) [1] qui parle de *"tragédie des biens communs"* pour désigner le problème lié à leur exploitation[2]. Selon lui, de nombreux individus peuvent s'approprier ce bien, lorsqu'ils agissent de manière individuelle et court-termiste (rationalité classique de l'*homo œconomicus*), ils finissent par appauvrir cette ressource partagée, alors même que ce n'est pas dans leur intérêt à long terme. Pour éviter cette *"tragédie"*, il trouve qu'il est nécessaire d'instaurer un régime de propriété collective et de soumettre la gestion de ces ressources à une autorité institutionnelle spécifique ou un système qui en régule la consommation ou l'exploitation. David BOLLIER insiste sur le fait que les communs ne sont pas juste une ressource. C'est une ressource plus une communauté, plus ses protocoles sociaux et ses valeurs pour gérer les ressources partagées ; ils sont un paradigme socio-économique. C'est un système social pour la co-production et la co-gouvernance (chapitre 3).

Il est, selon l'économiste français Jean-Marie HARRIBEY, dans tous les cas une construction sociale[4]. Mettant en jeu celle de propriété, cet auteur affirme que cette notion serait notamment liée à la prise de conscience progressive de l'existence d'un patrimoine commun de l'humanité[3]. Pour le politologue et économiste italien Ricardo PETRELLA, le bien commun est ce qui fait vivre les sociétés et est la base de leur existence et leur développement[4]. L'objet du bien commun est la richesse commune ou la propriété commune (GREFFE Xavier, 1997), à savoir l'ensemble des principes, des règles, des institutions et des moyens qui permettent de promouvoir et de garantir l'existence de tous les membres d'une communauté humaine[5].

Or, les biens communs ne sont pas uniquement naturels. GRZYBOWSKI[6] affirme que le génie collectif de l'humanité a inventé, au cours des ans, des biens communs d'une importance fondamentale pour le bien-vivre : les différentes manifestations culturelles, les langues, les philosophies et les religions, l'éducation, l'information et la communication, la science et la

[1] HARDIN Garett (1968), *The Tragedy of the Commons*, Science, New Series, Vol. 162, No. 3859 (Dec. 13,), pp. 1243-1248 Published by American Association for the Advancement of Science, http://www.jstor.org et http://www.geo.mtu.edu
[2] La tragédie des biens communs concerne des ressources, généralement naturelles (ex air, eau, sol, service écosystémique, aménités telles que la beauté d'un paysage, etc.), qui sont soit en libre accès et gratuitement exploitables (l'air par exemple), soit propriété d'une communauté d'acteurs ou privatisées (l'eau, le sol, le sous-sol et les ressources générique par exemple).
[3] HARRIBEY Jean Marie (2011), Le bien commun est une construction sociale, Apports et limites d'Elinor Ostrom. Revue l'économie politique, n°49, p. 98
[4] PETRELLA Ricardo (1997), Le bien commun : Eloge de la solidarité, Ed. Pages deux, Collection Cahiers libres, p.15
[5] Selon E. Ostrom, ce qui différencie le commun et le collectif et/ou public aurait son origine dans une décision et des choix de type politique et collectifs, quel que soit l'échelon considéré, du local au global. Ce type de bien soulève donc des questions similaires aux biens publics. C'est le cas par exemple des ressources halieutiques et des restrictions sur la pêche en haute mer afin de rendre durable les stocks mondiaux de poissons. Du fait de la divisibilité de la production de ces biens, il est possible de réaliser un arbitrage entre le niveau de production et le mode de financement. Dans le cas de la pêche, il est possible de fixer des quotas. Autres exemples : un équipement public, un hôpital ou une école, nécessitent certes un investissement de départ important, mais la qualité du service public peut être modulée en termes de matériels, de personnels ou de places d'accueil. Les biens communs ont donc un coût et ne sont pas forcément "gratuits".
[6] GRZYBOWSKI Cândido (2010), Biens communs et bien-vivre, Ouvrage "Les biens communs, modèle de gestion des ressources naturelles" sous coordination et réalisation de PETITJEAN Olivier, Passerelle dph, Vol. 5, N°2, Ritimo, p.16 http://www.agter.asso.fr

technique. Plus ces biens illimités sont partagés, plus ils s'accroissent. Ils sont la frontière d'expansion du bien-vivre, du bonheur humain. Actuellement, la théorie des communs est d'autant plus investiguée et cherche à répondre à un questionnement sur la régulation de ce qu'on appelle les biens communs informationnels (les connaissances, l'information et le réseau numérique) pour désigner l'ensemble de ces ressources qui font ou devraient faire l'objet d'une gestion partagée[1]. A la différence des ressources naturelles, il est intéressant de constater que dans ce cas les communs sont inépuisables. La question sur leur régulation est cependant indispensable afin d'éviter ce que James BOYLE appelle "le second mouvement d'enclosures" [2] désignant l'expansion des droits de propriété intellectuelle dans les médias numériques.

PETRELLA identifie le bien commun suivant deux éléments matériels et immatériels. Sur le plan immatériel, le bien commun est constitué par le triptyque reconnaissance-respect-tolérance dans les relations avec l'autre[3]. Pour lui, l'existence de l'autre est une condition nécessaire et indispensable pour et dans le vécu humain et social. Pour que l'existence de l'autre se réalise, il faut des conditions d'esprit (le système de valeurs, la symbolique) et d'action (les institutions politiques, les moyens économiques) précises et durables. Sur le plan matériel, le bien commun se structure autour du droit à l'accès juste pour tous à l'alimentation, au logement, à l'énergie, à l'éducation, à la santé, au transport (à la mobilité), à l'information, à la démocratie et à l'expression artistique.

Sur ce, le droit à la mobilité peut être rangé dans la catégorie des biens communs dans la mesure où on ne peut pas empêcher ou exclure une personne de se déplacer ou d'être mobile. La notion de droit à la mobilité apparait en Belgique et en France dans le courant des années 1970-1980. Initialement, le concept recouvre essentiellement l'idée d'une plus grande équité sociale des citoyens par rapport à la mobilité, Selon Marie CASTAIGNE[4]. Dans une situation marquée par une inégale distribution de la capacité à être mobile défavorisant les pratiques sociales de certaines catégories sociales ayant un moindre potentiel d'accès aux bassins d'emploi (WENGLENSKI, 2006), un droit à la mobilité est instauré. La mobilité est devenue un quasi-droit social, comme la santé ou l'éducation, un bien public, comme l'eau ou l'électricité. L'idée de droit à la mobilité repose sur celle du pouvoir à se déplacer qui devient indispensable. Jean Pierre ORFEUIL, le qualifie d'un droit générique aux autres droits (au travail, au logement, à l'éducation, à la santé, etc.).

L'expression du droit à la mobilité ne signifie pas le droit à la circulation mais la mise en œuvre équitable d'un droit à l'accès aux ressources diversifiées[5]. Le service public des transports a

[1] BANCE Ph. Ss Dir., (2018), *Providing public goods and commons, towards coproduction and new forms of governance for a revival of public action*, CIRIEC-STUDIES, Série 1, AISBL, 318p.
[2] BOYLE James (2003), *The Second Enclosure Movement and the Construction of the Public domain, In Boyle (ed.), special issue of Law and comtemporary problems, Vol. 66, nos, 1&2 (Winter/Spring),* Pp.34-35 https://scholarship.law.duke.edu
[3] PETRELLA Ricardo (1997), *op.cit.*, p.17
[4] CASTAIGNE Marie (2003), Droit et mobilité, Ed. Presses universitaires de Namur, n° 2, collection Mobilité et transports, p.76
[5] En France, de nombreuses mesures ont été mises en place par les pouvoirs publics (le permis à un euro par jour, les bus de nuit, les tarifications « très sociales » des transports publics).

donc pour fonction sociale d'assurer pour tous un droit à la mobilité. Le même auteur précise que le droit à la mobilité appelle une autre approche. A l'inverse des droits fondamentaux classiques construits sur le modèle de l'individu-roi, le droit à la mobilité nait et prend son sens dans l'altérité ; voire même dans le conflit. Le droit à la mobilité ne porte pas un objet individuel. Il ne s'accommode guère d'une maîtrise individuelle sur l'objet de ce droit, des lors que l'élément fondamental de la mobilité réside dans la pluralité des acteurs et l'interconnexion de leurs comportements. L'objet du droit à la mobilité est par essence commun et partagé[1].

De cette idée de droit à la mobilité, le géographe Jacques LEVY fait de cette pratique un bien public qui est particulièrement relié aux autres biens publics spatiaux, au changement social et à tout ce qui contribue aux dynamiques du parcours biographique individuel (alteridentité). Selon lui, contrairement à une vision technique qui se limiterait à l'analyse de la congestion à travers l'état de saturation des infrastructures de la mobilité, l'augmentation de la mobilité de chacun profite à celle de tous, puisque le coût marginal de la mobilité est, dans l'ensemble, inférieur au coût moyen, tandis que, inversement, le bénéfice en termes de nombre d'interactions entre les mobiles est exponentiel. Il n'y a donc, dans le principe, ni exclusion ni rivalité entre les producteurs-consommateurs de ce bien systémique.

La propriété de non exclusion est vérifiable juridiquement par le principe du droit au transport en commun duquel sont issus des mécanismes de régulation permettant l'accès aux transports. La propriété de non rivalité quant à elle n'est pas toujours vérifiable car elle dépend de la capacité technique des infrastructures, des équipements et des moyens de transports. En matière de mobilité, LEVY préfère la notion de bien public (ou au plus juste de bien collectif) à celle de bien commun ou de bien collectif pur car selon lui on atteint de manière plus satisfaisante le droit à la mobilité par la mobilité publique, moins agressive que la mobilité privée vis-à-vis de l'environnement naturel et plus favorable à l'urbanité[2].

d. La mobilité est une "ressource territoriale" : Outil de revalorisation des territoires

KAUFMANN défend l'idée que la dynamique d'une région urbaine ou d'un territoire peut être analysée à partir de la motilité de l'ensemble des acteurs qui y sont partie prenantes, et que cette analyse permet d'explorer les conditions de la concurrence urbaine (territoriale) et les inégalités de motilité entre les régions urbaines et/ou les territoires pour l'accueil de nouvelles activités et de nouveaux habitants[3]. Dans son ouvrage "La richesse des nations", Smith évoque les économies d'échelle, la mobilité et les coûts de transports comme fondements essentiels à la compréhension de la richesse des nations. Toutefois, la théorie économique s'est contentée jusqu'au début des années

[1] CASTAIGNE Marie (2003), *op.cit.*, p.66
[2] LEVY Jacques (2014), *Justice spatiale : une boussole pour l'action urbaine*, In ouvrage, Qualité urbaine, justice spatiale et projet : Ménager la ville, sous la direction de DA CUNHA Antonio et GUINAND Sandra, PPUR Presses Polytechniques, p.352
[3] KAUFMANN Vincent (2014), *op.cit.*, p. 121

1980 de considérer la croissance économique comme la résultante de la main invisible et de la concurrence parfaite (concept artificiel)[1]. La mobilité émerge donc comme une ressource dont disposent les acteurs individuels pour développer leurs projets.

Dans cette optique, la contribution de Michael FLAMM montre que le jonglage entre les différentes formes de mobilité est utilisé comme une ressource pour repousser les incompatibilités spatio-temporelles auxquelles sont confrontés les acteurs. Ce jonglage, souvent inventif, implique une accessibilité aux réseaux de transports et de télécommunication, des compétences organisationnelles et une appropriation des temps et des lieux de transports[2]. Nombreux sont ceux qui jouent avec les accessibilités procurées par les systèmes techniques pour ne pas avoir choisi définitivement entre des alternatives. Ils développent des compétences d'organisation et des appropriations nouvelles des systèmes de transports et de communications, appropriations qui détournent souvent les systèmes techniques de fonctionnalité premières pour lesquels ils ont été réalisés[3].

Cependant, cette utilisation de la mobilité comme ressource ne doit pas oblitérer le fait que la mobilité n'est pas neutre. Vincent KAUFMANN relève ainsi que la mobilité spatiale n'est pas un interstice, un temps de liaisons neutre entre origine et une destination, mais que c'est une dimension structurante dans la vie sociale qui doit être mesurée en terme de potentiel autant qu'en terme de déplacement. Nous avons vu plus haut que Vincent KAUFMANN a abordé la mobilité en termes de potentiel en proposant la notion de motilité que les acteurs individuels construisent à partir d'accès de compétences de projets afin de développer leur capacité individuelle[4]. Pour sa part, Jacques LEVY (2003) estime la gestion de mobilité est un capital, composante d'un capital spatial fait à la fois de compétences (savoir organiser les bons déplacements au bon moment avec les bonnes métriques) et d'expériences. Selon lui, la possibilité d'aller quelque part est une ressource, même si l'on n'en fait pas un usage permanent.

Dans ce système de représentation, c'est essentiellement la positivité du concept de mobilité qui est mis au premier plan. La mobilité est perçue comme la juste expression d'un progrès au niveau des conditions de vie sociales et culturelles, une valeur positive, au service de la liberté individuelle, facteur de développement humain ; elle offre la possibilité de multiplier les expériences formatrices, de constituer en quelque sorte une forme "adulte" de la motricité, au sens que lui donne J. PIAGET,

[1] Il convient de rappeler que le développement majeur des chemins de fer en Angleterre au XIXeme siècle vers les annees 1870 sous l'impulsion des depenses publiques avec un investissement d'environ 1.5% du PIB dans les infrastructures de transport a donné à la Grande Bretagne des conditions favorables à l'essor économique qui en decoulera par la suite. OULMAKKI Ouail (2015), Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc, thèse en Sciences économiques, réalisée sous Sous la direction du Professeur Thierry Blayac et la codirection du Professeur Mohammed Abdouh, l'Université Moulay Ismail Meknès, Maroc, p.04
[2] KAUFMANN Vincent & MONTULET Bernad (2004), Mobilité, fluidité,… liberté, éd. Publications Fac St Louis, p.286
[3] KAUFMANN Vincent & MONTULET Bernad (2004), *Ibid*
[4] KAUFMANN Vincent & MONTULET Bernad (2004), *Ibid*

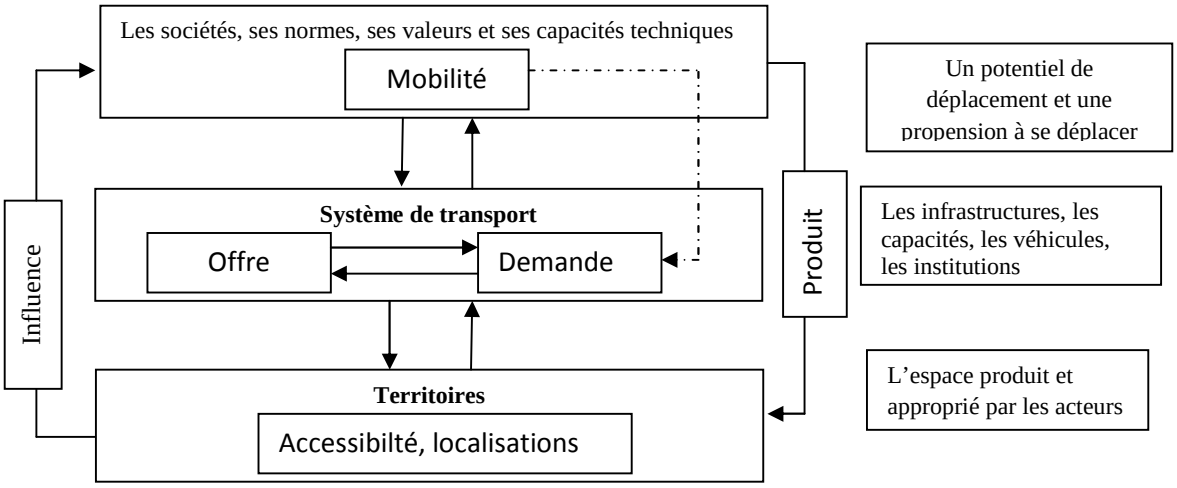
celle d'un apprentissage du monde, de la mise en relief des objets et des êtres. Mais la mobilité a également une valeur sociale positive. En rétablissant la co-présence humaine, l'échange, l'apprentissage, la mobilité favorise la formation des idées et des projets. Permettant l'accès aux services, aux ressources humaines, matérielles et immatérielles, la mobilité contribue largement à la dynamisation des différentes composantes économiques et sociales du territoire[1].

Ainsi, PIANTONI F., dans son étude portant sur le rôle de la mobilité dans la recomposition territoriale, appliquée au peuple de Maroni dans une approche socio-historique, a montré que la mobilité est le vecteur d'une dynamique d'échange et facteur de gestion des territoires. Selon lui, elle est un moyen d'adaptation, un facteur d'ajustement, une stratégie et un potentiel[2] ; elle est aussi une ressource. Aussi, le lien entre mobilité et territoire, des recompositions territoriales lisibles à partir des mutations des pratiques et des processus d'appropriation de l'espace. La mobilité crée des effets de valorisation-dévalorisation de l'espace notamment à travers l'amélioration des transports[3]. La relation entre territoire et mobilité constitue un objet exploré dans une approche restant dans un paradigme de causalité : les effets de la mobilité sur les territoires ou bien les effets de territoire sur la mobilité (voir le chapitre 4).

La mobilité urbaine est un facteur clé pour la mise en valeur des territoires et, pour tout dire, du développement socioéconomique d'une ville. Dans cette situation, le secteur transport occupe le premier rang dans un monde moderne capitaliste et joue un rôle d'avant-garde pour faciliter les différents échanges du territoire entre agents économiques. En tant qu'outil d'aménagement urbain, les transports touchent toutes les catégories sociales et affectent leur bien-être tant bien que mal. Comprendre la complexité des liens qui unissent la mobilité, le système de transport et le territoire est une nécessité pour pouvoir relever les défis du développement durable[4].

[1] Agence d'Urbanisme de Bordeaux métropole (2013), Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise, p.104, https://www.aurba.org
[2] PIANTONI Frédéric (2002), Les recompositions territoriales dans le Maroni : relation mobilité-environnement, Revue européenne des migrations internationales, vil.18, n°2, p. http://remi.revues.org/
[3] En effet, on note depuis longtemps que l'amélioration des infrastructures et des services de transports, parce qu'ils jouent sur l'accessibilité (coûts et temps), a une influence (plus ou moins forte et plus ou moins valorisante selon les cas) sur la valeur foncière des terrains et conditionnera les choix de localisation des acteurs sociaux et économiques. ROSALES-MONTANO Silvia (2002), *op.cit.*, p.60
[4] MAHAMAT HEMCHI Hassane (2015), Mobilités urbaines et planification : *Le cas de N'Djamena*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme réalisée sous la direction d'Olivier RATOUIS, Université Bordeaux Montaigne, p. 45

Schéma n°01 : Mobilité, transports et territoire : trois composantes d'un système



Source : MUNAFO Sébastien (2010), Mobilité, transports et développement urbain durable, Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), Université de Genève p.17, http://www.unige.ch

Conclusion de la seconde section

Le changement de paradigme nous renseigne sur la richesse du sens de la mobilité. Elle est le fruit du progrès en matière de transport et d'effort d'appropriation de l'espace par des processus socio-spatiaux. Ainsi, le concept de mobilité rend compte d'une approche transversale des transports urbains et du développement des villes ; elle ne peut pas être réduite aux transports, qui en constituent la dimension technique (voir chapitre 3).

Conclusion du premier chapitre

Les réflexions doctrinales sur la notion de service public ont évolué au gré des changements institutionnels et des transformations des valeurs morales et politiques. En premier lieu, la conception du service public varie selon le rôle qu'on veut lui faire jouer dans la société : social ou économique. En tant que service public ou activité d'intérêt général respectant un certain nombre de principes, les transports publics ne sont qu'une forme, parmi d'autres, de prise en charge de la mobilité dont les stratégies des acteurs sont inscrites dans le cadre d'une finalité plutôt collective qu'individuelle.

Les TPL ne sont qu'une modalité parmi d'autres (TIC, emploi, automobilité, logement) afin de potentialiser la mobilité. En employant largement aujourd'hui le terme de mobilité, il s'agirait alors d'un glissement dans l'orientation des études et des préoccupations de l'action publique : du transport aux flux de déplacements et du déplacement à la mobilité. Elle suggère que l'attention n'est plus portée uniquement sur l'infrastructure de transport et le fonctionnement de celle-ci ne repose pas sur la seule gestion des flux de déplacements. L'évolution de la conception de la mobilité et celle du transport public nous renseigne sur l'évolution de l'action publique dans le domaine de transport s'orientant davantage vers une démarche managériale. Pendant longtemps, la mobilité a été réduite au transport : c'est-à-dire à sa dimension technique et la discipline des sciences des transports ou du trafic était du ressort des sciences de l'ingénieur.

L'enrichissement de la discipline opérée à travers la socio-économie des transports, qui s'intéresse depuis fort longtemps au calcul de l'optimisation des localisations des activités pour minimiser les coûts de transports, à l'évaluation des coûts externes des infrastructures de transports, était à l'origine d'un élargissement des compétences scientifiques dans le domaine du transport pour conduire des réflexions plus poussées sur l'environnement du transport, puis sur le contexte de la mobilité. Le résultat de cette évolution épistémologique est aujourd'hui une prise en compte du contexte de la mobilité, en particulier sa dimension sociale. L'apport des sciences sociales aux sciences de l'ingénieur dans l'analyse des transports a permis de révéler la dimension sociale de la mobilité. Les chercheurs en sciences sociales cherchent à comprendre les conditions sociales et psychologiques du déplacement aussi bien que sa valeur culturelle.

CHAPITRE 2 :

MANAGEMENT DES TPL EN ALGERIE :

OUVERTURE A LA CONCURRENCE EN REPONSE AUX BESOINS DE MOBILITE

Introduction du second chapitre

La puissance publique a la charge de faire en sorte que soient assurés les besoins de transports à moindre coûts économiques et sociaux pour la collectivité et dispose pour cela de trois commandes à savoir les investissements d'infrastructures, l'administration du secteur et son contrôle et la politique de tarification et de financement. A travers ce chapitre, nous nous intéressons aux changements et évolutions du management du service public local des transports. Ces derniers ont connu, à travers le monde et en Algérie, un processus de libéralisation accompagné de mutations technologiques imposant une diversification de l'offre et une réorganisation de la production.

Jusqu'en 1987, les TPL étaient quasi exclusivement assurés par les collectivités territoriales par le biais des régies ou des établissements publics relevant d'elles ou des opérateurs publics sous tutelle de l'administration centrale du secteur des transports (section 1). Le contexte politique caractérisé par l'échec de l'option socialiste, la crise économique et l'ouverture libérale expliquent le relatif désengagement de l'Etat d'un certain nombre de services publics. L'ouverture faite en faveur de l'économie libérale a produit une série de textes qui ont permis au secteur privé d'investir dans secteur des transports routiers (section 2).

Section 1 : Management des TPL dans le contexte du monopole de l'Etat : fondements théoriques et limites empiriques

Le mot management défini comme action d'agir, il s'agit de l'administration active. Quant au mot anglais *management*, son utilisation remonte au 16e siècle selon Oxford Dictionnary et le terme *manage* serait né d'une confusion dans l'emploi du mot anglais qui renvoyait à l'art d'entraîner les chevaux et du mot français manage du verbe mener[1].

Sous section 1 : Gestion publique bureaucratique : Prémices d'une approche managériale

L'action publique s'est construite dans l'histoire longue dans le but d'assurer l'équilibre et la cohésion économique, sociale et culturelle de chaque collectivité humaine, ce que le marché seul ne permettait pas.

1. Fonctionnement bureaucratique des organisations publiques et fourniture de service public : Quelle légitimité ?

La notion de bureaucratie, inspirée des travaux fondateurs de WEBER (1921), a longtemps constitué la forme organisationnelle privilégiée pour assurer la réalisation des activités à caractère public. La combinaison de la rationalité administrative et de l'expertise technique permettrait de protéger l'exercice d'un jugement professionnel dans la production des activités de service public,

[1] BOISVERT Jean, MALTAIS Daniel & ALLEN Steve (2000), Grands esprits du management, Ed. Presses de l'Université Québec, la première édition a été publiée en 1994, p.01

tandis que les règles et les hiérarchies garantiraient la bonne coordination des ressources (NEWMAN, 1998)[1].

a. Spécificités des organisations publiques : management bureaucratique des services publics au nom de la performance

L'organisation est définie comme étant un système social organisé pour atteindre un certain type d'objectifs. Elle suppose un but formel, une division des tâches et une attribution des rôles, un système de communication, un mécanisme de prise de décisions, un ensemble de règles d'évaluation de l'activité[2] dont la recherche de meilleures performances est l'une des préoccupations centrales. Dans les sciences sociales, le terme fait référence au développement des organisations formelles[3]. Elle est ainsi définie comme un archétype organisationnel qui caractérise fortement la modernité[4] (J. ELLIOT, 1976), qui a détruit les cultures locales, donnant espace à des tendances mondiales sur le plan économique (capitalisme du marché), l'émergence de l'Etat-nation, les formes institutionnelles de la vie publique (centralisation du pouvoir), l'apparition de l'entreprise comme figure emblématique de la vie sociale axée sur la valorisation des richesses[5].

Qu'elle soit publique ou privée, l'organisation, sur le plan formel permet de définir les tâches à accomplir, de les regrouper, d'établir les liens d'autorité, de coopération et d'information qui unissent les personnes entre elles, de créer les unités de soutien qui permettent aux responsables de disposer d'expertises complémentaires[6]. Sur le plan fonctionnel, ces organisations recouraient au mode de fonctionnement bureaucratique[7]. Suivant Max WEBER (1864-1920)[8], la bureaucratie comme "moyen spécifique de transformer un agir en communauté en un agir en société rationnellement ordonnée". Il estime que les caractéristiques structurelles de la bureaucratie sont notamment la règle, la fin, le moyen, l'impersonnalité "objective", et il lui attribue la capacité de modifier de l'extérieur, par des "moyens techniques", les choses, les ordres et les hommes. Il la

[1] CUEILLE Sandrine (2007), Quelle forme organisationnelle pour la réalisation d'une activité de service public ? Réflexion sur les transformations organisationnelles de l'hôpital public. Revue Politiques et management public, vol. 25, n° 4, Actes du seizième Colloque international Florence " Public : nouvelles figures ? Nouvelles frontières ?", tenu le15 et 16 mars 2007et organisé en collaboration avec l'Université Paris X (Laboratoires CEROS et CRDP) - Tome 2. p. 64, consulté le 07/01/2016, www.persee.fr

[2] MANSENCAL Céline& DIDIER Michel (2004), Théorie des organisations, http://www.creg.ac-versailles.fr

[3] SALES Arnaud (2013), Bureaucratie et organisation formelle, www.encyclopediecanadienne.ca consulté le 27/01/2016.

[4] Les bureaucraties enfin ont remplacé les anciens liens de type traditionnel, familles et structures de parenté, communautés locales, identités du type culturel basique (langues, religions, traditions). Cf., BARRIOS Edgar Varela (2009), op.cit, p.60

[5] BARRIOS Edgar Varela (2009), Vers une anthropologie de la bureaucratie, *Cuadernos de administración* / U*niversidad del valle* / n° 41 / ENE. - JUN, p59, http://www.redalyc.org, consulté le 18/04/2017

[6] THIETART Raymand-Alain (2014), Le management, Ed. ITCIS, 13e édition, p.47

[7] Le terme bureaucratie a été forgé par le français Vincent de Gournay, vers le milieu du 18e siècle. Etymologiquement, le mot "bureaucratie" est composé du mot latin *bruna* (étoffe grossière de laine brune) et du verbe *kratéein* (être fort, puissant, dominer, exercer le pouvoir). Bureaucratie signifie donc littéralement gouvernement par les bureaux. RIGGS Fred W. (1979), Introduction : Évolution sémantique du terme "bureaucratie", Revue internationale des sciences sociales, volume XXXI "A la recherche de l'organisation bureaucratique", n° 4, p. 605. Sur le plan terminologique, le mot est construit sur la liaison du terme "bure" ou "bureau", qui jusqu'au XVIe siècle désignait tout tapis recouvrant un meuble (coffre ou table) servant à écrire, et du suffixe "cratie" qui veut dire pouvoir ou autorité de gouvernement. Etymologiquement, le mot "bureaucratie" est composé du mot latin *bruna* (étoffe grossière de laine brune) et du verbe *kratéein* (être fort, puissant, dominer, exercer le pouvoir).

[8] RIGAUX Natalie (2008), Introduction à la sociologie par sept grands auteurs, Edition, De Boeck Supérieur, p. 138

définit également comme une "structure de domination" et une forme d'organisation du travail qui peut caractériser aussi bien le secteur privé que le secteur public ; elle peut en fait s'appliquer à tous les domaines.

Bien que ce modèle bureaucratique soit valable tant pour les administrations publiques que pour les entreprises de toutes natures, mais initialement est apparu dans les administrations publiques, puis s'est développé avec le taylorisme, au début du 20e siècle, dans les grandes firmes[1]. L'histoire témoigne qu'il est associé à l'administration publique et à ses divers organismes[2]. L'organisation bureaucratique s'est progressivement accentuée dans les pays industriels avancés dans les dernières décennies du XIXe siècle et les premières décennies du XXe siècle, en particulier du fait des guerres mondiales qui étaient à l'origine du développement considérable de l'interventionnisme étatique[3]. Pour Michel DE COSTER[4], le système bureaucratique est le modèle par excellence de l'administration publique[5] notamment dans les Etats dont le fonctionnement est fondé sur une tradition jacobine fortement centralisée (l'administration française par exemple)[6]. Dans le but de légitimer le fonctionnement bureaucratique dans les organisations, des chercheurs ont essayé de montrer qu'il y a une forte corrélation entre la taille de l'organisation et le modèle bureaucratique puisque la croissance de sa taille entraîne nécessairement la formalisation des structures ou le management bureaucratique[7].

En ce qui concerne les organisations privées, DE COSTER affirme que le modèle bureaucratique s'enhardit dans les grandes entreprises, là où l'extension des services et de l'appareil administratif impose un effort de rationalisation en uniformisant des procédures et oblige également, par une centralisation, une organisation appropriée, à dépasser les multiples cloisonnements qui se

[1] BARTOLI Annie (1997), Le management dans les organisations publiques, Ed. Dunod, p.10

[2] Weber établit son modèle bureaucratique en s'inspirant de l'organisation de l'administration militaire prussienne. Selon Weber, la bureaucratie existe depuis longtemps. On en trouve des formes diverses de l'Egypte ancienne, chez les chinois, depuis l'époque de Shili Huang Ti, chez les romains, depuis l'ère de Dioclétien et dans l'église catholique romaine depuis le 13e siècle. BOISVERT Jean, MALTAIS Daniel & ALLEN Steve (2000), p.01, il y a ensuite le type de bureaucratie capitaliste de l'Europe occidentale et la bureaucratie post-capitaliste.

[3] Dans les pays d'Afrique, la bureaucratie est vue comme création coloniale, il a été importé en toutes pièces en Afrique par le régime colonial. Cf., ADANDE Alexis (2007), Intégration régionale, démocratie et panafricanisme : paradigmes anciens, nouveaux défis, Ed. African Books Collective, p.132

[4] DE COSTER Michel (1999), Sociologie du travail et gestion des ressources humaines, Edition, De Boeck Supérieur p. 184

[5] Les organisations relevant du secteur associatif reproduisent également ce modèle en raison des contraintes publiques liées à leur subventionnement. Cf., LAVILLE Jean-Louis et SAINSAULIEU Renaud (1997), Sociologie de l'association. Des organisations à l'épreuve du changement social, ed. Desclée de Brouwer, p. 87

[6] Cela renforça le rôle des structures étatiques et d'abord de l'administration, dans la régulation des problèmes économiques et sociaux. La propension de l'État à intervenir se fit peu à peu plus vigoureuse. Les grandes organisations économiques (grandes entreprises, conglomérats, cartels) se constituèrent comme des îlots de structure bureaucratique dans l'océan des relations économiques de marché, ce qui modifia ces mêmes relations.

[7] L'histoire des organisations modernes semble être celle du passage d'un mangement organique vers un management bureaucratique. A sa naissance, l'organisation compte un petit nombre d'individus autour d'un personnage central. Nul n'est besoin de règles formel pour assurer la bonne marche de l'ensemble. Puis l'organisation grandit, vieillit, se disperse géographiquement ou sur plusieurs métiers. Le personnage central ne peut plus répondre aux sollicitations des membres de l'organisation pour mener les affaires quotidiennes. Alors, l'organisation commence à secréter des règles formelles, des organigrammes, des budgets, etc. BOUCHIKHI Hamid & KIMBERLY John (1991), Le management bureauganique ou réconcilier le clan avec la bureaucratie, rédigé à partir d'un exposé de Thérèses RIEUL, Séminaire vie des affaires, 21° séance, février, pp. 2 et 13

sont dressés au fil du temps[1]. Toutefois, avec l'évolution des modes de gestion et de l'environnement des organisations publiques est-il possible de les diriger sans faire appel à la boîte à outils du manager bureaucratique : plan, budget, organigramme formel, définition de postes, manuels de procédures ? A ce niveau de réflexion nous n'avons pas de réponse par manque des moyens et des outils d'analyse en matière de management des organisations publiques (seconde section du second chapitre).

L'approche bureaucratique traditionnelle consiste à promouvoir l'existence d'un large secteur public pour répondre directement aux besoins sociaux de la population, cette conception met souvent en avant le bien-fondé des valeurs de service public et défend les garanties des fonctionnaires[2]. Ainsi, la structuration des organisations publiques en modèle bureaucratique est fortement liée à l'offre des services publics, la poursuite de l'intérêt général et leur mode de financement[3]. Ces deux éléments sont considérés comme caractéristiques propres aux organisations publiques qui les différencient des organisations du secteur privé.

- Contrairement aux entreprises privées qui poursuivent, d'une manière autonome, une finalité de survie et de développement, les organisations publiques sont soumises à des finalités définies et imposées par la loi (défense nationale, éducation, état civil, aide sociale, etc.)[4]. Pour cela, elles disposent de moyens de contrainte sur leur environnement (lois, police, justice, etc.) et moyens financiers qui proviennent principalement des impôts et des taxes prélevés sur les contribuables. Pour des raisons d'intérêt général, l'utilisation des ressources est strictement encadrée par des règles propres à la gestion budgétaire (principes budgétaires) qui en délimitent précisément l'usage, en réduisant la flexibilité qu'il est possible d'exploiter.
- Elles sont soumises aux obligations de services publics (sécurité, justice, emploi, éducation, santé, transport) en respectant les principes du service public (égalité, continuité et adaptabilité). A ce titre, dans la fourniture des ses activités les organisations publiques se soucient peu de la rentabilité financière. Deux conséquences découlent de cette logique de production des services publics. D'une part, les activités publiques ont rarement un prix au sens des théories du marché, mais qu'elles ont toujours un coût[5]. D'autre part, l'absence de concurrence ouverte dans l'action administrative donnant lieu à des situations de monopole ou de quasi-monopole, analysée à maintes reprises par les théoriciens de la bureaucratie et des choix publics, qui supprime les régulations induites par le marché[6].

[1] DE COSTER Michel (1999), *Ibid*.
[2] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.*, p.69
[3] DEMERS Louis (2012), Structuration des organisations publiques, Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique, CÔTE L. et SAVARD Jean-François (dir.), p. 02 http://www.dictionnaire.enap.ca
[4] SANTO Viriato-Manuel & VERRIER Pierre-Éric (1993), Le management public (2e éd.) Ed. PUF, p.05
[5] SANTO Viriato-Manuel & VERRIER Pierre-Éric (1993), *op.cit.*, p.06
[6] SANTO Viriato-Manuel & VERRIER Pierre-Éric (1993), *Ibid*

b. Les principales caractéristiques du management bureaucratique

Les valeurs organisationnelles dominantes dans le système de management bureaucratique wébérien sont les mêmes que celles développées par Fayol et Taylor. Il s'agit principalement du respect des règles, de gestion statutaire du personnel, la division du travail, la hiérarchisation des fonctions, la spécialisation des tâches, l'unicité de commandement. Le manager joue alors le rôle d'ingénieur développant des processus et des méthodes visant à mettre sous contrôle l'activité de production[1]. Grosso modo, le management bureaucratique est fondé sur deux éléments à savoir la codification (la standardisation des procédures) et la professionnalisation. La bureaucratie est décrite comme une codification formelle de l'organisation rationnelle qui se traduit par une division du travail, dans laquelle les opérations sont délimitées et précisément hiérarchisées[2]. Les décisions du pouvoir dans une organisation bureaucratique doivent être fondées sur l'application de la règle qu'est valable pour tous et appliquées par des principes communs à tous, aux moyens d'une machine judiciaire et administrative[3] et ce afin de garantir l'uniformité du travail et la normalisation des actes accomplis.

Du principe de codification découle trois conséquences : d'une part, une dépersonnalisation du pouvoir lors de l'exécution d'une fonction dès lors les individus sont déliés de toute allégeance personnelle à l'égard de leurs supérieurs. Ceci dit, le fonctionnaire (expert dans son domaine), s'engage personnellement dans les affaires qu'il traite car l'exécution de la fonction l'emporte d'ailleurs sur la réalisation des souhaits de l'individu[4]. D'autre part, les relations entre les différents membres de l'organisation doivent être impersonnelles. D'un point de vue politique, ce type de relation favorise la démocratie dans la mesure où il combat le système des privilèges[5]. De ce fait, l'organisation bureaucratique, dans le cadre de l'Etat moderne par opposition à l'Etat dynastique[6], constitue une invention organisationnelle transformant, par son mode de fonctionnement, les intérêts particuliers en intérêts universels[7].

Il en résulte que l'individu s'efface devant l'organisation car il n'est pris en considération que comme fonction. Dans ce système, l'on communique non entre personnes mais entre fonctions. Une telle impersonnalité des rapports sociaux à l'intérieur de l'organisation gagne en efficacité dans la

[1] VOLKOFF Laurent (2013), Leadership et formation des managers, thèse de doctorat, spécialité "Cognition, langage, éducation" réalisée sous la direction de Christiane PEYRON-BONJAN, p. 37
[2] Dans la structure hiérarchique, la relation entre un patron et ses subordonnés doit être définie d'une manière explicite et les limites de l'autorité de chacun, établies avec précision.
[3] RIGAUX Natalie (2008), *op.cit.*, p.138
[4] RIGAUX Natalie (2008), *Ibid.*
[5] RIGAUX Natalie (2008), *op.cit.* p.139
[6] BOURDIEU Pierre (1997), De la maison du roi à la raison d'État : un modèle de la genèse du champ bureaucratique, Actes de la recherche en sciences sociales, n° 118, pp. 55-68., http://www.persee.fr/
[7] LENOIR Rémi (2012), L'État selon Pierre Bourdieu, Revue Sociétés contemporaines, volume 3, n° 87, p.124 www.cairn.info

mesure où elle évacue les considérations irrationnelles de l'affectivité ou celles qui sourdent de problèmes personnels[1].

La professionnalisation du personnel correspond à la maîtrise d'un savoir spécialisé et renvoie à un recrutement[2] sur la base des qualifications de façon impersonnelle (sous forme notamment de concours) et la carrière des agents est gérée selon des critères objectifs (ancienneté, qualification, grade). Elle implique une certaine spécialisation des fonctions établie en fonction de la division du travail au sein de l'organisation[3]. Précisons que la division du travail, par la spécialisation des tâches, tend à accroître l'expertise de celui qui les exécute. Selon Adam SMITH, les plus grandes améliorations dans la puissance productive du travail… sont dues à la division du travail[4] en facilitant le recours au machinisme.

A son tour, cette spécialisation fonctionnelle accroît la centralisation du pouvoir qui s'accompagne d'une hiérarchisation des fonctions intégrant chacune des fonctions dans un système de commandement[5]. De ce fait, la bureaucratie est organisée selon un principe pyramidal qui se reflète dans des organigrammes complexes qui servent à décrire les grandes organisations modernes. Toutefois, il faudrait préciser que même s'il existe une hiérarchie, cette domination met l'accent sur l'égalité de tous devant la loi, un des principes fondant le fonctionnement du service public[6].

2. Le management bureaucratique et efficacité publique : lecture théorique et limites empiriques

Max WEBER avec le français FAYOL et l'américain TAYLOR, sont considérés comme les fondateurs de ce que l'on nomme l'Ecole classique du management et leurs idées ont été largement mises en pratique dans les entreprises. Cette Ecole regroupe en son sein des courants de pensée aux préoccupations différentes mais centrées toutes sur une même approche de mécaniste du fonctionnement de l'organisation axée sur la recherche de la rationalité. WEBER parle de la rationalité structurelle, TAYLOR et FAYOL, quant à eux, aspirent respectivement à atteindre la rationalité productive et la rationalité administrative.

a. La vision mécaniste du management bureaucratique : Une rationalité légale et efficacité en matière de gestion des services publics

Pour les besoins de notre objectif que nous nous sommes fixés qui consiste en la vérification en quoi le modèle bureaucratique peut revêtir des caractéristiques qu'on retrouve très présent en management. Parmi toutes les nombreuses définitions qui mettent l'accent sur un ou plusieurs

[1] DE COSTER Michel (1999), *op.cit.*, p. 184
[2] Le recrutement dans les organisations bureaucratiques se fait habituellement selon des règles établies, par exemple le système de concours de la fonction publique.
[3] RIGAUX Natalie (2008), *op.cit.* p.138
[4] THIETART Raymand-Alain (2014), *op.cit.*, p.51
[5] SALES Arnaud (2013), *op.cit.*, www.encyclopediecanadienne.ca
[6] RIGAUX Natalie (2008), *op.cit.* p.138

aspect(s) de l'organisation (résultat, efficacité et efficience, humaniste, stratégique, qualité, organique, systémique), nous avons choisi celle qui s'axe sur la manière d'organiser l'action collective. C'est ainsi, le management peut être défini comme un ensemble d'actions qui consistent à conduire, à diriger l'action collective au sein d'une organisation sur la base de la mise en place d'un même langage (lois, procédures, techniques) constituant des codes de communication entre les différents membres de l'organisation[1]. Il peut être, également, désigné par l'ensemble des techniques d'organisation et de gestion pour conduire l'action des individus dans une organisation[2]. Il s'agit donc d'optimiser l'usage des ressources humaines d'une organisation dans le cadre des objectifs visés. Ainsi, le management peut se concevoir comme une démarche rationnelle par laquelle les ressources humaines, physiques et financières sont coordonnées vers la réalisation des buts poursuivis[3] comme un ensemble de principes, de méthodes et de techniques rationnelles.

Partant de cette définition, l'organisation bureaucratique de l'action peut être qualifiée de management puisqu'elle est conçue afin de permettre aux organisations publiques ou privées de mieux gérer leurs affaires dans une vision mécaniste [4] de l'organisation du travail de l'administration avec pour objectif la recherche permanente d'efficacité, de fiabilité, reposant sur un partage détaillé des tâches, un contrôle et des règles définies. Une mécanisation de l'organisation renvoie […] au dressage mécanisé et à l'insertion de l'individu dans un mécanisme auquel il ne peut échapper et qui le force à "suivre".[5]

Historiquement, les Etats, en tant qu'organisation publique, étaient les premières organisations concernés par des questions d'ordre managérial : mode de gouvernement, élaborer des stratégies, collecte et allocation des ressources, contrôle juridique et financier. En ayant défini les modes de fonctionnement, d'organisation, de commandement et de contrôle des bureaucraties

[1] La croyance générale attribue le terme management aux Anglo-Saxons, ce qui conduit d'ailleurs à le prononcer avec une pointe d'accent anglais. Or, selon Hermel, il s'agirait en fait d'un vieux mot français, "manège", venant de l'origine latine *manus*, "la main", proche du nom et verbe italiens *maneggio/maneggiare* voulant dire "manier", "conduire" ; quant au terme anglo-saxon, il renverrait au verbe *to manage* signifiant "diriger". Ce qui expliquerait que le terme management n'ait souvent été utilisé en France que comme traduction du substantif équivalent anglo-saxon et généralement, par abus de langage, comme un synonyme de "gestion", "direction". Or, le management ne saurait se limiter au sens anglo-saxon et à ces acceptions restrictives ni se limiter au sens fréquemment usité dans le langage courant de "science de la technique de direction et de gestion. Cf. GENDRON Bénédicte (2007), Le management éducatif... éclairage sur la notion, Revue Education & management, n°34, p. 60 http://www.educ-revues.fr consulté le 14 avril 2015.

[2] Le management ne peut être une science exacte car il touche l'humain. Il intègre nécessairement des qualités intuitives, relationnelles, des sensibilités et des expériences, ce qui peut permettre de dire que le management est un art et une science, rassemblant des connaissances formalisées et des capacités personnelles : c'est l'art de diriger, c'est l'art du possible. Le management cherche donc à diriger le mieux possible les ressources humaines en gérant toutes les dimensions du facteur "travail", de plus en plus considéré comme le facteur Environnement Macro-économique national, international, technologique, politique, écologique, sociologique, sociétal.

[3] LAFLAMME Marcel (1977), Le management : Approche systémique. Théorie et cas, Ed. Gaëtan Morin et Associés Ltée, Québec, p.17

[4] Historiquement, la métaphore de l'organisation vue comme une machine repose sur plusieurs faits marquants. Ainsi, la réforme de l'armée de Frédéric le Grand, roi de Prusse au XVIIIème siècle, visant à automatiser les comportements et spécialiser les tâches des soldats, a été un des premiers champs d'expérimentation d'une organisation mécaniste.

[5] TREIBER Hubert (2010), État moderne et bureaucratie moderne chez Max Weber, Revue Trivium n°7, "Max Weber et la bureaucratie" consulté le 11 janvier 2016. www.trivium.revues.org, p.5

administratives, Max WEBER[1] peut être considéré comme l'un des premiers théoriciens du management public, même si l'expression n'était pas utilisée à l'époque[2]. Pour Annie BARTOLI, cet auteur, par son approche, est déjà implicitement managériale même si l'on attribue généralement à FAYOL l'origine de la définition des processus de management à travers la présentation de la fonction de direction "administrative"[3].

Annie BARTOLI précise que Max WEBER a identifié la bureaucratie comme un modèle idéal reposant sur la domination rationnelle-légale dont le fonctionnement repose sur la conformité aux règles de droit positif[4]. Dans l'analyse de WEBER de l'organisation des activités sociales occidentales, le terme de rationalité est utilisé dans le sens de la recherche de l'efficacité maximale dans tous les domaines de l'existence. Remettant en cause l'autorité traditionnelle et charismatique[5], WEBER montre que la rationalité légale associée à la domination par le moyen de la direction administrative bureaucratique garante d'une utilisation efficace des ressources et à la rationalisation des organisations est caractérisée par une logique obéissant au calcul, à la prévision, à l'évaluation et à la volonté d'efficacité.

La bureaucratie a permis de professionnaliser l'administration ; elle est la forme la plus rationnelle d'administration de masse. L'organisation bureaucratique exprime alors l'idée que l'efficacité maximale qui peut être atteinte grâce à une logique de planification et de calculs financiers[6]. Des recherches récentes, consacrées aux organisations publiques, rappellent que la bureaucratie conserve des atouts majeurs (ADLER et BORYS (1996), OLSEN (2005), ainsi que SCHOFIELD (2001) pour le cas du National Health Service Britannique). Elle serait bien sûr un instrument privilégié d'équilibre institutionnel (en tant que lieu de transmission de l'idée politique en action), mais également de management, car elle faciliterait le guidage de l'action, clarifierait les responsabilités et tendrait à renforcer la loyauté et l'implication au travail de ses membres[7].

[1] Contrairement à TAYLOR et FAYOL, Max WEBER, sociologue et auteur majeur de la théorie des organisations, n'a aucune pratique managériale. Dans le champ managérial, c'est son ouvrage *Economie et société* sur les types de domination et le rôle de l'Etat qui constitue sa principale contribution mettant une lumière les différentes formes d'autorité qui fonde le fonctionnement d'une organisation et précisant la particularité de l'organisation bureaucratique avec une description des raisons de son développement au cours de l'histoire et enfin la démonstration de la supériorité de la bureaucratie à l'ère moderne sur les autres formes possibles d'organisation.
[2] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.*, p.10
[3] BARTOLI Annie (1997), *Ibid*
[4] MAYNTZ Renate (2010), L'idéal-type wébérien de la bureaucratie et la sociologie des organisations Traduction de Patrice Duran, p.3
[5] L'autorité charismatique est fondée sur la reconnaissance du charisme du leader, c'est-à-dire ses dons, ses qualités extraordinaires. Dans ce cas, la disparition du leader et le problème de la succession qui y est associé peuvent remettre en cause l'organisation et sa survie. L'autorité traditionnelle repose sur la croyance en la sainteté des traditions valables de tout temps et en la légitimité de ceux qui sont appelés à exercer l'autorité par ces moyens. Cette légitimité est fragilisée par sa vision historique qui ne tient pas compte des évolutions de l'environnement.
[6] SALES Arnaud (2013), *op.cit.*, www.encyclopediecanadienne.ca
[7] CUEILLE Sandrine (2007), Quelle forme organisationnelle pour la réalisation d'une activité de service public ? Réflexion sur les transformations organisationnelles de l'hôpital public. Revue Politiques et management public, vol. 25, n° 4, Actes du seizième Colloque international Florence « Public : nouvelles figures ? Nouvelles frontières ? » Tenu le15 et 16 mars 2007et organisé en collaboration avec l'Université Paris X (Laboratoires CEROS et CRDP) - Tome 2. p. 64, consulté le 07/01/2016, www.persee.fr

La mise en place de l'administration bureaucratique est, selon WEBER, une puissante manifestation de la rationalisation. Suivant les propos de WEBER repris par Isaac DEUTSCHER, la bureaucratie permet la précision, la rapidité, la clarté, la connaissance des dossiers, la persévérance, la discrétion, l'unité, la subordination rigoureuse, la réduction des frictions et des frais de matériel et de personnel tout ceci est recommandé au plus haut point pour une administration rigoureusement bureaucratique, particulièrement dans sa forme monocratique[1].

b. Management bureaucratique et fonction d'administration de Fayol dans les organisations publiques

L'action de gestion est une constituante intrinsèque et vitale de toute organisation, quelle que soit son activité (marchande ou non marchande), sa taille et son objectif (individuel ou collectif). L'apport de FAYOL *(ingénieur*, 1841-1925), en la matière, consiste à décrire le processus de gestion par la fonction d'administration[2] et à jeter les bases de la théorie du management[3] prenant comme base son expérience personnelle de directeur général d'une grande société minière qu'il a restitué dans son ouvrage *Administration industrielle et générale* (1916). Selon FAYOL, le gestionnaire a pour fonction de "planifier, organiser, contrôler, diriger et motiver." Notre objectif est d'examiner la portée de ces fonctions dans les organisations publiques en matière de production de service public.

La fonction de prévoir signifie anticiper et planifier en établissant un plan qui peut être défini comme une suite ordonnée d'actions en vue d'atteindre un objectif (Multidictionnaire de la langue française, 2006).[4] C'est un processus volontariste de fixation d'objectifs, suivi d'une détermination des moyens et des ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs selon un calendrier donnant les étapes à franchir. C'est aussi un guide, que l'on pourrait appeler artifice, permettant à chaque acteur de se situer et d'orienter son action par rapport à l'objectif général[5].

[1] WEBER Max (1958), *Essays in Sociology*, O.P.U., New York, pp. 214-215, cité par DEUTSCHER Issaac (1969), Les racines de la bureaucratie, Revue L'homme et la société, n°145, p.65, www.persee.fe

[2] Il faudrait préciser que le terme d'administration, dans le langage juridique, renvoie au pouvoir d'accomplir les actes nécessaires à la conservation et à la mise en valeur d'un bien ou d'un patrimoine et même de faire fructifier celui-ci. Le premier sens du verbe administrer consiste à gérer une affaire en la faisant valoir et en défendant des intérêts. Ce sens du verbe administrer fait tout naturellement penser à la fonction d'intendant puisque celle-ci consiste à administrer les affaires et les biens d'une personne privée ou d'un établissement public ; intendant vient du latin suprintendere, surveiller (confier à quelqu'un du sûr l'intendance de ses biens). Cf., BIALES Christian (2014), La gestion, cet article est une version légèrement modifiée de celui paru dans "Les cahiers économie et gestion, n°65, pp.3- 4, www.christian-biales.net. Étymologiquement, le terme d'administration renvoie à l'idée d'agir pour le bien d'autrui ; il vient du mot latin *administrare*, s'occuper de, avoir en main, de ministrer –qui vient de minus-, serviteur, agent. Par opposition à magister –celui qui commande et maître d'enseigne : on trouve pratiquent là le principal et l'agent de la théorie d'agence.

[3] Selon Fayol, il existe six (06) activités principales dans l'entreprise : cinq (05) activités dites verticales Technique (Produire, transformer et fabriquer), Commerciale (Achat, vente), Financière (Rechercher et utilisation optimale les capitaux), Sécurité (Protection des personnes et des biens) et Comptable (Calcul de paie et des statistiques : recensement des actifs et du patrimoine). Et, la fonction d'administration qualifiée de transverse.

[4] MALTAIS Daniel (2012). Planification (stratégique et organisationnelle), dans L. COTE et J.-F. SAVARD (dir.), Le Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique, [en ligne], www.dictionnaire.enap.ca

[5] THIETART Raymond-Alain (2014), *op.cit.*, p.25

Associée au concept de politiques publiques[1], la planification renvoie à la conception d'un programme ou d'un "plan" d'action que Richard ROSE définit comme une combinaison spécifique de lois, d'affectation de crédits, d'administration et de personnels dirigés vers la réalisation d'un ensemble d'objectifs plus ou moins clairement définis[2]. Le programme d'action repose sur les ressources, la nature et l'importance des opérations et les possibilités d'avenir. Pour Jean-Paul DUMOND et Alain JOURDAIN, le formatage de l'action publique dans les organisations publiques fondées sur le fonctionnement bureaucratique, ne peut qu'emprunter les voies de la planification : étudier les besoins de la population, définir les problèmes que posent les réponses apportées localement à ces besoins, établir quelques objectifs d'action prioritaires (KOVESS, LOPEZ, PENOCHET & REYNAUD, 1999) afin de mobiliser les moyens nécessaires, les organiser en qualité, en volume et dans le temps, contrôler l'achèvement des travaux réalisés. L'efficacité, c'est-à-dire la conformité des résultats aux objectifs, définis en fonction de la finalité d'intérêt général, constitue alors le critère privilégié de l'action publique[3].

Dans le domaine des transports, le processus de planification infrastructures occupe une place centrale avec la recherche de l'optimisation technique. Nous avons vu dans le premier chapitre que les ingénieurs s'appuient sur la méthode coût-avantage dans une approche de type rationaliste[4].

La fonction d'organisation consiste à munir l'organisation de tout ce qui est utile pour son fonctionnement (ressources humaines, financières et matérielles). Dans les organisations publiques, le budget est l'instrument clé qui permet de transformer les priorités nationales en actions. Les services financiers faisant de simple gestion comptable et budgétaire en préparant un document de prévision annuelle "budget" ou "loi de finances". La loi de finances prévoit et autorise pour chaque année l'ensemble des ressources et des dépenses de l'Etat. Elle constitue un cadre de référence et repose sur des règles précises à savoir l'annualité, l'unité et l'universalité budgétaires[5].

En ce qui concerne les ressources humaines, le système de recrutement dans les organisations publiques ou d'attribution d'une fonction à une personne est fondé sur la compétence technique en procédant à l'organisation des concours afin que la personne la plus compétente obtienne le poste par

[1] La planification est traditionnellement représentée par son spectre économique, symbole de l'interventionnisme étatique sur les activités économiques (Galbraith, 2009, p239), son utilisation contemporaine la fait sortir de ce champ pour l'associer à la conduite des politiques publiques. Apparue après la seconde guerre mondiale suite aux nécessités de reconstruction, la planification fut généralisée comme outil de régulation économique. Grâce à la loi n° 67-1253 du 30 décembre 1967 dite « d'orientation foncière », la planification sort du champ purement économique pour entrer dans le domaine de l'urbanisme, par la création notamment des plans d'occupation des sols (POS) et des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Cf. BROTONS Jefferson (2013), La planification environnementale : nouveau modèle des politiques publiques territoriales durables ? In. Pôle développement durable et territoires méditerranéens ceric/cnrs-aix marseille université http://pddtm.hypotheses.org

[2] LASCOUMES Pierre & LE GALES Patrick (2007), Sociologie de l'action publique, Ed Armand Colin, p.11

[3] DUMOND Jean-Paul, JOURDAIN Alain (2006), L'action publique entre la planification et la contractualisation négociée : la perception des administrateurs des hôpitaux. Revue Politiques et management public, vol. 24, n° 2, p.3, Document consulté le 17/09/2015, http://www.persee.f,

[4] SOUBRIE Robert (2000), *op.cit.*, p.11. Dans son ouvrage, il a traité cinq (5) approches de planification : l'approche rationaliste, holistique, sociale, le nouvel humanisme, systémique et pragmatique. PPBS (rationalisation des choix budgétaires), gestion par objectifs, la planification stratégique, sont tous des outils de planification issue de l'approche de type rationaliste.

[5] BARTOLI Annie(1997), *op.cit.*, p.123

référence au cadre règlementaire et procédurale constituant l'organisation statutaire du personnel. Selon Annie BARTOLI, l'existence de règles et de statuts constitue un référentiel prégnant pour les pratiques de gestion des ressources humaines, qui distingue nettement la sphère publique du contexte privé[1].

La fonction de commandement, quant à elle, consiste à donner des directives au personnel (corps social) en indiquant à chacun les tâches et instructions à accomplir et ce pour assurer le bon fonctionnement de l'activité et de l'organisation dans son ensemble. Elle repose sur une organisation essentiellement monocratique basée sur une unité de commandement, reposant sur les principes de la règle et de la hiérarchie[2]. Pour l'exercice de cette fonction, les organisations publiques sont organisées dans une structure centralisée hiérarchisée dont le système de commandement revient à l'autorité hiérarchique occupant le poste de directeur ou chef de service et tout le personnel reste entièrement sous son ordre. Le directeur, en tant que détenteur de l'autorité, est lui-même soumis à un ordre impersonnel auquel il se réfère dans l'exercice de son commandement sans se disposer de marge de manœuvre[3].

La fonction de coordonner a pour objectif de mettre l'harmonie entre tous les actes d'une organisation de manière à en faciliter le fonctionnement. Charles E. LINDLOOM soutient que dans des systèmes d'organisation complexes où il existe de multiples objectifs souvent contradictoires, la coordination des actions sociales s'effectue, bien sûr par un organisme central, ou par un mécanisme d'adaptation mutuelle partisane. Dans le cas des organisations publiques bureaucratiques, le système de coordination est central et est fondé sur le concept d'autorité centralisée utilisant principalement la méthode de résolution des problèmes[4]. La coordination centrale correspond aux pouvoirs que possède un décideur sur l'ensemble des décideurs d'une structure pour déterminer et ordonner l'ensemble des décisions et actions à réaliser[5]. C'est une coordination verticale et descendante.

Enfin, le contrôle consiste à vérifier si tout se passe conformément au programme adopté, aux ordres donnés et aux principes admis. C'est un moyen de faire en sorte que les règles fixées par les responsables soient correctement appliquées à tous les niveaux de l'organisme[6]. Il est essentiel à la réussite et au bon fonctionnement des administrations publiques. Il s'applique à tout, aux choses, aux personnes, aux actes. Il permet aux hauts responsables de s'assurer que les procédures et pratiques

[1] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.*, p.111
[2] GENDRON Bénédicte (2007), Le management éducatif... éclairage sur la notion, In magazine, Education & Management n° 34, p.60, http://www.educ-revues.fr consulté le 14 avril 2015.
[3] BARTOLI Annie (1997), *Ibid.*
[4] Selon E. LINDLOOM, la méthode de résolution des problèmes comporte quatre étapes. Premièrement, le planificateur précise, étudie et ordonne les objectifs à atteindre. Deuxièmement, il inventorie tous les moyens possibles pour atteindre ses objectifs. Troisièmement, il examine de façon exhaustive des conséquences probables de l'application de chacun des moyens inventoriés. Et quatrièmement, il choisit le moyen ou une combinaison de moyens qui lui permettront d'atteindre ses objectifs de manière acceptable. Cf. SOUBRIE Robert (2000), *op.cit.*, p36
[5] SOUBRIE Robert (2000), *op.cit.*, p.37
[6] OCDE (1996), Le contrôle de gestion dans les administrations publiques modernes : Études comparatives des pratiques, Documents SIGMA, n° 4, Éditions OCDE. p. 15 www.oecd-ilibrary.org

nécessaires à une gestion saine des ressources de leur organisme (aspects financiers, personnels, informatiques, locaux, biens d'équipement) […] et de remédier aux dysfonctionnements si tel n'est pas le cas[1]. Par exemple, le contrôle de la gestion budgétaire a pour objectif initial le respect de la légalité des actes budgétaires et le respect de l'application des règles de la comptabilité précédemment cités[2].

Le contrôle de gestion peut être défini comme ensemble de pratiques, de techniques, de règles et de procédures destinées à s'assurer que les programmes des administrations publiques parviennent aux résultats visés, que les ressources utilisées pour réaliser ces programmes coïncident avec les buts et les objectifs déclarés des organismes concernés, que ces programmes soient protégés contre le gaspillage, les abus, la fraude et la mauvaise gestion[3].

c. Limites du management bureaucratique pesant sur l'efficacité du service public

Le succès du modèle tient à sa relative efficacité dans le contexte où l'empirisme des solutions ne suffit plus à résoudre les problèmes, la bureaucratie n'est cependant pas à l'abri des effets pervers. A partir des années 40, le caractère idéal du modèle bureaucratique commence à être remis en cause. Des premiers travaux américains dénoncent la standardisation, et surtout la place centrale faite à la règle. Dans les années 1950-1960, c'est avec certains sociologues américains comme RK MERTON ou sociologue français CROZIER que le fonctionnement bureaucratique va être associé à une forme d'inefficacité liée à l'incapacité de s'adapter à l'environnement, à la coupure entre les bureaucrates et leur public[4].

MERTON (*Social Theory and Social Structures*, 1957) a considéré que les comportements standardisés entraînent un "déplacement des buts" car les individus considèrent les règlements comme une fin en soi et non plus comme un moyen de fonctionnement[5]. Ceci est source de rigidité qui se perçoit tant dans le contenu des tâches que dans les rapports entre les tâches, ainsi que le caractère impersonnel des relations humaines rendent difficile la communication entre les différents groupes[6] ; la bureaucratie détruit la flexibilité. En ce qui concerne le fonctionnement des services publics, cette rigidité rend difficile la mise en application du principe d'adaptabilité. Ainsi, MARCH et SIMON (*Organizations*, 1958) regrettent le développement de règles de plus en plus précises,

[1] OCDE (1996), *op.cit.*, p. 13
[2] Il importe que les contrôles de gestion soient envisagés, non pas comme des systèmes à part entière, fonctionnant séparément du reste de l'organisme, mais comme des mécanismes de contrôle devant être intégrés aux systèmes au service de l'ensemble du cycle qui va de la planification à l'audit, en passant par la budgétisation, la gestion et la comptabilité. OCDE (1996), *op.cit.*, p. 14
[3] OCDE (1996), *op.cit.*, p. 11
[4] RIGAUX Natalie (2008), *op.cit.*, p.138
[5] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.* p.12
[6] Elle est analysée par les sociologues en termes de dysfonctions des systèmes de motivation et d'absence de leadership (Ecole des Relations Humaines), ou d'incitation à la conservation de zones de pouvoir discrétionnaire (Ecole néo-rationaliste). Les économistes proposent d'analyser cette normalisation excessive en termes de coopération et, à cette fin, ont recours à la théorie des jeux. Cf. CLERGEAU DE MASCUREAU Cécile (1995)., *Ibid.*

facteur d'inefficacité décisionnelle à raison d'une forte complexité, de blocages et de nécessaires détournements.

Michel CROZIER a, quant à lui, montré que le fonctionnement bureaucratique est générateur d'un majeur effet pervers qu'il dénomme la théorie du "cercle vicieux bureaucratique"[1]. Ainsi, il a montré qu'au sein de la bureaucratie, chacun cherche à accroître son pouvoir au détriment des autres individus en essayant de contrôler des zones d'incertitudes qu'engendre le fonctionnement bureaucratique, ceci dit que l'individu garde une certaine autonomie par rapport à l'organisation et développe une stratégie visant essentiellement à défendre ou à améliorer sa position dans le système. En conséquence, le fonctionnement d'une organisation va être détourné et évolué en fonction de stratégies individuelles par rapport à la règle. A ce titre, les activités de service public sont mal prises en charge dans la mesure où les individus s'approprient les moyens mis à la disposition d'un service public mettant en second plan l'intérêt collectif. Ceci se traduit par le manque de responsabilité, les comportements immoraux et les pratiques de corruption qui se sont tellement répandus, surtout en Afrique, en ayant un impact significatif sur la disponibilité et la qualité des biens et services éducatifs et, en conséquence, sur l'accès, la qualité ou l'équité de l'éducation. Certains désignent cette situation d'une "crise de moralité dans les services publics"[2].

L'école des Choix Publics a ensuite tenté de démontrer l'inefficience budgétaire de l'administration publique. NISKANEN montre en 1971 que les organisations bureaucratiques dont la performance économique n'est pas évaluée par le marché sont sujettes à de nombreuses déficiences nommées "dérives bureaucratiques". Par exemple, les biens publics distribués sont considérés comme des rentes par les groupes qui en bénéficient (NISKANEN 1971) ; le bureaucrate tend à maximiser son budget (BRENNAN et BUCHANAN, 1977 : 273)[3]. Défini selon la perspective de la bureaucratie, le bureaucrate veut accroître ses budgets, grimper dans la hiérarchie ou défendre les intérêts de son groupe, de son clan ou de sa corporation. Enfin, la bureaucratie entraîne une routinisation des procédures et une intense normalisation des comportements et générant tensions et démotivation[4].

[1] Le développement des règles impersonnelles aboutit à la paralysie de l'organisation pour deux raisons : d'une part il réduit la hiérarchie à l'impuissance en la cantonnant au simple contrôle de l'application des règles ; d'autre part, il bride toutes initiatives des organes d'exécution et limite ainsi la capacité d'adaptation de l'organisation aux mutations de son environnement. De son côté, le refus de relations de face-à-face a pour conséquence d'éloigner les centres de décision des lieux d'exécution.

[2] ZARROUK Najat (2010), L'Ethique, la Transparence, la Responsabilisation, le Professionnalisme et l'Intégrité dans le Service Public, Renforcement de la professionnalisation de la gestion des ressources humaines dans le secteur public en Afrique Atelier à l'intention du Personnel chargé des ressources humaines en Afrique sur le "Renforcement des capacités des ressources humaines pour la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et le développement de l'Afrique" Cotonou, République du Bénin, p.4, http://unpan1.un.org consulté la 15 avril 2015

[3] GUENOUN Marcel (2010), Le management de la performance publique locale. Etude de l'utilisation des outils de gestion dans deux organisations intercommunales, thèse de doctorat en Sciences de Gestion de L'université Paul Cezanne- Aix-Marseille III, https://tel.archives-ouvertes.fr, p. 50, consulté le 20 juin 2016

[4] BARTOLI Annie (1997), *Ibid*

Sous section 2 : Monopole de l'Etat et internalisation de l'intérêt général dans les transports terrestres en Algérie (1962-1988)

A travers l'analyse des modèles empiriques (en Europe et en Algérie) et les réflexions théoriques développées dans le domaine de l'économie industrielle, l'économie publique et l'économie des transports, nous tenterons d'apporter un éclairage sur la structure du marché, qui pour des raisons techniques (évolution des techniques), économiques (rendement d'échelles croissant et rendement d'envergure) et sociales (bien être social), est organisée en monopole le plus souvent public. L'Etat surveillait la politique de prix et les investissements dans les secteurs concernés.

1. Description et inscription contextuelle du modèle "tout ou monopole public"

Au lendemain de la seconde guerre mondiale suite aux conséquences de la crise des années 30, l'intervention de l'Etat s'est étendue à la vie économique et sociale produisant le modèle du "tout public" en justifiant l'efficacité du monopole public **(a.)**. Ce modèle a dominé l'intervention de l'Etat algérien jusqu'à la fin des années 1980, dont les outils mis en œuvre sont les nationalisations dans les secteurs d'infrastructures et planification des grands programmes, la création de nouvelles institutions, le développement de nouveaux services publics, etc. **(b.)**.

a. Monopole public en Europe et internalisation de l'intérêt général : changement de paradigme de l'intervention publique

Le mode de fonctionnement de service public qualifié de "tout-public" est développé dans les pays d'Europe centrale et orientale pendant la période communiste. Il est important de souligner que l'intervention de l'Etat dans le champ économique et social remonte au XX siècle en conséquence de la crise des années 30 et des deux guerres mondiales qui l'ont légitimé en démontrant que, contrairement aux résultats de la théorie libérale, le marché n'est pas toujours capable de réaliser spontanément l'équilibre économique et le bien être optimal. Pour les économistes R. DELORME et C. ANDRE (1991)[1], cette période de l'après guerre a marqué le passage d'un "Etat circonscrit" du début de XX siècle ou de l'Etat gendarme (Etat minimum) à un "Etat inséré" dont les missions se résumaient au triple maintien de l'ordre public, de la paix, de la référence fixe de la monnaie nationale à l'or. Pendant les trente glorieuses, l'Etat exprime un projet de société[2].

A ce titre, l'Etat va étendre son champ d'intervention au-delà des fonctions régaliennes (la sécurité intérieure et extérieure) ; il doit faire en sorte que chaque habitant dispose de manière égalitaire de services de base, en matière d'éducation, de santé, de logement, de crèches, de

[1] DELORME Robert & ANDRE Christine (1991), Deux siècles de finances publiques : de l'État circonscrit à l'État inséré, Revue d'économie financière, Volume 01, n°01, p.59, Fait partie d'un numéro thématique : Caisse des dépôts et consignations, http://www.persee.fr consulté le 20/11/2016

[2] L'Etat providence (*welfare state*) qui s'est développé après 1945 correspond aux trois fonctions (allocation optimale des ressources, redistribution des revenus et régulation de l'activité économique) avec un accent sur la deuxième (expansion de la sécurité sociale) et la troisième (politique budgétaire active).

chauffage urbain, d'électricité, d'eau et de transport et d'emploi[1]. Ainsi, après la seconde guerre mondiale, particulièrement en France, l'Etat a été conçu comme l'instrument destiné à satisfaire les besoins de la population en organisant directement la production et la distribution des services publics[2]. Durant cette période, des vagues massives de nationalisations se sont produites dans de nombreux pays d'Europe ayant induit une forte expansion du secteur public de la seconde moitié du 19e siècle aux années 70. Nous avons vu dans le premier chapitre que le recours massif à la propriété publique[3] consacre dès lors un changement de paradigme pour de nombreuses autorités publiques des pays occidentaux, dont la grande dépression et la montée en puissance l'analyse keynésienne fut largement à l'origine. Le cas français montre le rôle majeur des périodes de guerre dans le changement de paradigme vis-à-vis de l'intervention publique (DELORME et ANDRE, 1983).

Par le processus de nationalisation, les Etats cherchent à impulser le développement économique et se donnent des instruments d'intervention dans des secteurs moteurs de l'économie. En d'autres termes de faire jouer aux entreprises publiques un rôle d'entraînement pour l'économie nationale (Jacques MAZIER, 1984) et de relance dans les secteurs de base et pour mener des politiques publiques de stimulation de l'investissement productif[4]. Les nationalisations concernent donc les activités de service public pour lesquelles les coûts d'investissement sont considérables (charbon, électricité, gaz, chemins de fer). Dans le but de diriger l'épargne vers les lourds investissements des entreprises nationalisées, l'État assure le contrôle du crédit en nationalisant le secteur bancaire[5]. Les activités prises en charge par les sociétés nationales sont qualifiées de grands services nationaux (de régies ou autres activités intégrées aux administrations). Ce mode d'organisation des activités de service public a permis des concentrations de moyens en soumettant les entreprises publiques à des obligations de service public, à un contrôle visant à garantir l'accomplissement de missions propres[6].

Au nom de l'intérêt général justifié par la satisfaction des besoins des citoyens, l'Etat est amené à exercer son pouvoir de contrôle et d'orientation prenant forme de tutelle technique, économique et administrative, notamment en ce qui concerne le service public en particulier le transport. La tutelle technique concerne la réglementation et le contrôle des normes techniques et

[1] Des années 50 aux années 70, l'Etat développe ses actions dans de nouveaux domaines : régulations des cycles économiques par la mise en place d'instruments budgétaires ou monétaires ; allocation des ressources ou fixation de règles de répartition favorables aux actifs comme aux inactifs (personnes âgées, en recherche d'emploi, handicapés, etc.) ; interventions en directions des entreprises sur la base d'objectifs volontaristes.
[2] BAUBY Pierre (2007), Quels modèles de service public dans les pays de l'OCDE ?, Cahiers français "les services publics", Edition Documentation française, n° 339, p. 22
[3] La directive de la Commission de la CEE de 1983 dans son article 2 précise qu'est entreprise publique "toute entreprise sur laquelle les Pouvoirs Publics peuvent exercer une influence dominante du fait de la participation financière ou des règles qui la régissent". Leur création a pour objet de permettre la production de biens publics jugés essentiels pour la collectivité, et qui n'étaient par ou insuffisamment offerts par les entreprises privées.
[4] BANCE Philippe (2015), *op.cit.*, p.103
[5] CHABANAS Nicole et VERGEAU Eric (1996), Nationalisations et privatisations depuis 50 ans, Revue Insee Première, n° 440 – Avril, p.1, Document consulté le 21 mars 2016, www.insee.fr
[6] BANCE Philippe (2015), *op.cit.*, p. 102

professionnelles d'exercice de l'activité. La tutelle économique, quant à elle, est relative à l'instrumentalisation de l'entreprise publique dans le cadre de la politique économique d'ensemble du gouvernement (procédures salariales, contrôle des prix, contrôle des acquisitions et des fusions, etc.). Enfin, la tutelle administrative ou de "cogestion" se caractérise par un dispositif spécifique et permanent d'intervention directe dans la gestion propre de l'entreprise publique ; cette disposition particulière d'intervention directe attribue un pouvoir de codécision à la tutelle administrative ; il s'agit de pouvoir d'approbation préalable des ministères (approbation du budget de l'entreprise, du bilan, des prises de participation financière, etc.)[1].

Dans ce contexte, le monopole public devient, notamment en Europe, la structure du marché de référence dans les services publics, justifiée dans le courant néo-classique par la théorie allaisienne du "rendement social maximal"[2]. Selon cette théorie, les services publics étaient considérés comme devant être hors-marché et les usagers-citoyens ne finançaient directement qu'une infime part de leur coût[3]. Et pour le bon fonctionnement des services publics, les autorités publiques mobilisent des budgets et des investissements, agissent sur les tarifs et les marchés et dans certains cas les résultats financiers de certaines entreprises pour combler les déficits publics, ou désengageant financièrement à l'égard d'autres, en particulier, en matière de transports[4].

b. Périmètre du monopole public en Algérie : planification et recherche de coordination

Les vingt premières années de l'indépendance algérienne étaient caractérisées par la théorie de l'Etat comme seul agent promoteur du développement économique ; durant cette période, il était un agriculteur, industriel, un transporteur, etc. Par conséquent, il avait mené une politique des transports purement idéologique, et cela durant toute la période de l'économie dirigée ; l'ensemble des entreprises de transports étaient publiques, AICHOUR Boudjemâa[5]. En effet, le transport routier a depuis l'indépendance été l'objet d'un intérêt spécial en raison de l'étendue considérable du territoire, de la forte mobilité de la population et de l'importance des échanges commerciaux entre les régions économiques du pays[6].

A ce titre, l'Etat exerçait une influence considérable sur le développement et les opérations du secteur des transports par le biais de sa politique générale d'investissement et de réglementation[7] et

[1] GLACHANT Jean-Michel (1994), Le marché et le hors-marché : une analyse économique des entreprises publiques françaises, édition : Publications de la Sorbonne, pp. 63-64
[2] BANCE Philippe (2015), *op.cit.*, p. 104
[3] BAUBY Pierre (2007), *op.cit.* p. 23
[4] Parallèlement, et en contrepoint, les dirigeants des entreprises de service public se sont dotés d'un fort pouvoir d'expertise technico-économique par rapport à la tutelle. Ainsi s'est développé un déséquilibre structurel de connaissances et de moyens, qui leur permis d'influer, sinon d'imposer leurs orientations des projets dans bien des cas.
[5] AICHOUR Boudjemâa (2008), Le problème de l'embouteillage du trafic urbain et son impact sur la ville de Constantine, de Doctorat d'Etat En Urbanisme, réalisée sous la direction de LASSERRE Jean-Claude, Université de Constantine, p.80, https://bu.umc.edu.dz
[6] BENLAHCEN TLEMÇANI Mohamed(1995), Le secteur des transports au Maghreb, Revue Région & Développement n°1, p. 4, consulté le 15 mars 2012, http://region-developpement.univ-tln.fr
[7] Les objectifs de cette politique ne sont toutefois pas toujours clairement définis et la planification des investissements ne repose pas encore sur des analyses techniques et économiques suffisamment approfondies. Quant aux réglementations, elles ne sont pas toujours

par le contrôle des prix et des tarifs et la réglementation de la répartition des transports entre la route et le rail[1]qualifiée de rationnelle, dans la mesure où 90% du trafic ferroviaire est constitué de transports de marchandises en vrac sur de longues distances[2].

Tenant compte de l'insuffisance des infrastructures, des dimensions du territoire, de la dispersion des centres d'activité et l'apparition de nouveaux besoins engendrés par l'industrialisation, la politique nationale a effectué une reconversion totale des transports depuis l'année 1966 pour les besoins d'efficacité, de rentabilité et de modernisation du secteur. La création d'un ministère d'Etat chargé des transports date de cette année-là[3]. La reconversion entreprise s'articule autour de quatre grandes orientations à savoir l'adoption d'une nouvelle législation, l'algérianisation et la réorganisation des structures, l'amélioration des infrastructures, la création de sociétés nationales et d'organismes publics répondant aux besoins nouveaux et la modernisation des parcs et des moyens de transport[4]. C'est essentiellement à travers son programme triennal (1967-69) et depuis 1970, à travers ses plans quadriennaux de développement, de même que par ses budgets d'investissement et de fonctionnement que l'Etat définit et applique sa politique de développement[5].

Sur le plan réglementaire, les transports terrestres sont désormais régis par l'ordonnance n°67-130 du 22 juillet 1967 ayant permis la consolidation et le développement des sociétés nationales de transport terrestre. Cette ordonnance définit le transport comme toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre, au moyen d'un véhicule quelconque, des personnes ou des marchandises (art.1) tout en précisant que le transport public en le définissant comme toutes activités de transport autres que celles effectuées pour son propre compte[6] (art.3). Les transports publics revêtant un intérêt général ou entraînant des obligations imposées par la condition de service public, c'est-à-dire assurer la mission de service public dans la mesure du respect des principes fondamentaux d'égalité, de continuité et d'adaptabilité, relèvent du monopole public (art.5).

A cette période, c'était l'Office National du Transport (ONT)[7], un établissement public à caractère industriel et non commercial, qui avait le monopole pour la gestion du transport en Algérie

---

modifiées assez rapidement en fonction de l'évolution de la situation et la coordination entre les autorités responsables et les sociétés nationales devraient être améliorée, ceci étant principalement du a une pénurie de personnel qualifie et expérimente. La Banque Mondiale (1977), Evaluation d'un deuxième projet routier en Algérie, Rapport d'évaluation de la banque mondiale (construction du tronçon Boudouaou -Lakhdaria, p. 03, www.documents.worldbank.org

[1] La Banque Mondiale (1977), *Ibid*

[2] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.03

[3] Transports : Grâce à une reconversion totale, le système s'adapte aux exigences nouvelles du pays, www.monde-diplomatique.fr

[4] Selon le rapport de la banque mondiale de 1977, les plans quadriennaux de 1970-73 et 1974-77, n'ont accorde qu'une faible priorité au deve10ppement de l'infrastructure des transports routiers, mettant principalement l'accent sur les investissements consacres a l'achat de véhicules, de matériel ferroviaire roulant, ainsi qu'a 1a réfection des routes et des voies ferrées.

[5] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p. 04

[6] Cette dernière catégorie est définie comme les transports effectués par des personnes physiques ou morales, pour leurs besoins exclusifs à l'aide de véhicule leur appartenant. Cette définition reste un flou, car elle ne donne pas avec précision les activités de transport à qualifier de public.

[7] Décret n° 63-429 du 7 novembre 1963 relatif à l'organisation et aux attributions de l'office national des transports.

et assurait sa tutelle sur les entreprises de transport placées sous la protection de l'Etat[1]. Il se chargeait du contrôle, de la coordination de l'activité des différentes entreprises[2] et de la répartition du trafic de transport de marchandises entre les transporteurs publics routiers[3]. Le transport public routier était du ressort de la Société nationale des transports routiers (SNTR)[4] pour les lignes régionales et de la Société nationale des transports de voyageurs (SNTV), sociétés semi-autonomes relevant du Ministère des transports. Le transport public ferroviaire était, quant à lui, pris en charge par la Société Nationale de Chemin de Fer Algérien (SNTFA) désignée pour assurer le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises sur tout le territoire national.

Conformément à la réglementation en vigueur, la S.N.T.V et la SNTFA doivent harmoniser et coordonner leurs services (tarification, itinéraire, l'information du voyageur, etc.) afin de fournir un service de transport de qualité[5]. HAMMOUMA et FERFERA affirment que la SNTV était d'une grande envergure et possédait des entités implantées à travers tout le territoire. Les moyens dont elle disposait couvrait la quasi-totalité des besoins de voyageurs en mobilité à l'intérieur du pays et assurait également les transports sur certaines lignes régulières internationales entre l'Algérie et des pays voisins (Maroc, Tunisie, Libye).

Cette société avait le monopole du transport de voyageurs par route. Les deux auteurs précisent que les transporteurs à statut privé n'étaient pas nombreux et s'appropriaient une part de marché insignifiante[6]. Selon une étude réalisée par la banque mondiale en 1977, la répartition entre les différents transporteurs est régie par une réglementation très stricte. Cette réglementation, jointe aux restrictions à l'importation de véhicules, compromet d'ailleurs quelque peu la mise en place d'un service de transport routier suffisamment important et souple[7]. Dans l'exercice de leur activité de transports, les chauffeurs de taxis privés sont autorisés à utiliser leur propre véhicule pour les transports urbains et interurbains[8].

De 1971 à 1976, la capacité totale du parc de la SNTV, principalement composée d'autobus pour les transports interurbains et urbains, est passée de quelque 1.100 véhicules en 1971 à environ

[1] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.04
[2] SAFAR ZITOUN Madani & TABTI-TALAMALI Amina(2009), La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspectives, p. 50, http://planbleu.org
[3] Arrêté du 18 février 1964 relatif à la répartition du trafic de marchandises entre les transporteurs publics routiers
[4] L'Etat avait donné à la SNTR la haute main sur les transports par route de marchandises. Si les règlements en vigueur en la matière autorisent les organismes ou institutions qui possèdent leur propre parc de véhicules, a l'utiliser, sous certaines conditions, pour compléter les services de la SNTR, tout organisme possédant un ou plusieurs camions doit réserver 75% (en tonnes) de ses transports de marchandises sur terre a la SNTR ou a la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF). Pour les organismes publics, par exemple les sociétés nationales ou les coopératives agricoles sous tutelle ministérielle, cette obligation ne porte que sur 50% du fret et ne s'applique pas du tout à d'autres institutions, telles que l'armée. La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, pp.03-04
[5] En application des dispositions du décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, l'arrêté n°319 du 22 juin portant approbation du règlement type d'exploitation applicable aux services régulier de transport de transport public routier de voyageurs en Algérie fixe les conditions d'exploitation des services de transports relatives à l'organisation de l'itinéraire, de la fréquence, des horaires et les tarifs applicables aux voyageurs par les entreprises de transport.
[6] HAMOUMA Belaid & FERFERA Yassine (2002), Environnemeent concurrentiel et développement d'une entreprise publique de transports, Ouvrage Transports urbains et interurbains en Algérie, CHANSON-JABEUR Chantal & MUSETTE Saïb, Ed. Cread, p.36
[7] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.03
[8] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.04,

3.000 en 1976[1]. Par conséquent, le nombre de voyageurs transportés a augmenté en passant de quelques 09 millions à plus de 17 millions pour la même période et selon les statistiques de l'ONS, le nombre de voyageurs passe à plus de 21 millions. Cependant, depuis 1977, le nombre de voyageurs transportés par la SNTV a connu une baisse[2]. En 1983, la SNTV avait été restructurée donnant naissance à cinq sociétés nationales de transport des voyageurs[3] : Transport de Voyageurs du Centre pour Alger et sa région (T.V.C), Transport de Voyageurs de l'Est pour Constantine et sa région (T.V.E), Transport de Voyageurs de l'Ouest pour Oran et sa région (T.V.O), Transport de Voyageurs du Sud-est pour la région d'Ouargla, Ghardaïa, Djelfa et Tamanrasset (T.V.S.E) et Transport de Voyageurs du Sud-ouest pour la région de Béchar, Adrar et Tindouf (T.V.S.O). Ces cinq sociétés étaient chargées d'assurer tous les services interurbains, grandes lignes et une partie des services urbains et suburbains, en complément de ceux fournis par 1es municipalités, les services des transports des travailleurs et étudiants et les services de locations[4].

Concernant les lignes de transport urbain, ces dernières étaient aussi du ressort des entreprises publiques locales créées par les collectivités territoriales ayant, jusqu'aux années 1987, le statut de régie municipale de transport en commun (RMTC). Son statut reposait sur le principe du contrôle exercé par les autorités locales. Suite au développement urbain et spatial des villes, l'augmentation de la mobilité de la population urbaine, l'absence de rentabilité du service public et la faiblesse de l'investissement des collectivités territoriales dans le secteur sont des facteurs déterminants entraînant la dégradation graduelle de l'image de la RMCT et l'accumulation de son déficit budgétaire. En 1987, RMCT a été remplacé par la régie communale de transport collectif (RCTC) qui est gérée de la même façon que la RMCT[5].

2. Les justifications de l'économie industrielle et de l'économie publique du "tout public" : La théorie du monopole naturel

La production et la fourniture des services en réseau par un monopole public verticalement intégré et régulé par l'Etat ont longtemps fait l'objet d'un consensus. Le marché est qualifié de monopolistique lorsqu'un offreur est le seul à vendre un bien ou un service à de nombreux acheteurs. En ce qui concerne les services publics, la production en monopole de l'énergie, des services de télécommunication ou encore de transport ferroviaire a longtemps été justifiée par le coût très élevé des infrastructures et le caractère irrécupérable ou peu reconfigurable des investissements requis. Rendements d'échelles croissants et tarification administrée étaient donc les deux caractéristiques principales de ce modèle, dit du "monopole naturel".

[1] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.06
[2] Office National des Statistiques, Rétrospective Statistique 1962 – 2011 : CHAPITRE- XI – TRANSPORT, www.ons.dz
[3] BENLAHCEN TLEMÇANI Mohamed (1995), *op.cit.*, p.08
[4] Les entreprises de transport de voyageurs créées par les collectivités locales assurent les liaisons d'intérêt local, reliant entre elles les communes et les localités à l'intérieur d'une même Daïra.
[5] AICHOUR Boudjemâa (2008), *op.cit.*, p.81

a. Monopole naturel justifié par la présence de rendements d'échelle croissants relatifs aux infrastructures de transports

Si le terme de monopole naturel a pu être utilisé dès le début du XIXème siècle (en particulier, en France, par Pellegrino ROSSI), John Stuart MILL est considéré comme le père fondateur dans son sens moderne et est le premier à décrire le concept quand il le remarquait dans la distribution de l'eau et du gaz à Londres[1] en introduisant implicitement la notion d'économies d'échelle [2]. On désigne par monopole une configuration industrielle où une seule firme produit de façon plus efficace que plusieurs. Selon SAPIR, doit être considérée comme relevant potentiellement du domaine du monopole naturel une activité où la concurrence est impossible ou inefficace et donc indésirable.[3] L'existence d'un monopole naturel est donc liée à un échec de concurrence ; la présence de plusieurs firmes se concurrençant n'est pas plus avantageuse que celle d'une firme unique.

Cet échec de concurrence peut être attribué à une situation particulière du point de vue de l'offre. Selon la théorie du monopole naturel, certaines activités caractérisées par leurs indivisibilités et leur régime de rendement croissant sont économiquement et socialement efficientes lorsqu'elles sont assurées par un monopole (GLACHANT, 1995,1996)[4]. Le plus souvent, une situation de monopole naturel tend à se constituer dans les secteurs où les économies d'échelle sont très importantes (c'est-à-dire lorsque le coût unitaire de production diminue quand les quantités produites augmentent). Le monopole produit toujours à un coût inférieur à l'entreprise concurrentielle. Ces économies d'échelle sont notamment dues à l'importance de coûts fixes et à la lourdeur des investissements. Ces coûts sont alors trop élevés pour être amortis si plusieurs entreprises se partagent le marché. Les économies d'échelle sont donc particulièrement importantes dans les activités fondées sur des infrastructures de réseau (composante matérielle). De nombreuses branches d'activités sont associées aux monopoles naturels à savoir le transport ferroviaire, les infrastructures routières, la distribution d'eau ou d'électricité[5].

Associé à l'infrastructure, la caractéristique d'un monopole naturel signifie que, étant donné l'importance des économies d'échelle, la demande est satisfaite au coût le plus bas s'il existe une seule infrastructure. ANGELIER explique que mettre en service plusieurs infrastructures en

[1] Distinguant entre monopole naturel foncier et monopole pratique nécessitant l'intervention de l'Etat, MILL John Stuart (1851), The Regulation of the London Water Supply", pulié en 1851 dans la revue *Collected Works of John Stuart Mill*, 5, Toronto, University of Toronto Press, Londres, Routledge and Kegan Paul, 1967, pp. 431-438.
[2] NUMA Guy(2010), Note sur le monopole naturel et le monopole pratique chez J. S. Mill, Revue économique, n°2 (Vol. 61), p. 341-352, www.cairn.info/revue -économique-2010
[3] SAPIR Jacques (2004), Les monopoles naturels. Problèmes de définition et de contrôle, p1, http://russeurope.hypothèses.org Article publié sous le titre de *"Estestvennye monopolii : problemy opredelenija i kontrolja*", Revue *Problemy Prognozirovanija*, n°6/2004, pp. 42-55.
[4]KIRAT Thierry (1998), La réglemntation des entreprises de services publics. Analyse économique, fondement juridiques et modalités institutionnelles. Collectif "Le service public en crise : réponses, comparaisons internationale", Tome 2 sous direction de DARREON Jean-Louis, Sciences de la société, février, n°43, Ed. PU MIDI, p.16
[5] Dans les faits, les vrais monopoles sont rares. Une entreprise peut en effet être la seule offreuse sur le marché, mais elle est souvent concurrencée par des organisations proposant des produits substituables (ex : en France, la SNCF est la seule offreuse de transport ferroviaire, mais elle subit la concurrence du réseau routier ou des compagnies aériennes).

parallèle, en concurrence, constituerait un gaspillage de ressources. Il parle de sous additivité de la fonction de coût d'une infrastructure. Sur un territoire donné, pour une même technique de production, lorsque le coût moyen est décroissant, il est toujours moins coûteux de satisfaire la demande avec un seul offreur qu'avec plusieurs. Le concept de facilité essentielle, comme le définit Thierry PENARD (2002), affine la notion traditionnelle de monopole naturel : une facilité essentielle est le point de passage obligé pour l'ensemble des fournisseurs de services finals d'un réseau et ne peut pas être dupliquée ou contournée à des coûts raisonnables[1].

Les investissements d'infrastructures d'un réseau correspondent en général à des coûts irrécupérables (*sunk costs*). Affecter les actifs constituant l'infrastructure à un usage autre que celui pour lequel ils sont conçus (vendre les câbles électriques ou de téléphone au poids du cuivre) serait là encore un gaspillage. Ce qui implique qu'une concurrence trop vive ou des changements techniques trop rapides risquent de gâcher les ressources rares utilisées dans l'édification de l'infrastructure[2]. Il faudrait préciser que les économies d'échelle peuvent paraître dans la strate de services finals mais il s'agit d'économies d'échelle construites, résultant d'une stratégie[3]. Ils ne sont pas une caractéristique inhérente à la strate des services finals, et ne mènent pas inéluctablement au monopole.

Dans le domaine des transports, le chemin de fer est un moyen de transport à rendement croissant, susceptible d'absorber à moindre coût une expansion du trafic. Son caractère monopolistique, en France et dans la plupart des pays, nécessite une gestion intégrée des infrastructures, de l'exploitation, à la différence de tous les autres modes de transport[4]. Il n'y a pas de marché libre de l'offre de ces services intermédiaires et les impératifs techniques font qu'elles sont souvent intégrées dans une même firme avec de l'infrastructure[5].

b. Efficacité et limite de régulation des monopoles publics des transports en Algérie

La théorie des monopoles naturels ne précise pas si ce monopole doit être monopole privé ou public. Dans le cas où le monopole est privé, ceci nécessite la mise en place d'une réglementation et d'un contrôle par une autorité spécifique permettant de surveiller le comportement de l'entreprise en situation de monopole (en particulier en matière de tarification). Les entreprises en position dominante déploient des stratégies de dissuasion à l'entrée, qui consistent pour la firme en place (l'opérateur historique) à bloquer l'entrée dans la branche. En situation de monopole, plusieurs

[1] ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, pp.17-18
[2] ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, pp.18-19
[3] Par exemple, une grande compagnie aérienne peut standardiser ses achats d'aéronefs, d'optimiser l'utilisation et la maintenance de sa flote à un coût moindre que s'il existait plusieurs compagnies de plus petites tailles. Cf., ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, p.20
[4] MERLIN Pierre (1991), *op.cit.*, p.145
[5] Parfois cependant, ils peuvent apparaitre comme un service parmi d'autre, vendu aux usagers du réseau séparément de l'infrastructure dans le cas des transports routiers de marchandises par exemple, des entreprises de logistique s'établissent indépendamment de l'activité de transport. Cf., ANGELIER Jean-Pierre (2007), *op.cit.*, p.19

comportements relèvent d'un abus de position dominante constitant en la mise en place de barrières à l'entrée empêchant d'autres entreprises de pénétrer le marché[1].

Ces barrières à l'entrée sont d'origines légales (réglementation de l'accès à une activité et mise en place de normes) ou liées à une supériorité en matière de coûts de production (maîtrise des techniques),[2] à des avantages attachés à la différenciation du produit (présence dans certains secteurs d'activité de rendements croissants qui empêchent les petites entreprises d'être rentables)[3], surcapacité de production voulue. Les entreprises servent d'une politique de "prix-limite", les stratégies de prédation, qui consistent à fixer des prix faibles sur certains segments du marché afin d'éliminer des concurrents déjà installés ou les stratégies de forclusion qui visent à gêner ses concurrents en leur interdisant d'accéder à une ressource essentielle alors que l'accès à cette ressource est indispensable pour garantir la concurrence en aval[4].

Les pouvoirs publics, pour limiter les excès possibles d'un monopole privé, notamment des prix trop élevés, peuvent transférer l'activité du monopole au secteur public assurant la totalité ou la quasi-totalité de la production de biens ou services nécessaires à la satisfaction de l'intérêt général (la distribution de courrier ou d'électricité, la distribution du courrier en France par La Poste)[5]. Pour ceux qui placent au premier plan la notion de service public, les mécanismes du marché ne peuvent assurer à la fois l'intérêt de l'entreprise et celui de la collectivité : l'Etat doit assurer un contrôle de l'entreprise et accepter que la rentabilité, et donc l'équilibre financier, ne soient pas la seule priorité[6].

En Algérie, l'option de l'économie centralement dirigée a conditionné le fonctionnement des entreprises publiques, à titre d'exemple la TVC, chargée de la gestion d'une activité d'intérêt économique général (transports de voyageurs) sous le contrôle des pouvoirs publics[7]. L'influence de l'Etat se manifestait par des injonctions, et par le contrôle de son fonctionnement, affirment HAMOUMA Belaid & FERFERA Yassine[8]. Cette organisation de la production a été à l'œuvre dans

[1] La notion de barrière à l'entrée sur un marché est introduite par Bain en 1956 en la définissant comme les avantages que détiennent les entreprises en place dans une industrie sur les entrants potentiels, ces avantages se manifestant dans leur capacité à vendre au-dessus du prix concurrentiel, sans attirer de nouvelles firmes dans l'industrie (Bain, 1956, p.3). Cf., McAFEE R. Preston et MIALON Hugo M. (2004), Barrières à l'Entrée dans l'Analyse Antitrust, l'article original intitulé " Barriers to Entry in Antitrust Analysis" a été traduit par les soins de M. Patrice Bougette, LAMETA, Université de Montpellier 1, http://vita.mcafee.cc/, p.1

[2] Les pouvoirs publics peuvent aussi être à l'origine de monopoles. Par exemple, pour protéger la recherche, la législation sur les brevets permet à une entreprise qui invente un nouveau procédé de fabrication ou un nouveau médicament d'être la seule à pouvoir exploiter cette découverte pendant un certain nombre d'années.

[3] Les entreprises peuvent également « construire » un statut monopolistique en mettant en place une stratégie de différenciation leur permettant d'augmenter leur compétitivité structurelle hors-prix et leur capacité à accroître sa part de marché en offrant un produit ne ressemblant à aucun de ceux des concurrents. Les innovations de produits, la publicité, l'image de marque, l'emballage ou le service après-vente constituent des critères de différenciation.

[4] PERCEBOIS Jacques (2003), Ouverture à la concurrence et régulation des industries de réseaux : le cas du gaz et de l'électricité Quelques enseignements au vu de l'expérience européenne, Revue Economie publique, 12/01, p.89 https://journals.openedition.org

[5] Il s'agit donc de monopole public qui peut prendre plusieurs formes ; il peut s'agir d'une entité propre à l'administration dotée ou non de la personnalité morale, d'un établissement public, ou d'une société à capitaux, contrôlée par l'Etat via sa participation au capital social

[6] MERLIN Pierre (1991), *Ibid.*

[7] AHMED ZAID - CHERTOUK M., (2015), Fluctuation de la relation Etat-entreprises publiques dans les pays en transition. Cas de l'Algérie », Communication au *Colloque international la théorie de la régulation à l'épreuve des crises*, Université Paris-Diderot, 10-13 juin.

[8] HAMOUMA Belaid & FERFERA Yassine (2002), *op.cit.*, p.38

la plupart des industries nationales de réseau jusqu'au milieu des années 80. Elle se caractérisait ainsi par une confusion presque totale entre opérateur et régulateur puisque les monopoles étaient le plus souvent publics et que l'Etat faisait office de régulateur. Il convient par ailleurs de signaler que le monopole public n'appelle pas de réglementations relatives aux obligations de service public. Selon BOITEUX, il y a dans ce cas de figure une régulation internalisée dans les relations entre l'entreprise publique et son autorité de tutelle.[1]

Pour CARTELIER, cette approche présente toutefois un certain nombre de faiblesses, auxquelles remédieront la nouvelle économie industrielle et la nouvelle économie publique : tout d'abord, elle n'envisage pas d'autres solutions que celle du réglementeur. Ensuite, elle ignore les asymétries d'information entre le régulateur et les firmes régulées, qui donnent lieu à des comportements stratégiques de la part de celles-ci[2].

Conclusion de la première section

Le mode de management bureaucratique caractérisé par une structure de marché monopolistique, notamment les activités de réseaux, gérées directement par l'autorité publique a sans doute permis de garantir à chaque habitant l'accès à certains services essentiels, mais il a engendré plusieurs effets pervers : absence de responsabilité à tous les niveaux, inefficacité et gaspillage dans l'emploi des fonds publics, sous investissements et défaut d'innovations technologiques, relations sociales basées sur l'assistanat et rôle passif de l'usager[3].

Section 2 : Management des TPL en Algérie : une libéralisation en réponse aux besoins de mobilité

Au-delà de son utilisation au sens de "gestion"[4] ou de son acception restrictive anglo-saxonne, la notion de management a évolué dans le temps. Pour cela, nous retiendrons la version actualisée de la notion de management de BARTOLI (1997) [5] qui le définit comme un processus de finalisation renvoyant à la définition d'objectifs, d'organisation impliquant la coordination, l'animation et le pilotage[6]. Par souci de développer une culture managériale en matière de gestion des services publics, le courant du *New Public Management* (NPM) a remis en cause le modèle d'organisation bureaucratique, en privilégiant les valeurs et pratiques issues des entreprises privées,

[1] KIRAT Thierry (1998), *op.cit.*, p. 17
[2] CARTELIER Lysiane (2007), *Ibid.*
[3] BAUBY Pierre (2007), *op.cit.*, p. 23
[4] La notion de "gestion" s'attache aux fonctions et techniques (permettant de combiner différents types de moyens), alors que la notion de management s'appuie sur des processus concernant les métiers de l'organisation. Cf. GENDRON Bénédicte (2007), Le management éducatif... éclairage sur la notion, In magazine, Education & Management n° 34, p.60 http://www.educ-revues.fr
[5] GENDRON Bénédicte (2007), *Ibid.*
[6] Le management ne peut se réduire à un ensemble d'outils modernes de gestion. Encore moins se limiter à la version instrumentaliste de l'entreprise par trop souvent transposée sans tenir compte des spécificités du mode d'action et d'administration des organisations publiques, de son histoire, de sa vocation, risquant ainsi de porter préjudice non seulement à la connaissance mais aussi à l'opérativité. De telles transpositions ont bien souvent entraîné dans le vocabulaire un amalgame entre les termes de management et de profit, de performance et de rendement, ainsi qu'une hostilité et une méfiance accrues envers les démarches de changement. Cf. GENDRON Bénédicte (2007), *Ibid.*

telles que l'efficacité économique, la maîtrise des coûts et la recherche de la satisfaction des "usagers-clients" [1]. On assiste donc au développement de notions nouvelles comme la flexibilité, l'efficacité, l'efficience, la gouvernance ou encore l'évaluation dans le secteur public mise en exergue dans les réformes de l'administration publique privilégiant la "désétatisation", les privatisations ou l'appel à la gestion privée (PPP)[2].

Sous section 1 : Du new public management (NPM) : nouveau paradigme[3] de l'action publique visant la performance publique

En Europe, les crises économiques des années 1970 et 1990 rendent inévitable une réflexion sur l'amélioration de l'action publique, basée pendant longtemps exclusivement sur la puissance publique, pour être fondée davantage sur la nature et la qualité des prestations effectivement produites par les services publics. Cette nouvelle manière d'appréhender le bien fondé de l'action publique met un accent particulier sur une utilisation rationnelle et optimale des ressources publiques en développant un ensemble de méthodes de gestion issues du privé tout en respectant les spécificités de l'administration publique constituant le courant du NGP qui fonde une nouvelle forme de gestion publique basée sur une culture de résultat[4].

1. Le NPM dans la gestion des services publics : Crise de légitimité de l'Etat et réforme de l'action publique

Au début des années 1980, de nombreux pays ont dû faire face à une crise financière caractérisée par un important déficit public et un endettement élevé. Dans ce contexte, pour mieux répondre aux attentes des citoyens et dans le but d'encadrer, de rationaliser voire de réduire les coûts, des solutions ont été envisagées en terme de management. Ce processus a touché, de manière plus ou moins importante et sous des formes diverses, l'ensemble des pays de l'OCDE et de multiples pays en développement[5].

[1] CUEILLE Sandrine (2007), *op.cit.* p. 64.
[2] AHMED ZAID-CHERTOUK M., (2011), Le renouveau de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise économique mondiale in *Renewal of public intervention and contemporary crisis. Towards the emergence of a new form of regulation?* Ouvrage collectif sous la direction de Ph. BANCE et L. BERNIER, Publications du CIRIEC, Wiley Blackwell. et AHMED ZAID - CHERTOUK M. & KESSI Y., (2016), *Les déterminants des services publics et des modes de gestion publics en Algérie. L'évolution des concessions, DSP et autres PPP*, Chapitre d'ouvrage « Partenariats public-privé. Enjeux et défis » ss. Dir. H. BONIN et H. DELZANGLES, Edition Féret, Bordeaux.
[3] Selon HALL Petter A. (1993), le concept de paradigme des politiques publiques renvoie à un ensemble d'idées et de normes partagées par les acteurs politiques et techniques, qui sous-tendent non seulement les objectifs des politiques publiques, le choix des instruments mais aussi la nature même des problèmes publics. En Anglais policy "makers customarily work within a framework of ideas and standards that specifies not only the goals of policy and the kind of instruments that can be used to attain them, but also the very nature of the problems they are meant to be addressing" HALL Petter A. (1993), Policy Paradigms, social learning et the state : the case of Economic policymaking i, Britain, Comparative Politics, 25 (03), p.279, http://www.jstor.org
[4] CHAPPOZ Yves & PUPION Pierre-Charles (2012), Le New Public Management, In Revue Gestion et management public, volume, n°2, https://www.cairn.info
[5] AMAR Anne & BERTHIER Ludovic (2007), Le Nouveau Management Public : Avantages et Limites, Revue Recemap, Décembre, volume 5, p. 02, https://accthinkthank.files.wordpress.com

a. Emergence et développement du NPM : réforme du secteur public et introduction des outils de management privé

Le *New Public Management* (NMP), également appelé Nouvelle Gestion Publique (NGP), a succédé à de nombreuses réformes et tentatives de modernisation inachevées du secteur public comme le *Planning Programming Budgeting System* (PPBS) aux États-Unis ou la Rationalisation des Choix Budgétaires (RCB) en France. Ces techniques budgétaires, mises en place dans les années 1960, avaient pour finalité un meilleur emploi des fonds publics[1]. Elles se focalisaient, une fois les objectifs des projets définis, sur leur évaluation par le biais d'études coûts-bénéfices ou coûts-efficacité[2]. AMAR Anne et BERTHIER Ludovic (2006) voient en ces expériences le terreau de base et de référence du NMP qui émergera au début des années 1980 et portera en lui un mouvement de réforme du secteur public. De fait, Jean-Michel SAUSSOIS (2002) a montré le rôle actif joué par l'OCDE dans la diffusion de ce modèle de management public[3]. Dans la littérature française (AKTOUF, 1989 ; BARTOLI, 1997 ; THIETART, 1999), le NMP est considère comme un ensemble d'actions dans une organisation publique répondant à des méthodes et devant atteindre des objectifs avec une planification et un contrôle[4].

Sous cette vision le NMP est un modèle économique qui consiste à insuffler "l'esprit d'entreprise" dans l'appareil d'Etat en introduisant des logiques de marché dans son fonctionnement et perspectives de la gouvernance privée.[5] Ainsi, des méthodes de management, traditionnellement employées dans le secteur privé, se sont peu à peu répandues dans la sphère publique. Les causes de l'émergence du NMP sont multiples. Le désir d'une gestion plus cohérente pour répondre à une inefficacité du secteur public (Japon par exemple), d'une volonté de s'inscrire dans une idéologie néolibérale (Royaume-Uni et Nouvelle Zélande), de surmonter l'existence de crises financières (Canada entre autres), de résorber une crise économique et politique (Italie), d'un besoin de changement ou encore d'un processus d'imitation (notamment pour les administrations au niveau local).

AMAR Anne & BERTHIER Ludovic précisent qu'aucune de ces raisons n'explique à elle seule la mise en place du NMP, même si les crises financières sont souvent apparues comme les

[1]BARTOLI Annie (1997), *op.cit.*, pp. 13-14
[2] Or, les informations disponibles et la méthodologie employée se sont avérées relativement insuffisantes pour rendre le PPBS et la RCB effectifs. C'est la raison pour laquelle ils ont été abandonnés respectivement en 1971 et en 1984. Plus spécifiquement, dans le cas français, quatre causes d'échec à la RCB peuvent être mises en avant (Perret, 2006) : un contexte politique insuffisamment pris en compte ; un manque de transparence et de collaboration entre le ministère des finances et les ministères dépensiers, les ruptures macroéconomiques successives de 1975 et 1982 et enfin, une vision trop centralisatrice et l'insuffisance de la formation des cadres administratifs à ces nouvelles méthodes. AMAR Anne & BERTHIER Ludovic (2007), *Ibid*
[3] LAUFER Romain (2008), « Où est passé le management public ? Incertitude, institutions et risques majeurs », Revue Politiques et management public, Vol. 26/n°3, consulté le 15 avril 2016, p.41, http://pmp.revues.org
[4] GARDERE Élizabeth (2012), "Institution communicante et nouveau management public", Revue Communication et organisation, n° 41, mis en ligne le 01 juin 2015, consulté le 16 mars 2016, pp. 27-39, http://communicationorganisation.revues.org
[5] HUGHES O. (2002), Public Management and Administration : an Introduction, Palgrave MacMillan, Basingstoke, 2003 (3rd ed.) ou encore SALAMON L. M. (Ed.), The Tools of Government : A Guide to the New Governance, Oxford University Press, New-York , cité par PESQUEUX Yvon, Le nouveau management public (ou New Public Management), p.3

principaux facteurs déclenchant. Les enjeux économiques et budgétaires soient souvent considérés comme des facteurs explicatifs prépondérants des réformes managériales dans le secteur public.[1]

C'est ainsi que DELLEY considère que l'émergence des nouvelles formes d'action ne s'explique pas d'abord et seulement par les difficultés financières de collectivités publiques stimulant les réformes de l'agir étatique. Pour cet auteur, cette nouvelle forme d'action trouve sa justification première dans la prise de conscience des limites de l'Etat providence confronté à la complexité croissante de la société[2]. Le fait est que cette société ne peut plus être dirigée par un pilote central jouissant d'une autorité préétablie et dictant aux sous-systèmes sociétaux des comportements garants à la fois de l'intérêt public et de la satisfaction des besoins de la société (WILLKE, 1991)[3].

Historiquement, le NMP est tout d'abord apparu au Royaume-Uni, à partir de la décennie 80, avant de se répandre dans tous les pays de l'OCDE ainsi que dans plusieurs pays en développement. Sa mise en place a été rapide. Dans les pays anglo-saxons comme le Royaume-Uni, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, la mise en place du NPM a été rapide. Dans des contextes sociopolitiques différents et selon des processus spécifiques, ces pays ont tenté de transformer leurs systèmes publics en intervenant directement sur certaines variables (gestion du personnel, remise en question des statuts, transformation des structures ministérielles verticales en agences plus autonomes et spécialisées, privatisation et externalisation d'activités)[4].

Au Royaume-Uni, par exemple, de nombreuses entreprises publiques ont été privatisées début des années 1980 (*British Telecom, British Airways, British Rail*, etc.) du fait de la volonté de désengagement de l'Etat. Dès 1983, des mesures pour diminuer les gaspillages et accroître la qualité des services ont été mises en place. Par la suite, le programme des *Next Steps* en 1988 a engendré la création de nombreuses agences exécutives chargées de missions précises de service public[5].

En Nouvelle-Zélande, des réformes similaires sont apparues dès 1984 afin de palier aux graves difficultés financières rencontrées par le pays. Les réformes toucheront le partage des responsabilités (*State Sector Act*, 1988), la comptabilité (*Public Finance Act*, 1989) mais aussi les administrations locales (*Local Government Act*, 1989) et la fonction publique (*Public Service*

[1] La récession économique des années soixante-dix, la raréfaction des ressources, particulièrement fiscales, des Etats, la dégradation des équilibres financiers et la croissance continue des dépenses et déficits publics sont devenus les principaux problèmes des dirigeants publics (Jobert, 2002 ; Rouban, 1997 : 168). GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.44

[2] DELLEY Jean-Daniel (1997), Nouvelle gestion publique. Quand l'Etat se donne les moyens de son action, Travaux CETEL, Nouvelle gestion publique chances et limites d'une réforme de l'administration, n° 48, p.10, http://www.unige.ch

[3] Ce constat ne signifie pas pour autant que l'Etat, reconnaissant son échec à transformer la société et à réaliser de grandes finalités collectives, se retire purement et simplement, laissant aux acteurs sociaux et aux mécanismes du marché le soin de la régulation des domaines maintenant abandonnés par lui. Un tel scénario impliquerait le retour en force de l'Etat libéral. Or le scénario qui semble se jouer actuellement est d'une autre nature : il ne traduit pas tant une retraite honteuse et un désintérêt de la puissance publique à l'égard de certains problèmes sociétaux qu'une réorientation de la stratégie de l'agir étatique.

[4] BARTOLI Annie & CHOMIENNE Hervé (2007), Le développement du management dans les services publics : évolution ou révolution ?, in Cahier français « les services publics », n°339, juillet-août, Ed. La Documentation Française, p. 44

[5] Selon AMAR Anne & BERTHIER Ludovic (2007), ces agences, dont le mode de fonctionnement est proche de celui des entreprises, peuvent s'émanciper du droit public disposant d'une grande autonomie en matière financière, en matière de gestion des ressources humaines et d'organisation, de mode de production afin de fournir aux citoyens des services publics de meilleure qualité au moindre coût., p.05

Principales, Conventions and Practices, 1995). Le NPM n'a rencontré qu'un écho partiel en France[1] dans la mesure où les gouvernements successifs semblent avoir préféré engager une modernisation prudente et progressive des services publics pour faire face à la crise que traverse le modèle administratif français depuis la fin des années 1970, selon BARTOLI[2].

Dans ce contexte, les autorités publiques sont invitées à démontrer le bien-fondé de ces actions dans un contexte de raréfaction des moyens dans le but d'une meilleure efficacité sociale et efficience du service public. À ce titre, l'État amorce au milieu des années 1980, d'une part un mouvement de repli à travers la décentralisation, la déconcentration progressive et les privatisations, d'autre part une modernisation de la gestion publique. Appelée à l'origine "Réformes administratives", puis alternativement "modernisation administrative", "renouveau du service public", "réforme de l'État" ou encore "modernisation de l'État", toutes ces actions visent la transformation et l'adaptation du service public français au nouveau contexte[3]. Cependant, il faut retenir que les profonds changements d'objectifs et de modes de faire ne traduisent pas tant un retrait de l'Etat que son redéploiement (JOBERT, 1999) [4].

b. Principes, outils et démarche du NPM : Développement de l'innovation dans les organisations publiques

Le NPM repose sur une idéologie fondatrice centrale visant une amélioration des performances du secteur public, le développement et l'innovation des organisations publiques, la responsabilisation des acteurs sur leurs utilisations des ressources et une obligation de rendre compte sur les résultats. Ce modèle de management se caractérise, selon Christophore HOOD[5], par sept principes[6] :

- Désagréger les organisations publiques en unités « entrepreneuriales » (*corporatized*) pour chaque produit du secteur public qui sont autant de centres de coût relativement autonomes. Il s'agit de la décomposition du secteur public en unités stratégiques par produit manageable.
- Le développement d'une direction dotée d'un certain degré d'autonomie et de pouvoir discrétionnaire à la place de systèmes impersonnels dominés par des règles protectrices de l'autonomie des personnels. Pour DELLEY[7] l'attribution de responsabilité au niveau le plus proche du terrain où se déroule l'action est une exigence qui découle de la complexité du réel à

[1] Bien que la décentralisation ait été lancée dans les années 1980 et des expériences réussies dans les années 1990 (par exemple la modernisation du ministère de l'équipement, la création de la charte des services publics, etc.). Il faudra attendre les années 2000 pour constater un réel changement de mentalité. Plusieurs phénomènes le mettent en exergue.
[2] BARTOLI Annie & CHOMIENNE Hervé (2007), *op.cit.*, p.45
[3] BARTOLI Annie & CHOMIENNE Hervé (2007), *op.cit.*, pp.46-47
[4] DEMAZIERE Christophe (2007), Trente ans de réorientation de l'action de l'Etat : l'impact sur les services publics, Cahiers français « les services publics » n° 339, p. 27
[5] LAUFER Romain (2008), op.cit, p.41
[6] RUIZ Émilien (2014), Le *new public management* et la question des effectifs de l'Etat, www.compter.hypotheses.org
[7] DELLEY Jean-Daniel (1997), *op.cit.*, p.10, http://www.unige.ch

gérer. C'est cette proximité qui assure l'adéquation entre les moyens engagés et les besoins et qui facilite le fonctionnement des mécanismes de contrôle et d'adaptation[1].

- Une tendance à favoriser une plus grande compétition au sein de secteur public en mettant en concurrence les organisations publiques et privées, sur la fourniture de certains services, et en introduisant la concurrence entre les organisations publiques elles-mêmes. Cette concurrence contribue à améliorer la qualité des services publics, ou encore d'en réduire le coût.
- Un plus grand usage par le secteur public des méthodes "managériales" adoptées par les entreprises privées. Idéologie selon laquelle l'utilisation de formules managériales dites rationnelles conduit les organisations à une utilisation plus efficiente de leur ressource et à l'atteinte d'objectifs. Les organisations publiques sont alors gérées et managées selon les modes de fonctionnement de l'entreprise privée et notamment à travers une rationalisation de l'activité[2].
- La recherche méthodique du moindre coût en rationalisant l'utilisation des ressources disponibles à travers la recherche des solutions les moins onéreuses aux cahiers des charges donnés ;
- Une importance accrue accordée à des standards de performance publique mesurables en définissant des normes explicites de façon à ce que chaque service rendu puisse être évalué quantitativement, et/ou qualitativement, par rapport à une norme-référentielle minimale.
- La tendance à contrôler les organisations à partir de la mesure d'objectifs de production par la mise en place un management de terrain, direct et pragmatique.

Soulignant que ces principes peuvent être résumés à trois orientations fondamentales à savoir la réduction des coûts, la satisfaction de l'"usager" devenu "client" et la maximisation de la performance. Atteindre ces objectifs nécessite la poursuite d'une réforme organisationnelle. A ce titre, Philippe BEZES a montré que les préconisations du NPM avancent trois nouveaux principes d'organisation donnant forme au modèle de l'État stratège[3] : la séparation nette entre les fonctions de stratégie, de pilotage et de contrôle et les fonctions opérationnelles de mise en œuvre et d'exécution.

Ainsi, la fragmentation des grandes bureaucraties verticales en unités administratives autonomes (éventuellement sous forme d'agences) autour de grandes "politiques publiques" et la transformation de la structure hiérarchique de l'administration en renforçant les responsabilités et

[1] La décentralisation et la désagrégation, visent à démultiplier l'organisation en petites structures autonomes ou renforcées dans leurs prérogatives. Cet éclatement de l'organisation s'accompagne d'une référence à un noyau dur au centre duquel se rejoignent les différentes fonctions de l'organisation. Cf. GANGLOF Florence (2010), Le nouveau management public et la bureaucratie professionnelle, p.4, https://hal.archives-ouvertes.fr
[2] GANGLOF Florence (2010), *Ibid*
[3] BEZES Philippe (2005), Le modèle de l'État-stratège : genèse d'une forme organisationnelle dans l'administration française, Revue Sociologie du travail, n°47, p. 433, https://spire.sciencespo.fr

l'autonomie des gestionnaires en charge de la mise en œuvre de l'action de l'État, est désormais engagée à la réalisation d'objectifs et de résultats dans le cadre de "contrats".

En termes de techniques de gestion, les observations et expérimentations menées par l'OCDE[1] mettent en évidence l'existence des outils et procédures suivants :

- Mise en place de budgets pluriannuels afin de limiter les effets pervers de l'annualité budgétaire et modernisation de la comptabilité et de la gestion financière (mise en place d'une comptabilité à partie double, inspirée des pratiques comptables applicables au secteur privé)
- Utilisation d'hypothèses économiques prudentes pour le chiffrage des ressources prévisionnelles ;
- Utilisation d'une approche Top-Down négociée de l'allocation des ressources budgétaires afin de limiter les pratiques de reconduction des autorisations de dépense et responsabilisation des échelons intermédiaires de management ;
- Diminution du contrôle a-priori sur les ressources mises en œuvre, y compris sur les personnels, mise en place d'une communication sur le budget et modernisation de la gestion des ressources humaines ;
- Transfert au secteur privé des activités pouvant être spécifiées et régulées par la puissance publique.

En résumé, le NMP pousse l'État à s'interroger sur son rôle et ses missions, celles qu'il doit assurer, celles qu'il peut déléguer ou confier à des agences ou des entreprises privées et celles qu'il peut organiser en partenariat avec le secteur privé.

c. Le NPM : Dogme de la performance publique et de la qualité du service public pour la satisfaction de l'usager-client

La performance[2] constitue la principale promesse faite par le secteur public depuis 1945 (Van DOOREN (2006) et elle est le thème central de l'ensemble des réformes administratives dans le monde (JACKSON, 1993 ; BOUCKAERT, 2006)[3].Le concept est largement utilisé sans que sa définition fasse l'unanimité, ce qui reflète la polysémie du mot, BOURGUIGNON (1995). Dans une logique du managerialisme, la recherche de performance s'articule dans un premier temps autour de

[1] LE NEDIC Thierry (2009), La Performance dans le secteur public : Outils, acteurs et stratégies L'expérience de la Ville de Paris, mémoire de master sciences de gestion réalisé Sous la direction de KLETZ Frédéric, Ecole des Mines de Paris, p.19, http://www.focusintl.com

[2] Au début du XXème siècle, la performance appartenait champ sportif, elle appartient désormais tout autant au monde de l'entreprise et des organisations publiques. L'articulation de la notion avec le champ organisationnel révèle une évolution du contexte économique des entreprises vers l'exigence d'une plus grande compétitivité.

[3] GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.4

la recherche d'une meilleure maîtrise et la réduction du coût de l'action publique qui constitue une dimension essentielle de mouvement du NPM[1]. La performance est à la fois un impératif économique pour des entreprises qui doivent se montrer toujours plus rentables, toujours plus compétitives dans le contexte d'une concurrence mondiale effrénée, et une norme de comportement qui exige des individus une certaine forme de rapport à soi, impliquant de dépasser sans cesse ses limites[2].

Selon AUBERT (2006), le concept de la performance peut être appréhendé selon deux acceptions : la première le définit comme le processus de formation de la perfection, préfixe "per", "formance" renvoyant à l'idée de "processus en cours de formation". L'autre définition, plus étroite et inspirée de l'anglais, renvoie à l'idée de conduire une action jusqu'à son terme, de réaliser les objectifs (LORINO, 2003). La première acception lie la performance à la recherche de quelque chose que l'on peut améliorer, tandis que la seconde renvoie à la simple réalisation d'un acte[3].

Le concept de performance s'articule autour des notions d'économie, d'efficacité et d'efficience mettant en relation le triptyque Objectifs-Moyens-Résultats. La notion d'économie ou budgétisation, selon BARTOLI,[4] met en relation entre les objectifs et les moyens et mesure a posteriori l'écart entre les objectifs annoncés et les moyens mobilisés. Elle se focalise sur le coût des moyens mobilisés pour atteindre les objectifs fixés sans prise en compte du résultat et correspond ; en s'appuyant sur la budgétisation, à la définition de plans d'action et l'identification des leviers de gestion[5]. Concernant l'efficacité, celle-ci rapproche les résultats des objectifs. Les axes d'analyse visent à constater et à expliquer les écarts entre le prévu et le réalisé. Après analyse des résultats, le contrôle de gestion peut aider à définir des actions correctives pour mieux atteindre les objectifs en fixant des seuils d'alerte ou en re-planifiant les activités.

L'efficience met en relation résultats et moyens. En terme économique, il s'agit de mettre en relation l'output (l'extrant) et l'input (l'entrant)[6]. La question n'est plus de savoir si l'on a réussi à faire ce que l'on désirait, mais si l'atteinte des résultats s'est faite de manière optimale, c'est-à-dire sans gaspillages. L'analyse des résultats peut inciter à redimensionner les moyens utilisés, compte tenu des résultats obtenus. Les axes d'analyse consistent à jouer sur la flexibilité du budget, envisager le redéploiement du personnel ou la réorganisation des services[7]. Ainsi, il faudrait préciser que la problématique de la performance publique est mise en évidence afin d'améliorer la qualité du service public en réponse aux attentes et préoccupations des citoyens qui ne sont plus de simple

[1] ABORD DE CHATILLON Emmanuel et DESMARAIS Céline (2011), Le Nouveau Management Public est-il pathogène ? IREGE, Université de Savoie, p.03, http://www.chaires-iae-grenoble.fr
[2] GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.183
[3] GUENOUN Marcel (2010), *Ibid*
[4] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.* p. 79 et 82
[5] GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.192
[6] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.* p.80
[7] L'efficience peut être technique ou allocative (Jackson, 1982) dont la première renvoie au coût par unité produites (la collecte d'une tonne de déchet, l'heure d'enseignement dans le secondaire) et la deuxième renvoie au degré d'alignement des services sur les préférences des usagers.

usagers des organisations publiques mais de véritables clients. BARTOLI précise que malgré toutes les réticences à l'utilisation du terme "client " [1], son introduction dans le langage administratif peut paraître pertinente si l'organisation cherche à s'adapter au mieux à ses besoins et lui apporter satisfaction. Selon elle, on est alors bien loin de l'ancienne terminologie d'assujetti qui évoquait très directement une certaine passivité obligée face aux administrations[2].

En fait, la qualité, entendue au sens globale, doit concerner non seulement les produits (service final), les actes intermédiaires (l'accueil au guichet, la préparation des matériaux et équipement, etc.), les processus et les projets d'organisation (processus de coordination hiérarchique et professionnel, le travail de l'équipe, le style de management). Ainsi la qualité dans le secteur public concerne à la fois des interactions externes (la mise à disposition du produit et du service à l'égard du client) et interaction interne (les processus de management et les mises en situation du personnel)[3].

2. Socle théorique et prescriptions du NPM : Produit de la théorie néolibérale

La doctrine principale du NPM prône une logique néolibérale fondée en grande partie sur la croyance en la supériorité des mécanismes de marché et de la concurrence. D'un point de vue théorique, le NMP est un concept qui puise ses fondements dans de nombreux courants de pensée néolibérale : la théorie du *Public Choice*, théorie de l'agence, théorie des droits de propriété et la théorie des coûts de transaction. Elles prônent toutes la mise en place des mesures de libéralisation : contractualisation et reconfigurations organisationnelles, mécanismes d'externalisation de l'offre de services publics et désagrégation des systèmes administratifs, mesures de fragmentation des organisations ministérielles et développement de politique de mise en concurrence.

a. La théorie des choix publics : Approche individualiste de l'Etat et décentralisation

La réforme de l'Etat et des services publics s'inscrit dans le contexte des débats d'idées, qui, depuis trente ans, ont vu le néolibéralisme s'imposer face au keynésianisme[4] tenant compte des dysfonctions bureaucratiques des services publics et propose l'ouverture de certains services publics à la concurrence. Sa préoccupation s'oriente vers la manière de rendre minimale l'intervention de

[1] Les réserves formulées sont liées au statut du client. En premier lieu, le client d'un organisme public qui peut être considéré comme étant à la fois son consommateur et son actionnaire (du fait de la fiscalité). En outre, dans le secteur public, le client est une entité abstraite qui ne correspond pas à un acteur unique ; on parle alors de système de client. En troisième lieu, le rapport de dépendance entre client et fournisseur, qui est généralement très défavorable dans le cas d'une prestation de service public. En effet, même si ce dernier dispose aujourd'hui d'une certaine liberté de choix entre différents prestataires dans un contexte concurrentiel, le rapport de force est rarement équilibré, et le déséquilibre n'est jamais en faveur de l'usager.
[2] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.*, p86
[3] BARTOLI Annie (1997), *op.cit.*, pp.88-89
[4] DEMAZIERE Christophe (2007), op. cit., p. 27

l'Etat dans l'économie. Pour un théoricien tel que B. JESSOP (1992), on assiste progressivement au remplacement du *welfare state* keynésien par le *workefare* schumpeterien[1].

La théorie du *Public Choice,* avec les contributions de James BUCHANAN, Gordon TULLOCK et Mancur OLSON, a mis en exergue un ensemble de difficultés intrinsèques à la gestion publique, qui peuvent être à l'origine d'une moindre performance des prestations réalisées en régie. Le postulat principal de la théorie des choix publics, développée dans les années soixante, est que l'individu, rationnel et égoïste, cherche à maximiser ses gains au détriment d'un groupe. Cette théorie propose de placer les organisations en compétition de façon à limiter le déficit et transformer l'administration publique en la rapprochant du marché.

Le courant théorique du *Public Choice* constitue le paradigme principal de l'approche individualiste de l'Etat[2] ; l'approche selon laquelle l'activité de l'Etat et les dépenses publiques s'expliquent par le jeu des comportements individuels fondés sur les notions de rationalité et d'utilité[3]. Les travaux de BUCHANAN et TULLOCK (1962) ont jeté les bases de cette approche en étudiant les décisions politiques. Ces dernières, et singulièrement celles qui ont trait aux dépenses publiques, dépendent d'un calcul et d'un raisonnement comparant les coûts et les avantages.[4] De ce fait, l'Etat est conçu comme un mécanisme à travers lequel les hommes tentent de réaliser leurs objectifs. Les politiciens cherchent à être réélus, ce qui crée un cycle politique de dépenses (élevées à la veille des élections)[5]. Dans le but d'accéder ou de maintenir son pouvoir, l'homme politique tend à multiplier les actions de redistribution et d'équipements publics afin de satisfaire les revendications de groupes de pression dont le soutien est jugé comme indispensable. Les dépenses publiques sont donc celles voulues par l'électeur-médian (au centre de l'échiquier politique) et leur accroissement ne correspond pas à l'intérêt général mais à des intérêts particuliers.

Par conséquent, ce courant théorique postule l'inefficience du secteur public et considère le marché comme le mécanisme d'allocation efficiente par excellence des ressources. En vue de limiter les dysfonctionnements étatiques, les auteurs de cette théorie ont proposé deux types de solutions : l'invention de "garde-fous constitutionnels " et l'invention d'un système administratif polycentrique mettant davantage l'accent sur une distribution politique du pouvoir à travers la constitution de centres munis de fonctions décisionnelles. Cette proposition fait apparaître des unités administratives

[1] L'objectif prioritaire n'est plus le plein emploi, mais la compétitivité de l'économie nationale. A cet effet, l'Etat entreprend des actions visant à encourager la flexibilité du marché du travail et l'innovation, d'abord au niveau des entreprises privées mais aussi au sein du secteur public, y compris dans des domaines comme l'éducation ou la santé.
[2] Elle repose sur l'individualisme méthodologique ; l'idée selon laquelle les intérêts d'une organisation publique doivent avant tout être analysés au travers des individus qui la compose et des stratégies qui leurs sont associées.
[3] Cette approche individualiste repose sur les travaux de WICKSELL (1898) sur la théorie de l'échange volontaire et la théorie des biens collectifs, selon lequel l'activité de l'Etat répond à des demandes des individus pour des biens et services ne pouvant être obtenus par l'activité privée. Dans ce cadre conceptuel, l'impôt est conçu comme un prix et non comme une contribution. Ces analyses s'efforcent également de montrer que l'absence de prix dans l'économie publique donne naissance à des comportements de type "passager clandestin". Cf., GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.48
[4] GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.49
[5] GUENOUN Marcel (2010), *Ibid*

décentralisées considérées comme des structures administratives proches du citoyen, fondées sur la participation civile et destinées avant tout à corriger les injustices du pays (FRYE, 1989, cité par HUFTY, 1998, p. 27)[1]. Toutefois, un processus décentralisé pose d'importants problèmes de coordination et engendre également des comportements opportunistes de la part des unités exigeant la mise en place d'un système de contrôle approprié de la part des unités hiérarchiques[2].

b. La théorie des coûts de transaction : Externalisation de la gestion du service public

La théorie des coûts de transaction (TCT) [3] est développée par Oliver E. WILLIAMSON, représentant de la nouvelle économie institutionnelle, en poursuivant les travaux de Ronald H. COASE (1937). Cette théorie trouve son application dans trois domaines majeurs : la théorie des organisations ou la nouvelle économie institutionnelle avec notamment les travaux de WILLIAMSON (1975)[4], l'économie publique avec notamment les travaux de COASE et l'économie du développement avec les travaux de DOUGLASS North. Ces auteurs reconnaissent l'entreprise comme une forme de coordination alternative au marché[5]. WILLIAMSON importe le concept de la rationalité limitée d'Herbert SIMON dans la théorie des contrats pour souligner que les contrats sont par essence incomplets[6], puisqu'ils ne peuvent envisager toutes les éventualités possibles[7].

Cette incomplétude favorise les comportements opportunistes des acteurs qui chercheront nécessairement à tirer profit de la zone d'incertitude laissée par les contrats. Dans ce cas, la coordination hiérarchique (la firme) est plus avantageuse que la coordination par les prix (marché) car elle permet de limiter les effets pervers en contrebalançant les zones d'incertitude du contrat par le pouvoir discrétionnaire de la hiérarchie ; d'où le choix qui s'impose à l'entrepreneur entre faire ou le faire faire. Toutefois, à partir de la publication de son livre sur les institutions économiques du

[1] Une conséquence de la nouvelle gestion publique l'émergence d'une pensée comptable en éducation, volume XXIX, automne 2001, http://www.acelf.ca p.20
[2] BIOT-PAQUEROT Guillaume (2007), Théorie de l'architecture organisationnelle et gouvernance publique : Le cas des universités de France, p. 4, https://hal.archives-ouvertes.fr
[3] Les coûts de transaction sont coûts engendrés par l'incertitude et par la crainte de voir le partenaire vous rouler, ou tirer parti d'un rapport de force. Cf., FREMEAUX Philippe (1994), Williamson et la nouvelle économie institutionnelle, Entretien avec Oliver Williamson E., Revue Alternatives Economiques n° 122, http://www.alternative-economique.fr
[4] La NEI constitue en fait un ensemble hétérogène qui regroupe un ensemble de travaux qui ont pour point commun de s'interroger sur le rôle joué par les institutions (que l'on peut définir de manière générique comme l'ensemble des règles et des normes qui encadrent et régulent les comportements) dans la coordination économique. Les principaux chercheurs associés à l'objet comprennent Armen ALCHIAN, Harold DEMSETZ, Steven N. S. CHEUNG, Avner GREIF, Yoram BARZEL, Claude MENARD et quatre lauréats du prix Nobel- Ronald COASE, Douglass C. NORTH, Elinor OSTROM et Olivier WILLIAMSON.
[5] Le recours au marché entraîne des coûts, qui sont constitués de coûts de découverte de prix adéquats et de coûts de négociation et de conclusion de contrats séparés, pour chaque transaction. Par conséquent, la coordination administrative par la firme s'impose parce qu'elle permet une économie de coûts. Cf. YAYA Hachimi Sanni (2005), Les partenariats privé-public comme nouvelle forme de gouvernance et alternative au dirigisme étatique : ancrages théoriques et influences conceptuelles, Revue de l'innovation dans le secteur public, Volume 10 (3), n° 1, p.7 http://www.innovation.cc
[6] Dans un environnement incertain, un contrat est incomplet quand il n'est pas possible de prévoir et donc d'écrire ce qui doit se passer dans tous les cas de figure possibles. Quand une circonstance imprévue se produit, il y a place pour une nouvelle négociation en vue d'interpréter ou de redéfinir les termes du contrat. C'est cette renégociation qui est le concept central des modèles de contrats incomplets. GILLES Martin (2010), La nouvelle économie institutionnelle, Revue Idées économiques et sociales, volume 1, n° 159, p.37. http://www.cairn.info
[7] GUENOUN Marcel (2010), *op.cit.*, p.47

capitalisme, WILLIAMSON s'intéresse aux formes hybrides qu'il qualifie d'un véritable arrangement institutionnel qui se situe entre le marché et l'entreprise qui sont développées depuis les années 1980[1].

De nombreuses formes "hybrides" peuvent être identifiées en l'occurrence la sous-traitance, les franchises, les accords de partenariat (joint-venture, réseaux de firmes). Ce mode de fonctionnement s'est introduit dans la gestion des organisations publiques prenant formes de contrats de partenariat public-privé institutionnel (les sociétés d'économie mixtes) et contractuel (concessions, délégation)[2]. Toutes ces formes s'inscrivent dans une politique d'externalisation d'activités de service public notamment celles de réseaux appelées aussi SEIG qui, depuis le début des années 80, ont été ouvertes à la concurrence.

Dans les prescriptions de la nouvelle économie industrielle, l'existence d'entreprises intégrées en situation de monopole, surtout lorsqu'elles sont publiques, est fortement remise en question et il ressort que l'État devra opérer une transition vers une externalisation de ses relations avec des opérateurs privés[3].

Juridiquement, l'externalisation des fonctions administratives est définie comme l'acte consistant à confier de manière temporaire et contre rémunération, à une entité juridiquement distincte, l'exploitation d'une activité globale, annexe mais indispensable à son activité principale, en fonction de besoins définis[4]. L'externalisation désigne un courant majeur dans le secteur industriel, consistant en la délégation de fonctions non essentielles.

Précisant que la gestion déléguée du service public est une invention française, née sous l'ancien régime et qui s'est développée rapidement au cours du dernier demi-siècle pour la gestion des services publics locaux (eau, assainissement, transport urbain et beaucoup d'autres services). Elle se répand depuis une vingtaine d'années dans de nombreux pays et les entreprises françaises privées de services sont les leaders mondiaux du secteur[5].

La gestion déléguée peut prendre deux formes, revêtant toutes deux le caractère d'un contrat de droit public, mais différent quant à leur mode de financement. Le premier mode est représenté par

[1] GILLES Martin (2010), *Ibid*
[2] BAUBY Pierre (2007), *op.cit.*, p. 23
[3] CARTELIER Lysiane (2007), *op.cit.*, p.52
[4] Les définitions doctrinales des contrats d'externalisation dans le secteur industriel rappellent directement les définitions fonctionnelles des "faux METP". L'externalisation "privée" peut être définie comme un contrat d'objectifs pluriannuel, attribuant au client un rôle de définition et de contrôle, et au prestataire un rôle de maîtrise d'œuvre. Cf. COSSALTER Philippe (2007), Le droit de l'externalisation des activités publiques dans les principaux systèmes européens, Chaire MADP, Sciences-po, Séminaire 27 mars 2007, Les délégations d'activités publiques dans l'Union européenne, LGDJ, p.03 http://www.sciencespo.fr
[5] La gestion déléguée permet, dans des situations budgétaires difficiles, de recourir à l'investissement privé, de substituer une logique d'entreprise celle de la gestion administrative afin de gagner en efficacité et d'offrir la possibilité d'une logique d'intégration de la conception, de la réalisation et de la maintenance d'une infrastructure ou d'un service public, BAUBY Pierre (2007), *op.cit.*, p. 23

la concession ou l'affermage, dans lesquels le titulaire du contrat est rémunéré par l'usager[1]. Le second mode est celui du marché public, dans lequel le titulaire du contrat est rémunéré directement par la collectivité qui lui a confié l'exploitation[2]. Le gestionnaire du service, qu'il soit personne publique, privée ou mixte, dispose d'un monopole territorial (sur la une zone donnée) et temporelle (pendant une période de temps déterminée). Le renouvellement périodique de la procédure d'appel d'offre est censé permettre l'exercice d'une pression concurrentielle sur les acteurs privés ; entre-temps, l'autorité publique doit assurer le suivi et le contrôle de l'activité du délégataire.

Cependant, la gestion déléguée présente des inconvénients : tout d'abord, lorsqu'une collectivité publique décide de déléguer la gestion d'un service, elle peut rarement conserver les compétences techniques et managériales qui lui seraient nécessaires pour assurer un réel contrôle sur le délégataire. Rapidement, se développe un déséquilibre structurel d'informations et de compétences au détriment de l'autorité publique. Cette inégalité structurelle débouche sur l'existence de suspicions quant aux comportements des entreprises privées délégataires.

On a également vu se développer un autre mode de gestion des services publics, à mi-chemin entre gestion publique et gestion déléguée, avec ce que les français appellent "sociétés d'économie mixte" et les instances communautaires "partenariat public-privé institutionnel". Il s'agit de sociétés anonymes régies par le droit commun des sociétés, associant pour un projet déterminé précis des capitaux publics et privés. Ils présentent l'avantage de la souplesse de gestion, tout en garantissant un contrôle réel de l'activité par la présence de représentant des autorités publiques au sein même de l'entreprise.

c. La théorie des droits de propriété : privatisation et efficience organisationnelle

Une des questions fondamentales traitée par les chercheurs dans le domaine des organisations relève de la nature de la propriété (publique ou privée) et de ses vertus à l'égard de la performance[3]. Construite à partir des années soixante par Armen ALCHIAN et Harold DEMSETZ, cette théorie est au centre de l'approche néoclassique des institutions et son objet est de montrer comment les droits de propriété agissent sur les comportements individuels et sur l'efficience des systèmes économiques[4].

---

[1] La différence entre l'affermage et la concession tient à la nature des tâches confiées par l'autorité publique et plus précisément à l'entreprise privée. Le concessionnaire a pour mission la construction, l'entretien et la gestion d'une infrastructure ou d'un service, le fermier reçoit un équipement déjà constitué qu'il doit entretenir et gérer.

[2] Dans les deux cas, l'autorité publique qui décide de déléguer la gestion d'un service public est censée définir dans un cahier des charges les objectifs et missions qu'elle veut voir accomplir, puis procéder à un appel d'offre afin de recueillir les propositions des gestionnaires privés, retenir celle qu'elle estime être la meilleure (le plus souvent sur la base d'une série de critère définis dans l'appel d'offre) et établir un contrat.

[3] CHATELIN Céline (2003), Efficience *vs* inefficience des organisations publiques : la contribution des théories contractuelles, document de recherche n° 5 du Laboratoire Orléanais de Gestion, p.3, http://www.univ-orleans.fr

[4] CORIAT Benjamin & WEINSTEIN Olivier (2010), Les théories de la firme entre « contrats » et « compétences », Revue d'économie industrielle, 1er et 2e trimestres, 129-130, document 4, mis en ligne le 15 juin 2012, p.66 , http://rei.revues.org consulté le 18 mars 2016

Cette théorie montre la supériorité du système privé sur toutes les autres formes de propriété collective. Sur cette base, Armen ALCHIAN et Harold DEMSETZ se sont attachés à démontrer l'inefficience de l'entreprise publique et de la firme autogérée. Ils expliquent que la supériorité des performances économiques et financières des entreprises privées par rapport aux entreprises publiques tient à l'amoindrissement des droits de propriété de la firme publique et au risque de faillite. En effet, le risque de faillite est quasi-inexistant dans les organisations publiques, alors qu'il constitue une réalité avec laquelle les dirigeants du secteur privé doivent composer[1]. Ceci incite forcément ces derniers à gérer efficacement leur entreprise en vue d'assurer, non seulement, sa survie, mais aussi et surtout sa pérennité[2].

Sur le plan financier, vu le statut particulier de la firme publique, placée sous contrôle et tutelle, sa situation financière se détermine en fonction de la solvabilité de l'Etat et non pas en fonction du montant du fonds propres[3]. En conséquence, la notion de résultat et le risuqe de faille ne sont pas très présents dans la gestion des firmes publiques puisque l'Etat se charge de la couverture des pertes et des déficits produisant de managers paresseux. La responsabilité des dirigeants est fortement diluée puisqu'assumée par le Trésor public ; elle demeure partagée par tous les citoyens[4].

En cas de faillite, les entreprises publiques bénéficient systématiquement de l'aide de l'Etat sous forme de compensation, de mesures de redressement de reprise ou de recapitalisation afin de maintenir les activités non rentables. Cette situation est fréquente en Algérie, les sociétés nationales de transports avaient bénéficié de prêts accordés par le Trésor public. Aux termes de la loi budgétaire de 1976, 1e Trésor peut accorder aux sociétés nationales des prêts à long terme, pour financer aussi bien leurs dépenses d'investissement que leurs fonds de roulement.

Les dépenses d'investissement sont aussi financées par des sources extérieures et par autofinancement. Depuis 1a 1oi de 1976, les sociétés nationales ne sont plus tenues de remettre au Trésor leurs provisions pour amortissement ni la totalité de leurs bénéfices[5]. Ainsi, la SNTF a bénéficié de deux assainissements financiers : le 1er en juin 2009 et le second en novembre 2011. Par ces actions, l'Etat a gelé les découverts, a épongé les déficits et a accordé des crédits bonifiés pour l'acquisition de matériel roulant. En contrepartie, la SNTF s'est engagée à mettre au point une stratégie de croissance du trafic[6].

[1] CORIAT Benjamin & WEINSTEIN Olivier (2010), *op.cit.*, p.63
[2] LAIB Lamia (2015), Privatisation des entreprises publiques : justifications théoriques et empiriques, Revue Le manager n°02, p. 169 http://www.epsecg-alger.dz
[3] ALBOUY M. (2002), Finance des organisations publiques et des entreprises privées : convergence ou rupture ?, CLIQUET Gérard & ORANGE Gérald, Organisations Privées, Organisations Publiques, Publication de l'Université de Rouen, p.25
[4] CHATELIN Céline (2003), *op.cit.* p.13
[5] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.04,
[6] BEN AMOR Kamel (2014), Les transports ferroviaires au Maghreb, Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéen, Études & analyses, pp. 47-48, http://www.ipemed.coop. Consulté le 15 janvier 2017.

Améliorer la performance des entreprises publiques consiste à transférer les droits de propriété à un privé. Selon CHATELIN[1], dans le cadre de la privatisation, l'analyse traditionnelle de la propriété et les observations empiriques semblent généralement converger vers l'hypothèse du rôle effectif de la propriété dans la réalisation de la performance. Interprétée comme une externalisation de la propriété publique parce que supposée plus efficace compte tenu du contexte, la privatisation, d'un point de vu théorique, permet la minimisation des coûts organisationnels[2] dans la mesure où elle se traduit par un contrat incomplet entre le dirigeant et le propriétaire privé. Cette hypothèse rejoint l'approche contractuelle de la théorie de l'agence, l'approche principal-agent.

d. La théorie de l'agence et gouvernance des services publics avec le système d'incitation

Complétant la théorie des droits de propriété, la théorie de l'agence est formulée par Michael JENSEN et William MECKLING (1976) et elle est vue aujourd'hui comme le cadre d'analyse standard des questions d'organisation dans les approches néoclassiques et la mieux adaptée à l'analyse d'une forme particulière d'entreprise : la société par actions caractérisée par une relation d'agence entre actionnaires et dirigeants[3].

Partant de l'idée selon laquelle les organisations sont des nœuds de contrats, une relation d'agence nait dès lors qu'une personne engage une autre pour remplir une mission qui nécessite une délégation de pouvoir de décision (celui qui délègue est appelé Principal, celui à qui est confié la mission est appelé Agent). Cette relation d'agence est susceptible de générer des conflits d'intérêt dans la mesure où les actionnaires cherchent la maximisation des dividendes et le manager la maximisation de son salaire.

La relation d'agence se caractérise par une asymétrie d'information au bénéfice du dirigeant car le principal dispose d'une information limitée sur les caractéristiques de l'agent (situation dite de sélection contraire) et il observe imparfaitement son comportement (situation dite de risque moral). Chaque relation d'agence est une relation contractuelle dont il faut trouver la configuration optimale qui permet de minimiser les coûts d'agence[4] privilégiant les mécanismes d'incitation en déterminant des contrats incitatifs optimaux adaptés aux situations les plus diverses amenant les agents à agir dans l'intérêt du principal : rémunérations variables, mécanismes d'intéressement ou de primes conditionnelles, participation aux résultats, stock-options[5].

[1] CHATELIN Céline (2003), *op.cit.*, p. 9
[2] CHATELIN Céline (2003), *op.cit.* p.17
[3] CORIAT Benjamin & WEINSTEIN Olivier (2010), *op.cit.*, p.64
[4] Les coûts d'agence sont de trois types : Les coûts de surveillance et d'incitation engagés par le Principal pour orienter le comportement de l'Agent. Les coûts d'obligation supportés pas l'agent pour mettre en confiance le principal. Les coûts résiduels, qui correspondent à l'écart, inévitable, entre le résultat de l'action de l'Agent pour le Principal et ce qu'aurait donné un comportement de maximisation effective du bien-être du Principal.
[5] Ce système incitatif est trop coûteux dans les entreprises publiques.

De même les outils d'analyse proposés par la théorie de l'agence sont particulièrement adaptés à l'analyse de la relation entre employeur et salariés au sein des entreprises capitalistes et des organisations publiques liant l'employeur et l'employé par un contrat de travail[1], qui est comparable au contrat commercial car il met en relation le propriétaire d'un input (l'employé) et un demandeur de ce travail (l'employeur). Cette analyse est ainsi adaptée à la relation entre l'Etat-actionnaire des entreprises publiques et les dirigeants de ces entreprises[2].

Les partisans de la théorie de l'agence avancent que l'inefficacité des organisations publiques se situe dans les coûts engendrés par les luttes menées par les différentes parties prenantes pour faire prévaloir leurs préférences avec comme conséquence des distorsions induites dans les décisions stratégiques et financières[3].

Selon cette théorie, les contrats de partenariat public-privé (PPP) constituent une approche qui permet à l'Etat de minimiser ses coûts d'agence dans la mesure où la nature des transactions dans la firme privée est différente et il n'y a pas d'opposition fondamentale entre elle et le marché (contrairement à la relation entre l'État et le marché) [4]. Toutefois, SANDERS (1994, p. 137) souligne que les modèles théoriques du secteur privé doivent être utilisés avec prudence, les motivations et rationalités des acteurs pouvant être différentes[5].

Sous section 2 : Cadre réglementaire et institutionnel relatif à la démonopolisation des TPL : vers une approche managérialiste ?

La libéralisation a consisté à introduire de la concurrence dans des secteurs souvent protégés par des monopoles nationaux, régionaux ou locaux, afin d'assurer la libre circulation des services en construisant des marchés intérieurs sectoriels et d'inciter à davantage d'efficacité. La deuxième sous section a pour objet de discuter l'évolution du cadre réglementaire et institutionnel ayant impacté la structure et l'organisation des transports publics locaux exploités dans un contexte concurrenciel (3 et 4).

[1] Selon cette théorie l'organisation (entreprise ou administration publique) est un ensemble de contrats portant sur la manière dont les inputs sont associés pour créer les produits, et sur la manière dont les recettes sont partagées entre propriétaires de ces inputs.
[2] Spiller (1990) propose, lui, des domaines d'application de la théorie de l'agence au marché politique mettant en jeu des acteurs différents. Les relations électeurs - élus sont notamment sujettes à des problèmes d'agence importants par le manque d'information qui caractérise le processus électoral.
[3] YAYA Hachimi Sanni (2005), *op.cit.*, p.12
[4] YAYA Hachimi Sanni (2005), *Ibid.*
[5] BEAUREGARD Claude, CARASSUS David & ONGODOU Maurice Fouda (2010), Les mécanismes de gouvernance publique locale : une comparaison à l'échelle internationale, projet de Communication aux 8e rencontre internationale "Villes et Management", organisées sur le thème "La gestion démocratique des biens collectifs" à Marrakech (Maroc) du 15 au 16 mars en En partenariat avec l'Université Cadi Ayyad (Marrakech) et l'université Mohammed V Souissi (Rabat). p.5

1. Les différentes lois ayant structuré la démonopolisation des TPL : Le management par la déréglementation

Sur le plan juridique, la libéralisation et l'ouverture du secteur des transports à la concurrence privée ont été introduites, pour la première fois, par la loi n° 88-17 portant orientation et organisation des transports terrestres complétée par la loi n° 01-13. Dans ce contexte de réforme des services publics de transports, notre objectif consiste à discuter les apports et limites de ces deux textes en matière de management de service public des transports.

a. La loi 88-17 : Déréglementation et changement du paradigme de l'action publique dans le domaine des transports

A partir de la décennie 1990, le développement du secteur des transports s'est appuyé sur les principaux axes qui ont sous-tendu le processus de réformes structurelles exprimant le désengagement de l'Etat gérant à l'Etat garant, l'ouverture à l'économie de marché (libéralisation et démonopolisation des activités économiques), et la réforme de l'administration publique (décentralisation) donnant lieu à la montée en puissance respectivement du privé et du local[1]. BENDJELID souligne que ce processus fut entamé en 1987, à l'issue des répercussions du second choc pétrolier impactant de plein fouet l'économie algérienne permettent l'installation d'une crise multiforme (économique, sociale, culturelle, politique, etc.)[2].

Dans ce contexte, le secteur de transports a bénéficié de l'adoption de la loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres[3]. Cette loi remplace l'ordonnance n°67-130 en appliquant une nouvelle approche de l'action publique dans le domaine de transport précisée dans les principes généraux à respecter lors de l'exploitation de l'activité de transport. Contrairement à la réglementation existante auparavant, qui traitait le transport de manière isolée en tant que moyen de déplacement, cette loi insère les activités de transport dans le cadre d'une politique nationale de transport en fixant les règles de sa mise en œuvre et déterminant le cadre général d'exercice des activités des transport terrestres de personnes et de marchandises (art.1 loi n°88-17).

[1] RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika & BOURAS Zohra (2016), Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement-réengagement de l'Etat, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, n°07, p.12

[2] BENDJELID A. (1998), Crise de développement et nouvelles stratégies d'acteurs dans les petites villes de montagne et de stepe de l'Algérie occidentale, Revue Insaniyat, n°06, mis en ligne le 31 mai 2013, www.insniyat.revues.org consulté le 17 mars 2017

[3] Décret n° 82-148 du 17 avril 1982 portant mesures relatives à l'exercice des activités des transports terrestres complété par le décret n° 87-42 du 10 février 1987. Le décret de 1982 visait à réaliser l'actualisation de l'organisation des transports terrestres en vue de tenir compte du développement du pays qui a entrainé l'augmentation des productions, la diversification des trafics, l'accroissement de la demande de transports liée à l'élévation des revenus des citoyens. Le décret de 1987 procède à une réévaluation et une réorganisation d'une partie importante des choix et méthodes arrêtées par les textes existants. Il vient adapter l'organisation des transports terrestres au conteste social, économique et juridique du pays. AIT BARA Hani (2015), Etude comparative de deux modes de transport collectif de voyageurs en Algérie : Le transport routier et le transport ferroviaire, Mémoire de Magister en sciences économiques, réalisé sous la direction de KHELADI Mokhetar, Université de Béjaia, http://www.univ-bejaia.dz, p.48

Dans le domaine de transports urbains et interurbains[1], cette loi favorise la libéralisation de l'activité des transports dont l'objectif est la recherche de nouvelles formules de financement des infrastructures de transport et l'amélioration de l'offre de transport. Suivant l'article 12, des entreprises de transport public routier de voyageurs de statut public ou privé peuvent être créées dans le cadre de la présente loi. Le rôle de l'autorité publique consiste donc à réglementer les conditions générales d'exercice des activités de transport, notamment en matière de qualification, d'exploitation, de sécurité, d'hygiène, de tarifs, de conditions de travail, de confort et enfin à promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information concernant le système de transport.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, cette loi avait accordé une attention particulière à ce secteur qui ne cesse d'enregistrer des retards aussi bien en matière de transport de personnes que celui de marchandises[2]. L'objectif recherché est de rétablir le transport ferroviaire concurrencé par le transport routier dans le but d'équilibrer entre les deux modes. Selon cette loi, le transport ferroviaire reste toujours du monopole de l'Etat, étant propriétaire du réseau de voies ferrées, en confiant l'exploitation à une entreprise publique nationale d'exploitation ferroviaire dénommée Société Nationale de Transport Ferroviaire (SNTF)[3].

Enfin, en matière d'infrastructures et d'équipements, l'Etat et les collectivités territoriales sont charges de leur réalisation et doivent s'assurer que leur état répond aux normes de confort et de sécurité (art. 16) dont le financement est assuré par le budget de l'Etat. Ainsi, dans le cadre de la présente loi, les collectivités territoriales sont chargées de la réalisation des gares routières et des équipements nécessaires à l'accueil et au traitement des voyageurs (art. 40).

b. La loi 13-01 : Apports et limites en matière de libéralisation des TPL

L'adoption de la loi cadre n°01-13 du 07 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres devait pallier aux insuffisances de la précédente loi (la loi n°88-17) tout en reconnaissant l'importance des transports dans la mise en œuvre de la politique nationale d'aménagement du territoire et du développement économique et social[4]. Avec le décret n° 04-416

[1] Cette loi distingue le transport urbain de voyageurs et le transport non urbain de voyageurs dont le premier est divisé en services régulier qui sont organisés par les communes à l'intérieur de leur périmètre urbain ; service ferroviaire de transport urbain et suburbain de voyageur effectué sur les axes où les besoins sont massifs et réguliers et les transports spécifiques. Ces derniers sont assurés par des personnes physique ou morale, de statut public ou privé, dans les conditions fixés par la réglementation particulières. Les transports non urbains, quant à eux, regroupent les transports réguliers, les transports occasionnels et les transports spécifiques (transport scolaire, le transport effectué par les taxis, le transport effectué par câble, transport de malades, le transport de touristes, etc.).

[2] L'article 7 dispose que le système de transport et le plan national de transport sont conçus et mis en œuvre en fonction de la priorité accordée au transport par voie ferrée, notamment pour les transports massifs de voyageurs et de marchandises.

[3] Les relations entre l'Etat et la SNTF sont régies par une convention qui précise les conditions dans lesquelles l'Etat apporte son concours au développement du réseau ferroviaire en compensation des charges de services public, d'accroissement progressif de sa part au système de la qualité de ses prestations et de la rentabilité

[4] Les transports ne sont pas un simple moyen de déplacements ; ils se voient assigner un rôle économique, social et développement territorial. En analyse territoriale, le transport constitue l'un des facteurs qui déterminent la localisation des entreprises ; en réduisant les distances les transports génèrent des coûts pour l'entreprise par le déplacement d'un bien d'un point à un autre. C'est ainsi que la localisation de l'entreprise se fait de manière à réduire les coûts de transport suivant Alfred WEBER., les transports influence les

du 29 décembre 2004 relatif à l'élaboration des plans de transport, cette loi est l'outil de travail principal des services publics des transports algériens. Elle vise principalement un rééquilibrage des transports routiers et ferroviaires tenant compte de l'environnement, de la sécurité et des performants en terme de coûts et de qualité de service.

Dans le but de rendre effective la satisfaction des besoins des citoyens en matière de transports (art. 4), cette loi est venue conforter le processus de libéralisation du secteur enclenché par la loi 88-17. De ce fait, elle vise une ouverture du marché des TPL à la concurrence entre opérateurs publics et privés afin d'augmenter l'efficacité, d'améliorer le rapport de coût-bénéfice des pouvoirs publics. A ce titre, elle confie l'organisation des transports publics terrestres de voyageurs à l'Etat et/ou aux collectivités territoriales en indiquant que les activités de transport routier de personnes peuvent être exploitées par une personne physique ou morale dûment autorisée par les services du ministre chargé des transports (Direction de transport de wilaya).

Il faudrait préciser que l'apport de cette loi par rapport à la précédente se situe à deux niveaux. D'une part, elle privilégie le partenariat public-privé à travers l'adoption d'un cadre juridique encadrant et organisant ce secteur dans le cadre des réformes de l'économie, cette loi s'est focalisée particulièrement sur la recherche des nouvelles formules, d'une part, de gestion des opérateurs, et, d'autre part, de réalisation, d'exploitation et de financement des infrastructures de transport en procédant à l'institutionnalisation du régime de la concession pour permettre d'assouplir l'encadrement des activités par les différents échelons de l'administration[1]. A ce titre, la création des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs et leur gestion peuvent être concédées à des personnes physiques ou morales de droit algérien (Art. 51)[2]. D'autre part, cette loi[3] démonopolise le transport ferroviaire ouvrant sa gestion et son exploitation à des opérateurs privés sous le régime de concession[4] et ce pour assurer son redressement durable et pour redéfinir le rôle économique du chemin de fer dans le contexte du marché par la modernisation du réseau et l'élaboration d'un schéma directeur pour son développement à long terme.

L'analyse du cadre réglementaire des TPL, à travers la loi n° 01-13, laisse apparaître l'absence de dispositions particulières relatives à la réalisation et l'exploitation des transports collectifs en site propre autres que le chemin de fer. Le transport par tramway ainsi que par câble téléphérique et télécabine, appelés à jouer un rôle important dans le système urbain des transports n'ont pas été pris en compte. Il est à souligner que ce mode de transports a été intégré dans le

localisations des projets de développement et contribuent à un aménagement équilibré du territoire. AYDALOT Philippe (1985), Economie régionale et urbaine, Edition Economica, p.18

[1] BENALLEGUE A. (2006), La gouvernance des systèmes productifs dans le secteur des transports en Algérie, Governance, Competitiveness and Networks Conference, Naples, October, Revue Euromed trnaport project "Vers un système intégré de transports Euro-Méditerranéen" www.mittwaldserver.info

[2] La loi met à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales la décision de leur création.

[3] Art. 21 de la loi n° 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestres

[4] Décret exécutif n°04-417 du 20 décembre 2004 explique la concession de système des transports urbains

programme quinquennal 2005-2009 afin de remédier aux dysfonctionnements du secteur de transports terrestres et de le moderniser. Cette dynamique a été renforcée par le programme quinquennal 2010-2014[1]. S'agissant des projets d'infrastructures (tramway, parking, pôles d'échanges), arrêtés dans le cadre du Schéma Directeur des Transports Urbains (SDTU), les pouvoirs publics affichent leur intention à favoriser la réalisation et l'exploitation des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs par leur mise en concession au secteur privé.

La LOTT ne définit pas les modalités de gestion et d'exploitation des infrastructures de transports et des services de transports publics (licence de transports, concession, etc.). Elle a limité le champ d'application des dispositions relatives aux transports ferroviaires aux seuls transports d'intérêt national. Et elle ne précise pas l'autorité organisatrice chargée d'organiser les transports collectifs urbains. En effet, article 230 de cette loi stipule que l'organisation et le développement des transports urbains sont dévolus à une autorité de coordination. Sa création, ses attributions et ses modalités de fonctionnement sont prévues par voie réglementaire.

2. Jeux d'acteurs et gouvernance des TPL en Algérie : Multiplicité d'acteurs et absence de coordination

L'organisation des TPL relève de multiples intervenants à savoir les ministères, les wilayas et les communes comme acteurs institutionnels, les divers organismes officiels, les établissements publics à caractère industriel et commercial et les opérateurs privés. Cette multiplicité d'acteurs soulève la question de répartition des prérogatives entre eux et les possibilités de coordination et de gouvernance[2].

a. Organisation institutionnelle des TPL au niveau national : Approche interministérielle avec une prédominance du rôle du MTPT

D'une manière générale, l'Etat reste le principal acteur qui intervient à titre principal par l'intermédiaire du ministère des transports et le ministère des travaux publics concernant la fourniture d'infrastructures et de services de transports. Depuis l'indépendance jusqu'à 1982, le ministère des transports n'a pas cessé de changer son statut ; ceci est révélateur de l'évolution du rôle qui lui est assigné[3]. L'analyse de l'évolution de son statut permet de dégager que le secteur des transports n'a bénéficié d'une structure gouvernementale propre à lui qu'en 1967 (Ministre d'Etat chargé des transports)[4] composé de trois directions relatives à l'aviation civile, la marine marchande et les transports terrestres. Cette décision s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale de

[1] RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika & BOURAS Zohra (2016), *op.cit.*, p.14
[2] BANCE Philippe & CHASSY A., (2018), *Citizen advisory committees: a tool to remedy the shortcomings of the Contingent Valuation Method within the system of multi-level governance*?, avec International Journal of Public Administration (IJPA), Aug, Hcéres B
[3] Cette évolution est tracée grâce à la consultation des textes règlementaires relatifs à la constitution des membres du gouvernement.
[4] Décret n°67-31 du 02-02-197 relatif à l'organisation de l'administration centrale du ministère d'Etat chargé des transports, JO n°11 du 03-02-1967, p.130

transports mise en place afin de répondre aux nouveaux besoins engendrés par l'industrialisation du pays.

Il était rattaché au secteur de la construction en 1962, puis aux secteurs des travaux publics et de la construction en 1963[1], au secteur des postes et télécommunications et au secteur de la pêche (1982)[2] avant d'être individualisée par une structure gouvernementale prenant le nom de "ministère des transports" depuis 1984. Précisant que ce statut a été adopté momentanément entre 1979 jusqu'à 1980. Ceci s'explique, peut être, par la prise de conscience de la place de ce secteur dans le développement de l'économie ; donc il ne peut plus être marginalisé en le rattachant à d'autres secteurs. Ainsi, les préoccupations que pose ce secteur nécessitent un traitement particulier et ce n'est possible que dans le cadre d'une entité administrative appropriée ayant la maîtrise des techniques, des outils et des instruments les plus usuels dans le domaine.

Les prérogatives du Ministère des Transports (MT) sont très vastes[3] ; il est responsable de l'orientation générale, de la planification, de la réglementation et de la supervision des activités de transport des biens et des passagers par voie terrestre (routes ou chemins de fer). Principalement, il est chargé d'arrêter la politique nationale dans le domaine de transport, de s'assurer de sa mise en œuvre conformément aux lois et règlement en vigueur. Dans le domaine du transport terrestre et urbain, le MT est assigné la mission d'élaborer et de contrôler la réglementation générale du transport routier de voyageurs, de la circulation et de la prévention et la sécurité routière, d'orienter, de contrôler et d'attribuer les autorisations d'exploitation de l'activité des opérateurs publics et privés de transport. Il est aussi responsable des domaines de la météorologie de normalisation et de maintenance afin de satisfaire la demande dans les meilleures conditions de coûts et de qualité de service.

Depuis le remaniement ministériel du 11 juin 2016, l'organisation du gouvernement a vu le regroupement du ministère des travaux publics et celui des transports, constituant désormais un seul département ministériel dénommé Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPM)[4]. Ce remaniement intervient dans une situation de crise financière qu'a connue l'Algérie suite à la chute du prix du pétrole. A cet effet, le secteur des transports dépend désormais du ministère des travaux

[1] Ce n'était qu'une direction centrale de ces deux ministères avec des sous-directions chargées de l'aviation civile, de la marine marchande et des transports terrestres. Cf., Décret n° 63-129 du 19-04-1963 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la reconstruction, des travaux publics et des travaux et des transports, JO n°27 du 03-05-1963, p.405

[2] L'argumentation serait sans doute que les deux industries sont étroitement liées et fortement interdépendantes et qu'une coordination étroite au sein d'une même entité gouvernementale pourrait maximiser les avantages à retirer de ces deux industries.

[3] Trois décrets exécutifs précisent les prérogatives et les compétences du ministre des Transports (décret exécutif n° 89-165 du 29 août 1989), l'organisation de l'administration centrale du ministère des Transports (décret exécutif n° 89-166 du 29 août 1989) et l'organisation et le fonctionnement des Directions des Transports des Wilayas (décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990).

[4] Le remaniement du gouvernement, touchant en premier lieu les départements économiques, a également créé un ministère délégué chargé de l'économie numérique et de la modernisation des systèmes financiers et ministre de l'Agriculture, du développement rural et de la pêche, ministre des Ressources en eau à l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de l'artisanat, Ministère de l'énergie et celui des finances.

publics[1] dont ses prérogatives sont définies par le décret exécutif n° 16-311 du 1er décembre 2016 fixant les attributions du ministre des travaux publics et des transports[2]. Au terme de l'article 1 du présent décret, le MTPT propose les éléments de la politique nationale dans les domaines des travaux publics, des transports et de la météorologie et assure le suivi et le contrôle de leur mise en œuvre, conformément aux lois et règlements en vigueur. Selon article 3 du dit décret, le MTPT cumule les compétences du ministère des travaux publics et celui des transports.

Cependant, il est à préciser que l'activité de transport fait appel à de nombreux autres ministères qui interviennent à un titre ou un autre dans le secteur à savoir le ministère de l'intérieur et des collectivités territoriales et de l'Aménagement du territoire (MICTAT), le Ministère des finances (MF), le Ministère de l'environnement et des énergies renouvelables, le Ministère de l'Habitat, d'Urbanisme et de la ville (MHUV) et le Ministère de Commerce (MC). A ce titre, pour des raisons d'efficacité, le ministère de transports ou les ministères de travaux publics et transports (selon l'organisation actuelle du gouvernement) est chargé de mettre en œuvre des mesures tendant à assurer la coordination et l'harmonisation avec les instances et organismes concernés par la fonction transport notamment[3] :

- La réalisation des études à caractère général concourant à la définition de la stratégie de développement du secteur et de son organisation.
- La préparation et l'exécution des plans directeurs des travaux publics et des transports ainsi que la météorologie, en conformité avec le plan national d'aménagement du territoire et des différents schémas directeurs.
- Les processus d'élaboration des actes, de textes, de codification et de réglementation relatifs aux missions assignées et aux actions confiées aux organes et structures de son département.
- L'activité des opérateurs publics et privés dans les différents domaines relevant du secteur.

Au terme de l'article 5 du même décret le ministre des travaux publics et des transports est chargé de l'élaboration, en relation avec les secteurs et organismes concernés, des éléments de la politique sectorielle en matière de développement des capacités nationales, d'études et de réalisation dans le domaine des infrastructures relevant de son secteur. A cet effet, en matière de planification, le MTPT collabore avec les autorités intéressées (le MHUV[4] et MICTAT) en ce qui concerne

[1] Le ministère des travaux publics est responsable de la réalisation et de l'entretien des infrastructures routières nationales et autoroutières. Il assure la tutelle de l'agence nationale des autoroutes (ANA) chargée de la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de l'autoroute Est-Ouest. Il assure également la tutelle de l'Algérienne de gestion des autoroutes (AGA), entreprise créée en mai 2005, qui prend en charge l'exploitation et l'entretien des autoroutes.

[2] Décret exécutif n° 16-311 du 1er décembre 2016 fixant les attributions du ministre des travaux publics et des transports, JO n° 71 du 11 décembre 2016

[3] Art. 4 du décret exécutif n° 16-311 du 1er décembre 2016 fixant les attributions du ministre des travaux publics et des transports

[4] Le ministère de l'Habitat et de l'urbanisme (MHU) a compétence dans l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain. Il encadre l'élaboration et la mise en œuvre des instruments d'urbanisme : plans d'occupation des sols (POS) et plan directeur d'aménagement urbain (PDAU) à travers lesquels sont définies les emprises nécessaires au développement des infrastructures de transport : route, chemin de fer, tramway, etc.

l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire et la conception des instruments de planification à tous les échelons et inscrit dans le cadre des orientations générales des objectifs. Principalement, il participe à l'élaboration des schémas directeurs des infrastructures portuaires, aéroportuaires, routières, ferroviaires, et de transport urbain, des plans de transports, des plans directeurs d'urbanisme en proposant toute mesure permettant leur adaptation à l'évolution des besoins et des techniques de transport.

De ce fait, il veille à la réalisation des études de conception et de faisabilité des infrastructures ferroviaires et de transport urbain nécessaires à la mise en œuvre de la politique nationale ainsi qu'à leur mise en place en collaborant avec le ministère d'urbanisme et celui chargé des travaux publics. Enfin, il détermine les conditions d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des infrastructures, installations et moyens. La relation du MICTAT avec le ministère des transports intervient également par le biais de la tutelle qu'exercent les wilayas sur les communes.

Le MC, quant à lui, collabore avec le ministère des transports en ce qui concerne la politique tarifaire et le suivi de l'activité commerciale des opérateurs de transports puisqu'il leur délivre le registre de commerce, vérifie la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et arrête les tarifs des services urbains et interurbains des transports de voyageurs routiers et ferroviaires, taxis individuels et taxis collectifs. Il donne son avis pour toute fixation du tarif en milieu urbain proposé par le MTPT. Enfin, le MF dispose d'une large incidence sur le secteur des transports urbains notamment avec l'affectation des dotations budgétaires dédiées aux projets d'infrastructures de transport. Il se charge, en collaboration avec le MTPT et/ou les Collectivités territoriales, de mettre en place les mécanismes de sujétion de service public pour les transports collectifs.

Pour les besoins de coordination, un comité de coordination des ministères a été créé en 1977 ; toutefois, il arrive que la complémentarité des modes de transport laisse à désirer. Il y a parfois des problèmes non résolus de chevauchements. Dans les secteurs portuaire et aéroportuaire, le Ministère des Travaux Publics prépare les schémas directeurs relatifs à l'infrastructure tandis que le MT prépare parallèlement les plans de développement. De manière générale, les mesures incitatives en faveur d'une planification plus rationnelle semblent faibles dans le circuit de coordination MTP/MT. Les besoins en ressources pour les constructions nouvelles et l'entretien des infrastructures dans ces sous-secteurs sont exprimés par des entreprises et établissements publics exploitant les installations tandis que les investissements sont réalisés par le MTP sur budget de l'Etat. Dans l'ensemble, une plus grande coordination institutionnelle permettrait certainement d'améliorer la planification dans le secteur[1].

[1] Groupe pour le développement socio-éonomique Région Moyen-Orient et Afrique du Nord (2007), *op.cit.*, p.79

b. Acteurs territoriaux, autonomie locale et territorialisation de la politique publique des transports : Entre décentralisation et déconcentration

A travers cet axe, nous présentons le rôle des acteurs territoriaux en matière de management des TPl à travers l'examen du processus de déconcentration (rôle des directions de transports de wilaya et de la direction des travaux publics) et de décentralisation (rôle des collectivités territoriales : commune et wilaya) et de déconcentration (Diretions wilayale des transports).

§1- : Organes déconcentrés de Wilaya : Direction des transports comme autorité organisatrice des transports urbains

Depuis 1990, chaque wilaya est dotée d'une direction de transports et ce en application du décret exécutif n° 90-381[1]. Le remaniement ministériel de l'organisation gouvernementale opéré le 11 juin 2016 n'a pas été suivi de la réorganisation territoriale des services déconcentrés au niveau de wilayal. Ainsi, le MTPT est représenté territorialement par la direction des transports et celle des travaux publics de wilaya. Ces deux directions (services techniques) constituent des organes déconcentrés du MTPT placés sous l'autorité du wali. D'un point de vue organisationnel, la direction des transports a gardé son propre statut de service déconcentré lui permattant de fonctionner indépendamment de la direction des travaux publics. Le changement apparait sur le plan financier car la direction des transports dépond du budget du MTPT.

En effet, la Direction des Transports de la Wilaya[2] relève du MTPT concernant les aspects techniques et du contrôle de la réglementation et du Ministère de l'Intérieur et des collectivités locales pour les aspects administratifs. Composée de trois sous-directions : la sous direction de la coordination des transports terrestres de personnes, la sous-direction de la coordination des transports terrestres de marchandises et la sous-direction des chemins de fer[3], la direction des transports de wilaya est chargée de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de transports terrestres et d'appliquer la règlementation, du contrôle des conditions générales d'exercice des activités du transport terrestre de personnes et de marchandises[4].

Ainsi, elle est chargée de mettre en œuvre le plan de transport urbain ainsi que tout schéma de développement d'infrastructures de transport urbain (tramway, téléphérique "). Concernant le transport non urbain, la DTW est chargée de mettre en place le cadre d'intervention des opérateurs de

[1] Décret exécutif n°90-381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des directions des transports de wilaya, JO. N° 51 du 28 novembre 1990, p. 1388
[2] L'organisation et les missions des Directions de Transports de Wilayat sont fixées par le décret exécutif n° 90/381 du 24 novembre 1990 portant organisation et fonctionnement des directions des transports de wilaya.
[3] Les DTW à compétence maritime comprennent, en outre, un service des transports maritimes ou aériens. En plus des missions traditionnelles assignées à une DTW, la DTW à compétence maritime a pour mission de veiller à l'application de la réglementation relative aux différents modes de transport et à la météorologie, de coordonner et contrôler l'organisation et la mise en œuvre des différents modes de transports. Elle comprend deux services chargés du transport terrestre et du transport aérien ainsi que de la météorologie.
[4] SAFAR ZITOUN Madani & TABTI-TALAMALI Amina (2009), Mobilité dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives, Rapport définitif, Alger, p.47 www.planbleu.org

transport et des systèmes de transports collectifs en milieu non urbain et de la création des lignes intercommunales dans le territoire de wilaya ou de daïra.

Ainsi, elle joue le rôle d'autorité organisatrice des transports urbains puisqu'elle est responsable de la coordination, du contrôle et de l'organisation de ce secteur. A ce titre, la DTW assure l'attribution des autorisations d'exploitation du TEC et de transport par taxi dans le périmètre du transport urbain, se charge de la mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routière et de l'organisation des examens de permis de conduire. Elle détermine le niveau de l'offre à travers les études de suivi de l'évolution statistique des activités de transports terrestres de personnes et de marchandises ainsi que celles relatives aux chemins de fer (élaboration des bilans statistiques mensuels, trimestriels et annuels au niveau national). Enfin, la DTW procède au développement de la construction, de la modernisation et de l'extension du réseau d'exploitation ferroviaire. Elle est chargée de réaliser ou faire réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires aux transports, de s'assurer que l'état des infrastructures et leurs équipements répondent aux normes requises par la législation et la réglementation en vigueur.

Dans le domaine de transport routier, les directions de travaux publics (DTP) déconcentrées au niveau de la wilaya, sont en charge de l'entretien et du développement des routes nationales.

§2- Décentralisation du service public des TPL : Rôle limité des collectivités territoriales

La décentralisation renvoie à l'organisation de l'Etat lui-même en transférant certaines compétences au niveau infra-territorial[1] par respect du principe de l'autonomie locale reconnaissant la libre "administration des collectivités territoriales" dont la commune est la cellule de base du système administratif algérien. La décentralisation donne aux autorités publiques territoriales, la mission de définir des missions de service public ou d'intérêt général et de veiller à la satisfaction des besoins fondamentaux des citoyens[2].

En vertu du principe de décentralisation des compétences aux échelons infra-territoriaux, la loi n°01-13, dans son article 10, dévolue le développement du système des transports publics terrestres des voyageurs à l'Etat et/ou aux collectivités territoriales. Dans le système administratif algérien les collectivités territoriales sont la wilaya et la commune[3] qui sont régies respectivement par les lois n° 11-10 et n° 12-07[4] et ont des prérogatives en matière d'élaboration des plans de transport de wilaya et de commune et de gestion du système de transport routier et de transport

[1] DEMAZIERE Christophe (2007), *op.cit.*, p. 28
[2] AHMED ZAID M., (2011), Lecture "*Local public services management in Northern Africa: economic, social and cultural aspects*", Summer school in Applied Environmental and Regulatory Economics Turin, September 9.
[3] Art.15 de la constitution 1996
[4] Loi n° 11-10 du correspondant au 22 juin 2011relative à la commune modifiant et complétant la loi n° 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune et loi n° 12-07 du 21 février 2012 relative à la wilaya modifiant et complétant la loi n° 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya.

urbain qu'elles ont pleinement exercé avant l'ouverture du marché des transports au secteur privé et la dissolution des entreprises publiques locales de transport.

La wilaya, circonscription administrative de l'Etat, a à sa tête un wali nommé par l'État. Ses missions liées au secteur des transports sont d'initier des actions liées aux travaux d'aménagement, de maintenance et d'entretien des chemins de wilaya (art. 88 de la loi n°12-07) afin de favoriser l'accessibilité au territoire en terme de mobilité en réduisant les taux de désenclavement.

Elle peut réaliser des études de plans de transport et de circulation routière, ainsi que leur mise en œuvre. En général, le plan de transports[1] est validé par les structures administratives de la wilaya. Selon cette loi, la wilaya peut créer des services publics de transport en vue de satisfaire les besoins de déplacement sur les liaisons situées à l'intérieur de son territoire (art.141, alinéa 3) et initier des actions de promotion et de développement des infrastructures d'accueil (art. 90) qu'elle peut exploiter directement sous forme de régie ou les concéder à une personne physique ou morale privée de droit algérien (art. 142 -149)[2].

La commune, quant à elle, constitue la commune est la cellule de base du système administratif algérien et le cadre institutionnel de création et de prise en charge de la plus grande partie des services touchant à la vie quotidienne des habitants[3]. La commune est alors considérée comme le cadre administratif le plus abouti, hérité de la commune rurale médiévale. Elle peut ainsi se définir, comme le propose le juriste Luciano VANDELLI[4], selon trois paramètres essentiels qu'il hiérarchise. Elle est d'abord une institution locale autonome, en mesure d'adopter ses propres règles et d'accomplir ses propres choix. Elle est ensuite une portion du territoire, une cellule de base, une circonscription administrative ; elle est enfin une institution représentative de la population.

Dans le domaine de transport, elle est chargée de l'organisation des transports urbains sur son territoire[5]. Aux termes de la loi n°11-10, la commune assure, crée des services publics communaux (transports collectifs) visant la satisfaction des besoins des citoyens en matière déplacement (art. 149) qu'elle peut gérer directement sous forme de régie (art. 151), ériger en établissement public communal (art.153) ou déléguer par contrat de concession, programme ou marché de commande

[1] Décret exécutif n° 2004-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes

[2] Selon l'art.15 de la loi 13-01, les choix relatifs aux infrastructures et équipements de transport sont fondés sur l'efficacité économique et sociale compte tenu des besoins des usagers, des objectifs des plans de transport, de la politique nationale, de l'habitat et de l'urbanisme, de l'évolution prévisible des flux de transport et du coût financier.

[3] AHMED ZAID M., (2011), Les déterminants du management des collectivités territoriales algériennes dans le contexte de mondialisation, *Les effets de la mondialisation sur le management des organisations des pays en développement*, Université Badji Mokhtar, Annaba, 6 - 7 décembre

[4] VANDELLI Luciano (2000), La cellule de base de toutes les démocraties", Revue française d'études constitutionnelles *et* politiques novembre, n° 95- La commune en France et en Europe, p. 06, www.revue-pouvoirs.fr Consulté le 2017-11-18 18:41:41

[5] Les services de transports collectifs urbains s'effectuent dans un périmètre de transport urbain à l'aide de véhicules routiers adaptés ou de moyens circulant en site propre ; ils visent notamment à réduire le recours aux transports par véhicule particulier. Le service de transports collectifs non urbains, quant à lui, assure les liaisons d'intérêt national entre deux ou plusieurs wilayas, les liaisons d'intérêt local entre les communes limitrophes de deux ou plusieurs wilayas et les liaisons d'intérêt local à l'intérieur d'une commune ou entre les communes d'une même wilaya. Elle met en place une autorité chargée de l'organisation et du développement des transports urbains lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes.

conformément à la réglementation en vigueur (arts. 155 et 156). Elle réalise et met en œuvre des études de plans de transport urbain lorsqu'il est compris à l'intérieur des limites territoriales communales.

En ce qui concerne la circulation, la commune est chargée de l'élaboration et de l'exécution d'un plan de circulation urbaine définissant la signalisation routière, les aires de stationnement et des gares routières et le périmètre de transport urbain et ce en vue de maîtriser la croissance du trafic automobile et d'atténuer ses effets négatifs[1]. Ainsi, elle veille à l'entretien de la voirie communale (art. 123) avec le concours des services techniques de l'Etat. La commune peut également créer des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs dont la gestion peut être concédée à toute personne physique ou morale de droit privé algérien. Enfin, elle contribue, également, au développement du transport spécifique : le transport scolaire, le transport de touristes, le transport de malades, le transport funéraire[2]. Elle peut intervenir directement par ses propres moyens ou par le recours à des conventions avec des opérateurs de transport public de voyageurs.

Or, ces prérogatives demeurent théoriques, car sur le terrain, la commune intervient d'une manière restreinte sur les transports urbains, elle ne dispose pas de ressources humaines et financières requises à l'accomplissement de leurs missions. Les ressources communales sont constituées entre autres par les produits d'exploitation du patrimoine et des différentes activités des services de la commune, les produits de la fiscalité et des taxes locales ainsi que par les subventions de l'Etat[3] principalement pour les plans communaux de développement (PCD)[4]. En matière de circulation et de transport urbain, les responsabilités des communes font souvent double emploi avec celles du Conseil exécutif de la Wilaya, placé sous l'autorité du Wali, qui exerce la tutelle et le contrôle sur les communes relevant de sa compétence[5].

Il est à préciser que lorsque la commune ne peut garantir, à elle seule, les services rendus aux citoyens, le développement de l'intercommunalité (art. 216) constitue une solution à ce problème en permettant la promotion d'un espace de partenariat et de solidarité entre deux ou plusieurs communes limitrophes pour aménager ou développer en commun leurs territoires et/ou gérer ou assurer des services publics de proximité (art. 215.)[6] à travers la mutualisation des moyens. Dans la

[1] Loi n°01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, à la sécurité et la police de la circulation routière
[2] Les transports spécifiques font l'objet d'une réglementation particulière car les modes de transports sont hétérogènes.
[3] Les attributions de l'Etat vers les collectivités territoriales sont de loin les plus importantes et constituent pour la majorité des communes une ressource financière considérable. Ce constat est plus accentué pour les wilayas qui ne s'approprient qu'une part très faible du produit fiscal, et qui bénéficient en contrepartie d'un appui financier considérable de la part de l'Etat. Cf. MEHERZI Djalel (2015), Les finances locales en Algérie : caractéristiques et problèmes, édition ITCIS, p. 41
[4] L'aide technique et financière de l'Etat couvre les projets d'investissements retenus dans le cadre des PCD. Cette aide apparaît très importante dans la réalité ; c'est elle qui alimente la plus grande patie des recettes d'équipement, estime MEHERZI (2015, op.cit, p.42) en s'appuyant sur la confirmation de Bouzidi Abdelmadjid qui avait écrit que les collectivités locales (territoriales) […] sont des entités assistées puisque le financement de leur équipement est étatique à raison de 90% du total. Cf. BOUZIDI Abdelmadjid (1988), 25 questions sur le mode de fonctionnement de l'économie algérienne, éd. APN, p.63
[5] SAFAR ZITOUN Madani & TABTI-TALAMALI Amina (2009), *op.cit.*, p.49 www.planbleu.org
[6] L'intercommunalité entre deux ou plusieurs communes limitrophes relevant d'une même ou de plusieurs wilayas.

réalité, l'intercommunalité est absente dans le domaine de transport et son développement modifie l'espace de référence de pensée et d'action sur la logique des choix spatiaux. Le développement de l'intercommunalité modifie la donne sur le plan spatial. On assiste à une forme de découplage des territoires avec l'apparition de territoires intermédiaires qui cherchent à se structurer et à développer de nouvelles aires de solidarité et d'espaces d'agglomération[1]. Les choix spatiaux ne sont plus déterminés par une stricte logique d'organisation du territoire communal. De ce fait, les logiques territoriales l'emportent sur les logiques communales administratives[2].

En conclusion, une fragmentation institutionnelle ne permet pas d'avoir une vision cohérente et globale dans la prise de décision et dans la formalisation des politiques en matière de transport. La présence d'institutions aux statuts et compétences si variés nécessite la création d'un organisme qui incite les intervenants à une véritable coordination de leurs actions et qui veille à la cohérence des rôles joués et des décisions prises par chacun d'entre d'eux. En 2009, il semble que cohérence et coordination restent du domaine du vœu pieux, ce qui se traduit sur le terrain par de multiples chevauchements de compétences ne manquant pas de susciter des incompréhensions, des hésitations et des pertes de temps[3].

3. Nature des marchés et réglementation l'exploitation privée des TPL dans un contexte d'ouverture à la concurrence : Réponse aux besoins de mobilité

A travers cet axe, nous analyserons l'organisation opérationnelle et la structure du marché des TPL atomisé suite à l'ouverture du secteur à la concurrence. En effet, le transport routier de voyageurs des personnes (régulier ou occasionnel) est pris en charge par des opérateurs privés[4] ayant bénéficié d'une autroisation d'exploitation et le transport ferroviaire de personnes (art. 14 de la loi 13-01)[5] est exploité par la société nationale de transport ferroviaire.

[1] AHMED ZAID M., (2012), Valeurs Publiques et encadrement humain dans les collectivités territoriales algériennes : Impact sur l'initiation et le pilotage de projets territoriaux, *Valeurs Publiques*, Congrès de l'AIRMAP, Université Paris 2, 6-7 décembre.
[2] FREY Jean-Pierre (2003), La morphologie des petites villes, Ouvrage collectifs "L'avenir des petites villes, Actes du colloque international de Clermont, 20 et 21 novembre 2002" publié par le Centre d'études et de recherches appliquées au massif centrl, à la moyenne montagne et aux espaces fragiles (Clermont-Ferrand) eux éditions Presses Univ Blaise Pascal, p. 290
[3] La wilaya d'Alger a créé une *Commission de la circulation et de la sécurité routière*, comme cadre de concertation et d'action, en vue de régler les dysfonctionnements de la circulation et de la sécurité routière, notamment dans le noyau central de la capitale (zone Hyper centre).
[4] Selon l'article 26 de la loi 13-01, les services publics réguliers sont les services qui obéissent à un itinéraire, à un horaire et à une fréquence déterminée et affichés à l'avance prenant et laissant des passagers en des points désignés et matérialisées le long de leur itinéraire. Le service occasionnel, quant à eux, sont des services effectués par des entreprises autorisés de transport public de personnes, répondant à des besoins de transport généraux ou périodiques, prenant et ramenant les mêmes personnes sur le même véhicule à leur point de départ.
[5] Cette loi a négligé le transport en site propre (le tramway) et transport par câble (le téléphérique) ; modes qui ont pris de l'importance à travers les programmes de développement du pays qui se sont succédés depuis 2005 grâce à l'embellie financière suite à l'augmentation des prix du pétrole (2001). Cf. le chapitre 3

a. Multiplicité des petites entreprises de transport et atomicité du marhé des TPL : Déclin du secteur public local au profit du secteur privé

En théorie, deux écoles alimentent la réflexion autour des objectifs que devrait poursuivuire toute poilitique de la concurrence : éole de Harvard et école de Chicago. Développée durant les années 1950-1970 avec des auteurs comme Joe BAIN et Edward MASON, STIGLER, l'école de Harvard défend la conception structuraliste de la concurrence. S'inscrivant dans le prolongement naturel du modèle de la concurrence pure et parfaite développé par les économistes néoclassiques, cette école défend la conception structuraliste de la concurrence selon laquelle toute politique de concurrence est orientée vers la pluralité économique comme socle d'efficience économique. Elle a établi un lien étroit entre la structure du marché et le degré de la concurrence sur celui-ci.

La conception structuraliste de la concurrence trouve son terrain de prédilection dans les secteurs régulés, en l'occurrence les industries de réseau. Ainsi, PERCEBOIS affirme que l'objectif de toute politique de concurrence est de limiter la concentration industrielle de façon préventive en diluant le pouvoir de marché des opérateurs, ce qui revient à fixer implicitement des parts de marché maximales pour chacun d'eux[1]. Anciennement monopolistiques, l'entrée de nouveaux opérateurs dans ces secteurs se fait par parcimonie puisque le nombre des opérateurs ne dépasse guère les trois ou quatre opérateurs au meilleur des cas. C'est la raison pour laquelle le nombre des opérateurs dans ces secteurs pèse lourd sur le fonctionnement concurrentiel en raison de leur structure oligopolistique, par définition inacceptable à toute forme de concurrence efficace.

Cette conception a été critiquée par l'école de Chicago, élaborée à la fin des années 70 et au début des années 80 par William BAUMOL, John PANZAR et Robert WILLIG, qui préconise la conception industrielle de la concurrence[2] et une vision de la concurrence qui défend la grandeur des structures économiques[3], la concurrence potentielle[4] et la contestabilité des marchés (la théorie des marchés contestables, BAUMOL W., PANZAR J.C et WILLIG R.D, 1982)[5]. Suivant cette école, l'objectif d'une politique de la concurrence n'est pas d'obtenir l'atomicité d'un marché mais son efficacité (cf. E. COMBE, 2002). Ainsi, elle préconise une intervention minimaliste de la politique de la concurrence et de sa régulation[6] (Cf., infra. pp.141-150).

[1] PERCEBOIS Jacques (2003), *op.cit.* p.89
[2] COMBE Emmanuel (2002). La politique de la concurrence. La découverte et Syros, Paris, p. 15
[3] Selon cette école, la concentration économique doit être vue comme la résultante naturelle du processus dynamique de la concurrence économique.
[4] Dans une situation de concurrence potentielle (la théorie des marchés contestables), la pression concurrentielle peut résulter non seulement des firmes présentes mais également de l'éventualité d'entrée de nouveaux concurrents. Suivant ce schéma, il ne serait pas nécessaire de diluer le pouvoir de marché pour orienter les prix vers les coûts (marginaux ou moyens). Il suffit de rendre les marchés contestables.
[5] Un marché est considéré comme parfaitement contestable, c'est-à-dire soumis au jeu normal de la concurrence, BAUMOL W. (1982), *Contestable Markets : An Uprising in the Theory of Industry Structure, American Economic Association*, vol72, n°1, pp. 3-4, http://www.jstor.org
[6] L'objectif de toute politique de la concurrence est d'assurer cette contestabilité. Par conséquent, toute intervention préventive ou punitive de la concurrence économique et des comportements

Dans le cas algérien, le processus de libération des TPL s'inscrit dans une démarche dilution du pouvoir de marché tirant ses fondements de la théorie structuraliste avec objectif d'amélioerer l'offre en TEC. En effet, la libéralisation du secteur des transports entamée au début de la décennie 1990 a généré la hausse de l'offre globale des transports rendant beaucoup plus fluide la circulation dans les campagnes, atténué les tensions sociales et resserré les relations entre les villes et les campagnes algériennes. L'ouverture de cette activité à la concurrence a permis aux opérateurs privés de l'investir en très grand nombre du fait des facilités des modalités d'autorisations notamment avec la création de l'ANSEJ ayant permis aux jeunes chômeurs d'acquérir des véhicules hors taxes avec des prêts bancaires bonifiés, en plus d'une exonération fiscale pendant cinq ans[1].

Sur la base d'un dossier comprenant une étude technico-économique et l'accord d'affectation d'une ligne par la direction des transports, le jeune peut bénéficier d'un prêt de 1,5 million de dinars de la part de la banque qui exige le dépôt d'une caution de 160 000 dinars et un remboursement annuel régulier. Ces opportunités d'investissement permises par l'ANSEJ ont été mises à profit par de petits entrepreneurs économiques créant leurs petites entreprises de transports[2] pour répondre à une demande manifeste de mobilité géographique de la part d'une population incommodée par les déficiences du secteur public. Ces nouveaux acteurs de la scène locale contribuent certainement à la relance du développement des territoires en facilitant la mobilité géographique de la population.

La prolifération des opérateurs privés a comme conséquence première la liquidation et la dissolution de l'ensemble des entreprises publiques locales communales (régie) et intercommunales en raison de leur gestion économique déficitaire[3]. Le déficit chronique des entreprises publiques est essentiellement dû à la non maîtrise des charges et au blocage des tarifs[4]. A partir des années 90 et par manque de subventions, ces entreprises publiques de transport urbain ont commencé à connaître de graves problèmes financiers[5]. Le diagnostic effectué sur la situation des transports urbains dans les agglomérations en Algérie souligne la rapidité avec laquelle les entreprises/régies de transports publics ont vu leur rôle diminuer au profit de petits opérateurs des véhicules de 9 à 29 places[6]. Hormis la capitale Alger où l'opérateur public principal ETUSA a été préservé, les opérateurs

[1] Le premier souci de l'Etat était de lutter contre le chômage dont l'activité des transports en répond parfaitement du fait qu'elle ne demande qu'une simple autorisation délivrée par les services concernés et un capital minimum pour l'obtention d'un bus ou d'un fourgon. L'amélioration de la qualité du service public des transports était secondaire.
[2] La loi n°13-01 précise que les opérateurs de transport doivent faire l'objet d'un contrat conformément à la législation en vigueur. Les conditions et modalités d'élaborations des contrats de transports sont définies par voie réglementaire (art.15).
[3] BENDJELID Abed (2002), L'émergence de petits entrepreneurs privés dans le transport collectif en milieu rural en Algérie, Insaniyat [Online], n°16, Online since 31 October 2012, connection on 31 May 2018. http://journals.openedition.org
[4] BOUBAKOUR F. & BENCHERIF H. (2013), Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat, Revue Géotransports, Transport et développement des territoires, n° 1-2, p.92, http://www.cnfg.fr
[5] BOUBAKOUR a retenu quelques autres facteurs explicatifs de la disparition de ces entités publiques de transport : -Tarifs symboliques n'ayant aucun rapport avec les coûts réels et la gratuité des transports pour certaines catégories de la population. -Obligations de service public (exploitation de lignes non rentables par exemple) et augmentation fulgurante des coûts à partir des années 1990-1995 après la dévaluation du dinar. -Mmanque de qualification du personnel qui étaient souvent pléthoriques et absence de subventions à la suite de la crise économique de l'époque avec son corollaire en termes de politique d'austérité budgétaire. BOUBAKOUR F. & BENCHERIF H. (2013), lbid
[6] RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika & BOURAS Zohra (2016), *op.cit.*, p.21

historiques locaux ont fini par disparaître dans la plupart des villes du pays. La part du marché des opérateurs privés sur les services réguliers est de 100% dans des pôles urbains comme Batna, Skikda, Tiaret, Annaba, Sétif, etc.[1].

Le résultat des liquidations et du désengagement de l'Etat, au niveau national, a fait que les entreprises publiques de transports en 2001 ne détenaient que 1.2% des parts du marché possédant 5,36% du parc et offrant 10,42 % des places. La part du marché détenue par des opérateurs privés est estimée à 94,9%, possédant 87,9% du parc et offrant 83.9 % des places, contre le taux moyen d'immobilisation du parc est de 47%. Le propre compte représente 3,9% des opérateurs, possède 7,4% du parc et offre 7,4 % des places[2]. Encore faut-il s'entendre sur la notion de transport public. En Algérie, il est plutôt une question de transport collectif, la notion de service de transport public est de plus en plus absente. Parallèlement à la diminution du poids des entreprises publiques et du développement de l'offre privée, le rôle des taxis a fortement augmenté : entre 7 à 12 % du marché. Enfin, on peut noter l'importance du transport spécialisé des salariés et des étudiants et certaines administrations pour pallier au déficit de services réguliers, avec un parc détenu considérable et particulièrement sous-utilisé[3].

Le parc national de transport routier de voyageurs a enregistré une forte croissance pendant la période 1998-2007, l'Algérie a vu son parc de véhicules augmenter de 35% contre 14 % pendant la période 1989-1998. En 2007, on comptait environ 3.7 millions de véhicules. Les voitures particulières détiennent la part la plus importante avec, environ, 61 % de la totalité du parc. Les véhicules utilitaires de transport de marchandises (camionnette, camion, tracteur routier, tracteur agricole et remorque) occupent la deuxième place avec, environ, 37 % et les véhicules de transport collectif de personnes ne représentent qu'environ 1.7 % du parc. Actuellement, le volume global du transport routier collectif de personnes s'élève à 12 410 véhicules, dont 90% sont détenus par 11 364 opérateurs privés et 10% détenu par 17 opérateurs publics, celui du transport routier individuel de personnes comprend 57 179 de taxis[4].

[1] Les rapports sur la situation des entreprises publiques de transport avant leur crise montrent qu'elles possédaient une véritable organisation avec des services d'administration, d'exploitation et de maintenance. Mais, elles souffraient du manque de qualification du personnel d'encadrement et de maintenance et d'un effectif pléthorique. BOUBAKOUR F. & BENCHERIF H. (2013), *op.cit.*, p.93, http://www.cnfg.fr

[2] Tendances du trafic, politiques de transport et plans dans la Méditerranée Occidentale, Définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée Occidentale, Document à rendre D3, Destin D3- Annexe A, Algérie, Pp.101-102 http://81.47.175.201/Destin/francais/rapports/Destin%20D3%20-%20A.pdf

[3] RAMDINI Samira& AHMED ZAID Malika (2010), Le service public local des transports en Algérie : le processus de régulation du secteur au gré des réformes, Séminaire international Service of génénral economic interest in Europe : Fact, experience and prosepects, organisé par l'université de Pavie-Italie, 24-25 Septembre

[4] ABID H. (2009), Besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée occidentale, cas des pays du Maghreb, Eétude réalisée pour le compte CEMTO, p.10 http://www.cetmo.org

b. Conditions d'accès au marché des TPL et attribution des autorisations d'exploitation aux personnes satisfaisant aux normes établies

Par l'attribution des autorisations d'exploitation aux personnes privées, physique ou morale, de nationalité algérienne[1], désirant accéder aux marchés des transports, la concurrence introduite est une "concurrence sur le marché". Précisant que l'accès des opérateurs au marché est réglementé pour éviter les abus de position dominante. A ce titre, l'exercice des activités de transports routier de personnes est soumis à une autorisation préalable délivrée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent (art. 17 et 34 de la loi 01-13) dont les conditions de sa délivrance sont fixées par le décret n°04-415 du 20 décembre 2004 pour les transports publics réguliers (transport collectif) et le décret exécutif n°12-230 du 24 mai 2012 pour les services transports par taxis[2]. Selon ces deux décrets, les conditions retenues sont la capacité juridique, l'obligation d'honorabilité professionnelle, la capacité financière et la compétence professionnelle. Economiquement, ces conditions constituent les barrières à l'entrée à la profession.

La durée de validité de l'autorisation d'exploitation des activités de transport régulier est fixée à trois (03)[3] ans, renouvelable. L'autorisation d'exploitation du transport public régulier ou par taxi est personnelle, précaire, révocable, intransmissible, incessible et ne peut faire l'objet, sous peine de nullité, d'aucune forme de location. Cette disposition vise à encadrer le marché des transports en évitant toute pratique de spéculation sur les autorisations d'exploitation[4]. La délivrance de l'autorisation entraîne l'inscription au registre des transporteurs publics de personnes donnant lieu à la remise d'une carte professionnelle de transport public de personnes ou au registre de l'activité de transport par taxi[5] donnant lieu à la remise d'une carte professionnelle de conducteur de taxi pour les personnes physiques et d'une carte d'inscription de gérance pour les personnes morales. Cette inscription confère à l'activité ainsi créée une existence juridique en définissant les droits et obligations des transporteurs vis-à-vis de l'administration fiscale et des voyageurs.

Enfin, la réglementation a prévu l'établissement d'une convention liant le transporteur à l'administration lors de la délivrance de l'autorisation mise en application conformément à un cahier des charges-type fixant les conditions d'exploitation des transports réguliers de personnes ou par taxi[6] et garantissant le respect des obligations de service public.

[1] Arrêté du 2 janvier 2001
[2] Cette activité est effectuée sous trois formes : taxi individuel, taxi collectif urbain et taxi collectif non urbain.
[3] La durée de l'autorisation d'exploitation de l'activité de transport public routier de personnes est ramenée à 5 ans par l'art. 2 du décret exécutif n° 11-263 du 30 juillet 2011 modifiant et complétant le décret exécutif n° 04-415.
[4] Le recours aux opérations d'achat et de revente ou de location de l'autorisation dont la logique marchande est omniprésente au détriment de celle d'intérêt général peut induit le non respect des principes de continuité, d'égalité et de mutabilité.
[5] Décret exécutif n° 16-82 du 01 mars 2016 modifiant et complétant le décret exécutif n° 12-230 du 24 mai 2012 portant réglementation du transport par taxi.
[6] Arrêté du 11 août 2007 portant cahier des charges-type fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personnes.

L'attribution des autorisations constitue un outil de régulation entre les mains des directeurs des transports de wilayas utilisée notamment dans le but de remédier aux dysfonctionnements des TPL et d'améliorer l'organisation de l'activité des transports. A ce titre, les chefs de directions de transports de wilaya ont mis des barrières à l'accessibilité des investisseurs privés, à l'exploitation des transports collectifs en renforçant les contraintes d'ordre bureaucratique en se basant sur l'argument relatif à la saturation des lignes. Précisant que les organismes et institutions de soutien ou de développement de l'investissement conditionnent l'octroi des avantages accordés dans le cadre de leurs dispositifs respectifs, par la présentation d'une attestation de l'administration des transports[1]. A cet effet, le ministre des transports intervient afin de remettre en question l'intervention régulatrice des directions de transports en précisant que ces contraintes bureaucratiques sont inacceptables en avançant que l'activité de transports de voyageurs est une activité commerciale et qu'à ce titre, elle ne peut faire l'objet d'une régulation administrative[2].

De ce fait, aucune ligne ne saurait être déclarée comme étant saturée et seules les règles de la concurrence doivent être prises en considération en matière d'investissement dans ce créneau[3]. La circulaire du ministre des transports n°0278/09M/DTT du 04 juin 2009 précise que les directeurs des transports de wilayas sont tenus de satisfaire l'ensemble des demandes formulées par des postulants à l'exercice de cette activité dont les moyens de transports ont été acquis sur fonds propres. Un même traitement doit être réservé aux investisseurs ayant postulé dans le cadre du dispositif ANSEJ. Pour ce dernier cas, les directeurs des transports de wilayas sont tenus de saisir les agences bancaires locales et les antennes de l'ANSEJ couvrant leurs wilayas respectives pour leur signifier d'une part, que l'ouverture du secteur du transport routier de voyageurs à l'investissement concurrentiel constitue plus qu'une promesse d'attribution de lignes aux bénéficiaires et les informer d'autre part, que des autorisations d'exploitation seront attribuées automatiquement à tout investisseur ayant acquis son véhicule dans ce cadre[4].

Enfin, les droits sur la délivrance des documents administratifs concernant les autorisations d'exploitation. L'article 71 de l'ordonnance n° 94-03 du 31 décembre 1994 portant loi de finances pour 1995 dispose que la délivrance des titres et documents de transport routier de voyageurs est subordonnée à la perception d'un droit de timbre fixé selon la nature du document : un montant de 1 000 DA pour l'obtention de la carte professionnelle qui est délivrée au profit de tout opérateur de transport public routier de voyageurs et de marchandises. Un montant de 200 DA pour la délivrance

[1] L'examen des dossiers d'investissement ne relève nullement des prérogatives du secteur des transports.
[2] Circulaire du ministre des transports n°0104/09M/DTT du 10 février 2009 relative à l'investissement dans le domaine du transport routier de voyageurs. Cette circulaire a été confortée par la circulaire n°0278/09M/DTT du 04 juin 2009.
[3] Selon la circulaire du ministre des transports n°0104/09M/DTT, il appartient aux investisseurs ayant opté pour l'exercice de l'activité de transport routier de voyageurs d'engager, au préalable, les études de marché nécessaires, aux institutions financières de partager le risque d'investissement avec leurs clients dans les différentes démarches jusqu'à la concrétisation de leurs dossiers.
[4] Circulaire du ministre des transports n°0278/09M/DTT du 04 juin 2009 relative au traitement des demandes d'autorisations d'exploitation des services de transport public routier de voyageurs.

de la carte horaire aux opérateurs de transport public routier et de voyageurs pour chaque service exploité. Un montant de 200 DA pour l'autorisation de circuler, délivrée au profit de tout opérateur de transport public et propre compte de marchandises pour chaque véhicule mis en exploitation. La délivrance d'un duplicata de ces trois (3) types de documents donne lieu à la perception des mêmes droits. Ces documents sont permanents. L'article 104 de l'ordonnance n° 95-27 du 30 décembre 1995 portant loi de finances pour 1996 dispose que la délivrance de l'autorisation exceptionnelle de circuler au profit des opérateurs de transport routier de voyageurs pour chaque service exceptionnel exploité, est subordonnée au paiement d'un droit de timbre de 200 DA.

c. Limites de l'augmentation de l'offre de transport en termes de service public et de mobilité

Dans l'ensemble, la libéralisation du secteur privé a atteint ses objectifs premiers qui visaient l'augmentation de l'offre de transports collectifs, mais elle s'est accompagnée d'effets négatifs dus au manque de régulation par les pouvoirs publics. Eu égard à la pénurie des moyens de transport caractérisant la période d'avant la libéralisation, l'augmentation du niveau de l'offre a pu répondre en grande partie aux besoins de mobilité des citoyens, mais elle a engendré une dégradation des conditions de déplacements.

Considérée comme un service public par l'Etat, cette activité semble loin d'être une activité stable pour ces nouveaux entrepreneurs car assurée par des très petits opérateurs qui n'ont aucune relation avec la profession. En effet, il est à relever qu'une une bonne partie des entreprises, créées par des entrepreneurs ou par des jeunes chômeurs aidés par le biais de l'ANSEJ, sont de petite dimension dont chaque unité économique fonctionne avec un seul véhicule.

La taille d'opérateurs privés (1 à 2 véhicules par opérateur) qui utilisent des fourgons aménagés qui permettent une mobilité accrue des usagers et à bas prix et opèrent avec des méthodes de travail artisanales sans aucune perspective de développement à moyen et à long terme[1]. Ils exploitent les lignes les plus rentables et aux heures de pointes uniquement, pendant lesquelles leur taux de remplissage dépasse 120%. Aux heures creuses, le service est faible, voire inexistant. La couverture spatiale des agglomérations est dans l'ensemble très déficitaire. Ces opérateurs et leurs personnels souffrent également de non-qualification associée à une méconnaissance totale de la réglementation en vigueur dans leur domaine d'activité. Dans cette dynamique de changement économique et social, l'émergence d'acteurs économiques privés peut être lue comme une sorte de passage de relais à des entrepreneurs locaux enracinés qui tentent d'investir leurs capitaux dans leur territoire[2].

[1] BENDJELID Abed (2002), *op.cit.*, http://journals.openedition.org
[2] BENDJELID Abed (2002), *op.cit.*, http://journals.openedition.org

Même si ces opérateurs privés, qui ont peu de relation avec la profession, cherchent des créneaux à forte rentabilité, il n'en demeure pas moins vrai que c'est à l'Etat de réguler leur irruption dans une activité considérée comme un service public et d'organiser l'espace au profit du développement local. Les dysfonctionnements et la dégradation des transports publics ont favorisé l'usage de la voiture particulière, en forte progression, mais encouragé aussi le développement des transports informels par taxis clandestins. En dépit des doléances des citoyens, la DTW, instance chargée en principe de la régulation, disposant d'un organe de contrôle et d'une commission de discipline, semble incapable de gérer la situation tant le marché des transports est fragmenté et atomisé[1]. Devant les carences du secteur privé et pour consolider davantage l'offre en matière de transport public, l'Etat a décidé récemment de réintroduire l'entreprise publique de transport urbain dans une bonne partie des villes moyennes tout en redynamisant celles déjà existantes dans les grandes villes dans le but de dynamiser la concurrence avec les opérateurs privés (chapitre 03).

Suite à ces dysfonctionnements, diverses solutions alternatives sont apparues que BOUBAKOUR a identifiés ; il s'agit du recours au véhicule individuel, le taxi individuel, le taxi collectif ou le taxi clandestin (activité de transports exercée dans l'informel). BOUBAKOUR souligne que le phénomène de taxi clandestin doit être relevé en raison de ses traits originaux révélateurs. Selon lui, ce secteur informel est paradoxalement organisé dans la mesure où les transporteurs professionnels ont un comportement organisé pour offrir un service bien adapté aux besoins de mobilité de la clientèle. Selon cet auteur, ces transporteurs peuvent pratiquer des mesures d'abonnement, offrir des conditions de paiement avantageuses et ils constituent à peu près la seule offre pour assurer les déplacements le soir et la nuit[2].

d. Démonopolisation et externalisation de plusieurs fonctions de la société nationale de transports ferroviaires

Actuellement, au niveau régional le transport routier de marchandises et de voyageurs est assuré à 90% par le privé. Depuis 1980 et avec la relance économique, le secteur des transports ferroviaire s'est vu accorder une plus grande attention et bénéficie depuis d'un ambitieux programme d'investissements à réaliser en trois étapes : étape de rattrapage, de consolidation et d'extension[3]. Ce secteur qu'était sous monopole de la SNTF, société issue de la restructuration de la SNCFA en 1976[4] et devenue depuis 1990 un établissement public à caractère industriel et commercial[5], qui est chargée

[1] BOUBAKOUR Farès (2008), Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions apportées, communication représentée lors de la conférence de CODATU XIII, Ho CHI Minh City (Saigon) Vietnam. Les 12,13 et 14 novembre, p.04 http://www.codatu.org)
[2] BOUBAKOUR Farès (2005), Les obstacles à l'application de la planification du transport urbain pour le développement durable à Batna, Compte rendu de l'atelier, Plan Bleu, centre d'Activités régionales, p. 07, http://planbleu.org
[3] BEN AMOR Kamel (2014), *op.cit.*, p.45
[4] Suite à la promulgation des textes portant gestion socialiste des entreprises par ordonnance n° 76-28 du 25 Mars 1976.
[5] Décret exécutif n°90-391 du 1er décembre 1990 porte transformation de la nature juridique et du statut de la SNTF

de l'exploitation du transport de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du territoire de l'Algérie. Elle a également pour mission d'entretenir, de moderniser et de renforcer le réseau ferroviaire (voies, bâtiments, installations diverses).

Cependant, depuis 1986, la SNTF[1] a procédé à une externalisation de certaines de ses fonctions notamment avec la création de l'INFRAFER, établissement public né de l'opération de restructuration de la SNTF en 1986 et placé sous la tutelle du ministère des Travaux publics, intervenant principalement dans le domaine des travaux d'infrastructures ferroviaires, notamment le renouvellement de voies. En 2005, est créée l'agence nationale d'études et de suivi des investissements ferroviaires (ANESRIF)[2], placée sous la tutelle du ministre des Transports, qui est chargée par délégation de la maîtrise d'ouvrage des projets ferroviaires, lesquels seront transférés pour exploitation à la SNTF. Son rôle est de gérer les chantiers ferroviaires et de veiller à la bonne réalisation des projets et de s'assurer de leur livraison dans les délais fixés. Les frais découlant de cette mission qualifiée de service public sont directement pris en charge par l'Etat.

Cette externalisation de plusieurs fonctions vise à permettre à la SNTF de se concentrer essentiellement sur la réalisation de sa mission commerciale et de dynamiser certains secteurs d'activité par la création d'entités autonomes (filiales) les responsabilisant sur les domaines de gestion. Cette stratégie visait essentiellement à réhabiliter et renforcer la vocation de l'entreprise en tant que transporteur de voyageurs et de marchandises capable d'assumer la double contrainte de commercialité et de service public à laquelle elle est soumise et d'organiser les autres fonctions ferroviaires qui concourent à la réalisation de la vocation première de l'entreprise. Cette volonté est expressément annoncée par l'article 2 du décret n°90-391 du 1er décembre 1990.

Suivant cette stratégie, quatorze entités autonomes ou filiales ont été créées qui, selon leur champ d'action, peuvent être classées en trois groupes de filiales : commerciales, services et techniques[3]. Ainsi, la création de ces entités autonomes s'est accompagnée, dans le cadre de la démonopolisation de l'activité ferroviaire, par l'introduction du système de la concession notamment dans les domaines de la réalisation et la gestion des infrastructures et l'exploitation technique et commerciale de services de transport ferroviaire. De ce fait, les entreprises privées prennent en charge des travaux d'entretien de la voie, et des travaux d'aménagement des gares, notamment la construction ou la réfection de bâtiments de voyageurs.

[1] Avant cette date la SNTF a été restructurée en trois entités : SNTF chargée de l'exploitation et de l'entretien du réseau ferroviaire, la SNESRIF (réalisation des projets) et la Société financière internationale et la SFI (réalisation des études). Cette réorganisation avait pour objectif de séparer les activités d'exploitation et d'entretien de celles du renouvellement et d'extension du réseau. Cette expérience n'ayant pas atteint les objectifs attendus, les deux sociétés ont été réintégrées au sein de la SNTF. http://www.sntf.dz consulté le 10 juillet 2014

[2] Décret n°5-256 du 20 juillet 2005 portant création de l'agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires, Journal Officiel n°52 du 26 juillet 2005

[3] Filiales commerciales : STIM (rail-route), STG (céréale), STPE (énergie) RAIL LINK (conteneurs) RAIL EXPRESS (groupage), STFBA (voyageurs) ; filiales services : RAIL LOGISTIC, RESTAURAIL et RAIL PUB AFFICHAGE ; filiales techniques : SETIRAIL, RAIL TELECOM, RAIL ELECTRICITE, ESTELRAIL, INFRARAIL.

Précisant que la concession peut porter sur la totalité ou une partie du réseau au profit d'un exploitant ferroviaire ; l'exploitant peut être unique étant entendu que dans ce cas une licence d'exploitation spécifique peut être accordée par ailleurs à un opérateur sur un tronçon donné. A ce titre, l'État se réserve le droit d'introduire et d'administrer la concurrence[1]. Cependant, ces entreprises disposent généralement de peu de moyens et ne réalisent que de petits projets. L'Algérie a enregistré récemment une diminution marquée de la longueur de son réseau (-10 % entre 2000 et 2007)[2]. L'évolution de la part du train contraste avec le développement du transport routier de passagers.

4. Régulation des TPL justifiée par la nécessité de préservation des missions de service public dans un contexte concurrentiel

A travers cet axe, nous discutrons l'origine et la nécessité de la mise en application des mécanismes de régulation aux SEIG afin de s'assurer que l'introduction de concurrence ne porte pas atteinte aux obligations de service public ou d'interêt général **(a.)**. Nous analyserons, ensuite, le processus de son institutionnalisation dans le contexte algérien à travers la mise en place d'un cadre juridique spécifique et la création des institutions autornomes appelées autorités de régulation **(b.)**.

a. Concept de régulation et son application aux services publics : une concurrence régulée

La régulation est un terme manifestement très à la mode qui recouvre des sujets importants ; elle peut être entendue dans deux sens : le premier, au sens anglais, fait référence aux autorités ou aux commissions de régulation à l'anglo-saxonne ; le second, au sens français, peut être utilisé au même titre que la "maîtrise" ou la "gouvernance"[3]. Né dans les sciences "dures" (l'automatique, la cybernétique, la systémique, etc.), le concept de "régulation" a été importé dans les sciences humaines et sociales dès lors qu'il s'est agi de prendre en compte la complexification de systèmes, dans lesquels existent une série d'acteurs et d'institutions qui ont des objectifs multiples, différents, opposés ou contradictoires.

Cette diversité de besoins et d'intérêts conduirait, si le système était laissé à lui-même, soit à la domination d'un acteur sur les autres, soit à l'éclatement, l'explosion ou l'implosion du système. Pour éviter les instabilités et déstabilisations des systèmes sont mis en place des normes, des mécanismes, des institutions, qui visent à créer un équilibre et une dynamique évolutifs. En effet, Pierre BAUBY[4] définit la régulation comme un mode d'ajustement permanent et évolutif d'une pluralité d'actions et de leurs effets, permettant d'assurer l'équilibre dynamique de systèmes

[1] Projet EuroMed transport, Contrat principal, Étude de diagnostic, Module 1, 2004, p.24 http://mittwaldserver.info
[2] UNION EUROPEENNE (2010), MEDSTAT II : Transport, énergie et environnement dans les pays partenaires méditerranéens, Office des publications de l'Union européenne, p.10, http://europa.eu
[3] MARTINAND Claude (2000), *Projet de saisine du conseil économique et social : réguler les services publics urbains organisés en réseaux*, Ouvrage : La régulation des services publics locaux, Table ronde présidée par Claude Martinand, Président de Réseau Ferré de France, ed. La Maison des Polytechniciens, p.9
[4] BAUBY Pierre, (1998), Service public : De la tutelle à la régulation, Revue Flux n°31-32, p. 29 www.persée.fr

instables. C'est ce sens qu'est retenu par la loi n°08-12 relative à la concurrence. Ainsi, la régulation est entendue comme toute mesure quelle que soit sa nature, prise par toute institution publique et visant notamment à renforcer et à garantir l'équilibre des forces du marché et le jeu de la libre concurrence, à lever les obstacles pouvant entraver son accès et son bon fonctionnement, permettre l'allocation économique optimale des ressources du marché et éviter les abus de position dominante.

Ainsi, la régulation de tout groupe social correspond aux interactions entre les intérêts particuliers de chaque composante du groupe et l'intérêt commun ou général de celui-ci. Elle permet d'éviter que la coexistence d'intérêts et d'aspirations différents et contradictoires ne se traduise pas par le combat permanent de chacun contre chacun et contre tous. A cet effet, toute régulation implique une série d'arbitrages entre des intérêts différents compte tenu à la fois de la diversité des acteurs, des échelles temporelles prises en compte (intérêts des générations futures), des spécificités territoriales, de l'internalisation de telle ou telle externalité, etc. Ces arbitrages mettent en jeu des intérêts et forces qui non seulement ne sont pas identiques, mais le plus souvent s'opposent. La régulation implique l'expression, la transparence, la délibération collective, la confrontation de la pluralité des approches et donc la démocratie. La régulation permet d'interpréter et d'adapter les normes et règles en fonction des situations et des objectifs.

L'application de la régulation aux services publics ou d'intérêt général se justifie par le fait de l'existence de défaillances du marché qui empêchent de ne s'en tenir qu'au droit commun de la concurrence et des seules règles du marché. BAUBY explique que l'ouverture à la concurrenc peut conduire au développement de trois phénomènes de polarisation : économique (les rendements croissants conduisant à de nouvelles concentrations et à la reconstitution de monopoles)[1], sociale (l'écrémage du marché amenant des différentiations croissantes selon les revenus des utilisateurs) et territoriale (les régions et zones les moins rentables risquant d'être progressivement délaissées).

La régulation est alors mise en vigueur afin de s'assurer que l'ouverture à la concurrence des services publics n'entraîne pas la dégradation de leur qualité ; il est indispensable de mettre en place un cadre juridique (réglementation, normes, mécanismes) et institutionnel spécifique visant à répondre aux besoins d'efficacité économique et sociale et maintenir les valeurs du service public (égalité, continuité, mutabilité) d'une part, et à créer un équilibre et une dynamique évolutive en matière de management des services publics, d'autre part.

A ce titre, la régulation des services publics consiste à concilier les mécanismes de concurrence avec des finalités d'intérêt général, la mise en œuvre d'objectifs et d'obligations de

[1] Par exemple, l'ouverture à la concurrence des industries du gaz et de l'électricité s'accompagne souvent d'un processus de fusions-acquisitions qui conduit à se demander si, à terme, les monopoles publics nationaux ne vont pas céder la place à un oligopole privé européen avec un fort pouvoir de marché. PERCEBOIS Jacques (2003), Ouverture à la concurrence et régulation des industries de réseaux : le cas du gaz et de l'électricité Quelques enseignements au vu de l'expérience européenne, Revue Economie publique, n°12/01, https://journals.openedition.org

service public. Dans ce sens, Philippe HERZOG[1] propose une définition plus précise de la régulation des services publics qui, contrairement aux thèses opposant le marché à l'intérêt public, met en évidence l'interaction et la conciliation des mécanismes de concurrence avec des finalités d'intérêt général. Pour lui réguler, c'est s'assurer que le marché contribue à l'intérêt public, et inversement, que l'intérêt public assume une certaine dose de concurrence, pour qu'il n'y ait pas sclérose des structures, rentes, et sous efficacité.

Toutefois, la mauvaise traduction du terme anglais *régulation* qui signifie tout simplement en français "réglementation" est à l'origine d'une grande confusion entre ces deux notions (réglementation et régulation), ce qui fait de la régulation synonyme de la réglementation. HERZOG précise que la régulation ce n'est pas les règles, ce n'est pas la réglementation. Les règles concernent les missions et les structures, la régulation, le fonctionnement et le développement[2]. Si ces deux notions renvoient à des sens différents, elles sont liées car la réglementation permet la régulation par la production des règles et normes juridiques selon lesquelles l'activité de régulation sera efficace. Ainsi, la régulation peut se faire par la réglementation. En somme, la réglementation est l'ensemble de lois et prescriptions régissant une activité sociale et la régulation est l'action d'assurer un bon fonctionnement ou un rythme régulier ; elle est un acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré[3].

Au sens large, la réglementation fait référence à l'ensemble des règles juridiques, législatives, administratives et réglementaires, judiciaires et jurisprudentielles, qui trouvent application dans l'organisation et le fonctionnement d'activités de service public. Cette acception élargie entend ces activités comme des activités assujetties à des règles de droit créées et mises en œuvre par des autorités publiques ayant des compétences et une légitimité à cet effet[4]. Pour certains, la réglementation est l'un des mécanismes de la production des politiques publiques[5], l'un des aspects de l'économie publique. La place centrale de la réglementation dans l'action est développée par l'école de l'économie publique (économie du bien être, 1931) justifiant l'intervention publique sur les défaillances du marché.

Dans les années 70 et 80, la théorie de la réglementation connait un regain d'intérêt offrant de solutions différentes d'un secteur à un autre par la déréglementation pour introduire la concurrence dont le fonctionnement devrait être cadré et contenu par la mise en place des mécanismes de régulation afin de garantir l'accomplissement des missions de service public.

[1] BAUBY Pierre et *ali*. (2007), Les services publics en Europe : Pour une régulation démocratique, Ed. Publisud, p.11
[2] HERZOG Philippe (2007), Droit, subsidiarité, efficacité : L'union européenne en quête d'une doctrine pour les SIG, Ouvrage Les services publics en Europe : Pour une régulation démocratique, BAUBY Pierre et *al*, éd. Publisud., p. 17.
[3] Organisation de l'aviation civile internationale (2004), Manuel de la réglementation du transport aérien international, p.04
[4] KIRAT Thierry (1998), La réglementation des entreprises de services publics : analyse économique, fondements juridiques et modalités institutionnelles, Ouvrage Le service public en crise : Tome 2, réponses, comparaisons internationale, Presses Université du Mirail p. 17
[5] GREFFE X. (1997), op.cit, p.176

Cependant, la libéralisation n'est pas synonyme d'absence de règles, mais exige leur évolution s'adaptant aux mutations de l'environnement socio-économique de l'action publique dont la préoccupation majeure est d'atteindre un certain niveau de performance et d'efficacité économique en matière de management des services publics. Ces règles doivent être définies avant l'ouverture du marché, afin que les acteurs les connaissent et adaptent à leur comportement en conséquence[1]. Sous cet angle, la régulation recouvre donc les normes et règles qui s'imposent (ou sont imposées par des lois ou règlements) à tous les acteurs ; le "contrôle" de leur exécution et de leur respect, ainsi que les éventuelles sanctions ; mais aussi les nécessaires adaptations au fur et à mesure.

b. Acteurs de régulation des services publics : rôle, autonomie et efficacité

La mise en place d'agences de régulation fait partie du mouvement général de réforme des services publics que l'on regroupe sous l'appellation "nouvelle gestion publique"[2]. Pierre BAUBY estime que le développement d'agences autonomes gérant des services publics ouverts à la concurrence constitue l'une des tendances les plus marquantes des réformes de la gestion publique engagées au sein des pays de l'OCDE.

Il représente une synthèse des idées issues de la nouvelle gestion publique axée sur la séparation de la conception des politiques publiques de leur mise en œuvre, l'amélioration de l'efficience, le renforcement de l'autonomie, la responsabilisation des acteurs et l'amélioration des prestations aux usagers des services publics par une plus grande proximité. Ce mouvement s'est amplifié dans les années 90 notamment avec le développement des partenariats public-privé (PPP)[3], qui exige une régulation pour que la délégation des services au secteur privé soit efficace assurant une réelle concurrence entre prestataires sur le marché et les concentrations des acteurs économiques[4].

En application du principe de séparation des fonctions de régulateur et d'opérateur les autorités publiques ont mis en place des autorités réglementaires nationales (ARN) appelées autorités de régulation qui sont juridiquement distinctes et fonctionnellement indépendantes des organismes intervenant dans le secteur qu'elles contrôlent[5]. Selon PERCEBOIS, l'économie publique appréhende le régulateur selon deux approches : normative et positive. Dans la conception normative, le régulateur est une entité impartiale, omnisciente et motivée par le seul bien-être collectif, qui n'est limitée dans son action ni par des difficultés d'information ni par des obstacles

[1] CARTELIER Lysiane (2007), Production et régulation des services en réseau : l'évolution de l'analyse économimque, Cahiers français n°339, les services publics, Ed. Documentation française, p.56
[2] BAUBY Pierre (2007), *op.cit.*, p. 24
[3]Parmi les pays de l'OCDE, c'est le Royaume-Uni qui utilise le plus largement cette formule des PPP dont il a étendu l'usage de la construction, l'exploitation des routes, d'hôpitaux et d'écoles jusqu'à la gestion générale des prisons.
[4] BAUBY Pierre (2007), *op.cit.*, p. 25
[5] Il y a tendance à assimiler dans le langage commun la "régulation" des services d'intérêt général à la mise en place d'un "régulateur" et à le définir comme "indépendant" de l'Etat supposé être intrinsèquement inefficace.

dans la mise en œuvre de ses décisions. L'approhe "institutionnelle" ou positive qualifie le régulateur de "vénal", soumis à des influences extérieures et qui dans son action se heurte à des asymétries d'information et à des obstacles bureaucratiques. Il peut donc être défaillant et n'est pas toujours le garant de l'intérêt général[1].

Du fait de ces contraintes la régulation est un processus complexe et la multiplicité des instances en charge de cette régulation peut être un moyen de rendre crédible un processus qui se déroule souvent de façon pragmatique par tâtonnements. Il faut tout à la fois une Commission (organes sectoriels de régulation) qui contrôle ex-ante l'action des opérateurs, un Conseil de la Concurrence (organes transversaux) chargé de contrôler ex-post les défaillances du marché des comportements délictueux avérés ne peut promouvoir aucune transformation de structure et des Cours de Justice (juges nationaux et Cour européenne) chargées de sanctionner les délinquants et de donner réparation aux victimes, affirme PERCEBOIS[2].

En effet, on assiste à une juxtaposition de régulateurs sectoriels et d'organes transversaux (conseil de la concurrence, commission européenne) chargés de veiller à la concurrence en général. La création d'organismes moins transversaux et dédiés à chaque secteur permet de mener l'ouverture à la concurrence des services publics de réseaux en exerçant une régulation ex ante[3]. Suivant Jacques PERCEBOIS, ces diverses instances se fassent elle-même concurrence du fait de certains chevauchements de compétence est une garantie pour le consommateur final même si cela entraîne certains coûts de transaction[4].

Les agences ou autorités de régulation sont nées aux Etats-Unis en relation avec la construction historique particulière du pays. Les agences américaines de régulation sont nées dans le cadre du fonctionnement du marché, pour limiter les abus possibles des monopoles des entreprises privés. Elles ont d'abord été instituées dans des municipalités pour contrôler des activités locales, puis dans chacun des Etats, avant de prendre une dimension fédérale, en particulier dans le cadre du *New Deal* des années 30 (pour la communication en 1934, l'électricité en 1935, le gaz en 1938, etc.)[5]. En Europe, la création d'agences de régulation est d'abord intervenue au Royaume-Uni pour

[1] PERCEBOIS Jacques (2003), *op.cit.*, p.88
[2] PERCEBOIS Jacques (2003), *op.cit.*, p.89
[3] Les régulateurs sectoriels proposent et émettent des avis (sur les modalités d'attribution du spectre hertzien, sur le prix du gaz ou d'électricité ou encore le péage d'accès au réseau ferroviaire). Ils sont aussi autorisés à ouvrir des enquêtes et à engager des poursuites avec ensuite injonctions aux opérateurs réticents à suivre leurs recommandations. Enfin, ils exercent un pouvoir de sanction (amendes, suspension de licence) et interviennent dans les litiges entre opérateurs, utilisateurs et gestionnaire du réseau de transport (électricité) ou entre usagers finals et opérateurs (télécommunication).
[4] PERCEBOIS Jacques (2003), *Ibid.*
[5] L'organisation et la régulation des services publics sont de la compétence de chacun des Etats fédérés. En dehors de la poste et du téléphone, les pouvoirs de la Fédération se sont construits en complémentarité de ceux des Etats. Ensuite, la construction d'un modèle américain de service public s'est faite d'emblée sur les principes du libéralisme économique pour protéger les consommateurs et limiter les pouvoirs des trusts ; et ceci dans le cadre d'une construction pragmatique, essentiellement au fil des jurisprudences des tribunaux. Le rôle de l'Etat se limitant à garantir le fonctionnement du marché, ils n'interviennent dans l'économie que s'il existe des défaillances avérées de celui-ci ; cette intervention s'est rarement manifestée par la création des services publics ou d'entreprises publiques- à l'exception notable de la poste, nationalisée au milieu du XIX siècle, et qui reste aujourd'hui une entreprise publique-, mais a essentiellement pris la forme de création d'agences de régulation.

accompagner les privatisations lancées par le gouvernement Thatcher à partir de 1980, et assurer un contrôle des entreprises privées.

Cette dynamique se retrouve aujourd'hui dans la plupart des pays de l'OCDE mise en œuvre suite à l'ouverture à la concurrence et/ou la privatisation d'un nombre croissant de secteurs d'activités (réseaux de communication, de transport, d'énergie, puis les services sociaux, de santé, de logement, d'éducation, etc.). Les agences de régulation sont chargées de veiller à la bonne application des règles de concurrence dans les différents services publics progressivement libéralisés et d'arbitrer les litiges éventuels entre les opérateurs de ces services : télécommunications, électricité, postes et gaz naturel[1].

Pour exercer leurs fonctions, les autorités de régulation sont dotées de pouvoirs importants en matière de la politique de la concurrence (surveiller les marchés, fixer les tarifs, organiser l'ouverture des marchés, contrôler les fusions, trancher des conflits, etc.). L'adaptation des Etats nations européens à l'idée de création des autorités de régulation s'est faite en référence à deux modèles : d'une part, le modèle britannique de régulation (Autorité administrative indépendante à la britannique)[2] qui privilégie une approche "personnalisée" en concentrant l'essentiel des pouvoirs entre les mains du directeur général de l'office. D'autre part, l'autorité administrative indépendante (AAI), qui présente en général un caractère collégial[3]. Soulignons que contrairement de ce qui se fait dans le système de régulation américain conférant aux autorités de régulation de pouvoir exécutif, législatif et juridictionnel, les prérogatives de celles créées en Europe sont limitées aux pouvoirs exécutif et juridictionnel (sanctions) et au pouvoir réglementaire (législatif) relève de la compétence de l'administration classique (ministre, le premier ministre)[4].

En raison du risque de la capture de l'Etat/régulateur (théorie de la capture de la réglementation, STIGLER, 1970) par ceux qu'ils étaient censés piloter et contrôler, les autorités de régulation devaient être indépendantes de l'autorité politique et des opérateurs[5] ainsi que de tous les autres acteurs concernés et ce pour diminuer les pertes de bien-être. Pour Pierre BAUBY, la volonté d'assurer une réelle distance par rapport à l'Etat ou à l'autorité publique se justifie par le fait qu'il n'avait pas toujours fait preuve de beaucoup d'efficacité dans la régulation des opérateurs, besoin soutenu dans le cas où l'Etat reste actionnaire de l'un des opérateurs en concurrence[6]. En Europe,

[1] RODRIGUES Stéphane (2001), *op.cit.*, p.83
[2] LEBAN Raymond & MAILLE-BELLEST Florence (2001), La régulation du secteur électrique britannique dans la concurrence : De l'œuvre pionnière à la maturité, Revue Flux, n°46, octobre-décembre, Pp38 http://olegk.free.fr
[3] RODRIGUES Stéphane (2001), *Ibid.*
[4] CUSTOS D. (2001), Agences indépendantes de régulation américaines (IRC) et autorités administratives indépendantes françaises (AAI). L'exemple de la "Federal Communications Commission" (FCC) et de l'autorité de régulation des télécommunications (ART), Revue Politiques et management public, vol. 20 n° 1, 2002. Reconfigurer l'action publique : big bang ou réforme ? Actes du 11e Colloque international - Nice, jeudi 4 et vendredi 5 octobre- Tome 1, p. 72
[5] BAUBY Pierre (2007), *op.cit.*, p.24
[6] Cet objectif est d'autant plus difficile à assumer que l'autorité de régulation est le plus souvent contrainte, au moins pendant toute une période, de faire appel à l'expertise existante dans le secteur, qui était le plus souvent concentrée au sein de l'opérateur historique.

l'indépendance du régulateur a été recherchée à travers son statut, son mode de financement et le mandat des ses membres.

En effet, ces autorités sont d'abord indépendantes au sens où elles ne sont pas soumises à aucune tutelle ni hiérarchie et ne peuvent être sanctionnées[1]. Concernant le mandat de leur membre, il est irrévocable et non renouvelable pour garantir cette indépendance jusqu'au bout. Enfin, leur fonctionnement est pris en charge par le budget de l'Etat, ce qui a priori garantit mieux leur indépendance que s'il était par le biais de redevance sur le secteur régulé par exemple[2].

Or, dans l'exercice de leur fonction de régulation, les agences de régulation rencontrent de réelles difficultés à combler les déséquilibres d'information qui caractérisent leurs rapports avec les opérateurs de services[3]. A ce titre, BAUBY propose de sortir du "jeu à deux", du face-à-face entre régulateur et opérateur(s), pour passer d'une régulation d'experts à une régulation d'acteurs faisant intervenir tous les acteurs concernés : les autorités publiques, les opérateurs et les consommateurs (les usagers domestiques comme industriels - grands et petits), les citoyens, les collectivités territoriales et les élus (nationaux et locaux), les personnels et les organisations syndicales.

Par conséquent, l'ensemble des fonctions du système de régulation ne sauraient relever d'une responsabilité unique, d'un organe désigné comme "le super " régulateur et censé assurer l'ensemble des fonctions de régulation, mais de l'emboîtement de plusieurs instances à responsabilités complémentaires à la fois quant à leurs fonctions et à leur champ territorial (du local à l'échelon européen). Les relations entre les objectifs d'intérêt général et les règles de concurrence doivent relever de l'expression de tous les acteurs concernés aux différents échelons territoriaux pertinents (variables selon les secteurs), en particulier les consommateurs (usagers individuels, PME-PMI, collectivités, industriels), élus, personnels et organisations syndicales.

c. Institutionnalisation du processus de régulation sectorielle des TPL en Algérie : choix d'un niveau d'intervention pertinent ?

L'institutionnalisation du processus de régulation des TPL en Algérie se matérialise par la création de l'autorité de régulation et de l'autorité organisatrice des transports urbains. La régulation s'exerce au travers d'une autorité de régulation qui est une entité administrative autonome des principaux acteurs et doit veiller à l'exercice d'une concurrence effective, loyale et durable entre opérateurs du marché des transports. Elle doit, en outre, s'assurer par tous les moyens légaux, du respect par tous les opérateurs autorisés des règles établies par la puissance publique. Elle se

[1] Or, leurs décisions n'échappent pas à tout contrôle puisqu'elles sont susceptibles de recours devant le juge.
[2] CARTELIER Lysiane (2007), *op.cit.*, p. 57
[3] BAUBY Pierre (2007), *Ibid.*

retrouve ainsi au cœur d'un dispositif qui met en relation trois (03) principaux acteurs du marché à savoir l'Etat régalien, les opérateurs et les consommateurs[1].

Important le modèle français, les autorités régulation (Autorité Administrative Indépendante)[2] sont créées en Algérie pour traiter les questions transversales du marché (conseil de la concurrence) et sectorielles (ARTélécommunication, AREau, AREléctricité et de Gaz et ARTransport)[3]. A l'instar des autorités administratives indépendantes françaises, les prérogatives de celles créées en Algérie sont limitées aux pouvoir exécutif et juridictionnel (sanctions) et le pouvoir réglementaire (législatif) relève de la compétence de l'administration classique (ministre, le premier ministre). Nous constatons que le système de régulation en Algérie est partagé entre les autorités de régulation, spécialisées dans la régulation proprement dite (régulation-fonction) et l'administration dont le rôle est confiné à l'orientation des politiques publiques et la production de la réglementation.

L'autorité de régulation des transports algériens fut institué par la loi n°02/11 du 24 décembre 2002 portant loi de finances 2003. Elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ses ressources proviennent de la quote-part des produits de concessions d'infrastructures fixée par la loi de finances et de toute autre ressource affectée par l'Etat. Ce vaste champs des transports nécessite alors, comme d'autres pays l'ont fait, une certaine spécialisation et décentralisation des fonctions en se référant aux quatre secteurs composant le secteur de transport (ferroviaire, routier, maritime, aérien). Pour chaque mode de transports doit être créée une autorité de régulation ; ce qui permet de mener un travail de régulation efficace. Au niveau territorial, bien que la réglementation (loi 01-13) fût claire en matière de création d'une instance indépendante de régulation des transports urbains, cependant à défaut de l'inexistence de texte d'application, cette fonction était pendant longtemps assurée par la direction des transports de wilaya qui cumule les fonctions d'organisation et de régulation des TPL.

En 2012, soucieux des dysfonctionnements des TPL, liés principalement aux problèmes d'organisation, les pouvoirs publics ont pris conscience de la nécessité de trouver une solution qui consiste en la création de l'autorité organisatrice de transports urbains dont le décret exécutif n° 12-109 du 16 mars 2012 fixe l'organisation, le fonctionnement et les missions en matière de transport urbain en précisant sa nature juridique, son siège et son objet. En application de ce décret, l'article 1 du décret n°12-190 du 25 avril 2012, dispose que les wilayas d'Alger, Oran, Constantine, Annaba, Sétif, Batna, Sidi Bel Abbès, Mostaganem et Ouargla bénéficieront de la création d'une AOTU dont

[1] KONAN Yao Godefroy (2012), Régulation des transports urbains dans l'agglomération Abidjanaise : Bilan et perspectives, Conférence CODATU XV, Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes, tenue le 22 au 25 Octobre, Addis Abeba (Ethiopie), p.08, http://webcache.googleusercontent.com
[2] CUSTOS D. (2001), *Ibid.*
[3] AHMED ZAID M., (2010), La régulation du service public de l'eau et de l'assainissement en Algérie, International Seminar *Services of general economic interest in Europe : Facts, Experience and Prospects*, University of Pavia-Italy, Department of Public and Territorial Economics, September 24-25.

le siège social de chacune est situé au chef lieu de chaque wilaya en précisant que leur territoire de compétence s'étend à l'ensemble du périmètre de transport urbain y afférent. Le choix de ces wilayas s'explique par le fait qu'elles bénéficient d'un réseau de transport en commun notamment avec l'introduction du tramway (chapitre 4, partie 2).

Contrairement à l'autorité de régulation des transports qui assure ses fonctions au niveau central, l'AOTU devrait exercer ses fonctions de régulation, par respect du principe de décentralisation et de proximité, au niveau territorial dans la mesure où chaque centre urbain y sera doté ; ce qui lui permettra d'accomplir ses missions avec plus d'efficience et une meilleure réponse aux attentes des citoyens. Ayant le caractère d'établissement public industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière et placé sous la tutelle directe du ministre des transports, l'AOTU a pour mission l'organisation et le développement des transports publics de voyageurs. Les prérogatives assignées à l'AOTU sont étendues et polyvalentes (art. 5, 6 et 7) empiétant sur celles des directions de wilayas. Il s'agit de l'attribution des autorisations pour les privés, d'élaboration et révision des plans de transports urbains, définition des lignes de transports publics urbains de voyageurs, organisation de l'offre de service du transport public urbain de voyageurs, etc. Elle est chargée de l'organisation, de la régulation, de la création d'infrastructures modernes qui répondront aux attentes des citoyens, au développement du secteur et à la promotion des activités liées au transport.

Ce qui pose un problème de répartition de compétences entre l'AOTU et les collectivités territoriales qui conduirait par la suite à des conflits en matière de délimitation des prérogatives de chacun. La question est : sera-t-elle dotée de moyens humain, financier et technique pour les accomplir avec efficacité.

Sur le plan fonctionnel, l'organisation de l'AOTU devrait poursuivre la démarche intégrée par la mise en exergue des principes de coordination et de concertation faisant participer tous les secteurs concernés. Le conseil d'administration réunit le représentant du ministre en qualité de président et plusieurs ministères. Ainsi, l'AOTU est investie d'une autonomie financière en mettant à sa disposition des moyens consistant en un patrimoine propre constitué des biens affectés par l'Etat et des biens acquis ou réalisés sur ses fonds propres. Son budget comprend entre autre la dotation initiale dont le montant est financé sur le budget l'Etat[1], les produits des prestations liées à son objet, les rémunérations des sujétions de service public mises à la charge de l'autorité par l'Etat, les rémunérations par l'Etat liées à la mission de maîtrise d'ouvrage déléguée.

[1] La question de l'autonomie de décision se pose avec acuité

Suivant Ilhem BOUSSADI & BOUBAKOUR Farés (2017)[1], Un certain nombre de conditions doivent être également remplies pour que cette autorité organisatrice de transport puisse jouer pleinement et efficacement son rôle à savoir l'autonomie, le financement et la participation. D'un premier lieu, l'autonomie constitue une condition nécessaire pour traiter efficacement les problèmes locaux ou régionaux[2]. Elle est conditionnée par la mise en place d'un niveau suffisant de décentralisation. Ainsi, il importe de doter l'autorité organisatrice de transport urbain de l'autonomie et du pouvoir nécessaires pour la protéger contre les évolutions politiques et structurelles majeures et assurer sa pérennité. En ce qui concerne le financement, l'autorité organisatrice de transport urbain (AOT) doit disposer de ressources financières[3].

Enfin, la condition de participation s'inscrit dans une démarche de partenariat avec les différentes parties intéressées du système de transport (entreprises, employeurs, promoteurs immobiliers, usagers, ainsi qu'associations). Ce principe de participation permet à l'autorité organisatrice de transport d'exercer pleinement son rôle dans la régulation des transports. L'action des pouvoirs publics ne suffit pas pour que la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable soit couronnée de succès.

Conclusion de la seconde section

En guise de conclusion de la seconde section, la mise en œuvre des prescriptions du NPM au sein de la sphère publique se traduit notamment par des déplacements de frontière entre sphères publique et privée en matière de fourniture des services publics. L'étude de l'évolution du secteur de transport du management à travers l'analyse de la réforme réglementaire ouvrant le secteur à la concurrence permet d'augmenter l'offre de transport quantitativement, mais elle était à l'origine de sérieux problèmes remettant en cause la notion de service public dans le domaine de transport. Pour y remédier, l'Etat va procéder à un système de régulation qui fera l'objet du chapitre 3.

[1] BOUSSADI Ilhem & BOUBAKOUR Farés (2017), La gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie, In Revue Dirassat & Abhath, n°26, mars p.20
[2] MEZGHANI Mohammed (2011), Quels outils pour accompagner les évolutions de la mobilité urbaine durable en méditerranée ? Gouvernance, planification et financement, atelier de Barcelone 117-20 octobre, p.04 https://www.ville-developpement.org
[3] CODATU Centre de Marseille pour l'intégration en méditerranée (CMI), Plan bleu, Agence française de développement, Banque européenne d'investissement, Transports Urbains Durables en Méditerranée, synthèse des séminaires 2010-2011, op.cit, p 28.

Conclusion du second chapitre

En guise de conclusion au second chapitre, nous pouvons déduire qu'il n'y a pas de mode de management des transports publics locaux plus pertinent que l'autre, exclusivement efficace et rationnel. Le choix est le fruit de la combinaison de nombreux facteurs déterminants : économiques, socio-politiques, technologiques, historiques qui marquent chaque période. Le plus souvent les moments de crise (du marché ou de l'intervention publique) sont à l'origine du changement de paradigme de management et des outils conceptuels, méthodologiques, instrumentaux en matière de gestion des services publics. Cela entraîne le changement de paradigme et la remise en cause de la légitimité du mode de management en vigueur et de l'efficacité des instruments utilisés.

En ce qui concerne la mobilité, les politiques de transports axées sur la libéralisation visait principalement la satisfaction des besoins de mobilité traduite par l'augmentation quantitative de l'offre de transports en investissant dans l'amélioration et l'extension du réseau infrastructurel, la multiplication nombre d'opérateurs. Dès lors, la mobilisation du secteur privé pour tirer avantage de son expertise technique et de gestion semble être une alternative aux moyens de financement public des infrastructures de transports en période de récession économique ou de crise prenant forme de contribution directe des usagers "péage" ou forme de partenariat public-privé dans le cadre de concession.

La multiplicité des intervenants répond au souci d'apporter les meilleures solutions au problème de mobilité urbaine, problème rendu d'autant plus complexe en raison de l'extension rapide et encore non maîtrisée des agglomérations algériennes. Toutefois, la présence d'institutions et d'opérateurs aux statuts et compétences si variés nécessite la création d'un organisme qui incite les intervenants à une véritable coordination de leurs actions et qui veille à la cohérence des rôles joués et des décisions prises par chacun d'entre eux.

CHAPITRE 3 :

MANAGEMENT DES TPL ET REGULATION DE LA MOBILITE EN ALGERIE :

UN PROCESSUS EN CONSTRUCTION

Introduction du troisième chapitre

Les questions que pose la mobilité n'est plus de répondre à l'augmentation de cette demande mais à la manière d'y répondre. Des outils développés pour permettre d'améliorer l'expérience de la mobilité physique tant du point de vue de l'individu que des organisations. C'est à ce niveau que nous assistons au changement du paradigme des politiques publiques de transports mettant en avant les questions de régulation et de maîtrise de l'usage de la voiture particulière en agissant sur l'offre et la demande des transports publics.

Les transports publics sont un instrument clé de la régulation de la demande de mobilité qui peut contribuer à la satisfaction de plusieurs besoins de la collectivité tels que (FERRERI, 1992) garantir une mobilité globale, assurer l'accès à l'emploi et à l'éducation, contribuer à un développement urbain durable, réduire la congestion routière sur les grands axes de transport, la consommation d'énergie et les émissions produites par les véhicules automobiles. Le renforcement ou l'amélioration des services publics de transport vise le plus souvent à répondre aux besoins de nouveaux marchés ou à une augmentation de la demande, à compléter ou intensifier la desserte d'un territoire et/ou à renforcer l'efficience et l'efficacité des systèmes de transports publics existants[1]. Il y a plusieurs façons d'augmenter la fréquentation des transports publics, soit par le développement et la diversification de l'offre privilégiant le TEC et l'intermodalité ou en agissant sur des systèmes d'information et la politique tarifaire.

Ce chapitre est subdivisé en deux sections dont la première traite de la problématique de la régulation de la mobilité en Algérie dont la stratégie adoptée est de promouvoir la planification intermodale des transports. Après avoir expliqué le contexte dans lequel émerge le concept de régulation de mobilité, nous discuterons le contenu, la démarche et la stratégie adoptée pour asseoir ce concept en théorie et en action.

La deuxième section sera consacrée à l'analyse de la stratégie de de développement et de dynamisation du réseau de TEC en Algérie portée par la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain, le métro, le tramway, le téléphérique, le transport maritime interurbain. Précisant que cette stratégie vise à réduire l'usage de l'automobile et à développer une mobilité durable. A travers cette section, nous traiterons les mesures accompagnatrices permettant le changement du comportement du l'usager à savoir le système d'information et la politique tarifaire mise en vigueur en faveur des TPL.

[1] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), La demande du trafic routier : Relever le défi, Edition OCDE, p. 156

Section 1 : Problématique de régulation de la mobilité en Algérie portée par une logique de planification intermodale des transports

La mobilité est omniprésente dans nos vies quotidiennes. Son ampleur et sa croissance posent de nombreuses questions, tant politiques et sociétales que scientifiques, quant à sa gestion et sa régulation. Cette section est organisée en deux sous sections dont la première porte sur la discussion du contenu et des fondements du concept de régulation de la mobilité à inscrire dans procssus de changement de paradigme des politiques publiques de transports et la deuxième analyse la manière avec laquelle est intégrée la problématique de régulation de la mobilité dans la politique publique des transports algériens à travers l'examen de la stratégie fondée sur la planification intermodale et le developpement des TEC.

Sous section 1 : Régulation de la mobilité : Contexte, fondements et actions

En relation avec les transformations qui accompagnent le développement des mobilités et l'émergence de nouveaux enjeux, les problèmes publics[1] relatifs à la régulation de la mobilité (environnementaux, sociaux et économiques) ont évolué depuis les années 1990 en engageant un débat autour des valeurs de la mobilité (positives ou négatives)[2], des enjeux et des objectifs assignés à sa régulation qui s'accompagne d'un changement de paradigme en matière de production de politiques publiques de transports. Ce changement de paradigme, qui porte tant sur les concepts de mobilité durable, les mesures mises en vigueur et les problèmes formulés, apparait comme une évolution de la manière de voir et d'agir sur les mobilités quotidiennes dans lequel les savoirs et les rapports de pouvoirs institués sont remis en cause (LUMIEUX 2007, LATOUR, 2008).

1. Régulation et maîtrise de la mobilité : un changement de paradigme des politiques publiques de transports

Au cours des années 1990, on assiste à un changement de paradigme dominant des politiques de transport en substituant le principe de prévention et de satisfaction de la demande de déplacements, qui présidait à la planification et à la construction des infrastructures de transports, par la nécessité d'une maîtrise, sinon d'une réduction des déplacements, plus spécifiquement des déplacements automobiles, en relation avec les objectifs de protection de l'environnement confrontés à l'enjeu de réduction de l'automobilité **(b)**. La mobilité durable s'impose comme un nouvel horizon normatif des politiques de transport **(a)**, affirme Caroline GALLEZ[3].

[1] Un problème public, ou problème politique, est un problème qui suscite l'intérêt d'autorités publiques, et qui appelle à un débat public. Le terme revêt deux sens : il ouvre un débat public par sa publication, et il amène à repenser les politiques publiques alors en place. Pour Jean-Gustave Padioleau (1982, L'Etat au concret, édition PUF, 222p.), un problème public c'est "un problème perçu comme appelant un débat public voire l'intervention des autorités publics légitimes. SHEPPARD Elizabeth (2014), Problème public, Dictionnaire des politiques publiques. 4e édition précédée d'un nouvel avant-propos. Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2014, pp. 530-538.
[2] GALLEZ Caroline (2015), *op.cit.*, p.45
[3] GALLEZ Caroline (2015), *op.cit.*, p.06

a. Concept de mobilité durable : Un nouveau cadre normatif des politiques de transports algériens

Grâce à l'amélioration du système de transport, les individus se voient désormais offrir davantage d'opportunités répondant, par exemple, à une demande de logement et d'emplois que la ville ne parvient plus à fournir en quantité et en qualité suffisants[1]. La mobilité qui en résulte est très souvent réalisée par la voiture particulière dont les coûts externes (environnemental, organisationnel, social et spatial) concourent à dégrader le cadre de vie de la ville[2] et réduisent ses avantages. Si la mobilité apparaît comme un facteur du développement économique, elle est aussi source des coûts sociaux et il est indispensable d'en tenir compte dans les choix publics et des politiques publiques de transports et d'aménagement du territoire.

Sur le plan organisationnel, l'automobile est source d'insécurité routière, de congestion et donc perte de temps (MERLIN, 1994) ayant des retombées négatives sur le plan économique[3] dans la mesure où la mobilité en voiture particulière générant la congestion. Elle induit également un gaspillage de ressources (temps, espace, carburant) et une dégradation de la qualité de service de transports collectifs de surface (en termes de vitesse commerciale, régularité, fiabilité, etc.), diminution de la productivité externe, accroissement de coûts d'exploitation et diminution des recettes par perte de clientèle au profit de l'automobile. Les automobilistes sont de même confrontés à des temps de parcours plus longs, incertains et à une surconsommation énergétique induisant menace d'asphyxie, de dépérissement suite au départ des activités et de la population vers la périphérie des zones centrales congestionnées[4].

Sur le plan spatial, elle implique une consommation extensive de l'espace, pertes d'accessibilité différenciées (effets de coupures induit par la construction des infrastructures) et impacts paysagers. Sur le plan social, elle engendre des dysfonctionnements sociaux (iniquité d'accès et exclusion spatiale). Enfin, sur le plan environnemental, elle est à l'origine de nuisances sonores, de pollutions chimiques atmosphériques et liquides (ruissellement des eaux de pluie), d'amenuisement des réserves énergétiques. En Algérie, le parc de véhicules tourismes représente 65% du parc automobile national, soit 88 véhicules pour 1000h. La part de la voiture dans la consommation d'énergie par l'automobile est estimée à 65% de la consommation totale du secteur des transports ou 24.7% de la consommation nationale. Avec cette consommation, le secteur des transports est source

[1] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *De la mobilité à la mobilité durable : Politique de transport en milieu urbain*, Ouvrage intitulé Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance réalisé sous la direction de DACHUNHA Antonio, Ed. PPUR presses polytechniques, p.79
[2] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *Ibid.*
[3] MARGAIL Fabienne (1996), *op.cit.*, p.84
[4] Cercle vicieux tendant finalement à une augmentation de la mobilité en voiture particulière et à un dépérissement à terme des zones saturées

d'émission de CO_2 à concurrence de 46%[1]. En France, ils représentent 38% des émissions nationales de CO_2 avec la perspective d'atteindre 48% en 2020 (DRON, 2001)[2].

Ainsi, elle engendre une perte des fonctions sociales de la rue, c'est-à-dire des incidences graves du point de vue de l'environnement et du cadre de vie[3]. A plus long terme, l'accentuation de ces dysfonctionnements pourrait réduire l'attractivité voire la compétitivité même des agglomérations que PRUD'HOMME explique par son équation "transports urbains efficaces égalent villes efficaces, égalent économies efficaces"[4] que le bon fonctionnement du système de transport est une condition nécessaire à une croissance urbaine porteuse de développement économique.

Pour ces raisons, la mobilité urbaine se révèle donc aujourd'hui largement incompatible avec le nouveau paradigme de développement humain dit "développement durable"[5]. Sous l'influence de ce nouveau paradigme, les principes normatifs guidant les politiques publiques de transports se sont inversés car on est passé de l'adaptation de la ville à l'automobile à un objectif de lutte contre les nuisances associées à l'augmentation de la circulation motorisée consommatrice d'énergie[6]. La poursuite de cet objectif passe donc inévitablement par une maîtrise des conditions de réalisation de la mobilité au sein des agglomérations à travers la limitation des nuisances et les effets indésirables de l'usage excessif de l'automobile qui est inacceptable voire contesté par les pouvoirs publics qui, dans un contexte où les préoccupations environnementales s'affirment, cherchent à réduire sa place dans les déplacements et dans les villes[7].

La maîtrise de l'automobile constitue la pierre angulaire de l'application à la gestion urbaine des principes du développement durable dans les villes[8]. La régulation et la maîtrise de la mobilité en agissant sur sa réalisation et sa génération constitue une condition incontournable à la durabilité. Toutefois, cette régulation doit concilier des demandes contradictoires : elle doit, d'une part,

[1] OUAZENE Mourad (2017), Expérience algérienne dans la promotion des carburants et véhicules propres, Conférence au workshop sur la promotion des carburants propres, Balaclava, 12 et 13 octobre 2017- République de l'ile de Maurice, http://wedocs.unep.org
[2] VRAIN Philippe (2003), Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels, Revue Innovations, volume 2 (n° 18), p. 98 www.cairn.info
[3] MARGAIL Fabienne (1996), *op.cit.*, p.85
[4] PRUD'HOMME R. (1991), La route et le transport routier de demain", Transports, octobre-novembre, Les Editions techniques et économiques, p. 303.
[5] Le développement durable constitue un cadre normatif, un ensemble de principes qui guide l'action autant que la réflexion (Hart, 2002). Il a surtout participé, du moins en sciences sociales, à un renouvellement des questionnements (Legrand, 2002). En rejoignant la thématique des formes urbaines, le développement durable pose la question de la "forme urbaine durable"(Jenks *et alii*, 1996), et remet au goût du jour la problématique des densités (Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 1999), suscitant un glissement normatif dans la définition de l'étalement.
[6] POUYANE Guillaume (2007), Note de recherche. Une estimation du lien entre forme urbaine et choix modal. Le cas de six aires urbaines françaises, Revue d'Économie Régionale & Urbaine/3 (octobre), p.522. https://www.cairn.info
[7] La mobilité durable n'a pas toujours très bonne presse, comme si elle ne renvoyait qu'à un plaidoyer pour la fin de la voiture en ville. Ce n'est évidemment pas le cas. La voiture demeure un symbole. Elle est encore aujourd'hui synonyme de liberté- sinon d'émancipation –, très souvent encore une condition *sine qua non* de l'obtention d'un emploi. Cf., RIES Roland & DAGNOGO Claire (2011), Modilité durable : La nouvelle révolution des traansports, édition Jean Jaurès fondations, Collections Essais, p.10 www.lievreoutortue.com
[8] Ceci signifie qu'une ville durable est une ville où les déplacements automobiles sont maitrisés. Cf., KAUFMANN Vincent (2003), Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique, Revue d'Économie Régionale & Urbaine *n*°1/ février, Pp. 39-58

permettre et assurer aux individus et aux entreprises un degré de mobilité et d'échange élevé et d'autre part, limiter les impacts négatifs des déplacements sur l'environnement et le cadre de vie.[1]

De l'analyse de la dépendance automobile Gabriel DUPUY et Marc WIEL proposent de mettre en cause sa logique de fonctionnement ; ce qui contribue à lui assurer une si grande efficience[2]. Dans ce contexte, exigeant la maîtrise de la consommation de carburant fossiles et de limitation de la pollution urbaine, la durabilité de la mobilité devient nécessaire. D'où la question de la régulation de la mobilité dont nous essayerons d'éclaircir les contours plus loin. Pourtant, ce n'est pas la mobilité en elle-même qui s'oppose à l'objectif de durabilité, mais bien plutôt sa réalisation par des moyens de transports peu durables (usage de la voiture sur de trop longues distances et à des moments de la journée peu favorables aux déplacements) qui sont à maîtriser[3].

En effet, le concept de mobilité durable renvoie inévitablement aux actions entreprises afin de réduire les externalités négatives de mobilité sur l'environnement et le territoire et de maximiser ses effets positifs pour l'individu et la société. Dans ce contexte, assurer le développement des mobilités non motorisées et des TEC est un enjeu majeur (GENRE-GRANDPIERRE, 2005)[4]. La mobilité durable fait référence à la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports. Afin d'inscrire la mobilité dans la durabilité, les systèmes de transports doivent renfermer des caractéristiques essentielles combinant les trois approches du développement durable, environnementale, économique, et sociale, écrit SAINT AMAND Pascale (2011) impliquant l'émergence d'une rationalité absolument nouvelle[5].

Suivant cet auteur, les systèmes de transports doivent concourir à réduire la congestion urbaine, les émissions de gaz à effet de serre, l'artificialisation des espaces verts, sur le plan environnemental. Ils doivent aussi concourir à garantir aux populations un accès au service public de transports pour tous (PMR et faible revenus), et une desserte spatiale équitable quelque soit le lieu de résidence, sur le plan social, car toute société se doit de garantir, notamment pour des raisons de justice et d'équité sociales, la mobilité à tous ses membres[6]. Il s'agit de lutter contre l'exclusion sociale liée au manque d'accès à la mobilité des personnes en situation de précarité. Enfin, le système de transports doit s'appuyer sur les infrastructures existantes et doit être financièrement soutenable pour la collectivité, sur le plan économique[7]. Le tableau suivant résume l'approche de la

[1] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p80
[2] VRAIN Philippe(2003), *op.cit.*, Pp.101-102
[3] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p79
[4] SAINT AMAND Pascal (2011), *op.cit.*, p.20
[5] BOURDAGES Jade & CHAMPAGNE Eric (2012), Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport, Vertigo - Revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-série 11, mai, Online since 07 May 2012, consulté le 31 Mars 2018. http://journals.openedition.org
[6] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), Idid
[7] SAINT AMAND Pascale (2011), *op.cit.*, p.48

mobilité durable qui véhicule un nouveau cadre normatif ou un nouveau référentiel par rapport à l'approche classique des transports.

Tableau n°01 : Ecart de paradigme entre l'approche classique de transports et la mobilité durable

Approche classique en transport	Approche de mobilité en mobilité durable
Densité	Volume des mouvements (motorisés ou non)
Fluidité et rapidité	Rapprochement et ralentissement
Offre de transport efficace et capacité accrue (quantité)	Offre de transport satisfaisante, mais fiable (qualité)
Distance/temps	Proximité/accessibilité
Centré sur les véhicules (privés et collectifs) et les déplacements physiques	Centré sur l'accessibilité et les dimensions sociales
Automobilité (privée et collective)	Substitution vers les technologies offrant les meilleurs rendements énergétiques
Modèle de gestion de l'offre/demande	Modèles de réduction des besoins en automobilité
Dépendance aux solutions techniques	Solutions éthiques et sociales
Large échelle	Échelle locale
Rue vue comme un corridor de transport	Rue vue comme un espace de vie (circulation, habitat, socialisation, consommation, etc.)
Déplacements comme un mal nécessaire (demande dérivée)	Déplacements comme une valeur ajoutée (ex. exercice physique ; faire les courses)
Centré sur la circulation routière	Centré sur le déplacement des personnes
Centré sur le transport motorisé	Inclusif à tous les modes de transports (y compris les modes non motorisés/plus lents)
Prévision de la circulation routière (ingénieurs)	Vision plus intégrée de la ville (urbanisme)
Centralisation du savoir	Décentralisation de la connaissance
Expansion des systèmes de production	Régionalisation des systèmes de production
Participation du public aux décisions limitée	Participation active du public aux décisions
Processus de planification des transports	Intégration de la planification du territoire urbain (urbanisme) et des transports (ingénieurs)
Changement modal (modes de transport)	Changement culturel (attitude citoyenne)
Changement d'habitudes minimal	Changements radicaux et systémiques des habitudes
Expansion de l'espace/territoire	Contraction de l'espace/territoire
Gestion et développement de la société industrielle	Gestion et développement des sociétés urbaines
Évaluation des coûts économiques	Analyses des coûts indirects et cumulatifs (ex. environnementaux et sociaux)
Vision à court et moyen terme	Vision à moyen et long terme

Sources : BOURDAGES et CHAMPAGNE (2012) cité dans Équiterre et Vivre en Ville (2017) [1]

De nos jours, la mobilité durable devient un objectif explicite de la planification des transports et de l'élaboration de la politique dans ce domaine, aux niveaux local, national et international. Elle est consubstantielle à la ville durable, à la fois économe en espace et en énergie et intense en échanges et activités. L'OCDE propose de définir le concept de mobilité durable comme une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux

[1] VIVRE EN VILLE et ÉQUITERRE (2017), Pour un Québec leader de la mobilité durable, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable, p.19, https://vivreenville.org

inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement[1].

Alors, la mobilité peut être qualifiée de durable lorsque sa réalisation respecte l'intégrité de l'environnement, permet d'assurer les besoins matériels de la vie et garantit l'équité entre les individus[2]. La mobilité durable permet de soutenir des formes de mobilité qui soient le moins nuisibles possibles pour l'environnement et profitable pour un développement harmonieux de la ville[3]. Cette mobilité n'est réalisable que si le système de transport est lui-même durable (BRODMANN, SPILLMANN, 1998), à savoir, s'il respecte dans son fonctionnement les limites écologiques, tout en assurant l'efficience des déplacements du point de vue économique, ainsi que l'équité sociale[4]. Ainsi, la mobilité durable désigne la faculté de déplacement à travers l'usage optimal de chaque mode de transport[5]. Certains exposent la mobilité durable comme un concept multidimensionnel et multisectoriel[6] constituant une déclinaison du terme de développement durable, appliquée à tout ce qui est lié aux moyens de transports et à la mobilité en général.

La mobilité durable est associée à des concepts (éco-mobilité, mobilité alternative), des modes de transports durables[7] (covoiturage, promotion des transports doux[8]). L'éco-mobilité dont le préfixe "éco" peut être entendu comme signifiant écologique, économique ou économe. Une mobilité écologique est préoccupée du respect de l'environnement, de la qualité de l'eau et de l'air, et aboutit à un questionnement sur la qualité de vie. Une mobilité économique est à comprendre comme volet économique du développement durable. Une mobilité économe renvoie davantage aux aspects sociaux de la mobilité. Elle doit permettre aux individus, familles et collectivités d'économiser. L'éco-mobilité s'organise selon une certaine hiérarchie, du plus éco-mobile au moins éco-mobile : marche à pied, véhicules à propulsion humaine (vélo et ses dérivés tels le vélomobile[9]), transports en commun (TEC), le covoiturage[10]. Enfin, la mobilité alternative dont l'objectif est de transférer le

[1] LAUGIER Robert (2010), Ville et mobilité durables, Une synthèse documentaire établie pour le compte du Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), p.04 http://www.pourlasolidarite.eu/fr
[2] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *Ibid.*
[3] Penser durabilité de la mobilité, c'est penser aux générations futures et à la ville de demain. En favorisant une mobilité durable, on assure le maintien dans le temps de la mobilité.
[4] L'efficience économique impose l'optimisation de l'offre de transport qui doit répondre aux besoins d'accès des personnes et des entreprises sous la condition d'un coût supportable pour les collectivités publiques. La durabilité sociale du système de transport doit garantir l'accès pour tous les undividus aux opportunités de vie et préserver la santé publique. Cf. BOILAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *Ibid*.
[5] RIES Roland & DAGNOGO CLAIRE (2011), *op.cit.*, p.11
[6] Association Think tank européen "Pour la Solidarité"(2010), La mobilité durable : Emergence et application d'un concept, working paper, Bruxelles, p.04 www.pourlasolidarité.be
[7] LAUGIER Robert (2010), *op.cit.*, p.04 http://www.pourlasolidarite.eu/fr
[8] Les termes de mobilité douce, circulation douce, modes doux, déplacements doux et transports doux désignent les modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine, id est sans moteur ou à motricité autogène.
[9] Les véloroutes sont des itinéraires cyclables à moyenne ou longue distance, adaptés au "vélotourisme" et aux déplacements utilitaires tels que domicile-travail.
[10] Le covoiturage renvoie à l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux, (L'article L. 3132-1 du code des transports). Il s'agit de regrouper les passagers effectuant un trajet similaire au sein d'un même véhicule et de réduire d'autant les problèmes de congestion et de pollution, tout en permettant aux particuliers d'économiser en dépenses de carburant, est évident.

trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel est constituée d'un panel d'offres de transports combinés, pour remplacer efficacement la voiture individuelle.

Toutefois, l'expression mobilité durable comporte des ambiguïtés conceptuelles. On peut penser en effet que la mobilité n'est pas une fin en soi mais qu'elle est au service d'autres activités humaines qui participent au développement. C'est bien le schéma de développement de l'ensemble des activités humaines qui doit être durable et non le domaine de la mobilité et des transports en soi. Certains observateurs estiment d'ailleurs que la mobilité faisant appel à des ressources énergétiques non renouvelables est par définition non durable[1].

b. Régulation de la mobilité confrontée à la difficulté de la maîtrise de l'automobile : en quête du report modal

La question de régulation de la mobilité est affirmée dans le contexte de développement durable avec un objectif principal la maîtrise et la réduction de l'usage de la voiture qui était souvent alliée au symbole de la liberté de déplacement. Or, sa montée en croissance dans le système de déplacement, l'automobile donne le sentiment d'une société complètement soumise à son usage. En effet, à l'instar d'une drogue[2], l'automobile créerait désormais chez ses utilisateurs une dépendance irrépressible et coupable[3]. Dans une telle perspective, la voiture est perçue comme un mode de transport parmi d'autres, dont l'usage doit être régulé. La régulation de la mobilité véhicule donc l'idée de préservation de l'environnement urbain tout en permettant à chacun de répondre à ses besoins de mobilité. L'objectif recherché est de mettre en œuvre les mesures qui permettront d'opérer la transformation profonde du système de mobilité et de transports pour se déplacer moins (avec par exemple le télétravail), mieux (mobilité partagée, moins émettrice de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) et autrement (promouvoir en priorité les alternatives à la voiture individuelle dans une vision multimodale)[4].

La régulation de la mobilité par l'approche "Management des transports publics locaux"[5] consiste à arbitrer intérêts collectifs (préservation de l'environnement) et intérêts individuels (satisfaire les besoins individuels de déplacement) avec la mise en place d'un système de transport durable permettant l'interconnexion des différents modes de transports, en fonction des spécificités des territoires desservis. Le système de transport est organisé dans une logique intermodale facilitant

[1] GODARD Xavier (2006), Les obstacles à l'application de mesures pour la mobilité urbaine en faveur du développement durable Synthèse des enseignements des ateliers de Sfax, Batna, Aix-Marseille et Barcelone Rapport de synthèse établi par Synthèse INRETS pour le Plan Bleu (rapport rédigé par) Convention entre le Plan Bleu et l'Inrets de avril 2005, p.04 http://www.euromedina.org
[2] L'utilisation de l'automobile s'apparente à la consommation des drogues qui fournissent des satisfactions momentanées au prix de dommages à long terme. Cf., DUPUY Gabriel (1999), La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements, Ed. Anthropos, p.07
[3] HERAN F. (2001). La réduction de la dépendance automobile. Des Cahiers Lillois d'économie et de Sociologie, volume, n° 37, p.68, http://heran.univ-lille1.fr
[4] Réseau Action Climat(2017), Assises de la mobilité, p.02, https://reseauactionclimat.org,
[5] Pour plus de détail concernant le concept de management des TPL, voir le chapitre 1 de la partie 2

le passage d'un mode à un autre. Si les transports collectifs sont privilégiés, l'automobile n'est pas exclue du système. En effet, dans certaines portions du territoire, notamment périurbaines ou rurales, l'automobile reste un moyen de déplacement incontournable. En revanche, une marge de manœuvre existe sur les modalités d'utilisation des véhicules particuliers. Le système doit tendre à limiter la portée des déplacements en automobile[1].

La quête de limiter l'utilisation de la voiture ne l'est pas nécessairement pour limiter la mobilité car il est impossible de priver les gens de se déplacer. Par conséquent, il est indispensable de concevoir une nouvelle politique en matière de transports urbains. Suivant cette logique, la régulation de la mobilité ne devra pas remettre en cause la mobilité et le besoin de mobilité en lui-même, mais plutôt agir sur les caractéristiques de cette mobilité, comme le choix modal, les vitesses, les distances, par exemple[2]. Si certains pensent qu'il faut donner à tous la liberté de choisir son mode de déplacement en réfutant toute idée de régulation qui limite cette liberté, d'autres au contraire, estiment que la mobilité s'organise par la régulation en préconisant l'usage des différents modes de transport en fonction de leur pertinence optimale[3].

Dans cette logique, les autorités publiques cherchent de nouvelles alternatives pour la mobilité, en ayant comme but de substituer l'automobile par d'autres modes comme le transport en commun et les transports non motorisés ou les formes de mobilité partagée (co-voiturage, autopartage, etc.). Cette pratique est qualifiée de report modal ou de transfert modal qui signifie le changement d'habitude de pratique modale de transport quotidien[4]. Cela est différent de la pratique de transit ou de relais qui renvoie au changement d'un moyen de transport à l'autre moyen de transport (peut-être aussi d'un mode à l'autre mode) lors d'un voyage[5]. La régulation de la mobilité suggère le changement du comportement de déplacement des individus dans l'objectif global de rééquilibrage modal et de réduire la dépendance automobile de plus en plus ancrée dans les modes de vie.

Cependant, dans la réalité la situation est paradoxale car malgré les efforts et la volonté politique à réduire les usages urbains de la voiture, les résultats en matière de report modal sont modestes, atteste KAUFMANN. Le même constat est affirmé par le groupe de travail présidé par Roland RIES, dans le rapport intitulé "Transport urbains : quelles politiques pour demain ?". A travers l'observation attentive des évolutions des politiques de mobilité urbaine, menées depuis une vingtaine d'années en France, ce groupe de travail confirme que sur le plan théorique le consensus

[1] SAINT AMAND Pascal (2011), *op.cit.*, p.21
[2] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p.97
[3] RIES Roland & (2011), Transport urbains : quelles politiques pour demain ?, Rapport réalisé pour le compte du Commissariat général du plan, p.10, http://webcache.googleusercontent.com
[4] Selon NGUYEN Than Huong (2011), le transfert modal s'est produit largement à l'échelle du Monde du transport non-motorisé au transport ferré puis au transport terrestre motorisé ; du transport individuel (marche, vélo) au transport collectif (train), puis au transport individuel (automobile, motocycles).
[5] NGUYEN Than Huong (2011), *op.cit.*, p. 14

est de plus en plus large pour affirmer la priorité au développement du transport public et des modes alternatifs à l'automobile, mais sur le plan pratique les gains de part de marché pour l'automobile dans la compétition modale se poursuivent année par année[1]. L'absence de diminution du trafic automobile peut s'expliquer tout d'abord par une raison d'ordre socioculturel qui pose l'idée selon laquelle la mobilité est une valeur forte de nos sociétés et personne ne peut nier l'importance de l'automobile dans les modes de vie.

Dans un langage sociologique l'automobile est porteuse d'une représentation très positive qui marque profondément les acteurs. Bien que l'accroissement des vitesses du temps de déplacement est permis par les transports en commun mais la voiture reste compétitive dans la mesure où elle permet une continuité de déplacement (de porte à porte) là où les transports collectifs impliquent des discontinuités dans la mesure où il ne dessert pas certaines zones de l'agglomération. En outre, l'automobile offre un espace privé là où les transports collectifs offrent la promiscuité[2] d'un espace public. Enfin, il est à ajouter que la réduction de l'usage de l'automobile est mise sur le compte de l'usager-citoyen qui reste libre de choisir son mode de transport[3].

2. Deux stratégies du système de transport en matière de régulation de la mobilité : du *hard* infrastructurel au *soft* organisationnel

Deux types de stratégies se présentent en matière de régulation et de maîtrise de la mobilité en agissant à la fois sur l'offre et sur la demande de transport. Soulignons que les deux stratégies servent au même objectif de favoriser la réalisation d'une mobilité plus durable.

a. Système de transports comme levier de la régulation de la mobilité : Approche par l'augmentation de la capacité de l'offre

La limitation de la voiture ne peut être efficace que si une offre alternative de transports collectifs ou non motorisé est quantitativement et qualitativement suffisante. Pour cela, les autorités publiques ont concentré leurs politiques sur l'élévation et l'amélioration de l'offre de transports publics en agissant sur plusieurs paramètres afin de rendre le transport en commun plus attractif et compétitif par rapport à la voiture individuelle. La première stratégie est fondée sur le principe qu'il est possible de changer le comportement modal des usagers en modifiant l'offre de transports, et se traduit par des investissements en infrastructures, ou encore par des mesures de financement ou de restriction de l'offre[4]. Dans cette logique, l'idée de régulation de la mobilité par les transports pose l'hypothèse de la réorientation des politiques publiques de transports (planification et aménagement,

[1] RIES Roland & *al.* (2003), *op.cit.*, p.11 http://webcache.googleusercontent.com
[2] Promiscuité signifie proximité, entassement de personnes résultant d'une situation particulière (généralement d'une exiguïté de lieu), ressentie comme désagréable ou néfaste moralement ou physiquement.
[3] KAUFMANN Vincent (2008), *op.cit.*, p.82
[4] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p.84

organisation des réseaux de TPL) dans une perspective de préserver l'environnement et de retrouver un air sain sur les villes tout en permettant à chacun de répondre à ses besoins de mobilité.

Selon cette stratégie, la logique traditionnelle de planification des transports connue à partir de la seconde guerre mondiale fut considérée comme une réponse à un certain nombre de problèmes routiers, dont la congestion routière. Elle s'appuie sur des mesures dites "dures" ou "*hard*" en matière de transport urbain[1]. De ce fait, la solution a trop longtemps été d'augmenter la capacité du réseau routier et des infrastructures ou de réseau de transports collectifs (telles que la mise en service de nouvelles lignes de tramway, de voies ou de pistes cyclables) dont l'objectif des politiques de transports consistait alors en une gestion efficace du flux de circulation en augmentant la capacité autoroutière afin de gagner en fluidité et en vitesse[2].

Jusqu'aux années 1980, l'accroissement de l'offre en milieu urbain a concerné massivement le réseau routier ; par la suite, les investissements publics se sont portés prioritairement sur le réseau des transports publics. Les autorités, afin de répondre à la demande, ont pris par le passé des mesures relatives à l'accroissement des capacités du système de transport routier, afin d'assurer la compétitivité des sites économiques et de garantir l'accès à une très grande partie des usagers aux opportunités offertes par la ville[3].

L'adaptation de la ville à l'automobile ayant montré ses limites (DUPUY, 1999), les politiques de transports tendent, depuis une vingtaine d'années, à abandonner ce type de mesures[4] et à réinvestir dans les alternatives à la voiture (transports publics, infrastructures cyclables, zones piétonnières dans les villes, politique de stationnement) afin de réduire la place accordée à la voiture[5]. Depuis le début des années 1970 (choc pétrolier 1975), les politiques publiques de transports ont été orientées vers le développement et l'extension du réseau de transport en commun notamment des sites propres nécessitant de lourds investissements (par exemple des réseaux de tramway, métro accroissant les vitesses des temps de déplacement), et la mise en place d'une offre quantitativement et qualitativement suffisante en jouant sur les fréquences, les amplitudes, le confort et les prix[6].

[1] Management de la mobilité : définition (définition du management de la mobilité et catégorisation des mesures du management de la mobilité, validées par le consortium Max et Epomm, www.epommweb.org p.03
[2] BOURDAGES Jade & CHAMPAGNE Eric (2012), Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport, *VertigO* - Revue électronique en sciences de l'environnement [Online], Hors-série 11 | mai, Online since 07 May, consulté le 9 mars 2018. http://journals.openedition.org
[3] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *Ibid*
[4] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *Ibid*
[5] La CeMathèque (2002), La gestion de la demande de la mobilité, Dossier thématique, Février, n°03, p.04 http://mobilite.wallonie.be
[6] En Algérie, cette démarche a été adoptée aussi prônée par les autorités publiques depuis l'indépendance jusqu'au début des années 2000, durant cette période on assiste au développement des infrastructures routières dont les raisons explicatifs du choix de cette approche sont développées dans le chapitre 2. Depuis le début des années 2000, l'attention est portée vers le développement de l'offre de transports publics (entreprise de transports urbain et suburbains, tramway, métro, téléphérique, transports maritime) que seront présentés et analysés dans les pages qui suivent.

Alain BOUNNAFOUS[1] précise que l'amélioration de l'offre de transports collectifs en réponses aux problèmes d'encombrement s'inscrit dans une logique de promouvoir une autre mission des transports collectifs : une mission de fluidité[2]. Pour diminuer la congestion, la solution est d'accroître la capacité du système routier et autoroutier et la rapidité des flux[3]. Cependant, l'expérience a montré que la construction de routes nouvelles ne résout pas vraiment les problèmes de congestion du trafic car elle induit ainsi de très fortes demandes de déplacement en automobile, non prévues, qui épuisent rapidement la nouvelle capacité supplémentaire[4]. Selon Ayman ZOUBIR, cette approche n'offre pas de solutions durables dans la mesure où l'augmentation de nouvelles voiries conduit à davantage de voitures, stimule la circulation automobile et dès lors conduit vite à un nouveau point de saturation[5] tout en causant une charge encore plus lourde pour l'environnement et créant un problème spatial additionnel (voir point b)[6].

b. Des mesures coercitives pour soutenir la régulation de la mobilité par l'offre : problème d'acceptabilité sociale

Ce type de mesures de report modal sont à caractère incitatif et ne suffiront pas pour atteindre leur but de réduire l'usage de l'automobile en milieu urbain. Si les infrastructures produisent des effets non voulus et parfois difficiles à prédire, alors la question quels outils de régulation à mettre en place pour agir ? Ce qui a amené les autorités publiques à soutenir cette politique par des mesures à caractère coercitif afin de réguler le trafic et de rompre le lien entre l'augmentation des capacités et la croissance du trafic. En effet, l'extension de l'infrastructure routière devrait être couplée avec des mesures coercitives qui peuvent être de nature réglementaire (l'interdiction ou la limitation de la circulation de l'automobile[7] et restriction du stationnement dans les centres-villes, zone à trafic limité, etc.) ou économique (péage urbain, stationnement payant, et d'autres systèmes de taxation de l'usage de l'automobile, etc.)[8].

Ces mesures économiques de régulation contribuent au renchérissement du coût de la mobilité. Cela serait possible essentiellement par un signal prix en intervenant sur l'élasticité d'usage

[1] BOUNNAFOUS Alain (2004), Le choix entre la voiture et le transport collectif, Institut des villes, Ed. villes et économie, la Documentation française, p.187
[2] Vers les années 50-60 étaient marquées par la déflation des transports publics suite à la croissance économique et urbaine ayant induit un développement régulier de l'usage de l'automobile. Dans ce contexte, le transport collectif, qui a vu se dégrader progressivement sa vitesse commerciale et sa fréquentation, est apparu comme un service assumant, pour l'essentiel, une mission de solidarité en satisfaisant les besoins de mobilité minimale d'une population qu'en était captive et qui se réduisait aux très jeunes et aux personnes âgées dans la mesure où le progrès social permettait aux autres d'utiliser une voiture. Cf. BOUNNAFOUS Alain (2004), *op.cit.*, p.1
[3] BOURDAGES Jade & CHAMPAGNE Eric (2012), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[4] OCDE (1994), *op.cit.*, p.13
[5] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.07
[6] http://mobilite.wallonie.be
[7] BIEBER Alain, ORFEUIL Jean-Pierre (1993), La mobilité urbaine et sa régulation : Quelques comparaisons internationales, Les Annales de la recherche urbaine, n°59-60, pp.134-135
[8] L'accroissement des capacités routières nécessaires à assurer la mobilité est également permis par une gestion électronique du trafic, permettant de mieux exploiter les capacités restreintes de la voirie et de définir des priorités d'usages entre les différents moyens de transports.

afin de susciter des comportements vertueux chez certains automobilistes. En effet, à travers ces leviers de régulation par la congestion et la limitation du stationnement, la voiture perd deux de ses principaux avantages par rapport aux autres modes de transports, soit sa rapidité et sa simplicité d'utilisation[1]. Ces mesures visent à influer sur la demande de transport en imputant aux usagers les coûts réels de celui-ci en incluant les externalités telles que l'impact des véhicules sur l'environnement, les pertes de productivité causées par l'aggravation de la congestion et l'usure de l'infrastructure.

L'introduction d'un péage urbain d'infrastructure (DERYCKE, 1999) permettant aux autorités, d'une part, de financer le nouvel ouvrage, d'autre part, de réguler l'utilisation des nouvelles capacités. Cette politique consistant à développer l'offre routière en réponse à la croissance de la demande, essentiellement sous forme de nouvelles infrastructures à péage, peut constituer l'amorce d'une politique de régulation de la mobilité en voiture particulière. F. PAPON (1992) a notamment montré comment le réseau de nouvelles routes urbaines souterraines à péage, pouvaient, par le biais d'une différenciation tarifaire, segmenter la demande des automobilistes et ainsi maximiser le surplus socio-économique de la collectivité : non seulement le concessionnaire exploitant et surtout les usagers du réseau à péage seraient bénéficiaires, mais aussi les usagers de la voirie de surface restée gratuite, que la collectivité par les économies budgétaires, tandis que la fluidité assurée par le péage permettrait de réduire la pollution par rapport à une situation congestionnée[2].

La forte emprise au sol des véhicules automobiles à l'arrêt ont poussé les villes à élaborer des politiques de stationnement restrictives. En effet, la disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de destination d'un déplacement apparaît comme un facteur clé à l'origine de la demande de mobilité routière, sur lequel les autorités s'appuient pour maîtriser le volume des flux motorisés. En règle générale, les politiques de stationnement, d'une part, restreignent l'accès à la ville pour certaines catégories d'automobilistes (pendulaires) et incitent l'intermodalité grâce à la réalisation de parking d'échange, d'autres part, facilitent le stationnement pour d'autres catégories d'automobilistes (les habitants, les chalands et les visiteurs). Toutefois, les mesures restrictives et financières (prix du stationnement), qui s'ajoutent aux difficultés objectives d'accès à la ville suite à l'insuffisance de la capacité de la voirie, risquent de modifier l'attractivité de la ville en faveur de zones périphériques au bénéfice de meilleures conditions d'accessibilité routières[3].

Cependant, ce système de régulation économique via des mesures plutôt coercitives de restriction de l'accessibilité peut se heurter à des difficultés d'acceptabilité sociale car ces mesures

[1] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.42
[2] RAUX Charles (1996), Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne, Rapport de la cent-deuxième table ronde d'économie des transports tenue à Paris les 9-10 mai, Conférence Européene du Ministère des transports, Tables Rondes CEMT, OECD publishing, pp.100- 101
[3] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p.85

sont considérées comme liberticide par certains et discriminatoires par d'autres. Par ailleurs, l'élasticité de la demande est dans certains cas très faible, surtout en absence de système de compensation/substitution (développement de solutions alternatives, accompagnement social en direction des ménages les plus vulnérables et pédagogie sur l'usage des revenus récoltés). A plus long terme, si un système à péage peut influer, par exemple, sur la localisation de ménages et des entreprises et apporter de nouvelles ressources à la collectivité. Il accentue, en même temps, la gentitrification des centres-villes. D'un autre côté, agir par une simple politique d'offre de moyens de transports alternatifs, non combinée avec des mesures de régulation économiques ou physique, peut générer des effets de rebon tels que des augmentations de trafic induit dans d'autres territoires (BARKER, DAGOUMAS & RUBIN, 2009)[1].

c. Régulation de la mobilité par la maîtrise de la demande : *Mobility Management*

L'approche de la régulation de la mobilité par la gestion de la demande, appelée aussi "management de la mobilité" ou "maîtrise de la demande de transport" présente une approche différente et complémentaire à l'approche par l'offre. Le management de la mobilité se réfère à diverses stratégies visant à changer la demande de transport ou les comportements de mobilité agissant sur ses composantes (pourquoi, comment, où et quand les personnes se déplacent), afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques du développement durable[2]. Il s'agit ici de contribuer à maîtriser la circulation automobile au sein de l'infrastructure existante en influençant la demande de déplacements et promouvoir des transports durables. Cette approche renvoie à des stratégies visant à réduire ou à redistribuer de manière spatiale, modale et/ou temporelle la demande de mobilité, en influençant le comportement de mobilité des voyageurs[3] ; elle vise à modifier les comportements des individus dans leurs choix modaux par des actions portant sur une meilleure utilisation de l'existant[4].

Le concept de "management de la mobilité" est né au Etats-Unis au cours de la seconde guerre mondiale sous l'expression de *transport demand management* (TDM)[5] désignant des actions incitant à la rationalisation de l'usage de la voiture particulière en vantant les mérites du covoiturage[6]. Cette approche était surtout appliquée aux déplacements réguliers (déplacements

[1] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.42
[2] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2018), Management de la mobilité, Synthèse bibliographique : cadre et définitions, outils, études de cas, p.06, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr , consulté le 07/04/2018
[3] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2016), Maîtrise de la demande de transport, p.02 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr consulté le 05/042018
[4] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2016), *Ibid.*
[5] TDM : terminologie plutôt employée en Amérique du Nord, Australie et dans certains pays Anglo-Saxons pour désigner les démarches de MM. La différence entre l'approche européenne du MM et celle de TDM réside dans le type de mesures privilégiées par chacune des approches. Le concept MM en Europe a tendance à concentrer ses actions sur la propension du changement du comportement de tous les types d'usagers, alors que l'approche américaine du TDM focalise son attention à offrir des alternatives de déplacement surtout aux salariés (SCHREEFLER, 2003). Cf., ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.26
[6] ZOUBIR Ayman (2013), *Ibid.*

domicile-travail), et on travaillait surtout *via* les entreprises et autres employeurs pour atteindre les navetteurs. Elle menait même, dans certaines régions des Etats-Unis, à une obligation pour les entreprises à réaliser un plan de transport du personnel. Ce concept de management de mobilité désignait, à partir de la fin des années 1980, une approche préventive consistant à stimuler la population, par diverses mesures, à éviter les déplacements ou à utiliser des moyens de transport à plus grande capacité (transports collectifs, car-*pooling*, van-*pooling*[1], etc.).

Le concept est importé en Europe dans les années 1980 avec la mise en œuvre aux Pays-Bas[2] d'actions visant à réduire l'utilisation de la voiture particulière lors des déplacements domicile-travail et professionnels, en adoptant une approche locale favorisant la collaboration entre les entreprises et les pouvoirs publics. Cela a abouti au développement par les entreprises de plans de transport encourageant l'utilisation des TEC, des vélos et du covoiturage[3] et à la création de structure d'interfaces dénommées centres de coordination des transports, qui ont vu le jour au début des années 1990 axé sur les déplacements domicile-travail.

Ces structures sont chargées de la vente de produit de mobilité développé par les instances publiques et les sociétés de transports publics et/ou privés. Au début uniquement axés sur les déplacements domicile-travail et professionnels, mais maintenant de plus en plus actifs dans tous les domaines. Par sa connaissance de la demande et son contact direct avec le client, la centrale de mobilité va aussi essayer de développer une offre plus adéquate. Elle devient donc, outre un bureau de vente ou de marketing de l'offre existante, un gestionnaire de l'interaction offre-demande.

Par la suite, le concept de MM s'est développé progressivement en Europe avec l'idée selon laquelle, il ne s'agit plus seulement de satisfaire la demande, mais de la faire évoluer et de la réguler[4]. En 1991, l'Allemagne ouvrait ses premiers centres d'informations de transport appelés centrale de mobilité[5] constituant ainsi l'unité opérationnelle du MM[6]. En 1996, la France via la loi LAURE encourageait les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. En 1999,

[1] Van-pooling signifie covoiturage avec un véhicule contenant au moins 7 places (van ou minibus). Aux Etats Unis le terme est plus souvent utilisé dans le cas d'un covoiturage avec un véhicule fourni par une entreprise, une société de leasing ou de location ou par une société spécialisée dans le van-pooling. L'avantage du van-pooling en comparaison des bus de sociétés ou e systèmes de taxis est un coût moins élevé parce qu'un l'un des employés conduit le véhicule, il ne faut donc pas payer un chauffeur professionnel. ZOUBIR Ayman (2013), *Ibid.*

[2] Le concept se formalise en premier lieu au pays bas avec les "Vervoerplan" l'équivalent des plans de déplacement d'entreprises en France avec principale préoccupation de résoudre les gros problèmes de congestion. Ce sont les néerlandais qui sont à l'origine de la mise en place de la première politique nationale de MM en Europe. Cf., ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.28

[3] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2018), *op.cit.*, p.10

[4] La CeMathèque (2002), *Ibid.*

[5] La centrale de Mobilité de Wuppertal, par exemple, a été érigée par la société de transports publics locale. Elle est située dans le centre ville et y offre un service intégral en matière de promotion, d'information et de vente de transports. En faisant ceci, elle ne se limite pas uniquement à la vente des produits de la société de transports publics, mais elle y ajoute l'offre de voitures partagées ou de location, de regroupement de covoiturage, de taxis et même de bicyclettes de location.

[6] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.28

l'*European Platform on Mobility Management* (EPOMM)[1] est créée dans le but de faire échanger des idées et des expériences sur les techniques de gestion de la mobilité. Depuis, ce concept ne cesse de s'étendre, avec le constat fait des limites des politiques de transport centrées uniquement sur l'offre[2].

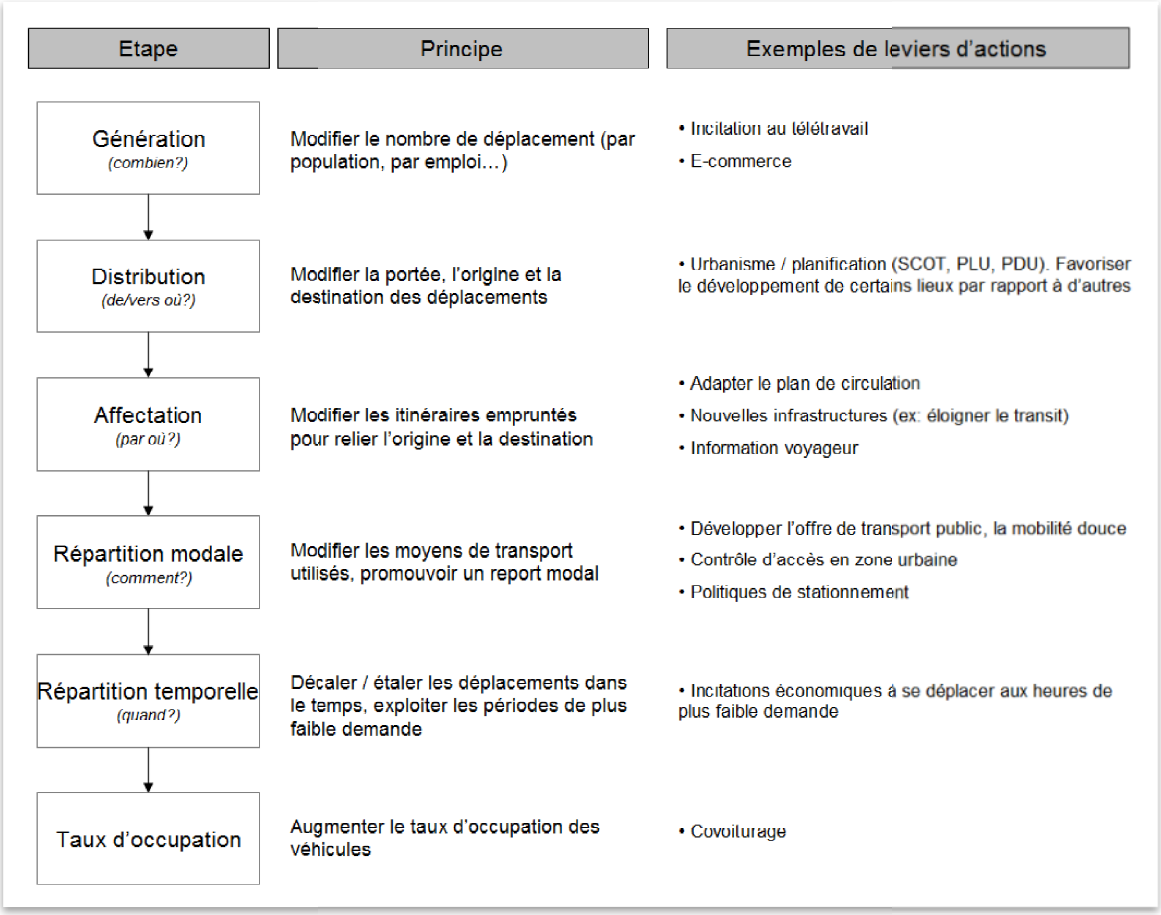
Suivant la vision EPOMM, l'approche "Management de la mobilité" s'appuie sur des mesures dites "douces" ou "*soft*" qui peuvent être organisationnelles ou incitatives (actions agissant directement sur la demande), mais peuvent aussi agir sur l'offre d'infrastructure de transport alternatif léger tel que les pistes cyclables ou la requalification de la voirie urbaine pour favoriser les mobilités actives[3]. Ces mesures peuvent être regroupées sous quatre (04) catégories à savoir l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires. Ces mesures "douces" visent le plus souvent à améliorer la performance des mesures dites "dures". En comparaison aux mesures dures, les mesures douces ne sont pas onéreuses, car elles n'entraînent pas nécessairement d'importants investissements tout en permettant de maintenir le ratio coût/bénéfice à un niveau élevé[4]. Cette vision est un peu plus restrictive, car elle oppose mesures "douces" et mesures "dures" telle que la mise en place de pistes cyclables.

Cependant, au sein des pays membres de l'EPOMM, le management de la mobilité couvre différents périmètres. Les pays du Nord de l'Europe englobent dans ce concept toutes les actions en faveur du développement des transports durables. Au contraire, la définition française, si l'on en reste aux actions inscrites dans la loi au titre du management de la mobilité, est beaucoup plus restrictive : il s'agit du conseil en mobilité et des Plan de Déplacement d'Entreprises (PDE)[5].

Les stratégies de maîtrise de la demande de mobilité peuvent être portées par la puissance publique au niveau local (par exemple, lors de la définition du plan de déplacement urbain), régional (exemple de campagnes de communication) ou national (exemple du PAMA), les employeurs, avec les plans de déplacements d'entreprise (PDE) et par des associations multi-acteurs, telle la "Transportation Management Association" (TMA) nord-américaines.

[1] ONG basée à Bruxelles, il s'agit d'un réseau de gouvernements européens impliqués dans le management de la mobilité (la France y est représentée par le Cerema). www.epommweb.org
[2] En 2014, la Cour des Comptes Européenne jugeait ainsi que les deux tiers des projets de transport urbain financés par l'UE sont peu performants. En France, la part modale des transports en commun est inférieure à 15% dans la majorité des grandes villes, malgré les investissements lourds pour développer les réseaux ces 40 dernières années. Cf., Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2018), *Ibid.*
[3] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2016), *Ibid.*
[4] Management de la mobilité : définition (définition du management de la mobilité et catégorisation des mesures du management de la mobilité, validées par le consortium Max et Epomm, www.epommweb.org p.03
[5] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2016), *Ibid.*

Figure n° 1 : Principales composantes de la demande de mobilité et les actions mises en vigueur



Source : Ministère français de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (2018), p.18

3. Approche systémique et régulation globale de la mobilité

La régulation de la mobilité par le management des TPL ne peut être pertinente que si elle est intégrée dans le cadre d'une problématique globale posant la question de l'adéquation entre le système de transport et le système urbain. La nécessité de mettre en place un système de transport urbain durable qui se doit rester au service du système urbain et de ses composantes, sans négliger son rôle de mise en relation des opportunités offertes par la ville.

a. Une régulation au-delà de l'approche technique des services publics des transports

Le premier chapitre de la première partie a révélé que l'étude de la mobilité a été, pendant longtemps, réduite à sa dimension technique dans le but de planifier les besoins en matière d'infrastructures de transport, routiers avant tout (ORFEUIL, 2001) et elle dépendait exclusivement du ressort des sciences de l'ingénieur[1]. Cette vision a trop impacté les actions de régulation de la mobilité se limitant souvent à traiter de la régulation des modes de transports, affirme Marie CASTAIGNE. De ce fait, les outils traditionnels sur lesquels reposait une politique de régulation de

[1] HUGUENIN-RICHARD Florence (2010), *op.cit.*, p.04

la mobilité, limitée à la problématique de congestion, ne concernaient que les modes de transports[1]. Dans cette approche traditionnelle, la mobilité est, en effet, réduite à sa dimension technique "le transport" recherchant à l'organiser, dans une logique de service public des transports et d'acheminement de flux de voyageurs.

La logique prédominante est alors celle d'infrastructures, d'optimisation de coût, d'organisation de modes de transport toujours plus nombreux[2]. Or, les solutions à apporter aux problèmes de mobilités ne peuvent plus se limiter à une approche "technique" du problème ; une régulation plus globale (ou transversale du point de vue administratif) est dès lors nécessaire[3]. Néanmoins, la régulation par les modes de transports reste un outil précieux pour la régulation quotidienne des déplacements. Toutefois, vu le caractère systémique de la mobilité qui est de plus en plus marqué (voir chapitre 1), sa régulation ne peut pas être uniquement l'affaire des services publics de transports. Elle dépend de la performance et de la bonne organisation de l'ensemble du système de transport et des modalités de son financement (publics ou tarification) [4].

Ainsi, présentant un élément constitutif du développement urbain, la mobilité et sa régulation doit s'insérer dans un écosystème plus large qui dépasse la dimension technique du déplacement. Cette approche s'intègre pleinement dans la politique urbaine plaçant les transports au cœur des politiques d'urbanisme car la mobilité interagit avec l'aménagement du territoire et l'occupation des sols, les activités économiques, sociales et les modes de vie, tout particulièrement en ville, mais également dans les liens entre les villes et les territoires. Cela nécessite la prise en compte du développement des activités urbaines et de leur organisation dans leur ensemble, la nature des différents espaces, le tissu social, économique qui caractérise ces activités. Le système de transports, qu'il soit constitué d'objets ou de personnes est en effet le plus souvent une demande dérivée des activités humaines et les investigations ont montré que la motilité d'un acteur se construit largement à partir de domaines non directement reliés aux transports.

Réguler la motilité quotidienne suppose donc d'agir dans des domaines comme le culturel, le logement, la politique de développement économique, la localisation des activités et des bassins d'emploi[5], les politiques de la petite enfance, la mixité sociale dans les quartiers, etc.[6] Les choix en

[1] CASTAIGNE Marie (2003), *op.cit.*, p.91
[2] http://hts-consulting.com/2014/10/27
[3] CASTAIGNE Marie (2003), *Ibid.*
[4] CASTAIGNE Marie (2003), *op.cit.*, p.92
[5] La délocalisation du commerce et des emplois vers ces zones réduit certes les impacts de la circulations routière sur le centre ville et améliore sa durabilité environnementale, mais elle entraîne une dégradation de la qualité de vie des habitants d'autres zones jusque-là moins touchées par les flux de circulation, et surtout elle pénalise la durabilité économique du centre (perte d'emplois). En effet, la démocratisation de la voiture, tout en élargissant le choix des opportunités de vie pour les usagers automobiles, a considérablement augmenté les lieux potentiels de localisation des activités, au détriment de la partie dense des villes, et de manière beaucoup plus intensive que la réalisation des lignes de transports publics, moins ubiquitaires. Cf. MARCADON Jacques (1997), Les transports : géographie de la circulation dans le monde d'aujourd'hui, Armand Colin, p149-163, cité par BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p.86
[6] KAUFMANN Vincent (2014), *op.cit.*, p. 184

matière de transport et de mobilité sont donc indissociables des politiques économiques et industrielles ainsi que celles d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de logement et nous invitent à nous questionner sur un modèle urbain intégré[1].

Il est intéressant de noter que les régulations envisagées pour les questions de mobilités font fréquemment appel à l'outil propre à l'aménagement du territoire. Cet outil de régulation et d'action apparait évident pour toute personne se penchant sur la question des mobilités par le fait même que l'on conçoit souvent celles-ci comme des déplacements reliant un point à un autre et que les saturations des points à relier interviennent évidemment sur le trajet à effectuer[2]. A ce titre, la régulation de la mobilité dépend non seulement du management des TPL mais aussi de l'organisation spatio-temporelle des activités et des bassins d'emploi, de l'offre de logement, des acteurs d'insertion sociale, etc. Elle nécessite la mise en place d'une action collective dont le rôle des pouvoirs publics est à cet égard de créer une nouvelle alliance avec la société civile (les parties prenantes) en matière de prise en charge des besoins de mobilité.

L'intégration de cette offre de transport au rythme de la ville et donc au processus de planification urbaine est déterminante dans la régulation de la mobilité. Cette approche, qualifiée d'intégrative, agit sur les facteurs de nature structurelle plutôt que comportementale dans le but de créer les conditions pour un usage moins spontané de la voiture individuelle et de favoriser une mobilité raisonnée qui ne passe pas forcement par une désautomobilisation systémique. Elle suppose l'intégration des transports dans une vision globale de l'aménagement afin de limiter la demande en mobilité contrainte et rééquilibrer la concurrence modale dans certains territoires. Cela consiste à agir sur les causes de la mobilité plutôt que sur le développement lui-même, le terrain d'action est donc le territoire[3].

Les stratégies tracées dans cette approche jouent le rôle de préventif au développement de symptômes de dépendance automobile mobilisant les mécanismes qui interviennent *a priori*[4]. Il s'agit ici de corriger le déficit de cohérence existant et de faire cette culture de mobilité en amont et pendant la conception des projets d'aménagement à l'échelle du territoire et notamment durant les procédures d'attribution de permis de construire, dans le but de concevoir des politiques urbaines qui donnent leurs chances aux modes de déplacements alternatifs à la voiture et garantissent les conditions de choix modal. Elle vise à anticiper l'usage de l'automobile en créant des conditions favorables pour le développement des modes alternatifs[5]. Cette approche intégrative suppose une réflexion, en amont (durant la phase de planification) sur les questions relatives aux déplacements et

[1] ZOUBIR Ayeman (2013), *op.cit.*, pp. 51-52
[2] CASTAIGNE Marie (2003), *op.cit.*, p.85
[3] ZOUBIR Ayeman (2013), *op.cit.*, p.45
[4] Zoubir Ayman (2013), *op.cit.*, p.45-46
[5] Zoubir Ayman (2013), *op.cit.*, p.51

aux stationnements dans les documents de planification en France, tel que le plan de déplacement urbain (PDU) et le plan local d'urbanisme (PLU) [voir chapitre 4].

b. Approche moderniste de la régulation de la mobilité : Gestion et organisation du temps de travail

Les pratiques de gestion du temps sont au cœur de l'approche moderniste, dont le meilleur exemple est fourni par les Etats-Unis en réponse aux problèmes de congestion, source de pertes de temps et de pollution vécus comme un problème de santé publique[1]. La prise en compte de la dimension temporelle se base sur une approche très simple de la mobilité. Elle conçoit que toute mobilité s'effectue nécessairement dans l'espace et dans le temps[2]. La réflexion au sujet de la régulation des temps sociaux remonte au début des années 2000. Avant, le temps était conçu comme paramètre objectif neutre et non contrôlable et les organisations temporelles sont de pures constructions sociales dont les rares outils juridiques organisant les temps se sont limités dans la société moderne à la sphère du droit du travail.

Réguler la mobilité en agissant sur le temps social des individus, passe inéluctablement par la réorganisation temporelle du travail. La politique de régulation de la mobilité est avant tout une politique de gestion de temps : elle est centrée sur les employeurs à qui est confiée la mission de démontrer qu'ils peuvent faire décroître les circulations automobile en pointes[3]. En effet, des politiques du temps ont été mises au point dans plusieurs pays d'Europe : incitation aux horaires décalés ou flexibles, substitution des mobilités physiques par des technologies d'information et des communications (TIC), création de bureaux de temps. L'incitation aux horaires décalés ou flexibles consiste en un aménagement des heures de travail selon lequel l'employé choisit lui-même l'heure du début et de la fin de sa journée de travail. Dans certains cas, il doit respecter des plages horaires fixes déterminées à l'avance. Ce dispositif permet aux employés d'éviter les heures de pointe[4].

Cette stratégie nécessite d'encourager également les entreprises à étaler leurs horaires de travail afin de ne pas décourager l'utilisation des transports en commun pendant les heures de pointe. Cette possibilité exige néanmoins une réflexion approfondie sur les impacts sur les conditions de travail et l'accès des différentes couches de salariés à une plus grande flexibilité des horaires en fonction des besoins individuels. Offrir des possibilités de loisirs de proximité. Dans les grandes agglomérations, il faut développer des grands espaces verts et des parcs de loisirs à l'anglo-saxonne pour développer les loisirs de proximité et réduire les migrations des week-ends[5].

[1] BIEBER Alain, ORFEUIL Jean-Pierre (1993), *op.cit.*, p.138
[2] Par contre, en ce qui concerne la dimension temporelle, peu d'outils semblent exister aujourd'hui et un Ministère de l'aménagement du temps ne semble pas (ou pas encore) à l'ordre du jour. CASTAIGNE Marie (2003), *op.cit.*, p.92
[3] BIEBER Alain, ORFEUIL Jean-Pierre (1993), *op.cit.*, p.139
[4] CEREMA (2014), Management de la mobilité et travail à distance : Quelles articulations avec les politiques de déplacement ?, https://www.cerema.fr/fr
[5] http://www.globenet.org/

Les bureaux des temps de travail, quant à eux, visent à prendre en compte les rythmes professionnels et personnels des habitants, les besoins et les contraintes des acteurs économiques et sociaux, pour mieux adapter le fonctionnement des services, équipements et ressources de la ville (administratifs, musées, écoles, etc.)[1]. Il s'agit d'adapter les horaires des services publics aux demandes de la population et à l'organisation des TEC permettant l'accessibilité à ces différents services publics[2]. Cette approche cherche à trouver des solutions pour limiter les dysfonctionnements générateurs de perturbations des services de transports collectifs, pour réduire la vitesse sur la voirie dans une optique de décongestion, pour adapter les horaires des services publics municipaux aux horaires atypiques de certaines activités, etc.

Enfin, la substitution de la mobilité physique par la promotion des TIC pour faciliter l'accessibilité des individus à leurs activités et leur besoins, à savoir la télématique, le télétravail, la téléconférence, le commerce électronique, l'externalisation d'activités, l'éducation à distance et les technologies du divertissement, peuvent être des outils efficaces et potentiellement utiles de gestion de la demande de mobilité[3]. La substitution par les TIC constitue un type de mesure permettant d'agir sur la demande de mobilité en tempérant le besoin de mobilité physique ou s'y substituer[4].

Le télétravail et le travail à domicile à temps partiel influent davantage sur la mobilité que les autres TIC[5]. Il est nécessaire de pousser plus en avant la recherche et de multiplier les expériences pour savoir si les TIC, le commerce électronique et le télé-achat amplifient ou réduisent la mobilité et exercent un effet multiplicateurs ou inhibiteur sur les déplacements à finalité professionnelle et le transport de marchandises. Le télétravail peine à attirer des candidats parce qu'ils craignent l'isolement, le manque de ressources et la perte de la convivialité trouvée dans un bureau traditionnel[6]. La semaine de travail comprimée permet aux employés d'allonger leurs quarts quotidiens de travail afin de réduire le nombre de jours de leur semaine de travail. Par ailleurs, la mise à disposition de cantines sur le lieu de travail permet d'éviter les retours à domicile lors de la pause méridienne.

c. Régulation de la mobilité dans une approche globale : complexité institutionnelle et problème de gouvernance

La régulation de la mobilité doit être le résultat d'une approche intégrée et transversale des solutions à mettre en œuvre, combinant à la fois des mesures relevant de l'offre, celles relevant de la

[1] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2018), *op.cit.*, p.63
[2] CASTAIGNE Marie (2003), *op.cit.*, p.93
[3] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), La demande du trafic routier : Relever le défi, Edition OCDE, p.58
[4] Quoique le recours aux télécommunications ait rarement pour objectif exclusif d'agir sur la mobilité, il peut avoir un effet secondaire important. Le rapport entre mobilité et télécommunication se traduit par le fait que ces dernières peuvent se substituer à la mobilité, l'amplifier ou la modifier. Cf., Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *Ibid.*
[5] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *Ibid*.
[6] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *Ibid*.

demande et celles relevant de l'aménagement du territoire et d'urbanisme, etc. En termes de politique publique, la gestion de la demande de mobilité peut donc, par son approche *bottom-up* (du bas vers le haut) compléter les approches classiques de gestion de l'offre *top-down* (du haut vers le bas). La combinaison des mesures faisant intervenir de multiples niveaux de compétences (imbriqués et opérant à différentes échelles à la fois) en matière de régulation de la mobilité met en jeu la question de gouvernance ; c'est-à-dire un cadre d'analyse de la conduite et de la mise en œuvre de l'action publique en matière de régulation de la mobilité[1].

Les politiques de régulation de la mobilité doivent baser sur une interaction constante entre d'une part l'autorité publique, les sociétés de transports ou autres preneurs d'initiatives et d'autres part, les groupes cibles de l'initiative en question, l'utilisateur du transport ou le citoyen "mobile". En effet, la régulation de la mobilité ne peut être construite qu'en dépassant les découpages institutionnels sectoriels (voir chapitre 2). L'articulation des stratégies de régulation de la mobilité entre les différents acteurs d'une même zone est une condition importante dans la réussite des objectifs en matière de développement durable[2].

Cela permet notamment d'éviter la « tragédie des biens communs » dont fait partie la mobilité : exemple de l'employeur faisant des efforts *via* son plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour réduire l'usage de la voiture particulière par ses employés, aboutissant aux biens faits sur le réseau routier profitant aux employés d'une autre entreprise qui les compensent en changeant le comportement de mobilité pour en profiter[3].

Partons de l'hypothèse que la mobilité est un bien commun, sa régulation suscite la recomposition de l'activité des parties prenantes elles-mêmes, autour des résolutions collectives d'action qu'elles prennent (à l'occasion d'une opération de développement), qu'en se matérialisant dans des "services publics". CORDONNIER Laurent affirme que la notion de bien commun invite, d'autre part, à s'appuyer davantage sur les parties prenantes organisées que directement sur les citoyens. Ce qui n'empêche pas qu'une qualité essentielle de ces acteurs organisés est de se situer à l'interface des acteurs publics et des citoyens[4].

Dès lors, la régulation de la mobilité dans une approche intégrée pose un nouveau cadre d'intervention des acteurs qui trouve ses fondements dans les principes de gestion de cette catégorie de bien à savoir la co-production. Suivant la définition qu'en donne La *New Economics*

[1] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.55
[2] La CeMathèque (2002), *op.cit.*, pp.17-18
[3] Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (2018), *op.cit.*, p.8
[4] Dans cette perspective, les pouvoirs publics interviennent comme "coordinateur" des parties prenantes, en vue de les aider à recomposer le puzzle d'une action collective davantage orientée à la fourniture de biens communs (ce qui n'est pas nécessairement ce qui résulterait en première intention du jeu spontané des acteurs). Cf. CORDONNIER Laurent (2012), *op.cit.*, p.07

Foundation[1], la co-production signifie fournir des services publics à travers une relation d'égalité et de réciprocité entre les professionnels, les usagers, leur famille et leurs voisins[2]. La *New Economics Fondation* a consacré une nouvelle approche des services publics, car il ne s'agit pas de consultation ou de participation. Suivant CORDONNIER[3], l'enjeu n'est pas de consulter davantage, ou d'impliquer davantage le public dans les décisions, mais d'encourager les gens à utiliser les compétences humaines et l'expérience dont ils sont dotés pour contribuer à la production de services publics ou d'actions bénévoles […] en sorte que la fourniture de ces services ne soient plus l'apanage des professionnels ou des officiels, mais une responsabilité partagée, les uns et les autres construisant et utilisant un réseau pluriel d'appuis mutuels[4].

Cette théorie a, selon HARRIBEY (2011), trouvé un vif soutien dans le monde économique et financier qui entamait alors un grand mouvement de dérégulation et de déréglementation de l'économie mondiale en cherchant à justifier un recul de l'intervention publique ou du contrôle de l'économie par les États[5]. Ce modèle, qui a conduit à la sur-exploitation de nombreuses ressources naturelles et à l'aggravation du dérèglement climatique et à une croissance des inégalités, sera ensuite dénoncé par l'économiste et politologue américaine Elinor OSTROM, Prix Nobel d'économie en 2009, proposant une théorie alternative à la fois au tout-marché et au tout-État, au profit de l'action collective et d'une gestion plus collaborative et négociée des biens communs et des biens publics. Les biens communs sont plus le résultat d'un bon agencement entre les parties prenantes du développement économique que le produit d'une entreprise de service particulière.

Leur production dépend plus d'une bonne coordination entre les acteurs, de bons principes d'organisation, de dispositifs ou d'arrangements institutionnels ingénieux, de règles de conduite, que d'une fabrication[6]. Ce courant s'inscrit dans une "nouvelle économie institutionnelle" ou "la socio-économie des institutions"[7], notamment affirmée en 1990 dans son livre *"Gouvernance des biens*

[1] La NEF est un Think Tank basé au Royaume-Uni et créé dans le sillage du TOES (*The Other Economic Summit*), en 1986. Cette fondation se consacre à la promotion de solutions innovantes, en rupture avec "la pensée dominante en matière économique, sociale, et environnementale."

[2] La notion de "co-production" invoquée ici est un peu différente de celle utilisée par le courant anglo-saxon partisan d'un nouveau "*public management*". Ce courant entend valoriser la participation des citoyens à la production des services publics, en s'appuyant sur le "cœur de l'économie", c'est-à-dire sur la capacité des citoyens et des "communautés" – les "gens", les amis, la famille, le voisinage – à autoproduire une partie des biens qu'ils se fournissent déjà mutuellement. Voir chapitre 2, section 2

[3] CORDONNIER Laurent (2012), Eclairages sur la notion de biens communs, Document de travail, Revue Alternatives Economiques. p.8 http://alternatives-economiques.fr consulté le 15/03/2017

[4] E. OSTROM, la coproduction de biens communs exige un "commun" mais que cette instance de gouvernance, n'a pas pour but, généralement, de gérer collectivement une ressource en commun, mais a pour but de produire des biens communs, et il doit réunir, pour ce faire, l'ensemble des acteurs organisés dont les intérêts, les compétences, les ressources et les capacités d'action peuvent avantageusement se recomposer, en sorte que ces qualités parcellaires et décentralisées puissent se recombiner en une action plus collective.

[5] HARRIBEY Jean Marie (2011), *op.cit.*, p. 98

[6] CORDONNIER Laurent (2012), *op.cit.*, p.06 http://alternatives-economiques.fr

[7] Inventé par Oliver WILLIAMSON en 1975, le terme "nouvelle économie institutionnelle", désigne un ensemble de courants de pensée qui a contribué au renouvellement de l'analyse économique des institutions dans les années 1970. Voir chapitre 2 section 2

communs"[1]. Son apport consiste à définir les communs à la fois comme une forme spécifique de propriété et de gouvernance et défend les ressources contre les risques d'enclosure[2]. Mettant en avant les solutions de l'auto-organisation[3] et de l'auto-gouvernance dans les situations de ressources communes[4], OSTROM a montré comment l'étude de formes de propriété et de gestion collective, outre l'intérêt qu'elle présente en elle-même, permet des avancées majeures dans la compréhension de nos économies, au-delà des institutions dominantes sur lesquelles ont porté la plus grande partie des analyses des économistes, les marchés, les firmes ou les institutions publiques, explique WEINSTEIN[5].

Sous section 2 : Régulation de la mobilité et stratégie de planification des transports : approche intermodale au nom d'un rééquilibrage modal

Pendant longtemps, les systèmes de transport algériens et les politiques mises en oeuvre ont été caractérisés par une conception monomodale nuisant ainsi à leur complémentarité. La nouvelle stratégie de planification des transports publics fondée sur une approche intermodale vise moins à réduire les déplacements que de les réorienter vers des modes alternatifs à la voiture particulière, moins gourmands en énergie, moins polluants et moins consommateurs d'espaces, beaucoup plus performants et offrant des capacités d'accueil plus importantes[6]. L'orientation des politiques de développement urbain sera axée sur une planification des transports dans une logique multimodale qui s'inscrit dans l'approche intégrative

1. L'intermodalité comme système technico-actoriel : gouvernance des transports et régulation de la mobilité

L'intermodailté entre les différents réseaux et systèmes de transports est un élément essentiel des nouveaux services de mobilité, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique. Aujourd'hui, elle est un axe essentiel de la stratégie d'action des acteurs de transports et de mobilité. L'intermodalité suppose à la fois une approche globale de la mobilité, nécessitant une

[1] OSTROM Elinor (2010), La gouvernance des biens communs : Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Ed De Boeck, Révision scientifique de Laurent BAECHLER. L'ouvrage original est publié en 1990 aux éditions *Cambridge University Press* sous l'intitulé suivant "*Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*" by Elinor Ostrom

[2] Le mouvement des enclosures est une expression qui renvoie principalement à un phénomène historique, à savoir le "mouvement des enclosures" ayant frappé les terres communales faisant l'objet de droits d'usage collectif sous l'Ancien Régime en Angleterre, en plusieurs vagues s'étalant du XIIe au XVIIIe siècle. De ce mouvement résulte la transformation, dans certaines régions de l'Angleterre, d'une agriculture traditionnelle dans le cadre d'un système de coopération et de communauté d'administration des terres (généralement champs de superficie importante, sans limitation physique) en système de propriété privée des terres (chaque champ étant séparé du champ voisin par une barrière, voire une haie, etc.).

[3] Dans les années 1970, le concept d'autogestion avait une forte base idéologique à la fois libertaire, marxiste et christianisme social, alors que celui d'auto-organisation renvoie d'abord à des pratiques observables, et toute la démarche empirique poursuivie pendant de longues années par E. Ostrom, a été de parcourir le monde pour rencontrer de nombreuses personnes en situation d'auto-organisation populaire sans aucune idéologie explicite sous-jacente.

[4] OSTROM Elinor (2010), *op.cit.*, pp. 77-126

[5] WEINSTEIN Olivier (2013), Comment comprendre les "communs» : Elinor OSTROM, la propriété et la nouvelle économie institutionnelle, Revue de la régulation [En ligne], 14 | 2e semestre, consulté le 25 mars 2017. http://regulation.revues.org

[6] BAOUNI Tahar, BAKOUR Mohamed & BERCHACHE Rafika (2013), Effets de la multi-modalité à Alger sur la mobilité des usagers, *Insaniyat/*[en ligne], n° 62, consulté le 08 Février 2018. http://journals.openedition.org

large coopération des acteurs, l'optimisation des pôles d'échanges et la mise en œuvre des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

a. L'intermodalité pour des systèmes de transports intégrés et durables : repenser la planification urbaine

Du fait de l'augmentation des flux de mobilité et la complexification des déplacements, ainsi que le déséquilibre accru dans l'utilisation des divers modes et infrastructures, l'intermodalité, appréhendant le système de transport dans une approche globale, s'inscrit dans la perspective d'améliorer l'efficacité du système de transport dans son ensemble et de réduire les coûts sociaux et environnementaux qui en découlent[1]. Outre l'ouverture des marchés de transport à la concurrence, la promotion de l'intermodalité apparait comme un outil stratégique permettant d'envisager le transport dans une logique de système[2] à cerner par une approche intégrée. L'intermodalité est au centre d'une nouvelle géographie des transports, non plus sectorielle, mais globale, associant et combinant, *via* les interfaces, l'ensemble des modes de transport et l'ensemble des échelles spatiales et temporelles dans un système unique intégré (CHAPELON, 2006). Il s'agit de dépasser les logiques d'organisation sectorielles et de promouvoir la complémentarité entre modes, pour rendre plus performant les chaînes de transports[3].

La notion d'intermodalité véhicule l'idée de l'utilisation de plusieurs modes de transports à travers la mise en avant du principe d'articulation. Sans être exhaustive, voici les définitions retenues. La première définition retenue est celle donnée par le dictionnaire Le petit Larousse qui la qualifie comme la *mise en jeu de plusieurs modes de transport.* Cette définition a l'avantage d'être simple, mais insuffisante car elle ne décrit pas le processus selon lequel cette intermodalité se réalise. La deuxième définition est celle formulée par le Groupe d'étude et de mobilisation sur les réseaux et les territoires, reprise par Jean-Marc OFFNER. Elle est envisagée comme "la possibilité de passer d'un mode de transport à un autre". Cette définition simplifie la pratique de l'intermodalité au passage d'un mode de transport à un autre, comme si ce processus est si évident. En réalité c'est si compliqué. Il nécessite la réunion d'un certain nombre de conditions liées à l'infrastructure, l'information, l'offre de transport permettant sa réussite.

Guy JOIGNEAUX[4] la définit comme la capacité à faire coopérer des modes distincts de transport, de façon à optimiser la rationalisation d'une chaîne complète de déplacements. D'après

[1] CHAPELON Laurent (2010), Les pôles d'échanges : des interfaces au service de l'intermodalité, Ouvrage : Géographie des interfaces : une nouvelles vision des territoires sous direction de Corinne LAMPIN MAILLET et al., Editions Quae, p. 90
[2] COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL (1997), Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'union européenne une logique de systèmes pour le transport de marchandises stratégies et actions visant a promouvoir l'efficacité, les services et le développement durable, p.01 http://cordis.europa.eu
[3] CHAPELON Laurent (2010), *op.cit.*, p.89
[4] JOINGNEAUX Guy, (2002), Transport et territoire, Ouvrage : Le territoire aménagé par les réseaux : Energie, transports et télécommunications, MUSSO Pierre et al. Edition L'Aube, p.60

cette définition, l'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transports sur un même trajet, à utiliser différents types de véhicules pour se rendre d'un point A vers un point B. Cette logique vise à rationaliser les usages de l'automobile en offrant des alternatives de mobilité pertinentes afin de fluidifier les déplacements et réduire leur empreinte écologique (mobilité durable). Ainsi, cette notion est qualifiée comme une caractéristique d'un système de transport, en vertu de laquelle au moins deux modes différents sont utilisés de manière intégrée pour compléter une chaîne de transport de porte à porte.

Selon cette conception, l'intermodalité est une pratique qui permet, grâce à une approche globale, une utilisation plus rationnelle de la capacité de transport disponible. En conséquence, l'intermodalité vise à aboutir à un système global, cohérent et capable de gérer les interactions entre les divers modes de transport. Elle peut être définie comme « *l'ensemble des moyens mis en oeuvre pour rationaliser le système de transport dans l'objectif d'aider les voyageurs à coordonner leurs modes de déplacement* » (Thévenin, 2002)[1]. Elle est un outil qui permet d'améliorer la performance du transport dont l'offre doit répondre aux missions de service public avec le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité[2].

Enfin, l'intermodalité peut être définie comme un principe d'organisation et d'articulation de l'offre de transport, visant à coordonner plusieurs systèmes modaux par une gestion de transport et un aménagement spécifique des interfaces entre les différents réseaux (GOULETS & GOLIS, 1999)[3]. Elle implique un changement de paradigme de l'action publique afin de considérer les différentes offres de transport comme complémentaires plutôt que concurrentes. Concernant la mobilité, l'intermodalité améliore l'efficacité des déplacements en optimisant le passage entre les différents modes en place. Elle optimise les équipements de transport en favorisant les synergies et améliore l'accessibilité pour les résidents en multipliant les possibilités de destinations, dans l'espace comme dans le temps[4]. Elle facilite le franchissement des échelles de mobilité, de l'urbain au régional dans le cas du tram-train mais aussi du local/régional au mondial pour les liaisons air-rail en ce qui concerne l'accès aux plates-formes aéroportuaires[5].

En termes d'organisation de l'offre de transports, l'intermodalité est souvent associée à certaines notions en l'occurrence la multimodalité, l'interconnexion, l'interopérabilité ou encore l'interfonctionnement. Afin de mieux comprendre ce que signifie cette intermodalité, il est indispensable de nuancer ces différentes notions. La multimodalité ou plurimodalité signifie l'appartenance d'une infrastructure à plusieurs modes. L'intermodalité met l'accent sur la transition

[1] COQUIO Julien (2008), *op.cit.*, p.13, https://tel.archives-ouvertes.fr
[2] Commission relative à l'intermodalité et au transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne, 29 mai 1997
[3] CHAPELON Laurent (2010), *op.cit.*, p.90
[4] Collectivités viables (Mobilité durable), http://collectivitesviables.org
[5] AGERON Pierre(2014), Notion à la une : intermodalité, Revue géoconfluence, http://geoconfluences.ens-lyon.fr consulté le 15 mai 2018

entre au moins deux modes de transport, et multimodalité donne l'idée de la multiplicité des modes utilisés.

En ce qui concerne l'interconnexion, G. DUPUY propose la définition qui l'envisage comme articulation de réseaux, principe physico-technique au premier chef. Elle passe dans ce sens par la mise en continuité d'infrastructures relevant initialement de plusieurs réseaux et l'homogénéisation de leurs normes d'exploitation, autant d'évolutions qui rendent alors possible l'organisation de nouveaux services[1]. Au-delà de ces considérations technico-organisationnelles, l'auteur retient les principes fondateurs de l'interconnexion notamment la suppression des ruptures de charge[2] et le déclenchement d'un effet de réseau. Enfin, le terme de l'interopérabilité est introduit dans le vocabulaire de la technocratie européenne en matière de gestion de réseau dans une vision de l'optimisation d'un système en développant un réseau de réseaux qui va du rapprochement de plusieurs réseaux au sein d'un même type de mode (aérien, ferroviaire, routier, fluvial, etc.) avec une volonté d'organiser un véritable réseau intermodal.

Contrairement à l'intermodalité qui renvoie aux usagers des transports (demande de transport), l'interopérabilité concerne les gestionnaires des réseaux de transport et plus largement les acteurs de l'offre. L'intermodalité est un service rendu aux individus mobiles facilitant la possibilité de combiner aisément plusieurs modes de transports au cours d'un déplacement[3]. Elle n'est pas liée à certains modes. C'est un mécanisme de mobilité au sein duquel chaque mode, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien et routier, contribue à l'optimisation de l'ensemble du système, en s'appuyant sur des services avancés d'information et de communication[4].

Elle vise à fluidifier les systèmes de transports, à résoudre le problème de congestion routière et réduire la pollution atmosphérique. De ce fait, l'intermodalité, d'un point de vue de l'action publique, constitue une des réponses possible à la maîtrise des déplacements routiers et la régulation de la mobilité dans la mesure où la possibilité d'utiliser un ensemble de modes de déplacement pour répondre à ses besoins de mobilité diminue la nécessité de recourir à l'automobile individuelle. De toute évidence, l'intermodalité ne vise pas à imposer un quelconque choix modal car en améliorant les connexions entre les modes de transport et en les intégrant au sein d'un système unique, l'usager délaissera volontiers son véhicule s'il peut choisir son mode de transport et passer facilement de l'un à l'autre sans rupture de charge, du point de départ au point d'arrivée.

Cependant, pour rendre efficaces les pratiques intermodales, il est crucial d'assurer l'intégration des différents modes de déplacement d'un point de vue physique et opérationnel, ce qui

[1] MARGAIL F. (1996), De la correspondance à l'interopérabilité : les mots de l'interconnexion, Revue flux n°25, pp. 28-35
[2] Une rupture de charge est, dans le domaine des transports, une étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule, sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage. Les ruptures de charges étant particulièrement coûteuses en impliquant une perte de temps.
[3] CHAPELON Laurent (2010), op.cit, p.89.
[4] COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL (1997), *op.cit.*, p.8

implique de favoriser en priorité la continuité matérielle entre les réseaux, l'intégration de l'information et celle de la tarification (section 2, p.206-214). L'intermodalité implique ainsi trois éléments, à considérer avec attention, qui en constituent les piliers et simplifient son fonctionnement (le rapprochement physique, la tarification intégrée et l'information multimodale).

b. Fondements juridiques de l'intermodalité en Algérie

Sur le plan réglementaire, la notion d'intermodalité a été introduite, pour la première fois, dans le langage administratif algérien en matière d'organisation des transports, par la loi n°88-17. Cette loi favorise l'idée de la combinaison intermodale dans le développement des différents modes de transport en s'appuyant sur des plans de transport nationaux et locaux privilégiant cette approche et en tenant en compte la vocation et les avantages relatifs de chacun d'entre eux pour la collectivité nationale (art. 3). Elle définit le transport combiné intermodal en tant que prestation exécutée en vertu d'un titre unique, au moins, deux modes de transport différents et couvrant le transport du bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique à l'égard du contractant (art. 19). Cette démarche a été confortée par la loi 01-13 reprend la définition donnée par la loi précédente (art. 2). Cette définition met en évidence l'intégration tarifaire et physique du système de transport.

Si nous nous limitons au principe d'articulation entre les modes des transports, nous pouvons affirmer que l'intermodalité, en Algérie, remonte à la période coloniale, car la réglementation régissant les transports ferroviaires et routiers durant cette période, consacre le principe de la coordination et d'harmonisation dans les dispositions du décret du 14 novembre 1949[1]. En application de ce texte, la coordination doit se vérifier dans la fixation des horaires. Selon l'article 4, alinéa 3, les horaires sont ainsi définis par rapport à l'heure légale, les services de transport doivent indiquer l'heure de passage à chaque point d'arrêt obligatoire, les correspondances ferroviaires ou routières à assurer, ainsi que les limites de cette obligation en cas de retard du service ferroviaire ou routier en correspondance. Or, la réalité était tout autre car les TPL, jusqu'à une date récente, étaient exploités en accordant une importance à un seul mode, le transport routier.

Soulignant que la condition d'harmonisation de l'information est nécessaire, mais insuffisante pour un système de transport intermodal efficace, l'approche intermodale priorise une organisation des services de transport urbain en réseaux intégrés aux plans physique (pôles d'échanges) et tarifaire (politique d'intégration tarifaire (art. 31 de la loi 01-13)) en tenant compte de la part de chaque mode dans le système de transport (art. 8 de la loi 01-13). Ainsi, le développement des différents modes de transports terrestres doit tenir compte de la vocation et des avantages relatifs à chacun d'entre eux pour la collectivité nationale, et s'appuyer sur des plans de transport nationaux et locaux favorisant une approche intermodale. Toutes ces réformes juridiques visent à améliorer la performance du

[1] Décret du 14 novembre 1949 relatifs à la coordination et à l'harmonisation des transports

service public basée sur l'établissement d'une nouvelle approche de l'action publique en matière d'exploitation et d'organisation de l'activité de transport. Elles mettent en avant l'intermodalité qui est inscrite dans une logique de complémentarité et de concurrence et modifient la perception de la chaîne de transport.

Dans le but de poursuivre cette dynamique, la loi 10-02 portant approbation du SNAT considère l'intermodalité comme un impératif à considérer en liaison avec la valorisation du rôle du chemin de fer. Elle constitue l'une des orientations directrices du SNAT reposant sur la modernisation des infrastructures qui améliorera leur capacité afin qu'elles puissent relever ce défi. Avec l'intensification du trafic et le déséquilibre accru dans l'utilisation des divers modes de transport, attribuant une part croissante pour le transport routier et décroissante pour le transport ferroviaire, l'intermodalité apparaît comme une solution aux problèmes du transport urbain en adoptant une vision multimodale. Ainsi, la volonté d'articuler plusieurs modes de transports, permettra de construire un réseau intégré de transport pour une meilleure desserte et organisation des territoires. Grâce à cette loi, l'intermodalité gagne de l'importance dans les actions entreprises dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire avec objectif de garantir l'attractivité des territoires algériens.

c. L'organisation intermodale correspond aux relations d'acteurs : nouvelle forme de gouvernance portée par les syndicats mixtes

L'intermodalité correspond à une gestion des déplacements efficiente et nécessite une approche globale, combinant tous les modes et intégrant l'optimisation des infrastructures aux différents niveaux de territoires. Elle est donc une stratégie transversale qui demande l'implication de plusieurs acteurs (autorités organisatrices, entreprises d'exploitation du TEC). De ce fait, l'organisation intermodale correspond à un système de relation entre acteurs conçu pour améliorer les transferts modaux[1]. BOZZANI S. (2005) l'affirme en considérant l'intermodalité, dispositif systémique et sociotechnique ouvert, à la fois comme un objet géographiquement situé et comme une ***organisation actorielle***, génératrice de lieux et de pratiques spécifiques ayant la capacité de répondre aux besoins de chaque voyageur[2].

Ceci dit pour qu'une politique d'intermodalité soit efficace, les acteurs offrant des services de mobilité, comme les autorités organisatrices de transport et les entreprises privées, doivent collaborer car une stratégie intermodale, lorsqu'elle est portée par tous les acteurs, elle permet de

[1] CHAPELON Laurent (2010), *op.cit.*, p.90
[2] AGERON Pierre (2013), L'intermodalité-voyageurs au prisme de la mondialisation : vers la structuration d'un méta-réseau intégré, thèse de doctorat en Géographie physique, humaine et régionale réalisé sous la direction VARLET Jean Université de Grenoble, p.07

mettre à profit l'ensemble de l'offre de transport d'une région et d'offrir à l'usager des solutions de mobilité au-delà de l'automobile individuelle[1].

Or, l'articulation des modes de transports dans le cadre du projet territorial d'intermodalité demande une gouvernance unifiée des différentes instances planificatrices ayant des intérêts divergents. La gouvernance unifiée de tous les acteurs de la mobilité constitue un enjeu pour les politiques intermodales. Prenant l'exemple de la France qui souffre d'une situation où les compétences s'exercent à des échelles différentes sans cohérence territoriale des schémas de transport (municipalité, communauté d'agglomération, région). Dans un contexte marqué par un éclatement des compétences entre le transport, le stationnement, la voirie, alors que ces compétences sont toutes liées entre elles, François SAGLIER propose de diminuer le nombre de structures et de donner à la même autorité tous les leviers pour mener une politique cohérente[2].

L'unification de la gouvernance des transports passera donc nécessairement par la mise en place du principe de suppléance. Contrairement au principe de subsidiarité[3], longtemps défendu dans le cadre des politiques publiques de TPL, le principe de suppléance est un principe de gouvernance selon lequel quand et si des problèmes relevant de la responsabilité publique excèdent les capacités d'une petite entité à les résoudre, l'échelon supérieur a alors le devoir de la soutenir, dans les limites du principe de subsidiarité[4]. Ce principe met en évidence la création d'une organisation ou d'instance publique unique en capacité de coordonner, voire de réguler les actions des différents partenaires pour assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité.

Dans le respect de ce principe, des coopérations institutionnelles entre autorités organisatrices de transport (AOT) ont été instaurées en France, afin de gérer les problèmes de coordination et les enjeux complexes que pose la politique d'intermodalité[5]. Le champ d'action de la coopération est assez varié et peut aller de simples aménagements d'horaires à des créations plus lourdes telles que la création d'un nouveau réseau de transport en commun. Ainsi, les AOT se regroupent pour mutualiser certains outils : information multimodale, coordination de services ou mise en place de plateforme intermodale, tarification intégrée (mise en œuvre d'abonnements combinés ou d'un système billettique : billet unique, billettique croisée ou intégrée). La coordination entre les différentes AOT peut se développer de manière informelle, par le biais de rencontres entre les différents acteurs, de

[1] http://collectivitesviables.org/articles/intermodalite/
[2] MUGNIER Eric (2011), La mobilité de demain : quels changements pour les acteurs économiques ? *Newsletter* Se déplacer en 2020, http://www.ey.com
[3] Le principe de subsidiarité affectant la responsabilité d'une action publique à la plus petite entité capable de résoudre le problème elle-même. L'application du principe de subsidiarité, actuellement en vigueur, repose sur un découpage des modes de transport et des compétences hérité d'une période où l'intermodalité n'était pas développée. Le problème de l'intermodalité en France est qu'il n'y a pas de coordination au niveau de l'administration. Les décisions se prennent à la fois au niveau de la ville, du département et de la région. Les réseaux, les horaires, les systèmes d'information ou encore la tarification ne sont pas coordonnés.
[4] Ces deux principes (subsidiarité et suppléance) visent théoriquement des niveaux d'action publique les plus pertinents et les plus efficients, dans le respect de la loi et des compétences des collectivités.
[5] GART (2011), La coopération institutionnelle en matière de transport Commission Intermodalité Périurbain, Rapport de la Commission Intermodalité Périurbain, 20 septembre, p.07

partages d'expériences. Elle se traduit par un accord verbal conclu entre autorités organisatrices lorsque cela ne nécessite pas de coopération plus officielle ou dans le cadre d'une convention par laquelle les différents acteurs s'engagent dans la définition d'une politique de la mobilité durable et dans des actions concrètes de coordination. Cette forme de coopération permet d'engager les acteurs vers une mutualisation des savoirs et des moyens, sans toutefois les priver de leurs compétences[1] car il n'y a pas de création de structure propre. Cependant, cette forme de coopération ne fait pas l'objet de suivi.

Nous pouvons citer en exemple le projet de coopération Atoumod regroupant (15) quinze AOT de la région Haute Normandie sur la base d'une charte d'intermodalité puis d'un protocole de gouvernance fixant notamment les clés de répartition des financements engagés (GART, 2012). Sans faire l'objet d'une institutionnalisation poussée, Atoumod a permis l'émergence de projets très opérationnels tels que la mise en place d'une billettique intermodale[2].

Il y a aussi l'exemple de l'Alsace où un comité de coordination (le CoCoAOT) regroupe l'ensemble des AOT du territoire (la région, les deux départements et les sept AOTU). Créé en 2000 sans statut ni convention particulière, son périmètre d'action n'en est pas moins sensiblement le même que celui des syndicats mixtes. Son fonctionnement semble satisfaire l'ensemble de ses membres (RAIE Roland, 2012). Dans d'autres cas de coopération contractuelle ou conventionnelle peut prendre forme d'une convention (Convention de financement de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux ou Convention de mise en place d'un système multimodal), de protocole d'accord ou de charte (Charte d'interopérabilité billettique de Haute Garonne ou de Rhône Alpes, etc.).

A ces dispositifs informels s'ajoute la mise en place de structures plus encadrées, telles que les syndicats mixtes[3] qui sont créées en substitution des syndicats de communes[4]. Les collectivités peuvent décider d'organiser les transports sur une aire géographique étendue et donc de créer une

[1] Ces formes de coopération plus informelles sont le plus souvent situées là où les habitudes de coopération entre collectivités sont ancrées dans le temps. Cf. RIES Roland (2012), Les enjeux de la coopération institutionnelle dans les transports, Cahiers distribution multi-réseaux permet aux usagers d'acquérir sur un seul support, selon leurs besoins, des contrats de transport monomodaux ou des titres multimodaux. GOUDARD Fabienne, MOREL Cédric & LECHEVALIER Marc (2015), Répondre aux défis de l'intermodalité : Partenariat entre collectivités ou Syndicat Mixte ? Congrès ATEC ITS France sous la thématique "Les Rencontres de la Mobilité Intelligente", p.02 https://secure.key4events.com

[1] Institué pour la première fois par le décret-loi du 30 octobre 1935. Dans les transports, cette structure va constituer le principal outil de coopération.

[1] Les collectivités territoriales se sont regroupées au sein de syndicats dès la fin du XIX[e] siècle afin de coordonner leur politique GART, http://www.ville-rail-transports.com/ (NB. Les "Cahiers du GART" est une publication du Groupement des autorités responsables de transport (GART), hébergée dans Ville, Rail & Transports. VR&T n'a pas participé à la rédaction de cet encart spécial.

[2] La carte Atoumod, support intermodal permettant de voyager sur tous les réseaux de transport. Un véritable réseau de distribution multi-réseaux permet aux usagers d'acquérir sur un seul support, selon leurs besoins, des contrats de transport monomodaux ou des titres multimodaux. GOUDARD Fabienne, MOREL Cédric & LECHEVALIER Marc (2015), Répondre aux défis de l'intermodalité : Partenariat entre collectivités ou Syndicat Mixte ? Congrès ATEC ITS France sous la thématique "Les Rencontres de la Mobilité Intelligente", p.02 https://secure.key4events.com

[3] Institué pour la première fois par le décret-loi du 30 octobre 1935. Dans les transports, cette structure va constituer le principal outil de coopération.

[4] Les collectivités territoriales se sont regroupées au sein de syndicats dès la fin du XIX[e] siècle afin de coordonner leur politique de transports sur un territoire donné, soit au sein des syndicats à vocation unique (SIVU), soit de syndicats à vocation multiple(SIVOM) qui ne regroupent que les seules communes limitant ainsi les politiques d'intermodalité. Cf. http://www.snat.fr

entité qui se substitue à leurs propres compétences. Ainsi, le syndicat mixte bénéficie du de compétences des AOT concernées en matière de transport urbain[1].

En 2000, la loi sur le renouvellement urbain (SRU), donne naissance à une nouvelle génération de syndicats mixtes sous une forme institutionnelle nouvelle pour favoriser la coopération entre autorités organisatrices de Transport (AOT) de différents niveaux ; ils sont un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités[2]. C'est le cas du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (région parisienne). C'est alors non seulement la coordination qui est transfert assurée par cette structure mais aussi les compétences de chacune des collectivités, les frontières institutionnelles étant en quelque sorte gommées. Le risque peut être l'éloignement des réalités du terrain, si un échelon politique de proximité n'est pas préservé[3]. Ainsi, l'ajout d'un acteur peut avoir comme effet pervers le ralentissement du processus de prise de décision et de l'avancée de certains projets[4].

2. Stratégie de planification des TPL en Algérie : une intermodalité soutenue par la modernisation des infrastructures

Un réseau de transport est avant tout matérialisé et inscrit dans l'espace par ses infrastructures. L'immensité du territoire algérien (2,38 millions de km²) associée aux redistributions spatiales de la population, en particulier l'explosion urbaine du nord du pays, font de la densification et la modernisation des infrastructures de transports un enjeu majeur du développement économique du pays et de régulation de la mobilité.

a. Les objectifs assignés aux infrastructures de transports dans le SNAT : durabilité, attractivité et compétitivité

Cette stratégie s'articule autour d'une politique ambitieuse de développement des infrastructures de transports tant nationales qu'urbaines qui sont inscrits dans la politique d'aménagement du territoire dont le SNAT est l'instrument stratégique de planification spatiale qui constitue le cadre référentiel de la politique d'extension du réseau national de transport d'ici à 2030 afin de renforcer l'inter-connectivité et de corriger les déséquilibres entre territoires. La stratégie adoptée en matière d'infrastructures de transports s'inscrit dans le cadre d'une politique globale d'aménagement du territoire mettant en avant les objectifs d'attractivité, de compétitivité et de durabilité des territoires tracés dans le schéma national d'aménagement du territoires (SNAT)

[1] Le syndicat mixte peut être fermé composé de communes et EPCI ou ouvert qui associe également les départements ou la région.
[2] RICHER Cyprien, HASIAK Sophie & JOUVE Nicolas (2011), Les Syndicats Mixtes de transport de la loi SRU : un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités?, *Flux* 1 (n° 83), Pp. 51-67, www.cairn.info
[3] DUCHENE Chantal (2004), Le rôle des élus et des collectivités territoriales dans les relations entre les différents niveaux territoriaux, CODATU XI, BUCHAREST (Romania) : *Towards more attractive urban transport*, p.3 http://www.codatu.org/
[4] NEFF A. (2006), Coopération entre autorité organisatrices de transport ligne ferrée de l'Est Lyonnais (Leslys), CERTU, Rapport de stage, p.26

identifiant les opportunités et les menaces, ainsi que les enjeux qui encadrent les dynamiques territoriales dans un contexte de mondialisation, de concurrence et de compétition territoriales.

La mise en œuvre du SNAT s'articule autour de quatre (04) lignes directrices : la durabilité du territoire ou des ressources, le rééquilibrage territorial, l'attractivité et la compétitivité des territoires, la structuration territoriale des bases productives et enfin l'équité sociale et territoriale. Toutes ces lignes directrices présentent la problématique de la mobilité, implicitement ou explicitement, comme centrale. Cependant, dans cet axe de recherche sera mis l'accent sur la troisième ligne directrice "***attractivité et la compétitivité des territoires"***, qui attache une attention particulière à la modernisation du patrimoine infrastructurel des transports.

Visant à adapter les territoires algériens aux exigences de l'économie mondiale, le développement de l'attractivité et de la compétitivité des territoires a pour vocation, selon la loi n° 01-20, la structuration des bases productives et des grandes villes du pays et le développement d'une économie locale dont l'extension et la mise en réseau des infrastructures de transport ainsi qu'un profond renouvellement des démarches de planifications associées apparaissent nécessaires pour appuyer la compétitivité et l'attractivité du territoire. L'extension et la modernisation du patrimoine infrastructurel des transports visent la mise en place d'un réseau d'infrastructure performant et hiérarchisé, (autoroutes, rail, aéroports et ports internationaux), des chaînes et centres logistiques.

Dans le SNAT, sept schémas sectoriels, parmi vingt et un considérés comme une déclinaison sectorielle des vingt (20) programmes d'action territoriale (PAT), ont été dédiés au secteur des transports afin d'orienter l'action sectorielle du ministère de transport : le schéma directeur de transport[1], le schéma directeur routier et autoroutier, le schéma directeur ferroviaire, le schéma directeur aéroportuaire, le schéma directeur portuaire, le schéma d'aménagement du corridor de l'autoroute Est-Ouest, le schéma directeur des plates-formes logistiques notamment intermodales.

Selon la loi 10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du SNAT, l'élaboration du schéma directeur du transport obéit à une logique de mise en cohérence des schémas sectoriels routier et autoroutier, ferroviaire, aéroportuaire et portuaire. A travers ce schéma, il s'agit de construire un référentiel commun pour l'ensemble des intervenants sectoriels des transports. Au-delà des logiques sectorielles d'équipements en infrastructures, l'objectif visé est de tracer pour les différents acteurs un cadre clair, complémentaire et articulé en termes de services de transport pour tous les types d'usagers concernés, d'organisation efficace des chaînes des transports et de la chaîne logistique, afin de combiner efficacité logistique, desserte optimale, structuration et organisation du territoire[2].

[1] Selon l'article 22 de la loi 01-20 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire, les schémas directeurs routier et autoroutier (art. 27), ferroviaire (art.28), aéroportuaire (art.29) et portuaire (art.30) sont des composantes du schéma directeur des transports.
[2] Loi n°10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire, Journal Officiel, n°16, p.101

Le schéma d'Aménagement du Corridor l'Autoroute Est-Ouest a pour objectif principal d'anticiper et de canaliser les effets socio-économiques engendrés par le passage de l'Autoroute Est-Ouest, susceptibles de faire émerger des aires économiques et résidentielles, par une localisation judicieuse de la population et des activités et une maîtrise du foncier (offres de terrains viabilisés pour des projets résidentiels industriels et touristiques).

Le schéma directeur des Plates-formes logistiques permet de définir les critères et les paramètres pour une localisation pertinente des plateformes logistiques, en arrière des ports, à la convergence du rail, des autoroutes et des aéroports. Il permet également d'éviter les ruptures de charges dans la chaîne des transports et de programmer des chaînes logistiques de distribution des produits avec la création d'activités et de services annexes dans le transport, le conditionnement, le stockage des services d'hôtellerie et de restauration et les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC). Et ce, par l'élaboration d'un tableau de déclinaisons par domaine et par secteur, sur la base des actions et projets de chaque PAT, en raison de leur caractère opérationnel.

Or, précisant que la mise en œuvre du SNAT poursuit une démarche plus territoriale que sectorielle ; il recherche avant tout la cohérence entre le territoire et les différents schémas sectoriels. Ainsi, la déclinaison sectorielle du SNAT est confortée par des déclinaisons territoriales qui se matérialisent par neuf (09) schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT)[1], quatre schémas d'aménagement des aires métropolitaines (SDAAM), de 48 plans d'aménagement de territoire de wilayas (PAW)[2], de schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL), de schéma national de conservation des sols et de lutte contre la désertification (SNCSLD) et de règlement d'aménagement du territoire des massifs montagneux (RATMM).

Dans chacun de ces instruments, les infrastructures de transport sont intégrées dans les préoccupations du SRAT qui, en conformité avec le schéma national d'aménagement du territoire, intervient en matière de modernisation des infrastructures de transport (réseau routier régional, infrastructures portuaires et aéroportuaires et plates-formes logistiques) et du développement du transport urbain (reconquête et mise en valeur des centres-villes et développement des TEC). Ainsi, le PAW, en conformité avec le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire concerné, établit dans le domaine des transports, la programmation et l'organisation des réseaux de transport pour un service public de qualité**.**

Poursuivant cette démarche territoriale, le SNAT prend en compte les différentiations territoriales marquant le territoire national en mettant en œuvre des schémas appropriés à savoir le

[1] Les SRAT, appelés des Schémas d'Aménagement des Espaces de Programmation Territoriale, couvrent les Régions Programme prévues par la loi Nord- Centre, Nord-Ouest, Nord-Est, Hauts Plateaux- Centre, Hauts Plateaux -Ouest, Hauts Plateaux -Est, Sud-Ouest, Sud-Est et Grand Sud. L'Espace de Programmation Territoriale "Nord-Centre" comporte 10 wilayas : Alger, Blida, Boumerdès, Tipaza, Bouira, Médéa, Tizi-Ouzou, Béjaïa, Chlef et Ain Defla.

[2] Décret exécutif n°16-83 du 1er mars 2016 fixant les modalités d'élaboration du plan d'aménagement du territoire de wilaya

SDAAM des villes d'Alger, Oran, Annaba et Constantine donnant les orientations générales d'utilisation du sol et dans le domaine de transport, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements structurants. Quant au SNCSLD et au RATMM**,** ces deux schémas concernent des territoires présentant des problèmes particuliers de mobilité et de transports différents des grandes métropoles. D'une manière générale, les infrastructures des transports est une composante essentielle dans la mise œuvre de la politique d'aménagement du territoire.

b. Un réseau routier et ferroviaire en plein développement au nom de l'augmentation de la capacité de charge

Les actions entreprises dans le cadre du SNAT sont déjà engagées dans le cadre du programme du Plan de Soutien à la Croissance Economique 2005-2009, des Programmes Complémentaires des wilayas des Hauts Plateaux et du Sud. Ils sont renforcés et accélérés dans le programme du développement 2010-2014, les plans sectoriels de développement et les plans de développement communaux. Ceci traduit les engagements de l'Etat en matière de financement de l'intégralité des investissements en infrastructures de transport mobilisant des enveloppes budgétaires en vu d'atteindre l'objectif stratégique d'aménagement qu'est celui d'une desserte intégrale et hiérarchisée du territoire, tenant compte du nombre d'habitants et de l'intensité du développement économique[1]. La politique d'investissement a été largement orientée aux nouvelles infrastructures plutôt qu'à l'entretien. Les investissements publics dans les infrastructures routières nouvelles privilégient la croissance du trafic automobile. Le ministère des transports a toujours eu pour mission d'intégrer dans sa stratégie la demande croissante des déplacements automobiles.

Ceci a contribué au vieillissement du patrimoine, en particulier du réseau routier, dont 39% seulement ont été déclarés en bonne condition en 2003. Le patrimoine exige à l'heure actuelle des réhabilitations et modernisations coûteuses. En particulier, les budgets d'entretien routier ont été en moyenne de moins de 0,2% du PIB au cours des 15 dernières années.[2]. Contrairement aux pays où la participation du secteur privé est importante, en Algérie le transport est entièrement financé au titre du budget public alloué au Ministère des Transports et au Ministère des Travaux Publics. Les investissements se sont situés entre 10 et 16 % de l'investissement public total au cours de la période 1992-2004. Ils ont été en moyenne de l'ordre de 1% du PIB au cours de la période 1992-2000. Avec le PSRE, les investissements sont passés à 1,4% du PIB au cours de la période 2001-04. Le service de recherche de la Banque mondiale estime les besoins annuels d'investissement dans les routes et

[1]Loi n° 10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire, Journal Officiel, n°16, p.09
[2] Ce chiffre est nettement inférieur aux 0,5 et 1,0 % du PIB généralement enregistrés dans d'autres pays, Groupe pour le développement socio-économique Région Moyen-Orient et Afrique du Nord (2007), *op.cit.*, p. xiv

chemins de fer dans la région MENA *Middle East And North Africa* à 1,2 % du PIB au cours de la période 2005-10[1].

Prenant en charge près de 90% du trafic intérieur de passagers et de marchandises, le réseau routier algérien se densifie à un rythme soutenu par la mise en œuvre progressive du schéma directeur routier et autoroutier 2005-2030 qui est le référentiel de développement à court, moyen et long terme des infrastructures routières et autoroutières découlant d'une vision globale et d'une planification stratégique à l'horizon 2030. Ses objectifs ambitieux ont été intégrés au programme quinquennal qui lui a alloué une enveloppe équivalente à 42 milliards USD, et comprennent : l'achèvement de l'autoroute est-ouest[2] (1216 km dont 1132 km ont été réalisés selon les statistiques du ministère des travaux publics et des transports arrêtées au titre de l'année 2017)[3], le lancement des travaux de réalisation de l'autoroute des hauts plateaux (1020 km), la réalisation des programmes de désenclavement du sud (l'autoroute Nord-Sud, la route transsaharienne)[4]. Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain avec 0.0519 km/km^2 en 2015 avec une longueur de 112039 km (dont 29 573 km de routes nationales) et plus de 4910 ouvrages d'art[5].

En matière de transport ferroviaire, l'Etat soutient et consolide un programme très ambitieux pour le développement des infrastructures ferroviaires. Selon la loi 10-02, le réseau ferroviaire s'organise à partir de la Rocade Nord, reliant, d'Est en Ouest, les principales villes, ports et zones industrielles du nord du pays. De cet axe, quatre lignes pénétrantes gagnent le Sud, dont une seule comporte un écartement standard. La majeure partie du réseau est à voie unique. Cette situation explique la nette régression de la part du transport ferroviaire dans le système de transports du pays. Le transport ferroviaire est moins réactif, et surtout moins concurrentiel, que le transport routier.

L'extension du réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire national et sa modernisation est un objectif prioritaire des programmes successifs de développement (1999-2005, 2005-2009, 2010-2014). Plus de 10 millions de dollars USD pour le développement du réseau ferroviaire sur la période 2005-2009[6] et plus de 30 milliards de dollars sur la période 2010-2014, soit 90% de l'enveloppe budgétaire allouée au secteur des transports (40 milliards de dollars)[7]. Selon la loi n°10-02, entre 2000 et 2013, plus de 2 100 milliards de dinars ont été investis dans le développement du réseau ferré. Par conséquence, le secteur du transport ferroviaire a connu entre 2000 et 2014 un

[1]Groupe pour le développement socio-économique Région Moyen-Orient et Afrique du Nord (2007), *Ibid.*
[2] Selon le ministre de travaux publics et des transports (2017), l'autoroute Est-Ouest bénéficie de la réalisation des installations de cette autoroute (48 centres de péage au niveau des échangeurs), voir la Conférence du ministre des travaux publics et des transports ayant pour thème Projets Structurants du Secteur des Travaux Publics et des Transports : Stratégie et Etat d'Exécution, tenue le 18 février 2018, http://www.ena.dz
[3] Conférence du ministre des travaux publics et des transports ayant pour thème Projets Structurants du Secteur des Travaux Publics et des Transports : Stratégie et Etat d'Exécution, tenue le 18 février 2018, http://www.ena.dz
[4] SULMONT N. (2014), Le secteur des transports en Algérie : Chiffres clefs©Direction Général Trésor, Rapport de synthèse de l'Ambassade de France en Algérie-Service Économique Régional, Février, Revu par Françoise MELEY, p.3
[5] Agence Nationale de Développement des investissements, www.andi.dz Consultée le 15/8/2015
[6] ABID H. (2009), *op.cit.*, p.23 http://www.cetmo.org
[7] Agence Nationale de Développement des investissements, www.andi.dz Consultée le 15/8/2015

développement remarquable porté par la volonté des pouvoirs publics de désenclaver les régions éloignées du pays et d'assurer une croissance économique et sociale équilibrée.

Suite aux programmes ambitieux de développement, le réseau ferroviaire algérien s'étend sur 4.200 km et compte plus de 200 gares couvrant principalement le nord du pays. Il devrait atteindre 10.000 km à l'horizon 2014 par la construction de près de 6000 km de nouvelles voies, dont une dorsale à travers les Hauts Plateaux, deux boucles stratégiques dans le Sud, et le renforcement des liaisons, dessertes et connexions vers plusieurs wilayas. En outre, il a été prévu d'électrifier et doubler la rocade nord afin de permettre la circulation des trains à grande vitesse entre les principales villes du pays avant de l'étendre progressivement aux autres liaisons ; de moderniser la signalisation et les télécommunications ferroviaires et de réhabiliter et d'acquérir de nouvelles rames et locomotives[1]. A l'horizon 2016/2017, la longueur de ce réseau ferroviaire sera de 12.000 kilomètres[2].

Cependant, les résultats du trafic restent mitigés. D'une façon générale, le développement de l'infrastructure ferroviaire en Algérie n'a malheureusement pas été accompagné d'une croissance satisfaisante des résultats du trafic et les parts de marché de celui-ci continuent à diminuer. La situation surtout au niveau du fret est parfois préoccupante. A la SNTF, les unités de trafic (UT) enregistrées en 2013 sont en baisse de 19% par rapport à 2004 et ce malgré un bon comportement du trafic passagers (régional et de banlieue)[3].

c. Les gares intermodales en Algérie comme levier d'intermodalité : pour une optimisation des déplacements

La multiplication des modes et des systèmes a mis en lumière l'importance des lieux de croisement des réseaux et permis ainsi de dégager le concept de pôle d'échanges, jusqu'alors négligé, estime George AMAR (2004). Les pôles d'échanges se distinguent par la variété des modes de transport qu'ils réunissent en un même lieu (marche à pied, vélo, bus, tramway, métro, train voire avion). La voiture particulière est souvent associée aux autres modes dans les pôles d'échanges. Les pôles qui privilégient spécifiquement l'interface entre automobile et transports public sont appelés parcs relais et désignés par le sigle international P+R.

En tant qu'ancrages physiques de l'intermodalité, le pôle d'échange intermodal représente un élément structurant d'une offre intermodale dans la mesure où il permet la réunion de divers modes facilitant les interconnexions sans rupture de charge et contribuant à structurer l'espace urbain dans lequel il s'inscrit. Les pôles d'échanges sont des lieux qui concentrent et redistribuent les voyageurs ou les marchandises dans de nombreuses directions. De cette définition, les pôles d'échange assurent

[1] SULMONT N. (2014), *Ibid.*
[2] Agence Nationale de Développement des investissements, www.andi.dz, consultée le 15/8/2015
[3] BEN AMOR K. (2014), Transport ferroviaire au Maghreb, Institut de prospectives économiques du monde méditerranéen, p.09 http://www.ipemed.coop

des fonctions, d'un hub, d'un pivot ou d'un nœud[1]. Pour accomplir cette fonction, la valorisation ou la création d'interfaces spécifiques généralement localisées autour de nœuds de transports collectifs est indispensable. Suivant cette acception, les gares ont été amenées à évoluer. De simples haltes ou lieux de correspondance au sein d'un système ferroviaire, beaucoup sont devenues des pôles intermodaux majeurs[2]. Le pôle d'échange peut prendre différentes formes selon sa localisation dans l'agglomération, les modes en présence et le contexte urbain immédiat.

Il peut être de taille modeste, un simple arrêt d'autobus ou de grande envergure comme une gare centrale. Peu importe son ampleur, l'aménagement du pôle d'échange doit permettre d'atténuer la perception négative de la correspondance pour l'usager et proposer un environnement favorable pour les piétons. On peut distinguer trois types de pôles d'échanges : les pôles interurbains (ex. : aéroport, gare) ; les pôles suburbains (ex. : parc de stationnement incitatif) ; les pôles urbains (ex. : correspondance entre plusieurs lignes d'autobus)[3]. Ces lieux sont importants car ils expriment une des faces de l'interaction entre les réseaux et les territoires. Ces lieux du mouvement et autres pôles d'échanges ont connu un regain d'intérêt ces dernières années avec la montée en flèche des déplacements et la volonté de les rationaliser au moyen de l'intermodalité[4].

Il faudrait souligner qu'une gare de voyageurs est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de TEC voyageant par la route (autocars, autobus ou trolleybus). Des réseaux de différentes envergures peuvent s'y rencontrer (urbain/suburbain, régional ou interrégional). Une gare routière se différencie d'un simple arrêt de bus par sa taille, et par les infrastructures qu'elle présente : elle propose généralement des services aux passagers, tels que des lieux d'attente, des commerces (presse, tabac, boissons, petite restauration), des guichets vendant des titres de transport, etc. Lorsque la gare routière donne une correspondance avec un mode ferré de transport en commun (train, métro, tramway), elle est qualifiée de pôle d'échanges ou pôle intermodal.

Les infrastructures constituent un aspect essentiel de l'intermodalité notamment dans un contexte caractérisé par l'introduction d'autres modes de transports en l'occurrence le métro pour Alger et Oran, le tramway pour les principales villes du pays, le téléphérique pour les villes à relief accidenté et les entreprises de transport urbain pour les 48 wilayas. A ce titre, un programme d'investissements en matière d'infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs, aux normes requises en la matière est mis en place, aux niveaux national, local et régional.

[1] Dans le transport aérien de voyageurs, on parle fréquemment de hub. Ce mot anglais, signifiant littéralement moyeu, s'apparente à un pivot " vers lequel on draine les ingrédients pour mieux les distribuer" (BRUNET, 1997). Dans un réseau de transport ou de communication, un hub constitue un "lieu nodal intermédiaire entre un ensemble d'origines et un ensemble de destinations, ayant la particularité d'organiser des correspondances permettant la maximisation du nombre de relations entre les lieux de ces deux ensembles " (PONCET, 2003). Le nœud est souvent utilisé pour suggérer l'entrelacement des lignes de transport.
[2] CHAPELON Laurent (2010), *Ibid*
[3] www.ville-pontarlier.fr
[4] DOLOWY ENET (2003), Impact de la mobilité sur les formes urbaines et architecturales, Rapport réalisé pur le compte du ministère français de l'équipement, du logement et des transports, p.10 http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr

Les objectifs de ce programme consistent en la revalorisation et le réaménagement des gares afin de soutenir le développement de l'intermodalité qui constitue un élément majeur des discours portant sur les politiques de transports et d'aménagement des territoires algériens mises en œuvre depuis le début des années 2000 en vue de répondre aux besoins de mobilité de la population. En effet, des projets de gares intermodales est l'une des actions inscrites dans la stratégie sectorielle visant à développer le transport urbain. Dans la même optique, il était question de doter 35 chefs-lieux de wilaya de gares routières répondant aux normes de confort et de sécurité et capables d'assurer des prestations de services de qualité. En raison des critères d'implantation (proximité des routes, accessibilité urbaine, etc.), seulement 26 wilayas ont pu dégager les assiettes de terrain nécessaires.

Pour atteindre l'objectif de développement d'un système de transport urbain intégré, un programme de réalisation de 35 nouvelles gares routières dans les chefs-lieux non dotés dans le but d'organiser le transport interurbain, a été inscrit dans le programme quinquennal de 2005-2009. Plus d'une centaine de gares et haltes routières de moindre importance sont en cours de réalisation à travers tout le territoire national[1]. Ainsi, ont été prévues la réalisation de 17 gares routières aux chefs lieu des Wilayas de Annaba, O.E.Bouaghi, Tipaza, Tébessa, Souk Ahras, Skikda, Bordj Bou Arreridj, El Oued, EL Taref/Dréan, Sétif, Boumerdes, Guelma, Alger, Constantine, Tissemsilt, Blida et Tlemcen[2]. La nouvelle aérogare Rabah-Bitat d'Annaba a été officiellement mise en service le 31 décembre 2015. Cependant, en pratique, la complémentarité rail-route n'est pas assurée dans des conditions équilibrées et ne répond pas à l'objectif d'une utilisation efficace et rationnelle des infrastructures et services de transport intermodal.

Conclusion de la première section

En guise de conclusion, nous avons constaté que la régulation de la mobilité ne se limite pas à son aspect technique à travers la modernisation et l'amélioration de l'offre de transport. Elle peut faire appel à la gestion de la demande de transport constituant une autre composante essentielle dans la régulation de la mobilité.

Section 2 : Intermodalité et stratégie de dynamisation du réseau de transport en commun au service d'une mobilité durable

Le transport public est présenté comme solution alternative à la voiture particulière. Dans les pays en voie de développement, notamment en Algérie, il est perçu comme le moyen de transport des non-motorisés voire des pauvres[3]. La stratégie proposée se base sur la densification du réseau de

[1] Ministère des transports (2008), *Les transports dans l'économie nationale*, Communication du ministre des transports Amar TOU, 89e Edition du comptoir Suisse, Journée économique nationale, 28 septembre, p.6, http://www.ambassade-algerie.ch
[2] Ministère des transports www.ministèredestransports.dz consulté le 22 avril 2016
[3] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p.53

TEC (tramway, métro, chemin de fer et l'autobus, téléphérique) dans une logique intermodale afin de réduire l'usage de véhicule particulier et promouvoir une mobilité durable.

Sous section 1 : Politique de renforcement de réseau de transports en commun dans les villes algériennes : fluidifier la mobilité

Plusieurs grands projets ont été lancés en vue de doter les villes algériennes de systèmes de TEC afin de faciliter la mobilité[1] des populations et de réduire l'usage de l'automobile à travers la création d'établissements publics de transport urbain dotés d'autobus modernes, l'introduction de métro, de tramways et de transport par câble. Sur le plan économique, la filière transport collectif génère des emplois qui ont le double avantage d'être à la fois locaux et non délocalisables[2].

1. Efficacité de densification de réseau TEC par autobus en matière de mobilité : une nécessaire politique de partage de la voirie

Les véhicules de TEC se distinguent des véhicules particuliers par leurs caractéristiques géométriques (encombrement en termes de longueur et de largeur), et cinématiques (accélération, décélération, vitesse maximale), et par leur trajectoire (prédéterminée sur une ligne affichée, comportant des arrêts en station pour la montée et la descente des passagers, pas de stationnement à vide).

a. Renforcement du réseau TEC par la réintroduction de l'entreprise publique de transports urbains : avantages et limites en termes de mobilité

Après une certaine forme de désengagement de l'Etat, celui-ci se réengage avec force grâce aux apports de la rente pétrolière à travers la revitalisation[3] des entreprises publiques de transport urbain par l'injection de capitaux et de moyens conséquents et de créer de nouveaux établissements publics de transport à travers tous les chefs lieux de wilayas. Dans le cadre d'un programme de développement économique et d'amélioration du transport public, il a été engagé la création d'établissements publics de transport urbain dotés d'autobus modernes. Leur création est conçue comme une réponse aux problèmes et dysfonctionnement du service public de transport dans les espaces urbains. Ainsi, l'entreprise de transports urbains et interurbains pourrait, par effet d'entraînement ou par un mécanisme de *benchmarking*[4], améliorer la qualité de service induisant une

[1] Selon l'article 9 de la loi n°06-06 du 20 février 2006 portant orientation de la ville, la promotion des moyens de transports en vue de faciliter la mobilité urbaine est l'un des axes à développer pour maîtriser la croissance urbaine dans le cadre de la politique de la ville.
[2] Groupement autorités responsables de transports (2014), Engagement pour les transports publics et la mobilité durable, p.09, http://www.courrierdesmaires.fr consulté le 20-03-2018
[3] Le transport par bus demeure le principal moyen de transport urbain des algériens et relève majoritairement du secteur privé. Considérant que 80% de la demande de la population en transports en commun est captée par les bus du fait de leur accessibilité géographique et de leur faible coût, l'établissement d'un réseau intégré (en termes d'exploitation et de politique tarifaire) est de fait un sujet de préoccupation pour les autorités administratives. SULMONT N. (2014), *op.cit.*, p.02
[4] Le *Benchmarking* est une méthode développée au début des années 1980 par les sociétés Xeros s'intéressant alors aux meilleures pratiques de la concurrence. Pour une entreprise, il s'agit de se comparer aux « leaders » qui se positionnent sur le marché, de s'inspirer de leurs idées, de leur pratiques, de leurs fonctionnement et de leurs expériences afin que les pratiques en interne

meilleure organisation du marché et pousser les opérateurs privés à d'éventuels regroupements[1] afin d'optimiser leurs potentialités, écrit BOUBAKOUR.

S'inspirant du modèle de l'entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA), vingt (20) établissements publics de transports urbains ont été créés dans des chefs-lieux de wilaya considérés comme des métropoles importantes dans le tissu urbain. En 2004, trois (03) établissements ont été mis en service à savoir l'Entreprise de Transport d'Oran (ETO), de Constantine (ETC), d'Annaba (ETA). Poursuivant cette dynamique, le Ministère des Transports a annoncé, en 2007, un projet de création de dix entreprises de transport public urbain dans les chefs-lieux de dix wilayas (Batna, Blida, Tébessa, Tlemcen, Tiaret, Tizi-Ouzou, Djelfa, Sétif, Skikda et M'sila)[2]. En 2009, sept (07) établissements ont été mis en service à savoir celles de Chlef, de Bejaia, de Biskra, de Bechar, de Jijel, de Sidi Bel Abbes, de Ghardaia[3].

Selon le Conseil de participation d'Etat (CPE), un contrat d'acquisition de 300 bus a été signé pour doter chaque entreprise d'un parc de démarrage de 30 bus d'une capacité unitaire de 102 places, selon un calendrier qui devait s'étaler jusqu'en 2008. Il a été prévu en outre la réhabilitation de l'Entreprise de transport urbain et suburbain du Grand Alger (ETUSA)[4] et la dotation des trois plus grandes villes algériennes Oran, Annaba et Constantine d'entreprises pilotes de transport public urbain. Le parc actuel en autobus est estimé à 105 000 unités, soit une capacité totale de transport de 10 millions d'usagers ou 120 millions de passagers par jour.

En 2008, les wilayas de Sétif, de Tizi-Ouzou, de Skikda ont vu la mise en service de la nouvelle entreprise de transport urbain. Selon les autorités publiques, une telle initiative trouve sa juste place dans un contexte de complémentarité avec l'ensemble des transporteurs qui activent déjà sur le terrain et ne revêt en aucun cas un caractère de concurrence. A titre d'exemple, au niveau de la wilaya de Sétif, ces 30 bus se traduisent par la création de 180 emplois de chauffeurs et autres dont le recrutement se fait à partir de l'ANEM (Agence nationale pour l'emploi) comme le mentionne le wali[5].

Poursuivant cette dynamique, le décret exécutif n°10-92 du 14 mars 2010 prévoit la création de 27 nouveaux établissements de transport public urbain et suburbain qui viendront s'ajouter aux 21 établissements déjà existant afin de quadriller entièrement le territoire national dans ce domaine (les 48 wilayas sont dotées d'un établissement public de transport urbain et suburbain). Ces entreprises

s'améliorent. A cet effet, l'entreprise de transport urbain et suburbain peut, par la concurrence qu'elle exerce sur les opérateurs privés, entraîner l'amélioration de la qualité de service public des transports.

[1] BOUBAKOUR Farès (2008), *op.cit.*, p.09

[2] Décrets exécutifs n°06-496 à n°06-505 du 24 décembre 2006 portant création d'établissement public de transports urbains, Journal Officiel n°01 du 03 janvier 2007

[3] Décrets exécutifs n°09-163 à n°09-169 du 02 mai 2009 portant création d'établissement public de transports urbains, Journal Officiel n°29 du 17 mai 2009

[4] L'ETUSA à Alger a marqué son retour grâce aux subventions de l'Etat durant la période allant de la fin 2001 jusqu'aux années 2005 au titre de la coopération algéro-belge lui permettant d'acquérir 214 nouveaux autobus mis en service graduellement.

[5] Site de la wilaya de Sétif

publiques sont créées sous formes d'établissement public de transports urbain à caractère industriel et commercial (EPIC) doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Elles sont gérées selon les dispositions du décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain[1]. Il a pour principal objet d'assurer, d'exploiter et de développer, par tous les moyens appropriés, le transport public de voyageurs sur l'étendue du tissu urbain et suburbain conformément à l'organisation générale des transports fixée par les pouvoirs publics[2] et au cahier des charges de sujétions de service public (art.7) imposées par l'Etat et dans les conditions de sécurité, d'accessibilité, de régularité et de confort respectant l'organisation générale des transports de voyageurs de la wilaya (art. 2). De plus, ces mêmes services font l'objet d'adaptation permanente pour tenir compte de l'évolution de la demande, des modifications pouvant intervenir dans le plan de transport et de circulation de l'agglomération chef-lieu de wilaya, et en règle générale, de tout élément de nature à influer sur l'organisation du transport des usagers dans le périmètre de son activité.

L'amélioration des transports publics par le renforcement du réseau de TEC mettant en service 30 autobus d'une capacité 102 places peut inciter les automobilistes à changer de mode de transport et à réduire la congestion routière et la pollution. A la différence des autres modes de TEC (tramway, métro, téléphérique, etc.), l'autobus présente l'avantage d'utiliser de la voirie urbaine (comme le trolleybus) qui ne nécessite aucun aménagement spécifique excepté aux arrêts[3]. Cette amélioration doit amener le confort et le pouvoir d'attraction des transports publics à un niveau suffisamment élevé pour qu'ils puissent contrebalancer les avantages de la voiture particulière[4]. L'amélioration des transports publics doit se mesurer à l'aune de l'augmentation de la fréquentation et de la diminution soit du nombre de déplacements motorisés, soit du taux d'occupation des surfaces routières ou des aires de stationnements[5]. L'amélioration et le renforcement des services peuvent généralement induire une augmentation de la fréquentation et réduire l'utilisation de la voiture particulière.

Certes, le fait de circuler sur des voies existantes et non spécifiques est un gage de souplesse et d'économie d'infrastructure[6], mais les bus présentent l'inconvénient d'être dépendant des

[1]RAMDINI S. & AHMED ZAID M. (2011), Les problèmes du management de l'entreprise de transport public local dans le contexte de mondialisation : Cas de l'ETUTO (Entreprise de Transports Urbains de Tizi-Ouzou), Communication au séminaire international « Les effets de la mondialisation sur le management des organisations des pays en développement », 6-7 décembre, organisé par l'Université Badji MOKHTAR Annaba.
[2] Art. 5 du décret exécutif n°10-92 du 14 mars 2010
[3] GIORGI Florence (2002), Prise en compte des transports en commun de surface dans la modélisation macroscopique de l'écoulement du trafic, thèse de doctorat en Génie civil réalisée sous la direction de Jean-Baptiste LESORT, L'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, p.28, http://theses.insa-lyon.fr
[4] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *Idem*
[5] Il importe donc de déterminer la proportion des nouveaux clients d'un service public de transport qui sont d'anciens automobilistes individualistes, d'une part, ou viennent d'un autre service ou d'autres modes tels que le covoiturage, la bicyclette, etc., d'autre part. Cf., Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *Idem*
[6] GIORGI Florence (2002), *op.cit.*, p. 24

conditions de circulation, dont la régulation relève de la compétence d'autres autorités[1], réduisant leur vitesse commerciale et le non-respect de leur régularité. Insérés dans le flux de trafic, les autobus subissent les aléas de la circulation. Autrement dit, les difficultés que les transports publics assurés par des autobus doivent surmonter sont identiques à celles auxquelles tous les modes de déplacements et de transport doivent faire face, affirme GIORGI Florence (2002)[2]. En effet, les arrêts aux intersections, la congestion, les incidents, les accidents et autres causes de retard et d'irrégularité des temps de parcours sont néfastes et coûteux pour l'exploitation des lignes de transport en commun.

BONNAFOUS (1996) souligne qu'à partir d'un certain niveau de trafic les usagers ont toujours individuellement intérêt au transfert modal vers la voiture particulière. Ce phénomène ne peut, selon l'auteur, être enrayé que par des mesures de redistribution de l'espace de voirie (régulation par la file d'attente) ou de rééquilibrage tarifaire (régulation par les prix) par les pouvoirs publics. La congestion routière qui irrite les automobilistes peut ralentir les bus s'ils ne bénéficient pas de traitement préférentiel (voir point b)[3].

b. Gestion du trafic et partage de la voirie en faveur des TEC : un outil de régulation de la mobilité non investi en Algérie

La gestion de la circulation vise la répartition de l'espace viaire entre les différents utilisateurs dans le cadre de l'élaboration d'un plan de circulation. Elle vise à mieux répondre à la demande de transport en utilisant au maximum les infrastructures existantes, en abrégeant les temps de transports et en améliorant la fiabilité des réseaux de transports[4]. Elle joue un rôle dans la canalisation des flux urbains pour une meilleure fluidité et la réduction de l'état d'insécurité routière par la définition des règles d'usage de la voie publique et des modalités de régulation de la circulation routière, par la réunion des conditions d'un développement équilibré des transports de qualité dans le cadre de l'intérêt général et la définition d'un cadre institutionnel chargé de sa mise en œuvre. Elle vise à fluidifier l'écoulement du trafic par l'augmentation de la capacité par élimination des goulots d'étranglement permet de remédier de façon significative aux problèmes de congestion[5].

Dans le cadre de la planification et de la gestion de la circulation, les autorités routières usent du traitement préférentiel pour inciter les automobilistes solitaires à changer de modes de transport et pour donner plus d'attrait aux autres modes. Faisant partie des mesures de gestion de la demande de

[1] La gestion de la circulation routière en Algérie est régie par la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière modifiée et complétée par la loi n° 04-16 du 10 novembre 2004 et l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009, confortée le décret exécutif n° 11-376 du 12 novembre 2011 modifiant et complétant le décret exécutif n° 04-381 du 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière.
[2] GIORGI Florence (2002), *Idem*
[3] Le traitement préférentiel des véhicules des transports publics peut également profiter aux automobilistes. Cf., Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.160
[4] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.128
[5] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.130

mobilité, le traitement préférentiel vise à faire basculer le choix modal de la conduite en solitaire vers d'autres modes de transports en relevant les vitesses commerciales[1] et en améliorant la sécurité, la fiabilité et l'attrait de ces autres modes, notamment ceux de TEC assurés par autobus. S'appuyant sur des actions d'aménagement et de partage de la voirie, ce traitement optimise la capacité routière existante tout en minimisant les investissements à effectuer pour faire face à l'augmentation de la demande de mobilité et permet d'amplifier la mobilité en la rendant plus sûr, efficace et confortable[2].

Se référant tant à l'ingénierie du trafic qu'à l'aménagement de la voirie urbaine, de nombreux dispositifs ont été mis en place dans les réseaux de TEC de surface pour accroître la vitesse commerciale et la régularité des services. Le traitement préférentiel se traduit par la mise en œuvre de mesures, complémentaires entre elles, passant à la fois par des mesures infrastructurelles (mise en place de sites propres pour certains tronçons de lignes tram et bus, voies réservées aux véhicules avec passagers "HOV" et "HOT"[3]), et par des mesures comportementales, qui visent le respect des sites et des arrêts du transport public par les autres usagers, principalement automobilistes, *via* le constat des infractions. La troisième piste réside dans une répartition temporelle de l'usage de l'espace circulant en faveur du transport public par la gestion des cycles de feux[4].

L'aménagement des couloirs pour les autocars pour l'extraire de la circulation automobile est rentable parce qu'il s'appuie souvent sur une simple redistribution de l'espace routier existant et ne requiert donc que très peu d'investissement en infrastructures. La plupart des couloirs pour autobus ne nécessitent pas de gros investissements en infrastructures parce que leur création se ramène généralement à un réaménagement des infrastructures existantes[5]. Toutefois, ils sont relativement mal respectés par les automobilistes qui les empruntent pour circuler ou pour stationner et génèrent des conflits de circulation notamment aux carrefours et son efficacité n'est assurée que dans les cas de mise en place conjointe de dispositifs de priorité des autobus aux carrefours[6].

[1] Dans le domaine des transports collectifs, on appelle vitesse commerciale celle qui est "utile à l'usager", c'est-à-dire, celle qui équivaut à la vitesse moyenne de son déplacement dans un véhicule. Le cas échéant, elle inclut la durée des arrêts, voire d'autres types de ralentissement. Il s'agit donc d'un indicateur de performance d'un réseau, tant en termes économiques que qualitatif, se basant sur la vitesse moyenne des déplacements des véhicules. Cf., BRANDELEER Céline et ERMANS Thomas (2016), Quand gérer des feux de circulation préfigure des choix de mobilité. Les enjeux stratégiques d'un outil technique, *Brussels Studies*, Numéro 103, 19 septembre 2016, p.02 www.brusselsstudies.be

[2] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.141

[3] La mise en place des voies HOV (High Occupancy Vehicle) a pour objectif de réduire le nombre de véhicules en circulation en augmentant le taux de remplissage. Sont des voies sur lesquelles ne peuvent rouler que les véhicules transportant le nombre minimal de personnes indiqué à l'entrée de la voie (généralement deux personnes, parfois trois) ». Certaines voies HOV ne fonctionnent que pendant certaines heures, le reste du temps, elles peuvent êtres empruntées par tous les véhicules. Les voies HOT (High Occupancy/Toll) reprennent le principe des voies HOV mais « offrent également aux conducteurs seuls dans leur véhicule la possibilité de payer un péage pour les emprunter. Les tarifs du péage sont ajustés en fonction du trafic afin d'assurer en permanence une circulation fluide sur les voies HOT même lorsque les autres voies sont fortement ralenties. Les véhicules transportant plus de deux personnes ainsi que les bus peuvent emprunter les voies HOT gratuitement » (Ademe, 2014). Ministère de la transition écologique et solidaire (2018), *op.cit.*, p.48

[4] BRANDELEER Céline et ERMANS Thomas (2016), *op.cit.*, p.01

[5] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.146

[6] GIORGI Florence (2002), *op.cit.*, p.32

Utilisés pendant les heures de pointes et réservés par priorité aux cars et aux véhicules occupés par un nombre minimum donné de personnes, les couloirs pour autobus ou en leur réservant un site propre sont conçus pour faciliter l'exploitation et la circulation des véhicules de transports publics. Les couloirs pour autobus peuvent abréger très nettement le temps de déplacement des usagers des TEC et rendre ces modes de transports supérieurs aux autres modes. A Dublin, en Irlande, ces couloirs ont réduit le temps de déplacement de 20% entraînant un report modal dans la mesure où 60% des Dublinois qui utilisent les transports publics se déplaçaient auparavant en voiture[1]. Ces couloirs peuvent, notamment quand les feux de signalisation sont commandés par un système qui donne la priorité aux transports publics aux carrefours, rendre ces transports publics plus rapides et plus pratiques que le véhicule particulier[2]. Le système de télécommande des feux constitue un dispositif qui permet une redistribution du partage temporel de l'espace en faveur du transport public[3].

En Algérie, ces mesures d'incitation en faveur des transports en commun ne sont pas investies dans la mesure où la préoccupation principale consiste à organiser la circulation de manière à réaliser une égale mobilité des usagers (art. 3 de la loi n° 01-14). Elles consistent en la régulation de la circulation des conducteurs (son état, permis de conduire, état du véhicule, la vitesse autorisée, stationnement et moyens de transports priorisés dans les zones urbaines) et celles relatives aux piétons (l'usage des trottoirs et passages approprié ou réservé pour traverser (passage de piétons) ou l'usage des passerelles ou des ponts, d'autre part.

2. Stratégie de maillage du réseau TEC par le développement de transport guidé : Pour une mobilité et un urbanisme soutenable

En matière de transport collectif, le souci premier qui anime les autorités publiques est celui de favoriser leur utilisation au moyen d'amélioration de l'offre et de la qualité du service public de tranport. C'est ainsi qu'au cours des dix dernières années la stratégie de maillage du réseau TEC par le développement du transport guidé a été mise en vigueur pour accroître la vitesse commerciale et la régularité des services publics de transports[4]. Sur le plan juridique, cette dynamique est confortée par la promulgation de la loi n° 11-09[5] considérant le transport guidé comme composante du système transport terrestre (arts. 4 et 5) placé dans la catégorie de transport public régulier[6].

[1]Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.145
[2] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.141
[3] BRANDELEER Céline et ERMANS Thomas (2016), *op.cit.*, p. 1
[4] Ce type de transport constitue un système de transport dans lequel les véhicules sont guidés par l'infrastructure (chemin de fer, métro, tramway, téléphérique, télécabines, etc.). Il est constitué d'infrastructures, d'installations techniques d'exploitation et de véhicules et obéit à des règles spécifiques d'exploitation, d'entretien et de maintenance afin d'assurant la sécurité de ce type de transport.
[5] Loi n° 11-09 du 05 juin 2011 portant orientation et organisation des transports terrestres complétant et modifiant la loi n° 01-13
[6] Art. 5 de la loi n°11-09 modifiant l'art. 34 de la loi n°01-13

a. Le transport en commun en site propre en Algérie : levier d'aménagement urbain et une réelle alternative à l'utilisation de la voiture

Les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) apparaissent comme l'élément structurant des agglomérations et des couronnes périurbaines en vue d'une mobilité durable. Le renoncement à la voiture passe par un phénomène *push-pull*[1]. En effet, l'ambition des TCSP est d'offrir davantage de vitesse, de confort, de fréquences, d'intermodalité, de sécurité, d'accessibilité et de connexité, le tout avec un coût abordable pour les personnes puisque largement subventionné[2].

WOESSNER et LANNEAUX attestent que les TCSP constituent un facteur structurant de l'aménagement des territoires urbains et périurbains dans la mesure où ils permettent de substituer en totalité ou en partie une organisation fondée sur l'illusion de l'initiative individuelle (l'automobile assure une certaine liberté individuelle de mobilité) par un système complexe de TCSP, avec de véritables défis pour les jeux d'acteurs concernés puisque la ville est à refaire en fonction des mobilités durables[3]. Pour DAMPIERRE, les TCSP dépassent la seule sphère des déplacements pour s'inscrire dans la modification de l'urbanisme et dans l'image de la ville[4]".

Selon le caractère structurant des lignes affectées au TCSP et les aménagements qui les accompagnent (aménagements paysagers, réaménagement des places riveraines et des carrefours, création d'itinéraires cyclables, etc.) transforment véritablement la ville[5]. Il faut attribuer l'espace à des sites propres, apaiser et partager les couloirs de circulation, densifier l'habitat et les activités. En effet, la nécessité d'un partage de la voirie pour les sites propres de surface, les opérations dites d'accompagnement, le remodelage des tissus urbains au voisinage des arrêts ou le long de la ligne font que la fourniture d'un tel moyen de transport est l'occasion de repenser non seulement le fonctionnement des circulations et déplacements mais aussi l'aménagement de la ville[6].

Les TCSP constituent un système de transport public de voyageurs utilisant une voie ou un espace affecté à leur seule exploitation, bénéficiant généralement de priorités aux feux et fonctionnant avec des matériels allant des autobus aux métros, en passant par les tramways[7]. Il est un

[1] Phénomène *push-pull* signifie : Le coût croissant de l'énergie et la congestion des réseaux routiers devraient détourner les usagers du mode routier dans le cas où l'offre TCSP existe.
[2] WOESSNER Raymond et LANNEAUX Marie-Agnès (2012), Territoires et Transports en Commun en Site Propre : réalisations, limites et perspectives, Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 52 / 1-2, mis en ligne le 04 février 2013, consulté le 05 février 2018. p.2 http://journals.openedition.org/rge/3496 p.2
[3] WOESSNER Raymond & LANNEAUX Marie-Agnès (2012), *Ibid*.
[4] DAMPIERRE J. (1993), Transport public urbain : la clientèle en attente", Transport public, septembre, UTP, p. 36.
[5] TRENTINI Anna (2012), Proposition d'un système de transport urbain mixte : application dans le cadre de la ville moyenne de La Rochelle, thèse de doctorat en sciences de gestion, réalisation sous la co-direction de MOLET Hugues MALHENE Nicolas, Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, p.16, https://halshs.archives-ouvertes.fr
[6] MARGAIL Fabienne (1996), Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain, Thèse de doctorat en transports réalisée sous la direction de DUPUY Gabriel, Ecole Nationale des Ponts et Chausséesmise en ligne le 25 octobre 2010, p.61 https://pastel.archives-ouvertes.fr conculté le 18-03-2018
[7] ROUCHAD Didier (2016), Transports collectifs en site propre : Quel impact des investissements sur la fréquentation ? Document édité par Service de l'évaluation, de l'économie et de l'intégration du développement durable, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, juillet, http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr p. 06

site préservé de la circulation automobile et sécurisé qui permet à un matériel roulant de grande capacité de desservir au mieux des axes où se concentrent les plus fortes demandes de déplacements.

Le CERTU propose de définir le TCSP comme un transport public utilisant majoritairement des emprises affectées à son exploitation et fonctionne avec des matériels allant du bus au métro. Il est donc un système de transports circulant sur une voie ou un espace réservé. Le TCSP est un système qui utilise un espace lui étant exclusif. Ainsi, le système de TCSP peut rivaliser avec l'efficacité de l'automobile puisqu'il est plus rapide, plus fiable et a une plus grande capacité que les lignes d'autobus traditionnelles et même que les voies réservées[1].

Les TCSP les plus fréquemment réalisés sont le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et le tramway (sur fer ou sur pneu). Par delà les innovations techniques concernant le matériel roulant, le TCSP constitue, un véritable système de transport avec ses infrastructures propres et ses méthodes d'exploitation, caractéristique fondamentale qui lui a fait défaut dans le passé et explique, en grande partie, sa sévère régression. Il apparait, à ce titre, comme un axe lourd de réseaux hiérarchisés de transport collectif, dont il constitue, soit l'axe principal, soit un axe secondaire en site propre, entre métros et chemins de fer, d'une part, et réseaux routiers (transport informel, minibus, autobus, etc.), d'autre part[2].

En Algérie, la nouvelle stratégie des transports urbains met en avant le développement des TCSP en tant que mode peu polluant de l'aire dans la mesure où il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre[3]. Cette stratégie s'inscrit dans les objectifs de développement durable et écologique portés par la politique nationale de développement des transports urbains dans les agglomérations algériennes, qui souffrent de problèmes de congestion et de pollution, visant à changer la place de la voiture dans les agglomérations urbaines et à optimiser les déplacements. Les TCSP sont perçus comme le point de départ d'une nouvelle politique de transports planifiés visant la résolution des problèmes de congestion (Tahar BAOUNI, 2015)[4] en aidant au report modal de la voiture particulière vers les modes de transports collectifs.

La création d'un réseau TCSP constitue une réelle alternative à l'usage de la voiture, en garantissant une offre de transport complète avec des relais entre téléphérique, métro, tramway et bus. Il est conçu pour répondre efficacement aux besoins d'accessibilité et de mobilité des habitants,

[1] VIVRE EN VILLE et ÉQUITERRE (2011), Changer de direction. Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes, p.76 www.vivreenville.org
[2] HUGONNARD Jean-Christopher (1994), Le métro léger : illusion ou solution pour les pays en développement ? Ouvrage Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables, Xavier GODARD, Edition Karthala, p. 89
[3] C'est le mode le plus intéressant pour les urbanistes et les décideurs. Hormis les couts élevés de construction des tubes, le métro permet une vitesse commerciale très élevée (aux alentours de 60 km/h). La capacité va jusqu'à 30 000 personnes/h. Le métro fonctionne en site propre qui est le tube en sous-sol. Cela lui confère l'avantage d'être le mode le plus économe en espace, et c'est souvent le mode principal de coordination dans le système de transport urbain. Cf. MALKI Hichem (2012), *op.cit.*, p.06
[4] BAOUNI Tahar (2015), Impact des nouveaux TCSP sur la mobilité des usagers à Alger, http://www.codatu.org

en mettant en place un réseau de transport basé sur un schéma de macro-maillage qui intègre une hiérarchisation claire des axes et une définition de pôles d'échange[1].

Tahar BAOUNI estime que le métro et le tramway ont une forte charge symbolique ; ils représentent l'entrée dans la modernité du pays et l'espoir d'une refonte de l'ensemble du système de transport. Il importe de souligner que l'Algérie est le premier pays du Maghreb à s'équiper d'un métro souterrain dont la première ligne (Grande Poste/Haï el Badr), d'une longueur de 9 km et 10 stations et enregistrant un trafic journalier d'environ 25 000 voyageurs[2]. Elle est mise en service en novembre 2011 à Alger par la filiale franco-algérienne RATP[3] El Djazaïr également chargée en partenariat avec l'Entreprise du métro d'Alger[4] (art. 6 de la loi 11-09), de son exploitation commerciale et de sa maintenance pour une durée de huit (08) ans[5].

En 2015, cette ligne est prolongée avec un linéaire de 4 km et quatre (04) stations reliant Hai El Badr à El Harrach Centre, ayant permis une augmentation de la fréquentation du métro de 40%, un linéaire de 1,7 km vers la Place des Martyrs et un autre de 3,5km vers Ain Naadja[6]. D'autres extensions sont programmées en l'occurrence la ligne El Harrach-Aéroport d'une longueur de 10km et Ain Naadja-Baraki d'environ 4km dont leur mise en service est prévue pour 2020[7].

Eu égard justement à sa grande capacité, à sa ponctualité, la régularité de son passage et sa grande amplitude, que le métro a permis, en dépit de la distance relativement réduite de son linéaire, à transporter un nombre de voyageurs en constante augmentation depuis sa mise en service. En effet, la fréquentation n'a pas cessé d'évoluer depuis sa mise en circulation commerciale en 2011 pour atteindre le chiffre de 18 millions de passagers transportés en 2013, soit en moyenne 43 806 voyageurs qui utilisent le métro quotidiennement, précise BAOUNI[8]. Vu les résultats remarquables obtenus par la mise en exploitation du métro d'Alger ayant contribué à l'amélioration des transports urbains dans l'agglomération d'Alger[9], l'Algérie a prévue dans le cadre du plan quinquennal 2010-2014 un autre projet Métro à Oran dont les études de faisabilité ont été lancées.

En plus du métro, un autre projet de développement et de modernisation du transport en commun urbain ou interurbain a été lancé dans le cadre des plans quinquennaux successifs, mobilisant plus de 6 milliards de dollars pour doter les grandes villes algériennes de tramways afin

[1] BAOUNI Tahar (2015), *op.cit.*, p.03
[2] Largement inférieur à sa capacité de transport qui est de 21 000 voyageurs/heure/sens.
[3] La RATP gère le transport urbain de la ville parisienne et sa banlieue.
[4] L'entreprise métro d'Alger (EMA) fut créée en 1984, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué du Ministère des Transports pour assurer, pour le compte de l'Etat algérien des projets, les études, la réalisation et l'exploitation de projets de transports de voyageurs urbains, notamment les métros, les tramways et les transports par câble dans plusieurs agglomérations du pays.
[5] SULMONT N. (2014), *op.cit.*, p.02
[6] BAOUNI Tahar (2015), *op.cit.*, p.04
[7] Avec la réalisation des extensions prévues, le métro d'Alger constituera à l'horizon 2017 un réseau de 18 Km et 19 stations et à l'horizon 2020 un réseau de 40 Km et 37 stations.
[8] BAOUNI Tahar (2015), *op.cit.*, p.05
[9] http://www.metroalger-dz.com (04/04/2016 à 19h00).

renforcer le réseau national de transport public de voyageurs[1]. Cette opération a abouti à la mise en service en mai 2011 de la première ligne de tramway d'Alger comprenant 7,2 km de linéaire, 13 stations, 03 pôles d'échange, une fréquence de 13 mn et ayant permis le transport de 10 000 à 15 000 personnes quotidiennement de 06h00 à 21h00[2]. Conçu comme un véritable système global de transport, le tramway est structuré de manière à relier efficacement la banlieue Est d'Alger au centre ville et à valoriser les sites traversés notamment, les structures socio-économiques, et ce dans l'optique d'améliorer la qualité de vie des habitants[3].

En 2012, la mise en exploitation d'un deuxième tronçon de cette ligne, le tramway d'Alger comprend un linéaire de 16,2 km, 28 stations et 08 pôles d'échange. Ce tronçon permet le transport de 6 800 personnes /heure/sens, soit une moyenne de 185 000 voyageurs par jour[4]. Avec la mise en service de deux autres extensions, le tramway d'Alger totalise un linéaire de 23,2 Km et 38 stations desservant des quartiers très denses en population et des sites socio-économiques sur l'Est d'Alger[5]. Suivant BAOUNI, outre la satisfaction des attentes et les besoins de la population en termes de mobilité dans des conditions de confort, de sécurité et de rapidité assez appréciables, cette action a pour objectif d'améliorer la qualité de vie des algérois et d'engendrer de nouveaux noyaux urbains sur le plan revitalisation et requalification urbaines[6].

En vu de généraliser cette dynamique, deux autres grandes villes algériennes ont vu la mise en exploitation du tramway en l'occurrence Oran en mai 2013[7] (18,7 km, 32 stations, 04 Pôles d'Echange et 02 Relais.), Constantine en juillet 2013 (8,9 km et 10 stations). Il constitue un facteur de développement urbain permettant l'amélioration de la circulation au centre urbain et contribue au dynamisme et à la revitalisation de la ville d'Oran. Accessible à tous, le tramway permettra de faciliter le déplacement de la population, d'assurer à la ville une image dynamique et moderne et de contribuer au développement économique de l'agglomération Constantinoise[8].

Ainsi, dans six (06) autres villes du pays (Sidi Bel-Abbès[9], Batna, Ouargla, Mostaganem, Sétif et Annaba), des premiers travaux du projet ont été lancés et dans huit autres villes du pays

[1] Agence Nationale de Développement des investissements, www.andi.dz, consultée le 15/8/2015
[2] http://www.metroalger-dz.com (04/04/2016 à 19h00)
[3] http://www.metroalger-dz.com consulté le 02/04/2016 à 19h
[4] Le deuxième tronçon de la ligne Est du Tramway d'Alger reliant Tamaris à Ruisseau comprend : 9,1 km de linéaire, 14 stations, 02 pôles d'Echange, dont la station multimodale les Fusillés regroupant le Métro, le Tramway, le Téléphérique, le Bus et les Taxis, et une fréquence de 5 mn. http://www.metroalger-dz.com consulté le 02/04/2016 à 19h
[5] La première extension est mise en exploitation le mardi 15 avril 2015 avec un linéaire de 4,2 km et la deuxième mise en exploitation le dimanche 14 juin 2015 avec un linéaire de 3 km.
[6] Le 1er tronçon de la ligne du tramway, d'une longueur de 23,3 kms permet de relier les Anassers (Fusillés) à BordjEl Kiffan, avec une fréquence de 4 mn à l'heure de pointe et de 10 mn à l'heure creuse. Une nette progression en termes de fréquentation a été relevée entre le mois de Novembre et celui de Décembre 2012 pour régresser durant le 1er trimestre 2013. Cf., BAOUNI Tahar (2015), *op.cit.*, p.07
[7] Le tramway d'Oran est un autre projet de transport en commun desservant l'agglomération d'Oran dont les travaux de construction ont démarré fin 2008, il sera le plus long du pays avec une distance globale de 48 km.
[8] http://www.metroalger-dz.com consulté le 02/04/2016 à 19h
[9] Décret exécutif n° 12-188 du 25 avril 2012 portant déclaration d'utilité publique l'opération de réalisation de la première ligne de tramway à Sidi Bel Abbès. JO n°25, p.07, le 20 mars 2018, a lancé deux nouvelles unités, menant son réseau à 6 lignes de tramway à travers le territoire national : l'Unité de Ouargla inaugurée le 20 mars 2018, et l'Unité de Sétif inaugurée le 8 mai 2018.

(Béjaïa, Biskra, Bechar, Blida, Tebassa, Tlemcen, Djelfa, Skikda) des études de faisabilité ont été entamées. Le tramway d'Ouargla mis en service le 20 mars 2018 (9,7km et 16 stations) et celui de Sétif le 08 mai 2018 (22,4km et 26 sations). Ces tramways sont exploités par la SETRAM (société chargée d'exploitation et de maintenance des tramways algériens) pour une période de 10 ans ; elle est née d'un accord entre l'Entreprise du Métro d'Alger (EMA) et le groupe et la RATP prenant en charge l'exploitation 06 tramways à travers le territoire national[1].

Précisant que le projet de TCSP ne se limite pas à ses aspects techniques. C'est aussi un problème politique qui touche de nombreux aspects de la gouvernance. La politique de transport doit s'articuler avec d'autres orientations qui touchent, par exemple, au logement ou la localisation des pôles économiques[2]. Les acteurs publics disposent pour cela d'un certain nombre d'outils de planification tels le Schéma d'Aménagement Régional (1998) ; le PAW, PDAU, POS et le plan des transports. Les systèmes de transport façonnent les territoires urbains et contribuent à leurs dynamiques.

Le tramway favorise aussi l'émergence de polarités secondaires autour de la multimodalité, suivant LAISNEY et Grillet-AUBERT[3]. À l'échelle de l'agglomération foyalaise en Martinique, le projet de TCSP ambitionne ainsi de faire émerger localement des pôles attractifs et multimodaux qui pourraient naître autour des terminus du TCSP, transformés en pôles d'échanges accueillant gares routières et parcs-relais assurant une fonction de concentration et de redistribution des flux[4].

b. Intégration de transport par câble dans le transport urbain algérien : un système de mobilité adapté aux villes à relief accidenté

Les télécabines et les téléphériques restent perçus essentiellement comme des systèmes réservés au transport des skieurs des stations de sports d'hiver. De fait, ils font partie intégrante des paysages montagneux de pays connus pour leur relief accidenté.

A l'image du tramway, le transport par câble aérien participe à l'identité de la ville en donnant accès à de nouveaux paysages, en apportant une nouvelle dimension, non seulement au déplacement quotidien, mais également à l'espace urbain. Plusieurs agglomérations étrangères (Medellín, Caracas, Rio de Janeiro, New York) disposent même de télécabines et de téléphériques entièrement intégrés dans leur réseau de transport collectif[5].

[1] https://www.setram.dz consulté le 19 juin 2018
[2] RANELY VERGE-DEPRE Colette (2012), *op.cit.*, http://journals.openedition.org
[3] LAISNEY F. (dir.), GRILLET-AUBERT A. (2006), Tramway, espaces publics et mobilités, Architecture du transport, rapport final, vol. 3-A, Paris, IPRAUS-EAPB (Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Sociétés – École d'Architecture de Paris Belleville), p.138.
[4] RANELY VERGE-DEPRE Colette (2012), *op.cit.*, http://journals.openedition.org
[5] SCHNEIDER YVES & CLÉMENT-WERNY CÉCILE (2012), Transport par câble aérien en milieu urbain, document publié par CERTU, Collection Références n°125, p. 07 http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr consulté le 09/02/2018

L'intégration du transport par câble est conçue comme une solution alternative par rapport aux autres modes de transports. Ce mode de transport a montré depuis longtemps sa pertinence dans le champ des transports urbains, dans différents contextes (franchissement, outil touristique, mode de transport à part entière, etc.).

D'un point de vue urbain, ce mode transport permet de reconnecter des territoires enclavés, pour des raisons topographiques, et de valoriser des fonciers. Le transport par câble apparaît comme une solution intéressante et performante[1]. C'est à ce titre que les autorités publiques ont prévue d'intégrer le système de transports par câble dans les systèmes de transports urbains dans les villes à relief accidenté. Il est prévu d'intégrer dans le système de transports urbains le transport par câble en vu de compléter le métro et le tramway et de répondre aux besoins de mobilité non couvert par ces deux modes de transport.

Des opérations de rénovation ont permis de mettre à niveau technologique les téléphériques déjà existants de Blida, Skikda, Alger, et des opérations de construction ont permis de doter certaines villes d'un transport urbain par câble (Tlemcen, Constantine). Dans le but de poursuivre cette dynamique, les autorités publiques ont mobilisé dans le cadre du plan quinquennal 2009-2014 plus de 50 milliards de dinars (plus de 450 millions d'euros) [2] qui ont été consacrés à la rénovation de la télécabine d'Oran et à la construction de nouveaux téléphériques dont certains sont en cours de réalisation (Tizi-Ouzou[3] et quelques lignes à Alger) et d'autres sont en phase d'études (Jijel, Sidi Bel Abes, Médea, El Taref, Souk Ahras)[4].

Il est à noter que la mission du développement, d'exploitation et de maintenance de tout le réseau d'appareils urbains de transport par câble pour l'ensemble du territoire algérien est confiée à la société mixte "entreprise de transports algériens par câble" (ETAC). Cett entreprise a été créée le 04 décembre en 2014 en joint-venture dans le cadre de relation de partenariat entre trois partenaires POMA[5], l'EMA (Entreprise de Métro d'Alger), et l'ETUSA (Entreprise de Transport Urbain et Suburbain d'Alger) [6]. Le capital de cette société est détenu à 49 % par le groupe italo-français assurant la direction opérationnelle de la société, à 41 % par l'ETUSA et à 10 % par l'EMA.

[1] Hautes Etudes Sorbonne arts et métiers (2015), Intégration du transport par câble dans le paysage urbain, publié le22 septembre et consulté le 5/04/2016 à 18h00, www.hesam.eu
[2] SULMONT N. (2014), *op.cit.*, p.02
[3] Décret exécutif n° 12-189 du 25 avril 2012 portant déclaration d'utilité publique l'opération de réalisation d'une ligne de télécabines et téléphériques combinés dans la wilaya de Tizi Ouzou reliant Kef Nadja-nouvelle ville-stade du 1er Novembre-haute ville-Sidi Baloua-Redjaouna. JO n°25, p.09
[4] http://www.metroalger-dz.com consulté le 02/04/2016 à 19h
[5] Créée par Jean Pomagalski le 13 décembre 1947, Poma est une entreprise française spécialisée dans la fabrication de systèmes de transport par câble. Elle est détenue depuis le 31 mai 2000 par l'industriel italien Michael Seeber, par le biais du groupe HTI BV
[6] http://www.poma.net/le-groupe-poma/nos-partenaires/

3. Transport urbain maritime de voyageurs à des fins touristiques et de décongestionnement de la route

Le ministère des transports a en projet la création d'un service de transport maritime urbain et interurbain de passagers pour désengorger les grandes villes maritimes. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé en direction des opérateurs publics et privés. Dans une première phase, ce transport intéressera la région centre, soit une zone comprise entre les villes côtières de Cherchell et Azeffoun[1].

Dans la perspective de développer le transport maritime urbain, l'entreprise nationale de transport de voyageurs a procédé, ces dernières années, à l'ouverture de plusieurs lignes maritimes de transport urbain. A long terme, ce mode de transport de voyageurs pourra s'étendre sur les 1 200 km de la façade maritime reliant les 14 wilayas côtières du pays.

Il est à préciser que ces lignes seront exploitées par l'entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENMTV) créée par décret n°87-155 du 14 juillet 1987. Le 7 avril 1990, l'ENTMV accède au statut d'Entreprise Publique Economique, sous l'égide de la Holding Services. L'activité de l'ENTMV s'articule autour de trois axes : Le transport maritime de passagers et de véhicules, le transport du fret et les activités annexes au transport maritime, et notamment la consignation des navires de transport de passagers, la représentation générale et la vente de billetterie.

Les impacts d'un tel projet sont considérables. D'abord, cela permettra de décongestionner les infrastructures routières en transférant une partie de flux de mobilité vers le transport maritime. Il contribue alors à diminuer la tension actuelle sur le réseau routier et à une meilleure fluidité du trafic routier. Ce mode de transport fera gagner beaucoup de temps et d'argent et permettra des gains sur les dépenses de santé publique pour les maladies liées au stress sans compter celles causées par les accidents.

Ainsi, ce mode de transport contribue à œuvrer concrètement pour la protection de l'environnement, en réduisant notamment la pollution de l'aire induite par la diminution de la consommation en carburants par les véhicules particuliers et permettra la promotion du tourisme, par la mise en valeur du patrimoine côtier algérien[2].

Combiné avec l'essor du transport ferroviaire en cours, voyageurs et marchandises, les bénéfices qui en résulteront sur les plans économique et social sont indéniables. A ce titre, la mise en place des stations de transport intégrées est indispensable afin de rapprocher, autant que faire se peut, les gares maritimes des gares routières et ferroviaires qui seraient desservies par les tramways, les

[1] DESTIN (2003), Tendances du trafic, politiques de transport et plans dans la Méditerranée Occidentale, Revue Destion, Définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée Occidentale, Annexe A Algérie, Octobre, p.98
[2] Entreprise portuaire de Béjaia (2016), Edito, Revue Béjaia port info, n°88, p.2

autobus et taxis. En application du décret exécutif n° 2000-81 du 9 avril 2000, modifié et complété par le décret exécutif n° 08-57 du 13 février 2008 fixant les conditions et les modalités de concession d'exploitation des services de transport maritime, ce nouveau moyen de transport sera "ouvert à l'investissement privé"[1].

Le 4 août 2014, une ligne pilote de transport urbain maritime de voyageurs reliant le port d'Alger au port de pêche et de plaisance d'El Djamila (Ex-La Madrague), à l'ouest de la capitale, en passant par Bab El Oued, Bologhine, Raïs Hamidou, Hammamet, Aïn Bénian et enfin El Djamila, a été mise en service. Un bateau baptisé le "Capitaine Morgan" d'une capacité de 344 places a réalisé son premier voyage de la Pêcherie pour un tarif subventionné de 50 DA la place. Depuis son inauguration officielle, cette ligne pilote de transport maritime urbain a enregistré une affluence de voyageurs qui dépasse largement les capacités du "Capitaine Morgan", qui ne peut déplacer plus de 344 personnes à la fois de la Pêcherie à El Djamila (Ain Benian), à l'ouest d'Alger[2]. Cette ligne de transport maritime sera par la suite élargie à toute la baie d'Alger, du port de Tamenfoust, avant son extension vers les wilayas limitrophes de Boumerdes et Tipaza et sa généralisation progressive à tout le littoral du pays.

Le 14 octobre 2015, une nouvelle ligne de transport maritime de voyageurs a été ouverte reliant Alger-Béjaïa. Cette liaison sera assurée au moyen deux ferries monocoques d'une capacité 206 places[3], dotés de toutes les commodités et assurant une traversée quotidienne (Aller/Retour), hormis le vendredi[4] dont le voyage inaugurale a été assuré par le navire baptisé "Seraidi". Cette ligne est exploitée par l'entreprise portuaire de Bejaïa (EPB)[5] mettant à la disposition de la société de transport un quai d'accostage et tous les moyens pour accueillir les passagers. Les voyageurs pourront parcourir les deux points d'accostage en moins de quatre heures. Afin de répondre aux besoins de mobilité de la population, le port de Bejaïa a prévu la réalisation d'une nouvelle gare maritime[6].

[1] Au terme de l'art. 3 du décret exécutif n° 2000-81 et conformément aux dispositions des articles 571 et 571-2 de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, susvisée, l'exploitation des services de transport maritime, tels que définis ci-dessus, doit faire l'objet d'une concession consentie sur la base d'un cahier de charges.
[2] Même si le prix subventionné du ticket (50 DA par personne) y est pour quelque chose, il n'en demeure pas moins que la principale motivation des voyageurs est de monter sur un bateau et d'effectuer une traversée, pour la première fois de leur vie, ce qui constitue pour eux une inoubliable expérience », estime un vieux près du quai.
[3] Le projet de création de cette ligne maritime, initié par l'Etat et réalisé par le Ministère des Transports, a permis à l'ENTMV de procéder à l'acquisition de deux navires pour passagers. D'une longueur de 37,5 m pour un tirant d'eau de 2,30 m, une vitesse maximale de 30 Km/h, Cf., Entreprise portuaire de Béjaia (2016), Ouverture d'une ligne maritime Alger-Béjaïa, Revue Béjaia port info, n°88, p.4
[4] Entreprise portuaire de Béjaia (2016), Idem
[5] Cette entreprise est créée par le décret n°82-285 du 14 Août 1982 (publié dans le journal officiel n° 33). En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 L'EPB E et n°88.177 du 28 Septembre 1988, l'Entreprise Portuaire de Bejaïa, entreprise socialiste, est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989. Son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens, actuellement, il a été augmenté à 3.500.000.000 de DA.
[6] https://www.portdebejaia.dz/download/Ann_Stat2015-fr-en.pdf, p.10, consulté le 17 février 2017 à 9h03mn.

Selon Algérie ferries[1], le tarif du ticket varie entre 500 Da et 1200 Da, selon le type de personnes (enfants, adultes, étudiants,). Les enfants de moins de deux ans bénéficient d'un service gratuit et les étudiants de moins de 26 ans bénéficieront d'une réduction de 40% du prix initial et une remise de 70% pour les enfants. D'autres offres sont proposées, notamment, aux familles dont les membres ne dépassent pas quatre (04) personnes. Ceux-là pourront voyager grâce à un tarif forfaitaire qui peut aller jusqu'à 3000 DA. Les personnes à mobilité réduite, quant à elles, bénéficient d'une réduction de 50%[2].

Après Alger-El Djemila[3] et Alger-Béjaïa, lignes maritimes de transports de voyageurs, le réseau du transport maritime urbain continue de se développer par l'ouverture par la misse en service de deux lignes Alger-Jijel et Alger à Cherchell en 2016[4] début juillet juste après la fin du mois de Ramadhan. Ces deux lignes reliront la capitale avec deux autres wilayas à savoir Tipaza et Jijel. La mise en service de cette ligne maritime Alger-Jijel (port de Boudis) *via* Azeffoun et Béjaia (deux points d'escales) contribue à l'ouverture et au désenclavement de la région et constitue une extension de la ligne Alger-Bejaïa[5]. La création de cette ligne de transport maritime s'inscrit également en droite ligne dans le cadre du déploiement des activités de l'ENMTV aussi bien en matière de cabotage national qu'à l'international.

Cette liaison sera assurée à raison de deux rotations par jour au moyen deux ferries monocoques ou navires à grande vitesse (HSC High Speed Craft) baptisés "Seraïdi" et "Badji Mokhtar II" et ce jusqu'à la fin de la saison estivale (le 28 septembre)[6]. Les chiffres sont comme suit : De Jijel vers Alger : 3089 passagers et d'Alger vers Jijel : 2654 passagers[7]. Le départ du port d'Alger est prévu à 8 h et l'arrivée à Jijel à 14h30 en passant par Azeffoun et Béjaïa. Dans le sens inverse, et passant par les mêmes stations, les mêmes horaires sont fixés si les départs s'effectuent depuis le port de Jijel[8]. Le trajet entre Jijel et la capitale aura une durée d'environ 5 heures et demie. Au port de Boudis, un point de vente de billetterie et une salle d'attente en plein air, attenant à la halle à marée, ont été aménagés pour les voyageurs d'Algérie-Ferries.

Concernant, par ailleurs, la ligne Alger-Cherchell, deux monocoques d'une capacité de 350 sièges chacun, ont été affrétés par la compagnie. Il a été programmé deux navettes tous les vendredis

[1] Algérie Ferries est une compagnie algérienne de navigation maritime assurant des liaisons régulières entre l'Algérie et les ports de Marseille, Toulon, Alicante et Barcelone ainsi que Gênes. Algérie Ferries est une filiale de l'ENTMV.
[2] http://www.directferries.fr/algerie_ferries.htm, consulté le 17-02-2017 à 07h38mn.
[3] Il convient de rappeler pour ce qui concerne la ligne pilote port d'Alger- port Djemila, exploitée depuis 2014, que le prix du billet, subventionné par l'état, augmentera à 100 DA contre 50 DA actuellement.
[4] Ministère des Transports, www.ministèredestransports.dz, consulté le 22 avril 2016 à 20h00.
[5] http://www.directferries.fr/algerie_ferries.htm, consulté le 17-02-2017 à 07h17mn.
[6] http://www.djendjen-port.com, consulté le 17-02-2017 à 08h23mn.
[7] Entreprise portuaire de Djendjen (2016), Le Port de Bouddis de nouveau une destination très prisée, Revue Djendjen Infos, n°14, trimestre03, p.07, http://www.djendjen-port.com, consulté le 17-02-2017 à 08h23mn.
[8] Pour ce qui est des tarifs, le billet Alger-Jijel coûtera 1600 da pour un aller simple contre 1200 da pour Alger-Béjaïa, 800 DA pour Alger-Azeffoun, 500 DA pour Azefoun-Béjaä, 800 da pour Azeffoun-Jijel et 500 da pour Béjaïa-Jijel. A noter que ces tarifs sont réduits pour la catégorie d'enfants de 2 à 12 ans et de 13 à 16 ans ainsi que pour les étudiants.

et samedis, tandis que le billet coûtera au passager 800 Da pour un aller simple. Selon le programme de l'ENTMV ces dessertes sont prévues à 8h30 et à 14h30 au départ du port d'Alger et à 11h30 et à 17h30 au départ du port de Cherchell. Etant ces lignes sont ouvertes pour des raisons touristiques, l'entreprise nationale de transport de voyageurs annonce que le service de transports urbain a pris fin pour la période estivale 2016, le 28 septembre. Les lignes maritimes concernées sont Alger (La Pêcherie)- Azeffoun - Béjaïa - Jijel et Alger - El Djamila- Tipaza -Cherchell. Leur réouverture sera pour la période estivale qui sera en Juin 2017.[1]

Sous section 2 : Mesures incitatives à l'utilisation des transports publics "TEC"

Les mesures incitatives consistent à inciter l'usager à utiliser le transport public ; elles se matérialisent par des mesures tarifaires (politique tarifaire sociale) et des mesures informationnelles.

1. Une tarification intégrée en faveur des TPL en Algérie : instruments clés de régulation de la mobilité

Les instruments économiques de régulation de mobilité par lesquels les Etats interviennent sont la fiscalité et la tarification dont le choix de l'instrument tarifaire dépend en particulier des objectifs fixés à savoir le financement des infrastructures, l'amélioration de la compétitivité, la maîtrise du trafic et l'optimisation de la capacité de charge des infrastructures, et la diminution des nuisances sur l'environnement, notamment par l'internalisation des coûts externes[2]. Les mesures économiques se répercutent sur la mobilité (la demande de transport, le choix modal, le lieu et les horaires de déplacement) de sorte que certains voyageurs renoncent à la voiture pour effectuer un certain nombre de déplacements par d'autres modes, ou se déplacent en dehors des périodes de pointe et/ou empruntent des itinéraires moins encombrés.

a. Fondements théoriques de la politique tarifaire des TPL : maximisation du bien-être social ou de la clientèle

La tarification des TPL est également est un des éléments à prendre en considération dans le cadre d'analyse des outils dont disposent les autorités publiques pour agir sur la mobilité. Le tarif traduit la contribution monétaire des usagers des TPL en échange d'un service rendu par la collectivité et constitue une recette pour l'offre de transport. Comme l'écrit en 1863 l'ingénieur français Gustave MARQFOY, le tarif des transports est le grand levier de richesse publique[3]. Face aux contraintes financières pesant aujourd'hui sur les collectivités territoriales, les recettes tarifaires

[1] http://www.directferries.fr/algerie_ferries.htm, consulté le 17-02-2017 à 07h34mn.
[2] CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES (2004), Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales, rapport de la 124e table ronde d'économie des transports tenue la Conférence Européenne Des Ministres Des Transports, à paris le 7-8 novembre 2002, www.oecd.org/cem, p.25
[3] MARQFOY G. (1863), De l'abaissement des tarifs de chemin de fer en France, Paris, p.6. Cité par GRALL B. Economie des forces et production d'utilités. L'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des ponts et chaussées (1831-1891), manuscrit révisé et commenté par VATIN F., Rennes, 2003, p.333

demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver[1] ; il est un élément essentiel d'accessibilité au moyen de transport et de régulation du marché concurrentiel des transports terrestres (art. 12 de la loi n°01-13). Elément important de l'attractivité des réseaux de transports publics, la politique de tarification doit, selon le groupement des autorités organisatrices de transports (GART) concilier trois objectifs[2], à savoir la couverture des coûts de production du service (recettes), la promotion d'une politique de report modal et fidéliser les usagers (une fonction d'orientation de la demande par un signal prix) et enfin, la garantie de droit aux transports pour tous (politique de redistribution sociale et spatiale en terme d'accessibilité)[3].

Sur le plan théorique, toutes les recherches en matière de tarification des transports s'organisent autour du cadre théorique de l'allocation optimale des ressources[4] et le maintien du bien-être social. La solution optimale dite "de premier rang" consiste en la tarification des transports au coût marginal au lieu du coût moyen afin de maximiser l'intérêt collectif et d'atteindre l'optimum de Pareto[5], stipulé par HOTELLING (1938)[6]. Selon lui, la tarification au coût marginal doit être appliquée dans le cas de firmes dotées d'économies d'échelles et donc sont en situation de monopole (théorie du monopole naturel) [7]. Il faudrait préciser que cette tarification entraîne un déficit pour l'entreprise qui ne peut couvrir ses coûts fixes[8] ; ce qui justifie le versement d'une subvention publique (des transferts forfaitaires)[9] pour l'entreprise exploitante (HOTTELLING, 1938)[10] pour couvrir ses pertes[11].

[1] Groupement des autorités de transports (2014), *op.cit.*, p.08
[2] Groupement des autorités de transports (2014), *Ibid.*
[3] On retrouve ces trois fonctions dans la plupart des manuels d'économie des transports (De Palma et Quinet, 2005 ; Quinet, 1990 ; Mirabel et Reymond, 2013 ; Vuchic, 2004). Cf. BOUTEILLER Catherine (2015), Différenciation tarifaire dans les réseaux de transports urbains et interurbains de voyageurs : quels apports pour les services publics de transport et l'aménagement ? Thèse de doctorat en géographie, Aménagement et Urbanisme, spécialité, Architecture et aménagement de l'espace, réalisée sous la direction de FAIVRE D'ARCIER Bruno, Université Lyon 2, p. 28 https://hal.archives-ouvertes.fr
[4] LAINEZ Valérie (2003), Les déterminants du choix du titre de transport public urbain : une approche par la méthode des préférences déclarées, thèse de doctorat en Sciences Economiques, spécialité Economie des transports, réalisée sous la direction de FAIVRE D'ARCIER Bruno, p.23 http://theses.univ-lyon2.fr
[5] Les théories néoclassique font des prix le mécanisme d'allocation optimale des ressources et montrent que, sous les hypothèses de concurrence pure et parfaite, une tarification au coût marginal permet d'aboutir un optimum de Pareto. GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *op.cit.*, p.97
[6] HOTELLING H. (1938), The welfare general in relation to problems of taxation and railing end utility rates, Revue Econometrica, n°6, pp.242-269
[7] Sur un marché monopolistique, le monopole a l'avantage d'être faiseur de prix (*price maker*) et non pas preneur de prix (MATTEI Aurelio (2000), Manuel de micro-économie, Librairie Droz, p. 137). Il peut donc mettre en œuvre des stratégies de prix afin de décourager toute concurrence potentielle. Si le monopole se sent menacé par l'arrivée de nouveaux concurrents, il peut vendre à un prix inférieur au coût moyen, quitte à faire momentanément des pertes, ou fixer un prix inférieur à celui qui maximiserait son profit. Dans le cas contraire, il fixe des tarifs trop élevés. Dès lors, le prix est supérieur et la quantité produite inférieure à ceux correspondant à l'optimum social. MONTOUSSE Marc & WAQUET Isabelle (2008), Microéconomie, Ed. Bréal, p.171
[8] CARTELIER Lysiane (2007), Production et régulation des services en réseau : évolution de l'analyse économique, Cahiers français, n°339, p.52
[9] Elle a été très rarement mise en pratique car le prélèvement fiscal (un impôt sur la terre, sur le revenu ou sur l'héritage tel que proposé par Hottelling, 1938) qu'elle exige est lui-même générateur d'autres distorsions de concurrence.
[10] GARCIA Serge, BREUIL Lise, GUERIN-SCHNEIDER Laetitia (2003), Régulation des services publics d'eau et d'assainissement : pertinence d'un observatoire européen sur la délégation, Les Cahiers de Recherche du Laboratoire Gestion de l'Eau et de l'Assainissement, n°1, www.agroparistech.fr , p.9
[11] Certains auteurs, comme Maurice Allais, ont critiqué la nécessité de réglementer et de subventionner le monopole naturel pour atteindre l'optimum paretien, en s'appuyant sur l'analyse de Jules DUPUIT. Ce dernier a en effet montré que l'on pourrait obtenir le même résultat avec un monopole discriminant, qui vendrait chaque unité à un prix égal à la disposition marginale à payer. Alors, la

Dans le domaine des transports, LAINEZ[1] souligne que l'existence d'effets externes (coût social des transports, BAUMSTARK, 1997) supprime la correspondance entre équilibre général et optimum parétien dans la mesure où les différents agents ne choisissent pas de consommer un mode de transport en quantité optimale pour la société. Une tarification optimale doit intégrer ces externalités dans le coût à payer par l'usager, ce qui complexifie le concept de coût marginal et induit une tarification dite au coût marginal social[2]. En matière de mobilité, la tarification au coût marginal pourrait induire un glissement important de la voiture vers les transports publics en zone urbaine, mais les modifications de la répartition modale sont beaucoup plus faibles et pas toujours favorables aux transports publics sur les relations interurbaines[3].

L'objectif de premier rang étant jugé inaccessible ou trop coûteux, la solution proposée consiste à maximiser le surplus collectif lorsque la tarification au coût marginal est impossible. La solution proposée est de maximiser le bien être social sous contrainte d'équilibre budgétaire, dite de RAMSEY (1927)[4]-BOITEUX (1956). BOITEUX propose une tarification au niveau du coût moyen ; c'est une tarification de second rang et tient compte de la sensibilité au prix[5]. Cependant, si le prix s'établit à ce niveau, le prix des TPL sera trop élevé et fera diminuer la fréquentation des TEC (et donc augmenter le coût moyen). Dès lors, ce système de tarification n'est pas viable et va à l'encontre des considérations sociales.

La recherche de solutions s'oriente donc vers des tarifications dont le but n'est plus de maximiser le bien-être social mais de maximiser les recettes, c'est-à-dire la clientèle[6]. La maximisation de la clientèle pousse donc à la "discrimination tarifaire" ou une différenciation tarifaire en segmentant les marchés caractérisés par des élasticités différentes. Différenciation tarifaire consiste à faire payer à deux consommateurs (ou plus) des prix différents pour des biens ou des services identiques[7]. Arthur Cecil PIGOU définit deux niveaux de différenciation tarifaire : une discrimination tarifaire de second degré, basé sur la consommation et l'usage et une discrimination

maximisation du profit ne génère pas de perte sociale, mais cela n'est pas forcement équitable dans la mesure où la firme s'approprie le surplus des consommateurs. LAINEZ Valérie (2003), *op.cit.*, p.27

[1] LAINEZ Valérie (2003), *op.cit.*, p.23

[2] GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *Ibid*.

[3] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.86

[4] Dans ce contexte, Ramsey a tenté de formaliser ces réflexions sur la fiscalité optimale en utilisant le surplus comme mesure de bien être social. Cette réflexion sera complétée par Pigou (1928), qui montre que les taux d'impôt doivent dépendre de l'élasticité prix de chaque bien.

[5] Leur approche demande à l'usager de payer un prix d'autant plus élevé que le bien est plus indispensable. Celui-ci doit alors vendre à un prix qui s'écarte d'autant plus de son prix marginal que l'élasticité-prix de la demande est faible, ce qui revient en gros à tarifer au coût moyen. Cette marge est d'autant pus importante que les usagers sont moins sensibles à une variation de prix. Elle est destinée à couvrir les coûts fixes de l'entreprise, l'objectif étant de s'éloigner le moins possible des quantités optimales de premier rang (tarification au cout marginal). Cf., GARCIA Serge, BREUIL Lise, GUERIN-SCHNEIDER Laetitia (2003), *op.cit.*, p.10

[6] GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *op.cit.*, p.103

[7] En France, la réflexion et les exercices en matière de différenciation tarifaires remontent aux pratiques en matière de péage des Ponts et Chaussées. Jules Dupuit (1849) argumente l'intérêt de cette différenciation en fonction du consentement à payer de chacun qu'il nomme Utilité du produit. BOUTEILLER Catherine (2015), *op.cit.*, p. 46

de troisième degré qu'est plutôt fondée sur les caractéristiques des consommateurs (âge, statut étudiant, sénior, critère d'emploi, etc.)[1].

Cette discrimination tarifaire se voit aussi admise par FELDSTEIN (1972)[2] proposant une tarification qui tient compte des revenus des personnes et de la structure de consommation. Il s'agit de pratiquer des prix élevés pour les services pour lesquels la demande est peu élastique et des prix faibles pour ceux pour lesquels la demande est très élastique. L'application de cette tarification entraîne une perte sociale et suppose la connaissance des caractéristiques de la demande des différents services[3]. Plusieurs formules de différenciation tarifaire sont mises en vigueur : celle qui tient compte de l'heure (tarification heure de pointe/heure creuse), moment de l'achat du billet titre de transport (achat de dernière minute, ventes anticipées, etc.), la distance, le type de service utilisé et enfin, le *Yield management* des compagnies aériennes pour ajuster en permanence l'offre et la demande au meilleur prix[4].

GUEGUEN-AGENAIS souligne qu'il est impossible de combiner toutes ces tarifications à la fois dans le domaine des TEC : en effet, on peut difficilement segmenter le plus finement possible la clientèle et proposer une gamme tarifaire simple et attractive[5]. De la même manière, il est difficilement possible de proposer des tarifs plus chers en heure de pointe, au moment où les coûts marginaux de production du service augmentent, afin d'orienter le choix des clients de manière efficace, puisque c'est à ces heures que se déplacent une grande partie des captifs des transports en commun. La tarification des TEC repose ainsi sur plusieurs principes qui définissent d'une part la gamme tarifaire (les différents titres) et d'autre part les structures tarifaires (les différents prix)[6].

b. Evolution de la politique tarifaire sociale des TPL en Algérie vers une tarification intégrée des réseaux de TEC

L'intervention de l'Etat en matière de la réglementation de la politique tarifaire de TPL a pour objectif de permettre la mobilité. En Algérie, l'activité des transports a commencé par être soumise au régime des prix réglementés et administrés depuis 1967. La réglementation des tarifs est régie par le décret exécutif n°96-39 du 15 janvier 1996 portant tarification des transports de

[1] BOUTEILLER Catherine (2015), *op.cit.*, p. 49-50
[2] La firme réglementée doit se comporter comme un monopole divisant toutes les élasticités-prix pour un coefficient propre à chaque bien, celui-ci étant d'autant plus élevé que le bien est principalement consommé par des personnes à bas revenu. L'application de la tarification de Feldstein peut entraîner une tarification en dessous du coût marginal pour le bien qui a la plus forte composante redistributive et une tarification au dessus du coût marginal pour celui qui a une faible composante redistributive. LAINEZ Valérie (2003), *op.cit.*, p.38
[3] LAINEZ Valérie (2003), *op.cit.*, pp.37 et 39
[4] BOUTEILLER Catherine (2015), *op.cit.*, p. 51
[5] La gamme tarifaire répond généralement à une différenciation de la tarification selon les caractéristiques du voyageur, alors que la structure tarifaire va varier selon les caractéristiques de déplacements. Après avoir vu les différents types de gamme et structure tarifaire, nous étudierons plus particulièrement les principes d'intégration tarifaire, dont la question se pose fréquemment dans la mise en place des politiques TC étant donné la présence d'opérateurs et/ou de réseaux différents. GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *Ibid.*
[6] GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *Ibid.*

voyageurs par routes, l'ordonnance n°95-06 relative à la concurrence modifié et complétée par l'ordonnance n°03-03, puis par la loi n°08-12, qui à son tour a été modifiée par la loi n°10-05 de 15 août 2010. La réglementation des tarifs du transport de voyageurs par taxis individuels et taxis collectifs est régie par le décret exécutif n°02-448[1].

La réglementation relative à la concurrence précise que les prix des biens et services sont librement déterminés conformément aux règles de la concurrence libre et probe (art.4 de la loi n°03-03) à condition que cette concurrence ne remet pas en cause l'exercice des prérogatives de puissance publique et les activités de mission de service public (art. 2 de la loi n°08-12). Sur cette base, les tarifs des TPL, réglementés par le décret n°96-39, sont fixés par voyageur-kilomètre à 0,25 DA hors taxes pour un rayon de 30 Km avec un minimum de perception fixé à 02DA (art. 4 du décret n°96-39). Précisons que ces tarifs sont loin du coût lié à la fourniture de service des transports publics locaux ; on parle alors de politique tarifaire sociale ou de politique de redistribution[2].

Au début de la décennie 2010, la tarification des transports urbains pris en charge par les établissements publics a subi une augmentation en 2010 ramenant le tarif à 15 DA. Suite à cette augmentation des tarifs, certains opérateurs privés de transports publics urbains de voyageurs ont ajusté leurs tarifs pour s'aligner sur ceux pratiqués par les établissements publics de transports urbains de voyageurs depuis le 06 juillet 2010. Il est à préciser que ces augmentations anarchiques n'ont pas été précédées par une amélioration de la qualité des services offerte aux citoyens égale à celle qu'offre le secteur public. A ce titre, le ministre des transports impose aux opérateurs privés que tout alignement des tarifs sur ceux du secteur public doit être la conséquence d'une amélioration des prestations de services (hygiène, régularité, sécurité et confort) identique à celles offertes par les établissements publics de transports urbains de voyageurs[3].

L'intervention du ministre des transports dans la régulation de la tarification s'inscrit dans la problématique rapport qualité/tarif. A cet effet, l'ensemble des opérateurs privés de transports urbains de voyageurs doivent, au préalable, remédier notamment aux insuffisances liées à la vétusté du véhicule entrainant des risques pour la sécurité des usagers, à la surcharge du véhicule et le manque d'hygiène et de sécurité, à la tenue vestimentaire indécente du chauffeur et du receveur et à l'usage abusif des supports audio et audiovisuels.

Le ministre des transports précise que le respect de ces conditions incombe aux responsables des directions de wilaya qui sont personnellement responsables suivant la circulaire du ministre des transports n°08/0327 du 10 septembre relative à l'organisation des activités de transports routiers de

[1] Le principe de tarification de services publics est consacré par l'article 175 du code de la commune de 201. I1 énonce que dans le cadre de la gestion de son patrimoine et du fonctionnement des services publics locaux, la commune fixe une participation financière des usagers en rapport avec la nature et la qualité de la prestation fournie.
[2] DE BORAS Sandrine (2011), *op.cit.*, p.32
[3] Circulaire du ministre des transports n°0483/10/M/DTTU du 29 juillet 2010 relative au relèvement de la tarification des prestations de transport collectif urbain

personnes et de marchandises. A ce titre, les directeurs de transports de wilaya sont tenus d'organiser des inspections régulières et inopinées pour veiller au strict respect de ces conditions. Ces inspections peuvent être menées en collaboration des services de sécurité concernés (gendarmerie nationale et sécurité nationale). Soulignons que toute infraction aux dispositions suscitées, constatées lors de l'inspection, doit faire l'objet d'un retrait immédiat de l'autorisation d'exploitation.

En fin de l'année 2012, a été préparée une nouvelle grille de tarifs, mise en application le 1er janvier 2013[1], promulguée par le ministre des transports visant à adapter les tarifs à l'évolution des différents constituants des coûts d'exploitation des moyens de transport des voyageurs dont les tarifs sont fixés comme suit[2]. Pour le transport urbain de voyageurs, les tarifs sont fixés à 15 pour un rayon de 15 Km, à 20 DA pour un rayon de 10 Km, à 30 DA pour 20 km et à 35 DA pour 30 km. Au début de l'année 2018, le tarif de transport a connu une augmentation en passant à 20 DA pour un rayon de 0 à 5 Km, à 25 DA pour un rayon de 05 à 10 Km, à 35 DA pour un rayon de 10 à 20 km et à 45DA pour un rayon de 20 à 30 km. Le tarif est établi en fonction de la distance en favorisant les longs déplacements en admettant le principe de dégressivité car à partir d'une certaine distance, le kilomètre coûte moins cher au voyageur comme le montre tableau n°02. La gestion financière du réseau s'établit sur le principe de subventions croisées : les lignes et les sections de parcours bénéficiaires financent celles qui le sont moins ou sont déficitaires[3].

Tableau n° 02 : Tarification de transports collectifs de voyageurs pour les dessertes au-delà de 30Km

Distance	Tarif (2012)	Tarif (2018)
Supérieur à 30Km et inférieur à 100Km	1,3DA/Km/place	1.55DA/Km/place
Supérieur à 100Km et inférieur à 200Km	1,65 DA/Km/place	1.9 DA/Km/place
Supérieur à 200Km et inférieur à 600Km	1,60 DA/Km/place	1.85 DA/Km/place
Supérieur à 600Km et inférieur à 900Km	1,60 DA/Km/place	1.75 DA/Km/place
Au-delà de 900Km	1,40 DA/Km/place	1.70 DA/Km/place

Source : Ministère des transports, 2012, 2018

Pour le transport par taxi individuel, les tarifs sont fixés à 15 DA/km. Il peut être relevé du montant de la prise en charge en course qui s'élèvera à 20 DA. Ainsi, le tarif de taxi individuel peut être augmenté de 10 DA si le poids des bagages du voyageur est supérieur à 15 kg. Quant au stationnement pour attente est facturé à 20 DA chaque 15 mn. Concernant les taxis collectifs, la place sera facturée à trois (03) DA/km pour l'intercommunal et l'inter-wilayal et de cinq (05) DA/km pour l'urbain. Ces dernières années, la politique tarifaire des transports évolue vers la mise en place d'une tarification intégrée qui a été introduite pour la première fois en 2016 par l'établissement d'un abonnement unique pour plusieurs modes de transport public urbain d'Alger. Le concept de

[1] Circulaires du ministre des transports n°12/2503 du 29 décembre 2012 et 13/0014 du 06 janvier 2013
[2] En pratiques, la réglementation des tarifs n'est pas bien n'a pas été contenue par un processus de régulation, ce qui explique le comportement illégal des transporteurs dans certaines wilayas ayant procédé à l'augmentation des tarifs sans saisir l'autorité administrative en question.
[3] FINEZ J. (2012), Les métamorphoses de la tarification à la SNCF : de la péréquation au *yield management* (1938-2011)", Document de travail.

tarification intégrée englobe plusieurs types de pratiques qui remplissent deux rôles principaux[1] : inciter le voyageur, par une tarification avantageuse, à choisir les transports viables, et faciliter la combinaison de plusieurs modes, que ce soit au moment de l'achat du titre ou de la perception du paiement (Vivre en Ville, 2013). La tarification intégrée peut se traduire de différentes offres tarifaires (billetterie intégrée, titres combinés, titre uniques, carte à puce ou facturation intégrée). La pratique la plus ambitieuse est la mise en place de titres de transport combinés qui regroupent plusieurs modes de déplacement en un seul titre[2].

Ainsi, les usagers des bus de l'Entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA), du métro, du tramway et du téléphérique peuvent, désormais, emprunter ces modes de transport avec un seul abonnement. D'un coût de 2 500 DA, cet abonnement mensuel permettra aux passagers d'utiliser ces modes de transport d'une façon illimitée durant toute la période de sa validité et ne concerne pas les simples tickets aller-retour. Cette formule a été mise en place par l'AOTU-A (en service juin 2015[3]) en collaboration avec l'Entreprise du métro d'Alger (EMA), la Société d'exploitation des tramways (SETRAM), l'Entreprise de transport algérien par câbles (ETAC) et l'ETUSA.

c. Mesures tarifaires incitatives à l'utilisation des TPL : Subvention des exploitants et réduction des tarifs

Suivant De PALMA et QUINET (2005), la tarification agit comme un signal permettant d'orienter les choix des usagers (en matière de mode de transports ou d'itinéraire par exemple)[4]. En effet, les mesures tarifaires mises en place principalement ou exclusivement afin de générer des recettes influent aussi indirectement sur la demande de transports ou sa répartition dans le temps et dans l'espace. Rappelons que le tarif constitue une charge qu'il doit supporter pour effectuer son déplacement et par conséquent influence son choix du mode de transports à utiliser. Les individus sont sensibles au prix et une hausse des tarifs peut dissuader certaines personnes d'utiliser le réseau des transports collectifs plutôt que la voiture.

Inciter les usagers à utiliser les transports publics locaux (TEC), conduit les autorités publiques à mettre en place des mesures de réduction du tarif à supporter par l'usager d'une part (réductions sociales) et des coûts à la charge de l'exploitant de l'activité de TEC (versement de

[1] GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *op.cit.*, p.115
[2] À défaut, l'acquisition des différents titres de transport peut être prévue au sein d'une billetterie unique ou auprès des mêmes dépositaires, afin de faciliter les pratiques intermodales des usagers. La carte à puce comme titre d'accès et de paiement des transports urbains présente plusieurs avantages et possibilités en matière de tarification intégrée. Elle permet de fournir l'accès à plusieurs modes de transport (transport collectif, autopartage) tout en donnant droit à des réductions (taxi, location de voitures) et même combiner d'autres fonctions (carte bancaire) , Cf., Association québécoise des transports (2012), L'intermodalité : combiner efficacement les modes de transport des personnes, du point A ou point B, Jeudi 21 juin 2012 Mobilité durable, Transport de personnes,https://aqtr.com
[3] http://www.aotu-alger.dz/
[4] La tarification doit amener de nouveaux usagers sur le réseau, c'est l'effet orientation vers les modes optimaux. Cf., BOUTEILLER Catherine (2015), *op.cit.*, p. 31

subventions) et de rendre le mode de transports plus attractif, d'autre part. Ce type de mesures a pour objectif d'offrir un mode de transport alternatif aux automobilistes et ainsi de diminuer l'usage de la voiture en ville en transférant une part de la demande vers les TEC[1].

En effet, la loi n°01-13 précise que l'État et/ou les collectivités territoriales doivent compenser les opérateurs pour toute sujétion de service public qui entraîne un manque à gagner résultant de l'exploitation du service imposé. Les dépenses de compensation seront prises sur le budget de l'Etat dans le cadre de la création d'un compte d'affectation spécial n° 302-125 intitulé « Fonds spécial pour le développement des transports publics »[2]. Les bénéficiaires de cette compensation sont les transports publics effectués par l'établissement public de transport urbain et suburbain, des transports publics par métro et par tramway effectués par l'entreprise métro d'Alger (EMA) et du transport ferroviaire de banlieue effectué par la société nationale des transports ferroviaires (SNTF)[3]. En fait, la présence de plusieurs opérateurs de statuts différents (public et privé) qui partagent le marché d'exploitation des TPL nécessite de revoir cette mesure de compensation mise en place en faveur des opérateurs publics (idée développée ci-après).

Une autre façon de procéder consiste à aider financièrement les utilisateurs plutôt que les exploitants. Beaucoup d'exploitants de services de transport public vendent des cartes d'abonnement à prix réduit valables sur plusieurs lignes et modes de transports. Ils peuvent aussi, pour augmenter leur fréquentation, accorder des réductions ou offrir la gratuité à certaines catégories de voyageurs tels que les enfants, les étudiants et les retraités[4].

En Algérie, le tarif des transports est soumis à des réductions à caractère social dont les conditions d'application sont précisées par le décret exécutif n°06-144 du 26 avril 2006 fixe les modalités du bénéfice des réductions tarifaires et de la gratuité du service de transports des personnes présentant un handicap (auditif, mental, moteur, visuel et les personnes infirmes et incurables atteintes d'une maladie chronique). Ces personnes bénéficient de la gratuité du transport sur le réseau urbain, sur le réseau ferroviaire si elles présentent un taux d'invalidité supérieur à 80%. Celles présentant un taux d'invalidité supérieur à 50% et inférieur à 80% bénéficient d'une réduction de 50%. Ainsi, peuvent bénéficier des mêmes mesures les personnes qui accompagnent les handicapés à 100%.

[1] GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), *op.cit.*, p.112
[2] Créé par l'arrêté interministériel du 31 octobre 2011 fixant la nomenclature des recettes et des dépenses de ce compte d'affectation spéciale. Il est alimenté par la quote-part du produit de la taxe sur les transactions des véhicules neufs, la contribution des concessionnaires de véhicules et les dons et legs.
[3] Les dotations financières de soutien des tarifs des transports publics sont allouées sur la base d'une convention, définissant les modalités et les procédures qui régissent les relations entre les deux parties, établie entre le ministère des transports et les bénéficiaires éligibles à ce fonds susvisé.
[4] Or, Les recettes tirées des voyageurs payant ne suffisent souvent pas à couvrir les coûts des transports publics. Si ces transports baissent leurs tarifs pour accroitre leur clientèle, il faut trouver d'autres sources de financement pour couvrir les coûts d'exploitation. La ville de Perth, en Australie, finance ses transports publics gratuits aux moyens du produit des taxes de stationnement. Cf., Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.86

Les dépenses résultant de la mise en œuvre de la gratuité et des réductions octroyées sont prises en charge sur le budget de fonctionnement du ministère chargé de la solidarité nationale et les sommes dues sont versées aux transporteurs conformément à la réglementation en vigueur (art. 10 du décret 06-144). Ainsi, il peut être soumis à des réductions à caractère promotionnel qui sont à l'initiative de l'entreprise. La tarification applicable au transport du personnel pour le compte des opérateurs économique, social et éducatif et à la location d'autocars pour les transports occasionnels, est déterminée par convention et/ou de gré à gré entre les parties concernés[1].

2. Système d'information (TIC) indispensable à l'optimisation d'utilisation des TPL mais non encore non développé en Algérie

Indispensable au bon déroulement du voyage, l'information a pour rôle essentiel de faciliter et promouvoir l'usage des TEC et améliorer leur accessibilité. En effet, on ne saurait se contenter d'améliorer les conditions physiques des déplacements sans agir sur le niveau d'information. De nos jours, être informé demeure une demande forte de la part des citoyens. Ce besoin d'information s'exprime d'autant plus au niveau des transports collectifs suite à la complexité grandissante des TEC avec la multiplication des itinéraires et des modes de transports (bus, tramway, bus à haut niveau de service, transport à la demande, etc.) avec le développement de la multimodalité[2]. En effet, l'information est l'un des piliers d'une intermodalité efficace recouvrant un ensemble de données relatives à l'offre des différents modes de transports, ainsi qu'à la localisation et la procédure d'échange entre-eux (GART, 1998).

La fonction essentielle de l'information, notamment si elle est "multimodale", est de fournir aux usagers des transports toute l'information nécessaire à la réalisation de leurs voyages afin de réduire leur incertitude sur les itinéraires, les modes de déplacement envisageables, la durée et le coût des déplacements selon le mode utilisé, les ruptures de charges éventuelles[3], et dans la mesure du possible, à orienter leurs comportements au bénéfice d'une utilisation optimale des infrastructures et d'une priorité aux transports collectifs[4]. Autrement dit, l'amélioration de l'information et du marketing doit mettre l'accent sur la facilité et la fiabilité des transports publics.

Cette information, est généralement composée d'une description détaillée d'offres de transport et recouvre plusieurs domaines : modes de transports (collectifs, individuel, parking), type

[1] En France, on impose aux employeurs de prendre en charge 50% du prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour l'intégralité du trajet entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accompli au moyen de service de transport publics même si plusieurs abonnements sont nécessaires à la réalisation de ce trajet (train+bus par exemple). Cf., Ministère de la transition écologique et solidaire (2018), *op.cit.*, p.48

[2] CERTU (2011), Accessibilité des systèmes d'information et de billettique des transports collectifs, p. 05 http://mim.cete-aix.fr

[3] Définition proposée par ATEC : Pour une charte de l'information multimodale sur les déplacements de personnes, 1997, reprise par CERTU (2006), déploiement national des systèmes d'information multimodale : 9292 : l'exemple des Pays-Bas, p.07

[4] ZIDI Kamel (2006), Système Interactif d'Aide au Déplacement Multimodal (SIADM). Thèse de doctorat en Automatique et Informatique Industrielle, réalisée sous la direction et la co-direction de HAMMADI Slim et BORNE Pierre, Université des Sciences et Technologie de Lille, p.06, https://tel.archives-ouvertes.fr consultée le 15-.4-2018

d'information (temps réel, statique, horaires, temps d'attente, les tarifs, les réservations et les itinéraires), moment du déplacement (pendant, avant ou après le voyage), la couverture géographique (l'agglomération, la région, l'Europe)[1]. Ces informations peuvent êtres reçues à domicile, sur le lieu de travail ou en cours de route via toute une panoplie de moyens de communications. Il existe une multitude de service d'information allant de la chaîne de radio ou de télévision au centre de renseignement en passant par internet, les systèmes de communication embarqués, les lignes directes en temps réel et messages signés et les centraux d'information[2]. L'information peut être diffusée à l'aide de différents supports (informations en ligne sur le web, guichets dans les pôles d'échange, téléphone portable, panneaux lumineux) formant un système d'information multimodale (SIM)[3].

La mise en place d'un système d'information multimodale s'inscrit dans le cadre des systèmes de transports intelligents ou (de mobilité intelligente)[4] qui sont l'application des technologies de l'information et de la communication aux transports[5] dans le but de rendre les déplacements de personnes plus sûrs, moins chronologiques, moins polluants et moins coûteux[6]. Développés grâce aux TIC, les systèmes de transports intelligents ont révolutionné la manière de se déplacer dans la mesure où les systèmes de transports intelligents favorisent la multimodalité améliorant les services offerts afin d'aider les individus dans leurs déplacements et à développer la complémentarité entre les modes permettant d'optimiser[7] la gestion du système de transport[8].

L'intelligence du numérique rend la mobilité elle-même "intelligente" : celle-ci devient plus efficace, plus sûre, plus économe et plus écologique[9]. Afin de développer la mobilité intelligente des logiciels, dédiés à la gestion des systèmes de transports intelligents, ont été mis à la disposition de l'usager ; ils peuvent être locaux et régionaux[10]. Depuis l'année 1997, des sites web d'informations

[1] A cette information qui décrit essentiellement les itinéraires, s'ajoute une information dite annexe ou d'agrément, et qui permet selon les lieux de départ et d'arrivée de renseigner les utilisateurs, sur la météo, les restaurants à proximité des arrêts, les hôtels, ou sur d'autres services de proximité. Cette information annexe, n'est pas nécessaire pour décrire le déplacement en soi, mais elle peut être indispensable à l'utilisateur, pour mieux orienter son choix dans l'ensemble de l'offre de mobilité. KAMOUN Mohamed Amine (2007), Conception d'un système d'information pour l'aide au déplacement multimodal : Une approche multi-agents pour la recherche et la composition des itinéraires en ligne, thèse de doctorat réalisée sous la direction et la co-direction de HAMMADI Slim et BORNE Pierre, Université des Sciences et Technologie de Lille, p.19. https://tel.archives-ouvertes.fr, consultée le 15-.4-2018

[2] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.159

[3] Intermodalité, information multimodale, http://transgironde.gironde.fr/

[4] Les STI interviennent dans un contexte mondial de congestion du trafic routier d'une part et de développement des nouvelles technologies de l'information d'autre part, en particulier dans les domaines de la simulation, du contrôle en temps réel et des réseaux de télécommunication. Cf. La directive européenne 2010/40/UE sur les systèmes de transport intelligents

[5] ATEC ITS (2015), Mobilité 3.0 ensemble pour la mobilité intelligente, Livre vert "mobilité", p.19 https://www.mobilite-intelligente.com

[6] PIPERNO Serge (2017), Un système de transport intelligent : un enjeu pour notre institut, Magazine Trajectoire de l'Ifsttar "Systèmes de transports intelligents : vers une mobilité intelligente", n° 13 - Juin 2017 http://www.ifsttar.fr

[7] L'optimisation des itinéraires repose sur la mise à disposition du voyageur d'une information multimodale de bout en bout. Il s'agit donc de faciliter l'accès à des données très dispersées sur une offre elle-même très variée, appartenant à des acteurs de tailles et d'activités très diverses, ce qui implique la mise en place des fonctions d'annuaire, de gestion des accès, et éventuellement la mise en place des systèmes d'organisation entre les utilisateurs, les distributeurs et les producteurs des données. ZIDI Kamel (2006), *op.cit.*, p.07

[8] ZIDI Kamel (2006), *op.cit.*, p.06

[9] ATEC ITS (2015), op.cit, p.06, https://www.mobilite-intelligente.com

[10] Pour renforcer l'attractivité du transport public, le GART estime qu'il est important de rendre interopérables les SIM des collectivités pour faciliter la recherche d'itinéraires à l'échelle nationale. Des groupes de travail associant plusieurs industriels et experts, sous l'égide de l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique (AFIMB, ministère des Transports), se

dédiés aux TEC commencent à apparaître sur Internet : SNCF et RATP, TCL à Lyon, TRANSPOLE à Lille, Lepilote à Marseille, PREDIM, PREDIT, DELFI en Allemagne, etc.[1] Ces systèmes sont gérés à partir des centrales de mobilités qui diffèrent des agences ou des maisons locales de la mobilité qui sont un lieu d'information physique et peuvent jouer un rôle complémentaire, de conseil, d'accompagnement et d'observation de la mobilité locale.

Les systèmes d'information offrent une assistance à l'usager de manière à leur permettre de mieux appréhender ses déplacements physiques[2]. Ils peuvent également fournir un outil personnalisé de planification des trajets (par exemple via internet ou la téléphonie mobile) offrant au client l'opportunité de prévoir le trajet en indiquant l'origine et la destination dans un calendrier fixe[3]. Les systèmes d'information des voyageurs sont utilisés avec succès pour influer sur la mobilité en diffusant en temps opportun des informations précises sur les conditions de circulation, les itinéraires et les modes utilisables. Pour ces raisons, il nous parait très important de comprendre cette nouvelle donne pour concevoir comment les comportements de mobilité physique sont influencés.

L'amélioration de l'information peut induire une augmentation de la fréquentation des TEC. L'effet des services d'information sur le comportement des usagers se combine souvent avec celui d'autres facteurs, mais quelques cas prouvent bel et bien que l'information des voyageurs peut mener à modifier le choix modal. L'augmentation de 21% du nombre de voyageurs enregistrée par le rail britannique entre 1995 et 1999 est attribuée en partie au lancement d'un service de vente de billets par téléphone et nternet ainsi qu'à l'amélioration radicale de son service de renseignements (augmentation de 50% du nombre d'appels téléphoniques) [4].

Quoique les systèmes d'information des voyageurs n'aient pas induit de modification perceptible des flux de trafic, de la structure de la mobilité, de la fréquentation des transports publics ou des niveaux de congestion, cela ne veut pas dire que les navetteurs ne tiennent aucun compte des informations qu'ils reçoivent. L'effet exercé par les systèmes d'information de voyageurs sur le comportement des voyageurs pourrait se faire plus perceptible à mesure que l'utilisation de ces systèmes augmente. Des études ont révélé que l'impact des informations sur le comportement des voyageurs peut varier d'une catégorie de voyageurs à l'autre.

Les services d'information des voyageurs ont pour handicap d'être inconnus d'une grande partie de la population, et compliqués pour d'autres. Il est donc nécessaire de mener une campagne

---

réunissent dans ce cadre pour tenter de résoudre cette difficulté. L'interopérabilité des SIM locaux permettrait de réaliser un calculateur d'itinéraires sur l'ensemble du territoire hexagonal, tout en conservant la dimension locale pour intégrer les spécificités propres à chaque territoire. Cf. GART (2014), les systèmes d'information multimodale, http://www.gart.org/

[1] Toutefois ces sites fournissent de l'information sur un seul réseau (à l'exception du site d'Ile-de-France, qui donne de l'information concernant la RATP et la SNCF), ZIDI Kamel (2006), *op.cit.*, pp.16-20

[2] BOUTEILLER Catherine (2015), *op.cit.*, pp.244 et 245

[3] CIVITAS GUARD (2010), Systèmes d'information novateurs pour les transports en commun, http://civitas.eu

[4] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.159

intelligente de sensibilisation pour atteindre et éduquer la majorité des voyageurs[1]. Ce genre de systèmes intelligents devrait contribuer à faciliter la conduite, notamment en améliorant la sécurité routière et l'écoulement du trafic[2]. Faire appel aux systèmes de transport intelligents "le couple télématique-technologie de l'information" ouvre de larges perspectives d'amélioration de la gestion de mobilité. Les systèmes informatiques de régulation de signaux lumineux peuvent réduire, le cas échéant à zéro, le temps d'attente aux carrefours en calculant le temps de parcours jusqu'au carrefour suivant tandis que les systèmes de guidage automatique des véhicules ou d'adaptation des vitesses facilitant la conduite[3].

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme de coopération bilatérale entre l'Algérie et l'Union européenne intitulé "Appui aux réformes du secteur des Transports en Algérie - TRANSPORT II", l'Algérie a bénéficié d'un projet visant *la consolidation du Système d'Information du Secteur des Transports (SIST) en Algérie* » d'un montant de 1 344 000 euro, soit 8% de l'enveloppe globale[4]. Le SIST constituera un outil d'aide à la décision qui permet, outre la collecte, la consolidation, la modélisation ou encore la restitution de l'information sectorielle, d'avoir une vue détaillée sur la situation du transport au niveau national. Ce projet s'inscrit en droite ligne avec la nouvelle stratégie du Ministère des Travaux Publics et des Transports qui vise le développement des réformes institutionnelles et règlementaires ainsi que l'amélioration de la qualité des services et des prestations en matière de transport public[5]. A l'issue de cette collaboration, qui a duré 25 mois, le Ministère dispose désormais d'un Progiciel de Gestion Intégrée (PGI) qui est une solution Web sur internet organisée dans un portail collaboratif[6].

Conclusion de la seconde section

En conclusion, nous pouvons affirmer que les actions engagées par l'État, ces dernières années visent à améliorer l'offre de transports publics d'une part, à mettre en place des modes de transports plus respectueux de l'environnement et à répondre aux besoins déplacements urbains et d'autre part, à pousser les opérateurs privés, peu organisés et non respectueux des normes de service public, à s'inscrire dans une démarche de qualité de service sur leur marché.

[1] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.78
[2] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.130
[3] Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), *op.cit.*, p.130
[4] D'un montant 16.500.000 Euros Cofinancé par l'Union européenne (13 M EUR) et le gouvernement Algérien (3,5 M EUR), Durée Opérationnelle : 60 mois
[5] Transport : clôture du projet d'appui à la consolidation du système d'Information sectoriel en Algérie, https://eeas.europa.eu
[6] Afin de garantir l'appropriation de cet outil, tout un programme de transfert d'expertise a été mis en place pour former les utilisateurs, les administrateurs, les gestionnaires et les informaticiens ainsi que l'acquisition de deux serveurs performants nouvellement acquis sur le budget de la contribution Algérienne allouée au programme Transport II et installés au niveau du Datacenter du ministère sur lesquels le SIST est déployé. Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme TRANSPORT II visant un objectif global d'accompagner la mise en œuvre de la nouvelle stratégie des transports par des réformes institutionnelles et réglementaires et d'améliorer la sécurité des transports et leur qualité. Il comporte aussi des objectifs spécifiques qui consistent en l'adaptation des réformes institutionnelles aux besoins de l'aménagement de l'infrastructure et du développement de l'économie et l'adaptation de la réglementation en vigueur aux réformes engagées, l'amélioration de la sécurité des transports et l'optimisation de la qualité des services et des produits.

Conclusion du troisième chapitre

Au terme de ce chapitre nous avons abouti aux conclusions suivantes : d'abord une gestion des déplacements efficiente nécessite une approche globale, combinant tous les modes et intégrant l'optimisation des infrastructures aux différents niveaux de territoires. L'optimisation de l'efficacité globale du système de transport appelle l'amélioration de chacune de ses composantes (matérielles et organisationnelles). En effet, les questions que pose la régulation de la mobilité sont au-delà des choix techniques opérés dans le domaine des transports *via* le management des TPL. Ce sont aussi les questions de démocratie locale qui sont posées avec la possibilité pour les différents acteurs locaux (société civile, opérateurs de transport et institutions) d'interagir et d'intervenir dans le processus des décisions publiques.

S'articulant autour de trois piliers (pôles d'échanges, information multimodale et tarification intégrée), la mise en œuvre de la pratique de l'intermodalité permet de dépasser le clivage entre les transports urbains et les transports interurbains et donner naissance au concept de transport public local. Sous cette vision, l'échelle urbaine représentée par l'AOT n'est plus pertinent en matière de gestion des TPL, il indispensable de trouver d'autres échelles supra-territoriales à créer dans le cadre de la coopération et qui correspondent au périmètre d'exercice de l'intermodalité.

En ce qui concerne les TPL en Algérie, les différentes actions engagées en matière d'investissement en infrastructures, d'élévation de l'offre de transports et d'amélioration de sa qualité et l'institutionnalisation du dispositif de régulation reflètent la volonté des autorités publiques à intégrer la problématique de mobilité en tant que phénomène complexe dont la prise en charge des besoins de la population nécessite une approche globale, intersectorielle et intermodale.

Conclusion de la première partie

En guise de conclusion à la première partie nous pouvons affirmer que si la relation entre les transports publics locaux et la mobilité est évidente dans la mesure où les transports expriment une offre en transports (tous moyens confondus) afin de satisfaire le besoin de se déplacer et donc de mobilité, l'analyse conceptuelle de ces deux termes montre qu'ils doivent être nuancés. Les transports publics locaux sont une activité prise en charge sous forme de service public répondant aux principes d'égalité, de continuité et de mutabilité. La mobilité constitue un besoin à satisfaire, une valeur positive des sociétés ; elle est perçue comme une ressource territoriale et un bien commun. Sur le plan juridique, le droit à la mobilité est assuré en partie par la garantie du droit au transport, mais elle le dépasse.

D'où le croisement entre service public et bien commun en passant du management bureaucratique au *New Public Management* pour les transports et de la satisfaction des besoins à la nécessité de régulation des déplacements pour la mobilité. Ce changement s'explique par le souci d'une meilleure efficacité et efficience des services publics des transports par l'introduction de nouveaux modes de gestion et d'organisation du marché *via* l'externalisation, libéralisation et ouverture à la concurrence dans le cadre des contrats de partenariats publics-privés.

Concernant la mobilité, le changement de paradigme intervient dans un contexte de développement durable, un nouveau cadre normatif, fixant comme objectif la réduction de l'usage de la voiture particulière, mais sans remettre en cause le besoin de mobilité. En effet, les principales mesures prises dans le domaine des transports est de ne plus construire de nouvelles infrastructures routières génératrices à long terme de nouveaux besoins de mobilité, mais d'optimiser l'utilisation de l'existant par la promotion de transports en communs, la marche à pied ou le covoiturage.

En résumé, le management des transports publics locaux est incontournable pour réguler la mobilité, mais il n'est pas suffisant, il s'agit donc d'agir sur la planification et l'organisation de la ville dans son ensemble dans une approche globale que nous traiterons dans le quatrième chapitre de la deuxième partie.

PARTIE 2 :

ETUDE DE L'IMPACT DES TPL SUR LA REGULATION ET LA MAÎTRISE DE LA MOBILITE DANS LES VILLES MOYENNES DE KABYLIE

Introduction de la seconde partie

Cette deuxième partie se fixe comme objectif de contribuer à montrer comment l'entrée par les TPL et la mobilité spatiale peuvent permettre de mieux comprendre les villes moyennes, à savoir leur organisation, leurs dynamiques spatiales, leurs temporalités et leurs modes de régulation. Il s'agit donc d'interroger la spécificité des villes moyennes en matière de mobilités spatiales. Elle a pour objet d'analyser le phénomène de mobilité dans les villes moyennes de Kabylie qui souffrent du problème de dépendance à la voiture particulière et de dégradation de l'offre en TEC.

La forte urbanisation qu'ont connue les villes algériennes a eu un impact direct sur l'explosion de la mobilité urbaine et du volume de déplacements pesant sur le bon fonctionnement et la qualité des TPL. En effet, le développement du transport et de la mobilité dans les villes moyennes sont caractérisés, à l'instar des grandes villes, par des problèmes relatifs aux préoccupations de la pollution, du stationnement, du coût du trafic routier et du coût lié à la possession et à l'utilisation du véhicule particulier.

Pour analyser les déplacements dans la ville de façon globale, il faut considérer de façon systématique au moins cinq dimensions de la mobilité : les conditions techniques du déplacement (les transports urbains), l'organisation des activités dans la ville (la structure urbaine), les pratiques sociales dans la ville (la société urbaine), la qualité des espaces (le paysage urbain) ainsi que les mesures prises par les politiques pour organiser le développement urbain (les politiques urbaines).

Afin de rendre compte de ces cinq dimensions, la deuxième partie est, ainsi, structurée en trois chapitres dont chacun est composé de deux sections. Le premier chapitre de cette partie constituant le quatrième chapitre de notre travail traite de la discussion de la définition de la notion de ville moyenne dans la théorie et dans la pratique algérienne, sur la base de deux critères dont l'un est statistique (seuil en taille démographique) et l'autre fonctionnel (ville *medius*, structuration de l'espace) tout en la repositionnant dans le réseau urbain algérien.

Le cinquième chapitre est, quant à lui, consacré à la discussion du contenu du terme "Kabylie", un nom dénommant une entité territoriale voire régionale, singulière dont les parties qui la composent (Kabylie occidentale, Kabylie du Djurdjura, Kabylie maritime, basse Kabylie, Kabylie de Babors, Kabylie des Bibans, Kabylie orientale, etc.) forment un ensemble homogène. Il est également question de placer la ville moyenne dans le réseau urbain de Kabylie, afin de délimiter notre enquête de terrain en faisant appel au concept de ville intermédiaire pour lequel nous justifierons le bien fondé.

Le sixième chapitre permet de synthétiser les caractères de la mobilité quotidienne des populations des villes moyennes de Kabylie et d'analyser l'impact des systèmes de TPL sur sa régulation et sa maîtrise, problématique qui suscite de l'intérêt dans un contexte global marqué par la

montée en puissance des préoccupations de développement durable dont le problème du choix modal des moyens de transports.

CHAPITRE 4 :

DISCUSSIONS DU CONCEPT DE VILLES MOYENNES :

ENTRE THEORIE ET REALITE ALGERIENNE

Introduction du quatrième chapitre

Ce chapitre se propose de mener une analyse de l'évolution du système urbain algérien, et en particulier de la strate des villes moyennes. Il se veut être, dans un premier temps, une contribution à un éclairage conceptuel de la notion de ville tout en mettant l'accent sur la place centrale qu'occupe la mobilité dans la compréhension de ce territoire **(section 1)**. Si le lien entre la mobilité et la ville en générale est indiscutable, il n'en reste pas moins qu'il soulève des problèmes d'ordre social, économique, urbanistique qui se combinent bien souvent. La question de la mobilité urbaine conduit en fin de compte à "repenser" la ville afin d'améliorer le cadre de vie des individus, tout en revalorisant sa fonction première de permettre les échanges de biens et entre les personnes.

Dans un second temps, nous nous proposons de discuter la notion de "villes moyennes", en mettant en lumière leur évolution dans la pensée géographique et urbaine, leur structuration et organisation spatiale, leur rôle dans la hiérarchie urbaine globale, pour appréhender, par la suite, l'impact des politiques publiques urbaines[1] sur les dynamiques d'urbanisation des villes moyennes algériennes à l'échelle régionale et locale **(section 2)**. Il y a lieu de souligner que la ville moyenne algérienne a évolué dans un contexte spécifique marqué par la volonté des acteurs publics d'affaiblir la polarisation du réseau urbain algérien autour de quatre grandes villes (Alger, Annaba, Oran et Constantine), afin de rééquilibrer le développement urbain du tout le territoire national en s'appuyant sur la politique de promotion administrative de certaines zones inscrites dans le cadre des programmes de réorganisation territoriale au niveau national (1974, 1984).

Section 1 : Ville, mobilité et transport comme système

Au-delà des seules interrogations liées à l'automobilisme, la notion de mobilité pose le problème du transport en ville. Ville et mobilité sont donc indissociables : la ville étant depuis toujours et par définition un lieu d'échanges, d'interactions sociales ; la mobilité ayant pour support la structure urbaine et ses réseaux[2]. Cette section a pour objet de discuter les interactions et les interdépendances reliant la ville (la morphologie urbaine) à la mobilité (conditions de déplacement).

Sous section 1 : Penser la ville à travers la mobilité

La mobilité est une valeur, un concept, un indicateur, dans l'ensemble des politiques urbaines et autant dans le monde de la recherche en sciences sociales, en géographie et en ingénierie. En effet, les villes sont les lieux par excellence de mise en scène de cette mobilité sur laquelle elles fondent

[1] Une politique urbaine relève des acteurs institutionnels et des représentations que les technocrates se font de l'espace. Elle comporte des aspects décelables à travers le discours des élus, les documents d'urbanismes, les options spatiales et les procédures qui ont un effet idéologique et juridique sur les agents sociaux. Cependant, c'est l'interrogation des rapports sociaux à l'épreuve de l'organisation spatiale qui caractérise précisément la politique urbaine et permet de lire le sens effectifs du discours institutionnel et des documents d'urbanisme. FREYDEFONT J-M. (2004), Projet urbain et petites villes, spécificités et généralisation, Ouvrage collectif L'avenir des petites villes : actes du colloque international de Clermont-Ferrand, 20 et 21 novembre, Volume 21 de CERAMAC (Clermont-Ferrand), édition Presses Univ Blaise Pascal p.306

[2] HUGUENIN-RICHARD Florence (2010), Mobilité urbaine : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin…. Vincent Moriniaux. Mobilités, Armand Colin, pp.109-137

certaines de leurs stratégies d'aménagement et de croissance. Les théories urbaines sur les mobilités connaissent un tournant dans les années 1990 dont la vitesse a été l'objectif principal : aller plus loin et surtout plus vite.

1. Opposition ville/campagne, espace tiers et rôle majeur de la mobilité : Des frontières moins évidentes

A travers cet axe nous présenterons les limites de la conception de la ville en l'opposant à la campagne ; deux territoires avec des modèles de territorialité différents dont les frontières sont devenus moins évidentes notamment avec la facilité de passer d'un territoire à l'autre grâce à l'automobile créant des espaces tiers (la périurbanisation).

a. Opposition ville/campagne : Deux territoires/deux modes de mobilités

Nous retiendrons au départ une idée héritée des travaux d'Henri LEFEBVRE distinguant la ville de l'espace urbain. Selon lui, la ville est une entité d'autant plus facilement identifiable qu'elle coïncide avec une instance politique et économique de gestion (communale) et qu'elle est délimitée par un mur d'enceinte, une barrière d'octroi, des entrées et des portes[1]. Dès lors qu'elle déborde de ses enceintes, que les faubourgs prennent le pas sur le centre-Bourg, qui a tout lieu d'être le plus ancien et celui qui dispose de l'organisation la plus importante et la plus légitime parce qu'à l'origine de ce qui prolifère à la périphérie, la ville se mue en espace urbain travaillé par une sorte de dialectique centre/périphérie selon un processus de ségrégation des activités et des classes sociales que LEFEBVRE qualifiait d'implosion/explosion.

Les faubourgs deviennent banlieue et la ville de départ simple noyau ancien[2]. Comme entité territoriale singulière (mode d'appropriation de l'espace), la ville se définissait en opposition au reste de l'espace rural ou périphérique ; elle ne peut donc exister qu'en rapport avec cet autre espace[3]. C'est le dualisme ville/campagne qui se légitime par le clivage social qui a servit de base, aussi longtemps que les modes de vie entre ces deux espaces sont différents et hiérarchisés.

Dans une vision sociopolitique, l'économiste Philippe AYDALOT[4] soutient cette opposition en précisant que la ville est d'abord le siège du pouvoir, symbole et un mode de vie de la société, car l'apparition du surplus alimentaire, cause première de l'émergence des villes mais n'est pas la seule[5], est allée de pair avec son appropriation par certains groupes détenteurs de pouvoir s'ordonnançant autours des symboles du pouvoir (l'église, le château, le palais, voire le marché). Il parle de cadre d'exercice d'une fonction sociale (culture, valeur, protection de l'individu) ; d'un

[1] FREY Jean-Pierre (2003), *op.cit.*, p.259
[2] FREY Jean-Pierre (2003), *op.cit.*, p. 260.
[3] BAUMONT Catherine et HURIOT Jean-Marie (1999), La ville et représentations formelles, Ouvrage Penser la ville : théorie et modèle, Sous la direction de BAILLY Antoine et HURIOT Jean Marie, Ed. Anthropos, pp.44-45
[4] AYDALOT Philippe (1985), Economie régionale et urbaine, Economica, p.289
[5] L'origine de la ville n'est pas uniquement économique mais peut être cultuelle et scientifique, politiques (les villes capitales à fonction politique), administratifs (les villes nouvelles crées par les pouvoirs publics) et autres facteurs.

élément fonctionnel d'un système économique, du cadre d'un pouvoir de décisions exercées par une bourgeoisie cohérente, d'une unité définie par la quotidienneté du marché du travail, comme le souligne Pierre MERLIN[1]. Par opposition, la campagne représente le siège du mode de vie traditionnel.

Sur le plan économique, la dichotomie ville/campagne est fonctionnelle. Elle consiste en une spécialisation dans les fonctions réservant l'industrie et le commerce pour la ville[2] et l'agriculture pour la campagne. BAIROCH[3] attribue au monde rural la définition d'un monde de l'autoconsommation et même celui du troc et au monde urbain celle d'un monde du marché et de ce fait, des moyens de payement. Pour FOSSIER (1970), la ville des X et XI siècles paraît donc plus que toute autre chose un marché : de grains, de bois et des métaux ; la ville quelle qu'elle soit est d'abord un marché[4]. La ville favorise les innovations et leurs diffusions, elle conduit à la monétarisation de la société, facilite la mobilité sociale et l'adéquation entre l'offre et la demande de main-d'œuvre et élargit les débouchés de la production agricole et industrielle[5]. De ce fait, la ville se définit comme une organisation, par excellence de proximité[6], facteur d'efficacité, permettant de réduire les coûts de déplacement. Cette proximité est permise par la densité élevée de la ville qui s'analyse comme une multiplication des interlocuteurs existant sur un périmètre restreint[7].

La ville et la campagne revêtent deux modes de territorialités, c'est-à-dire un mode de relation entre l'habitat et la vie sociale[8] dont la mobilité constitue l'élément structurant de cette territorialité. C'est ce mode de relation qui va modifier le processus d'urbanisation ; un processus à travers lequel la mobilité spatiale vient structurer la vie quotidienne d'une part, parce que différentes innovations technologiques rendent celle-ci possible et, d'autre part, parce que son développement se voit progressivement connoter positivement, même s'il a un impact différent sur les divers usages et représentation de l'espace. En effet, les pratiques de déplacement dans l'espace (fréquence, durée, vitesse, mode, motif, en terme de valeur sociale), étaient également une des raisons majeures de distinction entre l'urbain et le rural, au point que des sociologues ont pu proposer une nouvelle définition du fait urbain selon la mobilité des populations considérées (REMY et VOYE, 1992)[9].

[1] MERLIN Pierre (1994), La croissance urbaine, Que sais-je ? Ed. PUF, p. 06
[2] Ainsi, c'est dans la ville que la division du travail a été inventée durant la période de la révolution industrielle depuis que la proximité est née comme un besoin d'urgence et immédiat pour les agents ou les acteurs de la ville.
[3] BAIROCH Paul (1999), Villes et développement économique dans une perspective historique, In ouvrage Villes et croissance : Théories, modèles, perspectives, Sous la Direction de BAILLY Antoine et HURIOT Jean Marie, Ed. Anthropos, p.72
[4] BAIROCH Paul (1999), op.cit, p.72
[5] BAIROCH Paul (1999), op.cit, p.73
[6] HURIOT Jean-Marie (1999), Ville ou proximité organisée, Anthropos, p.01
[7] AYDALOT Philipe (1985), op.cit, p. 292
[8] REMY Jean & VOYE Liliane (1992), La ville, vers une nouvelle définition. Paris, Edition L'Harmattan., p.09
[9] VANIER Martin (2005), La relation "ville / campagne" excédée par la périurbanisation. Les Cahiers français : documents d'actualité, La Documentation Française, Pp.13-17. https://halshs.archives-ouvertes.fr

Ces deux auteurs font de la mobilité le paramètre structurant d'une nouvelle définition de la ville et de l'urbanisation[1]. Suivant ces deux auteurs, l'urbanisation entendue en tant que processus intégrant la mobilité spatiale à la vie quotidienne, conduit à une redéfinition de l'incidence des modes de territorialité sur les formes sociales d'échanges et de structuration des rapports de force[2]. Ainsi, la mobilité facteur structurant de la vie quotidienne tant des individus que des acteurs collectifs[3].

En matière de mobilité, VANIER Martin souligne que la dichotomie ville-campagne est aussi admise : à la campagne, la lenteur généralisée, les portées restreintes, l'enclavement, l'unimodalité, l'économie des déplacements considérés comme des temps sociaux relativement vides, la mobilité solitaire ; à la ville, la vitesse différenciée, l'accessibilité aux lointains, la multimodalité, les déplacements sans motif utilitariste, la valorisation sociale de l'individu mobile, l'intensité collective de la mobilité (OLLIVRO, 2000)[4]. La campagne, un espace non urbanisé, où la vie quotidienne doit se structurer en dehors de toute possibilité technique de déplacement : la marche à pied et le galop du cheval organise le rayon d'action possible de la vie quotidienne et la saisie du monde. Cette contrainte technique se double d'une contrainte morale qui tend à dévaloriser la mobilité dans la vie quotidienne, tout en laissant place à certaines aspirations vers des ailleurs lointains[5].

b. De l'opposition à l'interterritorialité ville/campagne : rôle de la mobilité dans l'émergence d'espaces tiers

L'interterritorialité[6] entre les deux espaces ville/campagne est construite grâce la mobilité permettant le passage d'un espace à un autre[7]. Ce passage, volontaire ou nécessaire, d'un monde de mobilité à un autre, prenant souvent, au moins jusque dans les années 1970, la tournure d'une expérience exotique pour le citadin comme pour le campagnard, explique VANIER[8]. Les faits qui ont unifié ces deux mondes de mobilité sont bien connus : empire de l'automobile (DUPUY, 1995) et désenclavement autoroutier (PUCCI, 2002), diffusion des accès à la grande vitesse ferroviaire, structuration d'un territoire de réseaux qui ne s'arrête plus aux franges des agglomérations et n'est pas sans rappeler les grandes utopies viaires de la modernité (MANGIN, 2004)[9].

[1] VANIER Martin (2005), L'interterritorialité : des pistes pour hâter l'émancipation spatiale, Ouvrage Le Territoire est mort, vive les territoires ! : Une (re)fabrication au nom, Benoît Antheaume, Frédéric Giraut, Edition IRD, p.323
[2] REMY Jean & VOYE Liliane (1992), *op.cit.*, p.07
[3] REMY Jean & VOYE Liliane (1992), *op.cit.*, p.11
[4] VANIER Martin (2005), La relation "ville / campagne" excédée par la périurbanisation, *Ibid.*
[5] REMY Jean & VOYE Liliane (1992), *op.cit.*, p.10
[6] Avec l'interterritorialité la limite, plutôt que d'être vue comme une frontière, peut être perçue comme un espace intermédiaire. Ce tiers espace est une intersection souple où l'on joue à la fois sur l'inclusion et l'exclusion... un lieu de transit et de médiation ... à partir [duquel] on peut aller dans plusieurs directions à la fois... [et qui] permet de se définir par rapport à une pluralité de références extérieures. VANIER Martin (2005), L'interterritorialité, *op.cit.*, p.320
[7] VANIER Martin (2005), L'interterritorialité, *op.cit.*, pp.324-325
[8] VANIER Martin (2005), *Ibid.*,
[9] VANIER Martin (2005), *Ibid.*

De cette interterritorialité est né un tiers espace qui ne soit référé ni à la ville dense qu'il n'est pas et ne souhaite pas être, ni à la campagne agricole qu'il singe tout en la concurrençant. Ce tiers espace est un entre-deux construit par les mobilités villes-campagnes, souligne VANIER[1]. Il est acquis que la mobilité facilité par l'économie automobile des déplacements a profondément remis en question un certain nombre de limites et d'effets de seuil, de part et d'autre desquels s'instituaient le rural et l'urbain[2]. L'urbanisation a gagné les parties rurales de plus en plus éloignées donnant naissance au phénomène de périurbanisation qu'est apparu au milieu des années 1960 et devenu le moyen par lequel les villes portent leur influence à la campagne. Il en résulte l'annihilation de l'opposition ville/campagne sous l'effet de l'accélération et la complexification de l'urbanisation. L'amplification du phénomène de diffusion urbaine vers les espaces ruraux, suite à l'essor des moyens de transport individuel et collectif ajouté à l'extension du réseau autoroutier, a poussé les usines à quitter les villes pour s'implanter en périphérie[3].

La périurbanisation est à la fois la conséquence et le moteur de développement[4]. Son succès irrésistible, en dépit des nombreux impacts négatifs à sa charge, tient notamment à la transgression du clivage ville/campagne que les nouvelles conditions de mobilité autorisent : pouvoir vivre l'une et l'autre, dans un enchaînement de moments que les formes de la mobilité ne morcellent plus. Cette transgression a fait émerger de nouvelles limites. Ainsi, la "mobiliberté" ou la mobilité en voiture particulière des périurbains a vite fait de saturer les agglomérations et leurs accès, renversant en moins d'une génération la géographie des valeurs de la mobilité : à la ville, l'embolie, les aléas, la lenteur généralisée ; à la campagne, la fluidité, la fiabilité, la sérénité des déplacements.

Dans le même temps, l'extension du réseau des lignes TGV rend soudain péri-urbanisables, moyennant un peu de multimodalité, les zones rurales les plus reculées et les moins métropolitaines a priori. Par les nouveaux rapports à la mobilité qu'elle anime, la périurbanisation bouscule la distinction ville/campagne et recrée des situations de différenciation, mais selon d'autres catégories spatiales, le long des réseaux et au gré des connexions[5].

2. Villes et mobilité : Deux concepts intimement liés

La réflexion sur la mobilité doit être ainsi intimement liée à la réflexion sur la ville. Le concept de mobilité dans les villes pose la dimension urbaine du transport. Il faut reconnaître que les transports font la ville aussi bien spatialement que socialement et occupent un temps important de l'activité des individus et influencent l'environnement urbain.

[1] VANIER Martin (2005), Rural / urbain : qu'est-ce qu'on ne sait pas ? Samuel Arlaud, Yves Jean, Dominique Royoux. Rural-Urbain : nouveaux liens, nouvelles frontières, PUR, p.04 https://halshs.archives-ouvertes.fr
[2] VANIER Martin (2005), Rural / urbain : qu'est-ce qu'on ne sait pas ?, *op.cit.*, p.02
[3] En effet, la fonction productive, industrielle de la ville est abandonnée au profit de la fonction tertiaire. Les villes sont devenues des lieux de commerce et de services « tertiaire » supérieurs (les activités de commandement de l'administration publique, etc.). C'est le même constat pour l'habitat contemporain, car avec l'automobile, les populations se diffusent en périphérie.
[4] VANIER Martin (2005), La relation "ville / campagne" excédée par la périurbanisation, *Ibid.*
[5] VANIER Martin (2005), La relation "ville / campagne" excédée par la périurbanisation, *Ibid.*

a. La ville comme une réalité complexe et interdisciplinaire

Les définitions de la ville sont nombreuses du fait qu'elle est un objet de préoccupation pour plusieurs champs disciplinaires (démographie, histoire, économie, géographie, sociologie et urbanisme) qui contribuent en partie à la conceptualisation de la définition de la ville. Chacune de ces disciplines dispose des approches et donc des définitions propres de la ville. Deux catégories de critères fondent leur analyse, le qualitatif (la qualité de vie, le mode de vie, cadre bâti, etc.) et quantitatif (la densité et la taille) de la ville. Or, la ville, vu son envergure, impose une réflexion pluridisciplinaire. Elle devient un sujet éminemment commun à toutes leurs approches, elle les fédère[1].

Jusqu'à une date récente, l'architecture et l'urbanisme exerçaient, en matière d'explication de la ville, un monopole de fait. La charte d'Athènes rédigée en 1943 par LE CORBUSIER l'atteste[2] : *« L'architecture est responsable du bien-être et de la beauté de la cité. C'est elle qui prend en charge sa ou son amélioration et c'est à elle qu'incombe le choix et la répartition des différents éléments dont l'heureuse proportion constituer une œuvre harmonieuse et durable. L'architecture est la clé de tout. ».* L'urbanisme est l'art d'aménager, d'organiser de disposer l'espace urbain[3] (bâtiments d'habitation, de travail, de loisirs, réseaux de circulation et d'échanges) pour obtenir son meilleur fonctionnement et améliorer les rapports sociaux.

De fait, la ville, est à l'origine définie comme une structure composée de logements (bâtiments) destinés à remplir une fonction bien déterminée (travail, habitat, loisir, etc.) séparés par des rues et des voies de circulation pour faciliter le déplacement ou la mobilité dans les villes[4]. Dans cette conception, deux éléments fondamentaux sont à distinguer dans l'organisation de l'espace urbain, à savoir la voirie et le système de circulation (espace dynamique et de mouvement) et l'habitation (espace statique et de séjour)[5]. L'urbanisme définit la ville comme un espace à bâtir en fonction des critères ou des normes d'esthétiques et de fonctionnalité[6]. De ce fait, la ville est un espace physique réparti suivant les critères du zonage et de spécialisation fonctionnelle appuyée par le développement des techniques de construction (béton, immeubles de grande hauteur, ascenseurs)

[1] BEREZOSKA-AZZAG Ewa (2007), Redéfinir la ville, Revue Vies de villes, faire mûrir une stratégie de reconquête, pour la ville de demain, février, n°1 Hors Série, p54
[2] ALLEMAND Sylvain (2000), *op.cit.*, p. 2
[3] CTEITGEN COLLY (1986), L'urbanisme opérationnel, Revue ADJPI, p.12 cité dans l'ouvrage « droit de l'urbanisme : les conditions de l'occupation du sol et de l'espace, l'aménagement, le contrôle, le financement et le contentieux » d'ADJA Djillali et DROBENKO Bernard (2007), Ed. BERTI, Alger, , pp.24-25
[4] WACKERMAN Gabriel (2000), *op.cit.*, p.13
[5] SAÏDOUNI Maouia (2000), Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation, Edition CASBAH, p. 17
[6] L'urbanisme définit alors la disposition matérielle des structures urbaines en fonction des critères de l'architecture et de la construction, comme il s'est élargi pour donner place à une réflexion sur l'environnement économique et social des sociétés selon deux grands courants : L'urbanisme progressiste ou doctrinaire fondé sur les valeurs du progrès social et technique en assurant l'hygiène et un système de circulation adéquat. L'urbanisme culturaliste qui développe les valeurs de relations humaines et la permanence des traditions culturelles. Cf., SAÏDOUNI Maouia (2000), *op.cit.*, p.18

et le progrès technique des moyens de circulation (le tramway, le train, l'automobile) permettant les extensions verticales et horizontales de la ville (voir sous-section 2, point 2-b).

Ainsi, l'urbanisme pense la ville sous l'angle de l'intervention publique édictant des règles en matière d'utilisation des sols et d'organisation de l'espace par la conception et l'élaboration des plans d'urbanisme inscrits dans le cadre des politiques de planification et d'aménagement urbain. Cette démarche, constituant une nouvelle manière de penser la ville, reprend les grandes lignes de l'urbanisme doctrinaire (hygiène, zonage et systèmes de circulation, etc.) en les insérant dans un environnement institutionnel par le respect de règles juridiques et administratives. Il s'agit de l'urbanisme de contrôle et de réglementation initié, pour la première fois, par l'œuvre haussmannienne[1] qui a recherché à adapter la ville aux exigences de l'hygiène, de la circulation. Actuellement, les pratiques urbanistiques conçoivent la ville par l'élaboration d'un projet urbain qui remet en cause les pratiques de la démarche bureaucratique, linéaire et autoritaire de l'urbanisme pour intégrer la notion de concertation entre les différents acteurs de la ville (décideurs, concepteurs, investisseurs, usagers).

De nos jours, la ville n'est plus le domaine réservé des urbanistes, des architectes ou des historiens de l'urbanisme dans la mesure où elle présente l'un des objets d'étude des géographes, des sociologues, des économistes, des historiens et des anthropologues.

D'un point de vue géographique, la ville était réduite à la définition statistique basée sur le critère quantitatif de la densité urbaine qui renvoie au seuil minimum de population nécessaire pour qu'une agglomération accède au statut de la ville. Défini comme un groupement de population agglomérée[1], le critère de densité urbaine est conventionnel car la répartition des hommes sur un territoire dépend des conditions économiques, écologiques, culturelles, voire technologiques[2] et diffère d'un pays à l'autre. Par exemple, en France, il faut au moins 2 000 habitants agglomérés pour avoir le statut de la ville (regroupés dans un espace limité, les maisons ne devant pas être distantes de plus de 100 m.). En Espagne et en Suisse, le seuil minimum est de 10 000, au Danemark est de 250. Il est fixé à 2 500 aux Etats-Unis, au Canada à 1 000, etc. Les Nations unies se réfèrent, quant à elles, au seuil de 20 000 habitants lors de la Conférence de Prague en 1966.

Or, cette définition statistique est insuffisante[3] et dera être complétée par le critère de diversité (qualitatif) qui renvoie à la diversité sociale (mode de vie), fonctionnelle (fonctions de la ville) et formelle (formes urbaines) traduisant la complexité de la ville. La géographie s'intéresse, en

[1] COTERREAU Alain (1969), L'apparition de l'urbanisme comme action collective : l'agglomération parisienne au début du siècle, Revue sociologie du travail, Numéro spécial publié avec collaboration d'AHTIK Vito, CASTELLS Manuel et al., Onzième année, n° 4, octobre- décembre, pp. 342-344
[1] GEORGE Pierre (1970), Dictionnaire de la géographie, Paris, PUF, p.440
[2] SAÏDOUNI Maouia (2000), op.cit, p. 11
[3] Déjà en 1936, Pierre LEVEDAN dans sa publication relative à "la géographie des villes" en France, avait avancé la défaillance de cette définition dans la mesure où il y avait des communes rurales qui comptaient autant d'habitant et que, par contre des communes industrielles (donc urbaines) pouvaient ne pas atteindre le seuil de 2000 habitants. WACKERMAN Gabriel (2000), *op.cit.*, , p.16

premier lieu, à la diversité des formes urbaines qui renseignent sur la manière dont elle est organisée la ville et utilisée l'espace urbain en vue de réaliser un équilibre spatial et représentent les configurations spatiales de la ville issues de la croissance urbaine[1]. Il importe de préciser que les géographes n'ont pas laissé à la marge les préoccupations relatives au jeu social et ses logiques sur le territoire. Certains auteurs ont implicitement ou explicitement abordée la question sociale urbaine et les définitions de la ville en attestent. Étienne DALMASSO, parle de la ville comme une projection sur une surface de l'espace des conditions naturelles, des héritages de l'histoire, du jeu de forces économiques, des effets de progrès technique, du génie créateur des architectes, des contraintes administratives, des habitudes quotidiennes comme des aspirations conscientes ou inconscientes des habitants. Paul CLAVAL**,** dans son article intitulé "la théorie des villes" publié en 1968, parle de la ville comme un lieu et un milieu, dont la principale caractéristique est l'interaction sociale entre agents[2].

Ainsi, les sociologues s'intéressent à l'étude des processus d'interaction sociale, de ségrégation urbaine et spatiale, à la sociabilité et à la violence, etc. Pour les sociologues, la ville se présente comme un milieu social et économique ; elle représente une organisation, division, ou un mode social[3] d'occupation de l'espace géographique (LIPIETZ A., 1974)[4] en fonction des facteurs relatifs à la qualité du site, à la distance aux centres attractifs, à l'équipement public local et à l'environnement construit. Elle est entretenue par la ségrégation sociale[5] qui rend la ville fragile et vulnérable atteinte par des fléaux sociaux comme la violence, la drogue, l'insécurité. Elle constitue l'un des échecs urbanistiques de la ville et l'un des défis majeurs auxquels elle doit faire face, phénomène naît suite à l'explosion urbaine et la domination du gigantisme urbain au détriment des petites et moyennes villes dont la gestion est non maîtrisable.

La ville garde, en dépit des problèmes de ségrégation sociale et de fragmentation spatiale, davantage le cachet qui la rend spécifique et attractive aux agents économiques et aux individus. Elle est le lieu de liberté, de participation citoyenne, d'expression démocratique. Plusieurs sociologues partagent ce point de vue dont le sociologue allemand George SIMMEL (1903), étudiant les grandes villes de la fin du XIXe siècle, il qualifie la ville comme un milieu social contraignant mais où

[1]Les formes urbaines produites par la croissance urbaine sont multiples ; il s'agit des villes, monocentrique, polycentrique, radiale, linéaire, circulaire et irrégulière, etc. ces formes sont analysées par PH DERYCKE (chapitre 2, § 3-2 BAUMONT Cf. LACOUR Claude (1996), Forme et formalisations urbaines, Ouvrage Penser la ville, théorie et modèles sous la direction DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Ed. Economica, p.260

[2] CLAVAL Paul (1968), La théorie des villes, Revue géographique de l'Est, Tome 8, n°1-2, janvier juin, pp.03-56 https://www.persee.fr

[3] Les analyses marxistes et néo-marxistes (plus ou moins orthodoxes) de la ville ont conçu l'espace urbain non seulement comme une image des rapports sociaux mais comme le moyen de leur reproduction. La pensée spatiale des néo-marxistes des rapports sociaux en ville est qualifiée de "nouvelle sociologie urbaine".

[4] BAUMONT Catherine, HURIOT Jean-Marie (1996), La ville et ses représentations formelles, Ouvrage Penser la ville, théorie et modèles sous la direction DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Economica, pp. 29-30

[5] C'est en fonction de cette division que s'établit la capacité à payer le logement, dont on déduit le prix du sol. Ce prix agit comme un facteur de reproduction de la division sociale : dans un lieu de haut niveau social, ce prix est élevé et dissuade les utilisateurs à faible capacité à payer. La division sociale de l'espace entraîne la fragmentation socio-spatiale de la ville donc de la ségrégation urbaine.

l'individu peut s'affirmer en dehors des appartenances traditionnelles et y trouver une autonomie de vie. Pour WEBER, la ville signifie la liberté, c'est-à-dire la libération des carcans tels que la famille, la religion et les pratiques communautaires contraignantes, mais soumis aux contraintes et agressions de la métropole, le citadin devient blasé et adopte une attitude de repli.

Les économistes, quant à eux, ont utilisé, abondamment, dans leur explication de la formation, le développement et l'éclatement des villes, les effets induits par l'économie d'agglomération et les effets de proximité constituant des facteurs explicatifs de la concentration urbaine. D'un point de vue économique, la ville est définie comme une organisation de proximité et un lieu, par excellence, des externalités[1]. Elle peut être représentée comme une forme particulière d'organisation des activités qui a pour but de tirer parti de la proximité en augmentant les économies externes ou en réduisant les coûts de fonctionnement de l'organisation : les coûts de transaction[4].

Le concept des économies d'agglomération n'est pas propre à la ville. Son origine remonte à Alfred MARSHALL qui, dans son analyse de l'économie industrielle et du district industriel, tend à réduire la ville à une agglomération d'activités économiques ; elle est un lieu privilégié de manifestation des économies externes[1]. Alfred WEBER les considère comme l'un des facteurs déterminants du choix de localisation industrielle, en plus de la minimisation des coûts des transports et les gains en main d'œuvre[2].

En conclusion, la ville représente une réalité à la fois économique, territoriale, politique, urbanistique, historique, géographique, sociale, culturelle, symbolique voire une réalité mythique. C'est cette réalité qui fait que la ville soit un important champ de recherche pour de nombreuses disciplines. La ville, par son caractère multidimensionnel revêt une complexité importante et unique qui ne peut être cernée que par l'intermédiaire de l'approche interdisciplinaire et pluridisciplinaire.

Dans la nouvelle culture de l'interdisciplinarité, la ville n'est pas seulement cette forme d'habitat permanent et ce milieu de vie artificiel que produisent et étudient les architectes, urbanistes et ingénieurs des réseaux techniques et des transports, ni ce rassemblement important de personnes sur un espace restreint, que dénombrent les statisticiens et dont les démographes analysent la croissance naturelle et les migrations. La ville n'est pas ce milieu où s'invente la division sociale et technique du travail où les groupes sociaux s'intègrent et s'affrontent dans une société complexe et

[1] Ces deux concepts forgés par l'analyse économique sont admis comme des fondements à la théorie économique des villes et sont fortement et directement liés, car la compréhension de la proximité urbaine avec toutes ses implications sur les choix des individus (consommation du sol, relations sociales et économiques) implique le recours à la notion d'effets externes. Inversement, la manifestation du rôle et du poids des effets externes n'est explicable et mesurable qu'en présence de la notion de proximité.
[4] BAUMONT Catherine & HURIOT Jean-Marie (1996), *op.cit.*, p.29
[1]GEGUIN Hubert (1996), Faut-il définir la ville ?, Ouvrage "Penser la ville" sous la direction DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Ed. Anthropos, p.303
[2] DERYCKE Pierre-Henri (1979), *op.cit.*, pp.86-87, & GUEROIS Marianne (2003), Les formes des villes européennes vues du ciel. Une contribution de l'image CORINE Land cover à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe occidentale, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction de PUMAIN Denise, Université Paris I, pp.53-54

s'approprient un espace segmenté en quartier et communauté, selon des processus bien repérés par des sociologues.

Elle n'est pas, non plus, ce centre d'exercice du pouvoir et du contrôle territorial, dont les politologues et historiens étudient l'affirmation progressive dans un système de complémentarités administratives et de rivalités périodiquement ravivés, ni cet agrégat de ménages et d'entreprises se disputant des ressources locales tout en exportant le produit d'une base économique et cet outil de production que les économiques considèrent comme générateur d'avantages d'agglomérations. La ville n'est pas cette entité spatiale organisée sur un site, tirant partie de sa situation dans un territoire et organisant de relations que les géographes analysent à plusieurs échelles, mais aussi, n'est pas ce lieu investi d'imaginaire, spectacle, symbole, que traduisent les cogniticiens, les poètes ou les artistes. La ville, selon les termes de J.-M. HURIOT et D. PUMAIN, "tout cela à la fois"[1]. C'est à dire que la ville est une réalité pluridisciplinaire.

A cet effet, des programmes de recherche ont été mis en place réunissant des spécialistes de différents horizons disciplinaires et professionnels (chercheurs, travailleurs sociaux, élus, consultants) tout en privilégiant une approche transversale des enjeux urbains. En France, le programme Pir-ville[2] illustre cette orientation. Crée en 1992 dans les sillages de la politique de la ville, ce programme de recherche couvre des thèmes aussi différents que la cohésion sociale et la dynamique des territoires, "le bien-être urbain" ou "les valeurs de la ville"[1]. La tâche qui consiste à confronter les différentes approches théoriques de plusieurs disciplines est cependant laborieuse, car chaque formulation un peu rigoureuse de la ville est intimement enracinée dans un cadre disciplinaire, dont elle utilise les "paradigmes", les références théoriques et les concepts généraux.

b. La ville est un lieu de polarisation des flux

Les dynamiques de mobilité se placent au cœur du fonctionnement des systèmes urbains. La synergie entre le concept de ville et celui de mobilité s'inscrit dans les racines de l'histoire urbaine. Ainsi, la ville est un lieu privilégié de contact et d'échanges. Ces échanges peuvent être visibles (flux de personnes et de marchandises), ou invisibles (flux de capitaux ou d'information)[2]. PINOL affirme que la mobilité est au cœur de la question urbaine ; elle constitue le caractère essentiel pour comprendre les réalités urbaines[3]. Jacques BRUN et Yves GRAFMAYER soulignent que la mobilité

[1] DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise (1996), Pour une confrontation des théories urbaines, Ouvrage, Penser la ville, sous la direction de DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Ed. Anthropos, pp. 2-3
[2] Pir-ville signifie la Programme Interdisciplinaire de la ville
[1] RAMDINI Samira (2010), Action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou : Prémices d'une politique de la ville, mémoire de magister en Sciences Economiques, spécialité économie publique locale et gestion des collectivités locales, sous la direction du professeur AHMED AID Malika, université Mouloud Mammeri.
[2] VAUDOUR-JOUVE Nicole (2002), La mobilité et la ville : l'exemple de l'agglomération marseillaise, In revue Méditerrané, cet article fait partie
[3] PINOL Jean-Luc (1999), *op.cit.*, p.07

est sans doute au principe même de l'urbanité[1]. Depuis les années 1970, au-delà de la diversité des approches disciplinaires développées plus haut, les travaux convergent vers le triomphe des flux sur les lieux, suivant CASTELLS 1996.

Cet auteur en 1981 parle de la "ville de flux" où se confond la définition du centre par la centralité[2]. En 1996, DERYCKE souligne que la ville s'affirme davantage comme réseau de circulation que comme amas de bâtisses[3]. En effet, la ville peut être définie comme un groupement d'habitations mises en communication par un système de réseaux et comme espace social, elle ne peut exister sans ce réseau. Le réseau de circulation est, dans une ville, à la fois, le squelette et l'appareil circulatoire, il constitue la condition indispensable du fonctionnement de la ville. C'est par les réseaux de circulation que la ville est approvisionnée, qu'elle expédie sa production et qu'elle dessert sa région[4].

Selon DERYCKE (1999), une acception possible de la ville est de la caractériser comme *le lieu de polarisation d'un ensemble de flux*[5]. En effet, l'étude de la ville ne peut être statique ; ce qui est important c'est le mouvement dynamique (la circulation des personnes, des biens) et la mise en relation des espaces entre eux (un quartier n'a de valeur que par rapport aux autres) [6]. La ville, dès l'origine, est une structure composée de logements (bâtiments) regroupés ou concentrés sur un espace dont chacun est destiné à remplir une fonction bien déterminée (travail, habitat, loisir, etc.) et séparés par des rues et des voies de circulation pour faciliter le déplacement ou la mobilité dans les villes[7].

Dans cette conception, il peut sembler paradoxal de s'attacher uniquement à la réalité physique des villes, à la matérialité de leur empreinte bâtie, alors que leurs structures s'articulent de plus en plus autour de schémas de mobilité et de logiques de réseaux et que, comme l'envisagent certains, la dynamique des réseaux techniques tend à se substituer à la statique des lieux bâtis pour conditionner les mentalités et les comportements urbains (CHOAY, 1999)[8]. Dans l'acception économique, la place de la mobilité dans la production de la ville est reconnue à travers la présence

[1] GUEROIS Marianne (2003), Les formes des villes européennes vues du ciel. Une contribution de l'image CORINE Land cover à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe occidentale, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction de PUMAIN Denise, Université Paris I, p.03 https://halshs.archives-ouvertes.fr
[2] AOUNI Mehenna (2014), Centralités urbaines et développement touristique à Bejaia (Algérie), thèse de doctorat en Sciences de l'homme et de la société, discipline : Aménagement de l'espace, urbanisme, réalisée sous la direction de BAZIN Marcel, Université de Reims Champagne-Ardenne, p.53
[3] DUPUY Gabriel (1995), Les territoires de l'automobile, Paris, Economica. p. 129
[4] KORKAZ Harz-Allah (2013), L'impact des déplacements sur la forme de la ville et leur place dans les outils de la planification urbaine. (Cas d'étude : la ville de Laghouat), Mémoire de Magister en « Urbanisme et Développement Durable », réalisé sous la direction de BAOUNI Tahar, Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme "EPAU" Alger, p.21
[5] POUYANNE Guillaume (2004), Forme urbaine et mobilité quotidienne, thèse de doctorat en sciences économiques, réalisée sous la direction LACOUR Claude, Université Montesquieu-Bordeaux IV, p.5
[6] WACKERMAN Gabriel (2000), *op.cit.*, p.13
[7] WACKERMAN Gabriel (2000), *op.cit.*, p.13
[8] GUEROIS Marianne (2003), Les formes des villes européennes vues du ciel. Une contribution de l'image CORINE Land cover à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe occidentale, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction de PUMAIN Denise, Université Paris I, p.03 https://halshs.archives-ouvertes.fr

d'économies d'agglomération ou de concentration urbaine qui trouve sa justification économique dans le fait qu'elle permet l'articulation et l'interface d'un certain nombre de réseaux d'entreprises, de transports, de communications et d'informations, enfin de socialisations, d'affinités et de pouvoirs (DERYCKE, 1999)[1].

Stephen GRAHAM définit les villes contemporaines comme des constructions socio-techniques qui sont le support de mobilités et de flux vers des ailleurs plus ou moins éloignés : flux de personnes, de biens, de services, d'information, de capitaux, de déchets, d'eau, de symboles[2] ou de valeurs. Opposant mobilité à l'immobilité, Max ROUSSEAU (2008) définit la ville comme machine à mobilité dans laquelle est devenu impossible de rester immobile[3]. Ceci signifie qu'en ville tout est en mouvement et que tout ce qui se fait au sein de cette entité nécessite la mobilité, qu'il faut s'intéresser à la relation entre territoire et transport. Selon KAUFMANN, la ville est recherchée pour la mobilité qu'elle procure, elle est critiquée pour les temps de déplacements qu'elle impose lorsque ceux-ci ne sont pas appropriables ; elle offre de la mobilité[4].

c. Ville et mobilité font système

La ville constitue un système où les parties sont reliées entre elles par les flux de mobilité. Mobilité et organisation de l'espace ne peuvent pas être dissociées l'une de l'autre car elles font système[5]. C'est bien la question du temps, la gestion des activités comme de mobilité qui les unissent indéfectiblement, précise Marc WIEL. Selon DIAGANA Yakhoub, l'ampleur (le niveau global de la mobilité) et l'amplitude (la portée spatiale) des déplacements quotidiens entre les différents composants urbains confèrent à la ville son dynamisme aussi bien sur le plan économique que social[6].

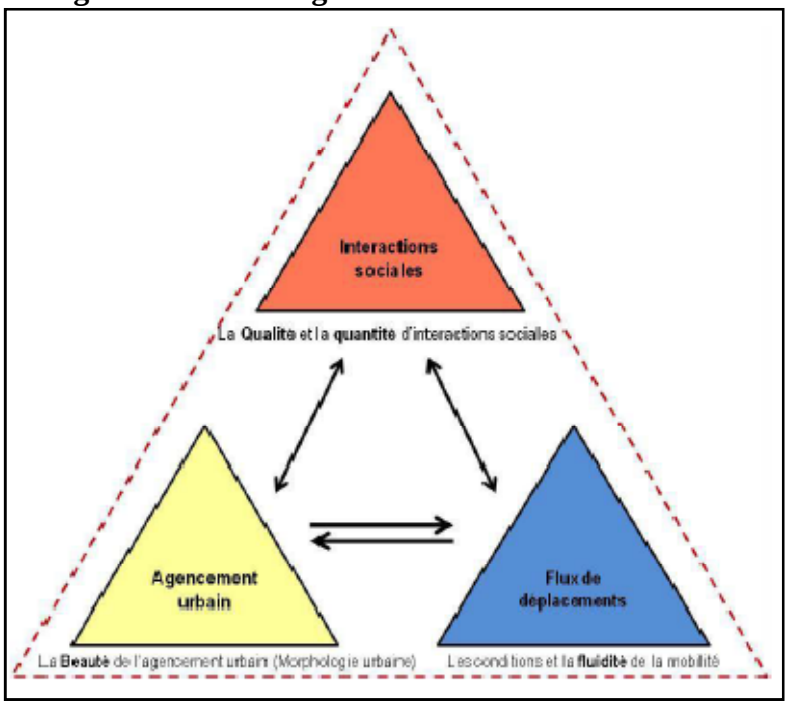
Les mouvements migratoires et circulaires sont l'un des facteurs de croissance démographique et économique des villes : migrants et navetteurs peuvent dynamiser les activités économiques urbaines, par leur insertion dans le marché du travail et la création de nouveaux emplois, par leur insertion dans le marché immobilier, par leur accentuation de la demande en biens de consommation, équipements, services et infrastructures[7]. Par conséquent, la mobilité urbaine et la ville (ou formes urbaines) sont liées par une relation faite d'interactions. Pour M. WEIL, la ville

[1] POUYANNE Guillaume (2004), *Ibid*
[2] GRAHAM Stephen (2001), Flow City, Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis. *Disp The Planning Review*, *Volume 37*, *Issue 144*, *p.* 4-11. www.tandfonline.com, cité par CARRIER Mario, DEMAZIERE Christophe (2012), Introduction La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire, In *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2 (avril), Pp.135-149, www.cairn.info
[3] ROUSSEAU Max (2008), La ville comme machine à mobilité : Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps, Revue *Métropoles* [En ligne], n°3, mis en ligne le 12 septembre, consulté le 30 septembre 2017. http://metropoles.revues.org
[4] KAUFMANN Vincent (2014), Retour sur la ville, motilité et transformations urbaines, PPUR - Collection : Espace en société, p.95
[5] WIEL Marc (2004), La ville en état de panique, Ouvrage Mobilité, fluidité et libertés, Bertrand Montulet, p.162
[6] DIAGANA Yakhoub (2010), Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la codirection de PIHAN Jean et d'OUALLET Anne, Université Rennes, p.139
[7] DUPONT Véronique & GUILMOTO Christophe Z. (1993), Mobilité spatiale et urbanisation : théorie, pratiques et représentation, Cahier des Sciences Humaines, n°29 (2-3), p.280, www.rechercheisidore.fr, consulté en 2011

conditionne les formes de la mobilité comme les conditions de mobilité influent sur la forme de la ville et il appelle transition urbaine, le passage de la ville pédestre à la ville motorisée[1]. Les travaux autour de cette relation font apparaître, dans un premier temps, un lien linéaire par lequel le mode de transport façonne le territoire et intervient sur sa morphologie.

À travers le temps et les progrès de la technologie, la ville se transforme et s'étend de plus en plus. Les modes mécanisés et motorisés permettent un agencement des fonctions urbaines éclatées, disséminées à travers l'espace[2]. Marc WIEL[3] considère la morphologie urbaine et la mobilité comme deux facettes d'une même réalité sociale. Pour lui, cette réalité sociale est un système d'interactions sociales qui, pour être réalisées, ont autant besoin qu'il y ait des lieux affectés (spécialisés à certaines d'entre elles) que des flux de mobilité (pour passer d'un lieu à un autre).

Figure n°02 : Triangle de la ville selon Marc WIEL



Source : KORKAZ Harz-Allah (2013), op.cit. p.22

Il présente la ville comme un triangle[4] schématisé par KORKAZ Harz-Allah[5] (figure n°02) et l'a considéré comme l'ensemble de trois manifestations en l'occurrence la morphologie urbaine (c'est ce qu'il appelle l'agencement urbain), des interactions sociales qui se font toutes dans des lieux plus au moins spécifiques et des flux de déplacements pour passer d'un de ces lieux à un autre.

Selon lui, il est possible, pour juger d'une ville, d'ajouter à la beauté de l'agencement urbain et à la fluidité des flux de la mobilité, une appréciation sur la qualité et sur la quantité d'interactions

[1] WEIL Marc (2004), Ville et mobilité, un couple infernal ? Editions de l'aube, p. 12
[2] SAINT AMAND Pascal (2011), *op.cit.*, p.33
[3] WIEL Marc (2004), *op.cit.*, p. 15
[4] WIEL Marc (2004), *op.cit.*, p.16
[5] WIEL Marc (2004), *op.cit.*, p.16

sociales permises par l'une (l'agencement urbain) comme par l'autre (les conditions de la mobilité). L'étude de la dynamique urbaine, de l'évolution du fonctionnement des villes (ne serait-ce que dans la traduction qu'en offrent les pratiques de mobilité) renvoie en fait à l'appréhension des mutations conjointes des sociabilités individuelles, des réseaux de communication et des territoires du quotidien, c'est-à-dire, si l'on reprend les termes de G. AMAR, de la ville comme forme organisée du mouvement urbain[1].

Sous section 2 : Interrelations ville/mobilité et rôle prédominant des évolutions technologiques du secteur du transport

L'interaction entre modes de transports et morphologie urbaine devient une boucle, voire un cercle vicieux que Giovanni FUSCO (2003) décrit en ces mots : « *Permis par l'automobile, l'étalement urbain en devient l'esclave* ». On perçoit dans ces approches que ville et mobilité entretiennent un lien intime : les modes de déplacement permettent la mobilité des individus au sein d'un territoire, mais la mobilité dépend des caractéristiques de la ville qui la supporte : sa dimension, sa densité, la répartition spatiale de ses fonctions génératrices de déplacement (FOUCHIER, 2000). C'est désormais le lien causal entre les deux éléments qui est vivement analysé.

1. La mobilité influence les structures urbaines

Les nouvelles technologies introduisent un changement radical dans les pratiques de mobilité avec la vitesse des déplacements ainsi qu'un changement remarquable des pratiques de déplacement. Ces évolutions de la mobilité contribuent aux transformations de l'espace urbain (a et b) ainsi que de la structure socio-spatiale de la ville (c).

a. La mobilité au cœur de la transition urbaine : la théorie des trois âges de la ville

Selon Marc WIEL, les villes se transforment en permanence. Il explique que par habitude, cette transformation est associée à un développement démographique et économique. Parce qu'elle est fortement consommatrice d'espace, cette croissance spatiale est interprétée comme la manifestation d'un développement quantitatif. En fait, il s'agit plus fréquemment de redéploiement des fonctions urbaines dont l'influence des changements des conditions de la mobilité y importante[2]. En milieu urbain, la régression de la mobilité pédestre au profit des modes de transports motorisés semble inexorable, car elle trouve sa source dans cette inadéquation entre nouvelles formes urbaines et mobilités non motorisées (PIOMBINI, 2006).

Les progrès des techniques et des réseaux de communication, encourageant par une mobilité de plus en plus facilitée par l'usage notamment de l'automobile, déclenchent des dynamiques

[1] AMAR George (1993), Pour une écologie urbaine des transports, Les annales de la recherche urbaine, juinseptembre n°59/60, Plan urbain, p. 142.
[2] WIEL Marc (1999), La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Ed. Mardaga, p.17

territoriales aux différentes échelles géographiques. Cela provoque le phénomène d'étalement urbain et assure, selon les termes de M. WIEL (1999), la transition de la ville pédestre à la ville motorisée[1].

L'auteur a mis en lumière les effets de la "mobilité facilitée[2]" par opposition à la "mobilité restreinte" sur la ville ; selon lui chacune de ces deux mobilités impliquait une forme d'organisation propre à elle[3]. Jean Pierre ORFEUIL affirme que la croissance de l'aptitude à la mobilité, c'est un facteur majeur de transformation de la ville[4]. Marc WIEL emploi l'expression de mobilité facilitée pour condenser tout ce qui rend plus facile et moins coûteux le fait de se déplacer plus vite. Beaucoup de facteurs y concourent, l'énergie à bon marché, les infrastructures, les systèmes d'exploitation et les améliorations des moyens de transport[5].

A cet effet, il distingue deux types de villes, qui en dépit de leur appellations différentes reverront à une même réalité, celle de la mobilité. La ville pédestre, héritée, ou traditionnelle, sera opposée la ville motorisée, en fait surtout à la ville automobile dont les caractéristiques de chacune sont données dans le tableau n°03.

Pour décrire cette transformation urbaine, Jaques LEVY emploi l'expression de ville pédestre pour désigner la ville héritée et celle de ville rapide pour désigner l'augmentation des vitesses de circulation en ville produite sous l'effet des évolutions technologiques dans le domaine des transports[6]. La vitesse constitue selon le CORBUSIER l'un des facteurs permettant d'introduire les valeurs ou les critères de la modernité[7] pour que la ville soit au service de l'efficacité économique. Pour lui, la ville qui dispose de la vitesse dispose du succès[8].

[1] CAUBEL David (2007), L'urbanisme et l'organisation du territoire. Document de travail ayant alimenté les réflexions sur les transports, les formes d'urbanisation e.., https://halshs.archives-ouvertes.fr, p.01
[2] La révolution de la mobilité facilitée est bien antérieure au développement de l'automobile. Elle est de toutes les époques mais s'accéléra avec les conquêtes technologiques maritimes (XVe siècle) puis mécaniques (XIXe siècle). Elle bouleversa l'ordre du monde, permit l'industrialisation et inaugura la mondialisation des échanges qui renforcent les interdépendances concourant à la spécialisation des territoires. Il est donc important d'élargir la connaissance de la mobilité sans la limiter à une pure instrumentalisation pour les besoins de la prévision des flux au sein d'une catégorie d'espace particulière (urbaine, régionale, internationale).
[3] WIEL Marc (1999), *op.cit.*, p.12
[4] NGUYEN Thi Than Huong (2011), *op.cit.*, p.15
[5] WIEL Marc (1999), *op.cit.*, p.12
[6] LEVY Jacques (2008), Ville pédèstre, ville rapide, Revue Urbanisme, vol. 359, Pp.57-59, https://infoscience.epfl.ch
[7] Les autres facteurs sont la suprématie de la technique, les apports de la science pour répondre aux besoins humains. Cf., DOLOWY ENET (2003), Impact de la Mobilité sur les Formes Urbaines et Architecturales, Rapport PREDIT, p. 09 http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr
[8] LE CORBUSIER (1994), Urbanisme, Ed. Champs Flammarion, p.169

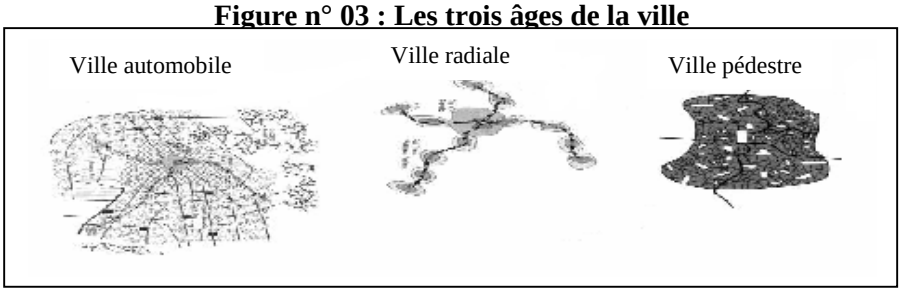
Tableau n°03 : Trois époques, trois modes d'interaction entre transports, mobilités et formes urbaines (Beaucire, 2002)

	Villes pédestre	**Ville motorisée (transport collectifs)**	**Ville motorisée (voiture particulière)**
Epoque	Jusqu'au milieu du XIX siècle	Milieu du XIX à milieu du XX siècle	Essentiellement depuis les années 1960-1970
Moyens de déplacement dominant Vitesse moyenne de déplacement Modalités sociales de la mobilité Modalités temporelles de la mobilité Forme de réseau	Marche à pied 2-4km/h Individuelle Désynchronisés Capillaire	Tramways, trains 10-15km/h Collective Synchronisés Lignes et nœuds	Automobile 20-25km/h Individuelle Désynchronisés Capillaire
Morphologie urbaine conséquente Densité de la tache urbaine Niveau de la pression foncière Forme et niveau de la centralité	Compacte Elevée Forte Forte monocentralité en réseau maillé	Linéaire Elevée à moyenne Forte à moyenne Forte monocentralité+ centralité en chapelet	Fragmentée Faible Faible Faible monocentralité +forte multicentralité

Source : SAINT AMAND Pascal (2011), op.cit., p.33

Le tableau ci-dessus fait apparaître l'influence qu'ont eu les progrès technologiques en matière de transports sur la morphologie urbaine et les agencements territoriaux et l'importance des conditions de la mobilité des populations sur les formes urbaines, tant pour l'extension spatiale des villes au cours de l'histoire (BRETAGNOLLE, 1999) que pour les déterminants liés aux choix de modes de transport plus contemporains (DUPUY, 1991 ; BONNAFOUS et al. 1993)[1]. Le cadre éclairant l'interaction entre la forme urbaine et les conditions de la mobilité est donné par la théorie des trois âges de la ville (DUPUY, 1995, NEWMAN & KENWORTHY, 1998, p77 et suivantes ; WIEL 1999, 2002 p6 ; VIJIAYAN 2002, p.07) distinguant alors la ville pédestre, la ville radiale et la ville automobile (Cf. la figure n°03). Celles-ci ont été définies pour décrire la co-évolution des formes urbaines et des modes de transports (ALLAIRE, 2006, SCAEFFER SCLAR, 1975)[2].

Figure n° 03 : Les trois âges de la ville



Source : NEWMAN & KENWORTHY, 1998, p77 et suivantes

Héritée de la période pré-industrielle, la ville pédestre, appelée aussi piétonne, (*Traditional Walking City*), est une ville très dense (généralement entre 10 000 et 20 000 hab./km^2) [3] dans laquelle

[1] GUEROIS Marianne (2003), Les formes urbaines vues du ciel : une contribution de l'image de CORINE à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe Occidentale, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction de Denis PUMAIN, Université Paris 1, p.08 https://tel.archives-ouvertes.fr
[2] ALLAIRE Julien (2006), Choisir son mode de ville : formes urbaines et transports dans les villes émergentes. A paraitre dans Cahiers de *global chance*, n° 22, p.05 https://halshs.archives-ouvertes.fr
[3] ALLAIRE Julien (2006), *op.cit.*, p.05

emplois et résidences sont mêlés et la mobilité était réduite à un périmètre de la capacité de la marche à pied ; elle s'étend sur un rayon maximum de 5 kilomètres. La croissance démographique à cette époque se traduisait par une densification de l'aire urbaine puisque l'espace urbain disponible était fortement contraint par l'accessibilité pédestre et de traction animale, le souligne DJEMEL[1]. Suivant cet auteur, la mobilité réduite à la zone piétonne est à l'origine de cette concentration[2]. La transformation de la ville "pédestre" en une ville organisée autour des infrastructures ferroviaires à la suite de la révolution industrielle a donné naissance à la ville radiale **(***Transit City***)** issue d'une urbanisation qui se développe sous forme étoilée autour des lignes et nœuds correspondant aux stations de transports en commun et qui s'étend sur un périmètre de 10 à 30 kilomètres[3].

Le développement des lignes de chemin de fer dans de nombreuses villes du monde a permis le déploiement urbain radial[4]. Selon GUEROIS Marianne, la ville du transport en commun est celle qui a émergée avec l'avènement de la bicyclette, du tramway et du rail urbain dans les pays industrialisés vers 1860 jusqu'à la seconde guerre mondiale (vers les années 1940)[5]. Les densités de population deviennent plus faibles, entre 5 000 et 10 000 hab. /km^2. L'évolution des moyens de production et de transport, ainsi que l'émergence de nouvelles fonctions urbaines et l'augmentation des vitesses de circulation ont radicalement modifié la donne de la "*walking city*" (PINOL, 1991) et ont fait éclater les anciens cadres, souvent juxtaposés, de la ville médiévale et de la ville baroque (CHOAY, 1965). Ainsi, l'invention de moyens de transport a ouvert les portes de la ville et a permis à ses habitants d'agrandir leurs champs de déplacements sous l'influence des premiers transports en commun et du fait de l'aménagement en périphérie de terrains pour les ateliers et les établissements industriels, les villes se sont massivement étendues au-delà des anciennes murailles en absorbant d'anciens faubourgs et en donnant naissance à de véritables agglomérations de peuplement, écrit DJEMEL[6].

Enfin, la ville automobile (*Automobile Dependent City*), qui grâce au gain de vitesse lié à l'usage de l'automobile, s'étend sur un périmètre de 40 kilomètres[7]. Ce type de ville est apparu après la seconde guerre mondiale (vers les années 1950) dans les pays développés avec une généralisation de la motorisation. Elle a été favorisée par des investissements massifs dans des infrastructures routières qui ont permis un étalement dans l'espace dans un rayon de 50 km, avec une densité de population de l'ordre de 1 000 à 2 000 hab./km2 (SOULAS C. & PAPON F., 2003). Ainsi, les villes européennes ont souvent un centre piétonnier desservi par le transport public et une banlieue

[1] DJEMEL Manel (2008), Impact de l'évolution des forms de croissance urbaine sur l'identité de la ville et de ses citoyens, Mémoire de Maîtrise en urbanisme réalisé sous la direction de Isabelle Thomas Maret, p.36 https://papyrus.bib.umontreal.ca
[2] DJEMEL Manel (2008), *Ibid.*
[3] ALLAIRE Julien (2006), *Ibid.*
[4] DJEMEL Manel (2008), *op.cit.*, p.37
[5]GUEROIS Marianne (2003), *op.cit.* p.13
[6] DJEMEL Manel (2008), *op.cit.*, pp.5-6
[7] POUYANNE Guillaume (2004), *op.cit.*, p.9

répondant aux besoins de l'automobile. Les villes américaines ont un héritage beaucoup moins important de la ville piétonne et de la ville du transport public. Elles ont été façonnées par l'automobile dès le début du XXe siècle et la voiture particulière est devenue le mode de déplacement exclusif dans ces villes très diffuses[1].

b. Automobilité, croissance des villes et périurbanisation : la mobilité comme principe de métropolisation

La mobilité est une condition à l'étalement urbain et non à l'origine du phénomène ; elle devient une thématique majeure d'organisation territoriale et de fonctionnement en réseau des sociétés[2]. Thomas REGAZZOLA (1994) a montré que la mobilité a investi la ville depuis toujours, alimentant sa vie et sa croissance. Elle exerce une pression que la ville n'a jamais été en mesure de maîtriser, qui a fait exploser la conception close, circulaire de l'urbain faisant éclore une pensée urbanistique centrifuge qui a transformé le corps absorbant de la ville ancienne en une structure d'épandage[3]. Depuis près d'un demi-siècle, l'étalement urbain, de par son ampleur inédite, a profondément modifié le rapport des villes à l'espace et a suscité l'émergence de nouvelles formes urbaines.

La périurbanisation et l'automobilisation de la société restaient les phénomènes majeurs affectant tous les espaces de la fin du siècle (Jean Pierre ORFEUIL)[4]. Les espaces bâtis semblent à la fois se diluer et se fragmenter au sein de territoires en expansion[5]. Dans les années 1950, la facilitation d'accès aux réseaux urbains de circulation par l'amélioration des conditions de déplacement en voiture individuelle a accéléré le changement d'échelle des agglomérations et a modifié les arbitrages des acteurs individuels (ménages ou entreprises) en augmentant leurs opportunités foncières, immobilières, choix de travail ou d'activité[6].

Selon KAUFMANN les caractéristiques du déplacement offert par l'automobile fait qu'il détermine largement les usages et le phénomène s'est amplifié à mesure que les agglomérations urbaines se sont étalées[7]. Avec le développement périurbain, à défaut d'une offre faible en matière de TEC, l'automobile est l'instrument privilégié d'accès au travail, aux lieux d'enseignement, de consommation, de loisir[8]. L'usage de l'automobile est donc source d'efficacité dans le fonctionnement de l'espace métropolitain car elle permet d'accroître la vitesse des déplacements

[1] ALLAIRE Julien (2006), *op.cit.*, pp.06-07
[2] KANANURA Paul (2005), Les mobilités et la ville de demain, Université de Bordeaux3, p.04 https://www.unil.ch
[3] REGAZZOLA Thomas (1994), La mobilité primitive comme pression urbanisatrice, Séminaire "Villes et transports" (1991-1994 : France). Cité par KANANURA Paul (2005), *op.cit.*, p.5
[4] HAUTONT & LASSAVE (2001), Mobilités spatiales : une question de société, ed. , p.01
[5] GUEROIS Marianne (2003), *op.cit.*, p. 03 https://tel.archives-ouvertes.fr
[6] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.46
[7] KOFMANN Vincent (2008), *op.cit.*, p.71
[8] MASSOT M-H (1996), La multimodalité automobile et transports collectifs : complémentarités des pratiques modales dans les grandes agglomérations, In recherche transport sécurité n°50, cité par THOMANN Sandra, report modal en périurbain et représentation de l'installation résidentielle, Simiane une gare de l'agglomération marseillaise

dans les périphéries dans lesquelles la desserte en transport collectif n'est pas viable[1]. L'usage de la voiture est devenu dominant face aux autres modes de transport ; elle est de plus en plus ancrée dans les modes de vie[2].

L'évolution de l'organisation urbaine est donc une des conséquences de l'augmentation des distances de déplacements, d'un usage prédominant de la voiture sur les autres modes de déplacements[3]. L'évolution des technologies et des modes de transports a permis d'améliorer considérablement l'accessibilité géographique des territoires urbains. Ces transformations impactent l'évolution de la morphologie de l'organisation urbaine aussi bien sur l'habitat que sur les activités. La mobilité facilitée, très souvent réalisée par la voiture privée, renforce par conséquent, la demande de logement situées à l'extérieure de la ville dense et la délocalisation de l'emploi ou des centres de loisirs et d'achats[4]. L'habitat évolue avec une tendance centrifuge.

Les mobilités, grâce aux évolutions technologiques dans le domaine des transports, façonnent les territoires urbains et contribuent à leurs dynamiques en créant de nouveaux pôles secondaires[5]. Ainsi, le phénomène de périurbanisation prend de l'ampleur. Les bassins d'emploi s'élargissent et s'imbriquent les uns avec les autres. L'activité économique se regroupe sur différents pôles de services ou de productions en périphérie des agglomérations et se dissocie de l'habitat. Nous voilà dans la spirale de la transformation de la ville, comme l'a écrit WIEL (1999). Cet éclatement de la ville et la division sociale et fonctionnelle différenciée et structurée des espaces urbains accentue […] la division entre lieux d'emplois et lieux de résidence (RONCAYOLO, 1997)[6].

WIEL (1999) affirme que la diffusion de l'automobile au cours de la seconde moitié du XXème siècle a de nouveau transformé les formes urbaines, faisant considérablement baisser la densité urbaine - quelques dizaines d'habitants à l'hectare au lieu de quelques centaines un siècle auparavant selon NEWMAN & KENWORTHY (1999), dans le cas des villes américaines. En plus d'une vitesse supérieure aux TEC, l'automobile permet une accessibilité presque uniforme sur le territoire, alors que l'accessibilité aux TEC est au contraire très inégalement répartie sur le territoire et que les systèmes de transport collectifs nécessitent une densité de population minimale pour bien fonctionner (*Department for Transport*, 2008).

De jour en jour, les évolutions technologiques ont favorisé des modes de transports de plus en plus accessibles et rapides de telle sorte qu'on ne parle plus en kilomètres ou milles pour déterminer

[1] APPERT Manuel (2009), Les mobilités quotidiennes à Londres : aspects, impacts et régulations, www.geoconfluences.ens-lyon.fr
[2] KOFMANN Vincent (2008), *Ibid*
[3] Dès que la vitesse des déplacements augmente, les individus ne capitalisent pas les gains de temps pour les attribuer à leurs activités. Au contraire, ils sont réinvestis en accessibilité conquise sur l'espace urbain, par une augmentation des distances de déplacements [ZAHAVI et RYAN, 1980 ; WIEL, 1999 ; CROZET et al, 2002]. Cf., CAUBEL David (2007), *op.cit.*, p.01
[4] BOILLAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), *op.cit.*, p.79
[5] RANELY VERGE-DEPRE Colette (2012), Les enjeux territoriaux du TCSP de la Martinique, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 52 / 1-2, Online since 16 October 2012, connection on 24 February 2018. http://journals.openedition.org
[6] CAUBEL David (2007), *op.cit.*, *Ibid.*

la distance qui sépare les villes entre elles, mais en distance temps, car les vitesses de déplacements ont beaucoup augmenté. La mobilité des individus est donc devenue le moyen de s'étendre dans l'espace et développer de nouvelles aires urbaines.

L'extension de l'espace urbain favorise ainsi la motilité individuelle qui, de son côté, produit de nouveaux territoires (KAUFMANN, SCHULER, CREVOISIER, ROSSEL, 2004). Marc WIEL affirme que la mobilité facilité a redonné aux villes un surcroît d'espace pour s'organiser, espace dont les villages ou les petites villes avaient progressivement conquis le quasi monopole en raison de leur faiblesse démographique[1]. Elle a ouvert un vaste territoire à l'urbanisation en permettant d'être encore lié de diverses façons à la ville agglomérée sans y habiter. L'élargissement rapide de la motorisation ménages fournissait les clients potentiels à une offre foncière dont le périmètre permettait d'accéder aux emplois et services de la ville agglomérée en moins d'une demi heure.

La périurbanisation concomitante avec la diffusion automobile est depuis cette époque (elle prit tout son essor pendant les années 1960)[2]. Avant la diffusion automobile, la structuration du marché foncier par l'accessibilité aux emplois se faisait en fonction du temps d'accès à pied ou en TEC. L'amélioration des techniques de transports ayant induit l'augmentation des vitesses de déplacement ont rendu possible de maintenir les potentiels urbains d'interactions en dédensifiant les milieux de vie. Jean Marie HALLEUX souligne que les développements périurbains s'inscrivent dans ce relâchement des contraintes de mobilité : ils sont en effet possibles parce que, sur une base quotidienne, la voiture permet d'accroître l'aire urbaine[3]. Avec le développement des moyens de transports individuel et collectif, les individus peuvent se passer de la proximité (chapitre 1).

En effet, l'essor des moyens de transports et de communication a généré d'une part, l'ouverture de la ville et d'autre part, la modification de la conception des individus de la notion de proximité immédiate et son usage, orientant davantage leurs choix et préférences à la proximité par la mobilité pour se passer de la proximité résidentielle. Il en résulte que la frontière entre ville et campagne est devenue beaucoup plus floue. L'étalement du centre urbain historique, longtemps enfermé dans les limites de ses murs, vers sa périphérie qui était absorbée à partir des faubourgs, puis par les banlieues, révèle un état de fait généralisé aussi bien pour les pays développés que pour les pays sous développés.

Le phénomène de périurbanisation, comme l'a expliqué Sylvain ALLEMAND, se produit comme si des fragments de ville se projetaient dans l'espace rural engendrant la formation de région discontinue, hétérogène, mais multipolaire[1]. Ce que l'économiste et sociologue urbain François

[1] WIEL Marc (1999), *op.cit.*, p.21
[2] WIEL Marc (1999), *Ibid*.
[3] HALLEUX Jean Marie (2000), Développement durable et organisation urbaine, le mot d'ordre de la ville compacte, Les Cahiers de L'urbanisme, Editions Mardaga, juin, n°30, p.18
[1] ALLEMAND Sylvain (2000), Ville à l'heure de l'urbanisation généralisée, Revue Sciences Humaines, Hors série, n° 34 septembre/ novembre, p. 1

ASCHER suggère d'appeler des *métapoles*. Pour les pays en développement, l'urbanisation s'est produite à des rythmes accélérés donnant lieu à une inflation urbaine du Tiers Monde[2]. Avec cette inflation, nous assistons au gonflement très rapide d'un grand nombre de villes et à l'apparition de très grandes villes (villes champignons), comptant plusieurs millions d'habitants.

Dès la fin du XIX siècle, des villes sont passées à l'image de Chicago, de quelques milliers d'habitants à plus d'un million d'habitants. L'excroissance des grandes agglomérations des pays du sud pèse sur la maîtrise du sol et la maîtrise de la vie socioéconomique de leurs populations. Le phénomène de périurbanisation et celui des grandes agglomérations ont mis fin à l'opposition ville/campagne pour donner naissance à une autre opposition qu'est celle de la ville (centre urbain) /périphérie. Ce rapport exprime, selon la puissance et la portée du centre, une relation de dépendance au sens du marxisme et reprend la dialectique mise en évidence par Von THÜNEN[3]. Selon MARX, la concentration spatiale est liée au processus d'accumulation du capital ayant entraîné la périphérisation ouvrière à l'époque industrielle[4]. Selon le rapport ville/périphérie, deux formes de villes sont à distinguer qui sont la ville monocentrique et la ville polycentrique.

Dans le schéma classique de centralité, la ville est monocentrique car elle dispose d'un seul et unique centre urbain placé au sommet de la hiérarchie urbaine qui commande les autres espaces périphériques environnants. Dans l'analyse urbaine, le centre[1] est une agglomération rendant des services à un espace environnant. Le centre revêt donc une forte dimension spatiale, désignant le lieu où se trouvent concentrées les personnes et les activités de décision (pouvoir politique, siège d'entreprise, etc.). Aller au centre se fait par des voies de communication (fer, routes, autoroutes) qui convergent vers celui-ci[2]. Ce schéma est remis en cause puisqu'il est très abstrait et ne correspond pas à la réalité. Le polycentrisme est issu de l'éclatement de l'ensemble urbain qui a donné naissance à des modèles fondés sur des noyaux multiples.

La théorie des structures interurbaines propose une hiérarchie des centres[2] en distinguant un centre principal et des centres secondaires. L'émergence et le développement des centres secondaires sont dus au développement de la congestion du centre principal. C'est le cas en France des centres directionnels créés à la périphérie des plus grandes villes permettant d'échapper à la croissance continue des charges foncières du centre historique. Les centres restent pour la plupart subsidiaires de l'ancien centre économique (le CBD) et sont par conséquent appelés "sous-centres"[3].

---

[2] BAIROCHE Paul (1999), op.cit, p. 35
[4] WACKERMAN Gabriel (2000), Géographie urbaine, Ed. Ellipses, p. 22
[1] Evoquer la notion de centralité urbaine et donc de centre suppose le repérage d'une différenciation entre lieu qui fonctionne comme un centre, et une périphérie qui s'organise autour de ce centre. Le centre se distingue de la périphérie par un ou plusieurs éléments de centralité c'est-à-dire d'attributs démographiques, économiques, fonctionnels, politiques, symboliques qui sont susceptibles d'exercer, directement ou indirectement, une attraction ou une domination sur les personnes et les autres entités localisées en périphérie.
[2] LE GOIX Renaud (2005), Villes et mondialisation : le défi majeur du XXI siècle, Ed., Ellipses, p. 10
[2] AYDALOT Philippe (1985), *op.cit.*, p. 373
[3] SERVAIS Marc et *al (*2004), Polycentrisme urbain : une réalité spatialement mesurable ?, Revue *Cybergeo*, Espace, Société, Territoire, mis en ligne le 07 avril dont le texte a été modifié le 22 juin 2007. www.cybergeo.eu. Consulté le 06 décembre 2012.

Le système de mobilité accompagne en effet les dynamiques périurbaines et est au centre de forts enjeux actuels en termes d'aménagement du territoire en raison de sa dimension sociale, économique et environnementale. Les phénomènes de mobilité des ménages peuvent être globalement appréhendés à partir de deux échelles, celle de la mobilité quotidienne d'une part, celle de la mobilité liée au cycle de vie et donc aux trajectoires résidentielles d'autre part[1]. Le développement suburbain peut à la fois être vu comme une conséquence et comme une cause essentielle du développement de la mobilité : "*Au fur et à mesure que s'affaiblissent les résistances spatiales, se développent des formes d'urbanisation et de transport, qui exigent un important investissement en mobilité, ainsi que des modèles d'action qui acceptent cet important investissement et qui sont de plus en plus souvent considérés comme évidents*" (HOLZ-RAU/HESSE, 2000)[2].

Dans un contexte de mobilité généralisée, ce mouvement de desserrement des populations et des établissements économiques s'est accompagné de réorganisations profondes des territoires urbains, en matière de planification des transports, de stratégies résidentielles des ménages et de stratégies d'implantation des entreprises, de cadre de vie et d'environnement[3].

2. La mobilité est structurée par les caractéristiques et organisation socio-spatiales de la ville

La connaissance des facteurs qui conditionnent les pratiques de mobilité est un atout essentiel d'aide à la décision pour l'aménagement des villes de plus en plus étendues et complexes dans leur forme et leur fonctionnement (WEBER, 1996). Les pratiques de mobilité peuvent être influencées par les modes de vie ; c'est-à-dire les caractéristiques socio-économiques des habitants (revenu, genre ou composition familiale) ou par la forme urbaine (densité, diversité et design) ou les trois "*Ds*" qui sont identifiés par CERVERO et KOCKELMAN (1997) comme les principaux déterminants d'une modération de la mobilité et qui sont utilisés comme outils de planification visant à améliorer les pratiques de mobilité[4].

a. Accessibilité, diffusion spatiale de la mobilité et exclusion sociale : Equilibre des territoires et droit à la ville

Le déplacement des individus dans la ville et leurs fréquences de visite du centre ville influence, sans doute leurs rapports au centre en tant qu'entité historique ou simplement administrative en terme d'accessibilité. Commune aux spécialistes des déplacements et des modèles de trafic qui y ont recours, l'accessibilité traduit la possibilité d'accéder à un type d'occupation du sol

[1] AGBOSSOU Igor (2007), *op.cit.*, pp.13-14
[2] CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES (2004), *op.cit.*, p.11
[3] GUEROIS Marianne (2003), *op.cit.*, p. 03 https://tel.archives-ouvertes.fr
[4] TRAN Dong-Binh et *al.* (2014), Morphologie urbaine et mobilité dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, Revue en ligne *Cybergeo : European Journal of Geography*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 702, mis en ligne le 23 décembre 2014, consulté le 01 mai 2018. http://journals.openedition.org

en le pondérant par la commodité de s'y rendre[1]. Elle permet à l'ensemble des populations de passer facilement d'une partie à l'autre de la ville, quels que soient leur origine sociale ou leurs niveaux de motricité (personnes âgées, personnes handicapées, etc.).

L'accessibilité urbaine est sans doute l'élément clé qui conditionne l'équilibre entre les territoires de la ville dans la mesure où elle assure la diffusion spatiale de la mobilité. Ceci dit que tous les territoires doivent être accessibles et doivent être reliés d'une façon ou d'une autre aux autres territoires de la ville et qu'on puisse s'y rendre et en sortir facilement. Par manque d'accessibilité, certaines catégories de la population périphérique se voient victimes de ségrégation aux différents équipements urbains souvent implantés dans les centres- villes. Sous ce paradigme d'accessibilité, la mobilité est une condition d'accès aux aménités urbaines et territoriales et levier d'insertion sociale et professionnelle ; la capacité de mobilité est une condition de la participation au milieu urbain, selon REMY Jean & VOYE Liliane (1992)[2]. L'accessibilité est en amont de la mobilité. Ces mobilités jouent un rôle central dans la socialisation et l'apprentissage des conduites ; elle traduit l'investissement à consentir pour accomplir un déplacement (BAVOUX & CHAPELON, 2014).

Dans ce sens d'accessibilité[3], la mobilité des acteurs est appréhendée comme une action rationnelle en finalité (WEBER, 1995) permettant l'accès à une activité ou à la ville. Disposer d'une bonne accessibilité, dans le temps et dans l'espace, aux activités devient une composante essentielle de la mobilité et de la vie urbaine. Ce paradigme permet de mettre en évidence les déterminants structurels, sociaux et spatiaux, jouant sur les potentiels de mobilité. Etre mobile veut traduire la capacité et la compétence d'organiser les moyens (physiques, psychiques, financiers, sociaux et autres) nécessaires pour accéder à des ressources, ce qui est lié souvent au changement de lieu et/ou de position. Le couple capacité-compétences de mobilité est un élément différenciant les individus mobiles les uns par rapport aux autres[4] (chapitre 1, section 2).

L'accessibilité d'un lieu est dépendante des capacités d'organisation des acteurs (l'aptitude au déplacement des individus), de la performance du système de déplacement (transport) et de la localisation des résidences, des activités et des aménités, (WIEL M. 1992[5] ; MASSOT et ORFEUIL 2005)[6]. Ainsi, le comportement des ménages en matière de mobilité tient compte des accessibilités relatives des destinations concurrentes, mais la localisation des divers types d'occupation du sol. L'accessibilité peut être spatiale et temporelle dont la première conception correspond à la « plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu peut être atteint à partir d'un ou plusieurs autres lieux » en

[1] WIEL Marc (1999), Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales, Revue espace, population et sociétés, n°2, p. 191, https://www.persee.fr
[2] REMY Jean & VOYE Liliane (1992), *op.cit.*, p. 73
[3] Ce paradigme s'inspire des travaux de la géographie du temps, qui analysent les pratiques individuelles de mobilité dans le cadre d'une journée où un certain programme d'activités doit être réalisé (Hägerstrand 1970). Voir chapitre 1
[4] TABAKA Kamila (2009), *op.cit.*, p.24
[5] WIEL Marc (1992), *op.cit.*, p.191
[6] OPPENCHAIM Nicolas (2011), *op.cit.*, http://articulo.revues.org

utilisant tout ou partie des moyens de transport existants (BAVOUX et al. 2009 ; BAVOUX & CHAPELON, 2014). L'accessibilité d'un lieu doit tenir en compte de l'accessibilité à une fonction ou d'une ressource qui dépend des opportunités de déplacement (modes de transports disponibles notamment), de la répartition et de la localisation spatiale des activités (emploi, commerces, services…) et de l'investissement à consentir pour atteindre ce lieu, en termes de coût et de temps de déplacement[1].

Dans une dimension temporelle, l'accessibilité à certaines ressources est variable selon des périodes données. Ceci dit que l'accessibilité dépend des horaires d'ouverture ou de fermeture du lieu, mais également de la durée de l'activité, des variations temporelles de l'offre de transport, ou encore des contraintes d'emploi du temps des personnes qui souhaitent accomplir cette activité (FOL & GALLEZ, 2013). Précisant que l'accessibilité n'est pas réductible à la seule dimension technique : offre de transport en réseaux d'infrastrucutures et en moyens de transport. Elle doit tenir compte de la dimension individuelle (caractéristiques des individus qui influencent leurs capacités de déplacement) (GEURS & Van WEE, 2004), car l'individu n'est pas un agent neutre du mouvement, mais il est en effet l'initiateur de ce mouvement, il maîtrise une compétence et possède un capital de mobilité qui s'inscrit au sein du capital spatial global (LUSSAULT 2004).

P. MERLIN (1991) explique que l'accessibilité se présente d'une façon très différente selon le niveau économique du ménage, la position dans le ménage, le cadre géographique de l'habitat et le niveau de développement du pays. Selon lui, le principal discriminateur dans les pays développés est la position par rapport à l'utilisation de l'automobile[2]. La problématique de l'exclusion engendrée par l'émergence de la ville-automobile s'inscrit également dans la problématique de l'accessibilité aux emplois et aux services. De ce point de vue, l'évolution des formes urbaines vers la ville-automobile éloigne les populations non motorisés des services et des emplois. DUPUY affirme que tous ceux qui ne pourront conduire ou se faire conduire : vieillards, handicapés, mais aussi ceux qui sont privés temporairement de voiture (jeunes chômeurs, conducteurs privés de permis), seront isolées et coupés d'une ville désormais conçue pour la très grande majorité des habitants automobilistes[3]

[1] DARGIROLLE Rébecca (2014), *op.cit.*, p.15
[2] Il définit ainsi quatre catégories de personnes :
- celles qui ne recourent aux transports en commun (ou à la marche à pied) que de façon volontaire car elles ont une automobile à leur disposition pour tous leurs déplacements ;
- les « captifs » potentiels des transports en commun. Ce sont les personnes qui appartiennent à un ménage motorisé, mais n'ont pas l'usage quotidien du véhicule. C'est le cas des ménages disposant d'un seul véhicule, utilisé par une seule personne dans le foyer. Ce phénomène est très présent dans les pays du Sud où seul le père à le droit de conduire ;
- les captifs absolus des transports en commun sont les personnes qui appartiennent à un ménage non-motorisé, mais qui résident en un lieu desservi par les transports en commun ;
- les exclus du système de transport : ce sont les personnes qui appartiennent à un ménage non-motorisé et qui résident en un lieu non (ou très mal) desservi par les transports en commun.

[3] DUPUY Gabriel (1995), Les territoires de l'automobile, Ed. Anthropos, p. 97

Historiquement, ce rôle était joué par la voiture – surtout pour les quartiers périphériques – grâce au niveau de flexibilité qu'elle apporte au déplacement. Or, même s'ils sont potentiellement mobiles, les individus ne se déplacent pas pour autant, par choix ou par contrainte. Dans nos sociétés, la mobilité quotidienne est contrainte par de multiples facteurs : la localisation des lieux de domicile, de travail, d'achats et de loisirs, le temps et l'offre de transport à disposition, les caractéristiques socio-économiques des individus, comme leur revenu par exemple. L'évolution récente de ces contraintes a favorisé la mobilité réalisée par la voiture individuelle : en effet, le logement quitte de manière croissante la ville dense pour les zones suburbaines et périurbaines, les emplois et les équipements d'achats s'installent en périphérie des villes et à proximité des nœuds routiers de transport, les progrès techniques et l'amélioration des infrastructures ont engendré une augmentation des vitesses de circulation, les revenus et le temps connaissent des évolutions positives[1].

Toutefois, les deux notions de mobilité et d'accessibilité doivent être nuancées car la liaison entre elles n'est pas automatique. Etudiant le cas de la Grande Kabylie, YESGUER a montré que tout ce qui entrave la mobilité entraverait l'accessibilité, mais le contraire n'est pas toujours vérifiable car l'absence du service de transport public, ou de routes (manque d'accessibilité) n'empêche pas les gens de se déplacer en promouvant le transport informel, ou en se déplaçant à pied[2]. En revanche, l'impossibilité financière de prendre un taxi empêche bien la mobilité, même si l'offre de transport est disponible. La question de la tarification est l'un des aspects à prendre en compte dans le management des TPL vu leur effet sur la réorientation de la mobilité des personnes. En fonction de l'accessibilité d'une ville, chaque individu optimise ses choix de mobilité. Un territoire qui n'est pas accessible, c'est un territoire qui souffre d'exclusion, avec des impacts forts en termes économiques et sociaux importants. Autrement dit, sans cette accessibilité la ville et la mobilité deviennent génératrices d'exclusion. Le défaut de cette aptitude induit des déplacements contraignant suscite une partition spatiale de l'organisation de l'agglomération ou réagit sur son attractivité et donc son développement[3].

b. Restructuration de l'organisation spatiale de la ville au nom d'une mobilité durable : du zonage à la diversité fonctionnelle

La forme urbaine a été envisagée également sous ses aspects qualitatifs, c'est-à-dire les modalités précises de l'usage du sol, et plus précisément la répartition des fonctions dans l'espace urbain[4] véhiculant des stratégies de localisation des activités économiques qui sont prédominantes,

[1]BOILAT Patrick & PINI Giuseppe (2005), op.cit, p.79
[2] YESGUER Hichem (2009), Enclavement des espaces ruraux Approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles, thèse de doctorat en Géographie, réalisée sous la direction de Benjamin STECK, Université du Havre, p.59, https://tel.archives-ouvertes.fr
[3] WIEL Marc (1992), Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales, Revue Espace, population, sociétés, n°2, les mobilité spatiales, p.191, www.persée.fr
[4] POUYANNE Guillaume (2004), *op.cit.*, p.172

d'une part, parce que les activités à plus forte valeur ajoutée imposent leur logique aux autres, et d'autre part, parce que les activités déterminent les emplois, lesquels structurent encore fortement les déplacements quotidiens des ménages[1]. Compte tenu des objectifs envisagés en matière de production des politiques de planification urbaine, les autorités publiques concernées s'appuient soit sur le principe de zonage ou de mixité urbaine. Historiquement, la ville est le lieu de la diversité et de la mixité des fonctions. Ce concept repose sur l'existence dans un même secteur, de plusieurs fonctions urbaines : habitat, commerce, activités économiques et services.

Le zoning s'est développé au cours du XXe siècle, en lien avec l'essor de l'automobile. La pratique de zonage, l'opposé de la mixité de fonctions, renvoie à la spécialisation fonctionnelle de l'espace. Du point de vue de l'urbanisme, le zonage se voit d'abord comme un outil de rationalisation de l'espace consistant en une affectation de portion de territoire soigneusement délimité à des fonctions bien définies : résidentielles, commerciales, productives ou ludiques[2]. Le besoin d'une spécialisation des espaces selon leur fonction s'est imposé comme une tentative de régulation du désordre urbain issu de la juxtaposition spatiale[3] des activités dans les villes industrielles[4]. En effet, la volonté d'ordonner les différentes fonctions résidentielles, industrielles et commerciales dans l'espace des villes, tout comme celle d'adapter ces espaces à l'intensification de la circulation en leur sein, répond au souci de rationalisation des formes urbaines, soutenu par une forte exigence d'efficacité[5].

Les principes de zonage ou encore de séparation fonctionnelle ont de tous temps imprégné la pensée urbanistique des utopistes du XIXe siècle dont les modèles de cités idéales sont bâtis sur une analyse des fonctions humaines et sur un classement très rigoureux de ces fonctions dans l'espace[6] de la ville la subdivisant en trois quartiers : commerçant au centre, industriel, et résidentiel dont chacun est indépendant dans son développement (Traité de R. BAUMEISTER, 1876)[7]. Issu de l'hygiénisme, cette logique de spécialisation fonctionnelle dans l'espace a été adoptée comme doctrine officielle et devenue principe directeur de l'aménagement des villes au milieu du XXe siècle suite à la fameuse charte d'Athènes et de la "ville fonctionnelle" élaborée par LE CORBUSIER et Marcel BRUER en 1934[8] classant les fonctions de la ville comme suit : habiter, travailler, se recréer et circuler.

L'amélioration de la circulation dans la ville par la construction et l'aménagement de rue est déterminant dans l'organisation de l'espace urbain. En effet, la notion de système urbain disparaît

[1] CAUBEL David (2007), *op.cit.*, p.08
[2] VIEILLARD-BARON Hervé (2009), Le zonage en question, Revue Projet, volume 5, n° 31, p. 56-63.
[3] GUEROIS Marianne (2003), *op.cit.*, p.16-18
[4] SCHERRER F. (2000), Retour sur un réquisitoire : le zonage en aménagement et ses effets pervers, Annales des ponts et Chaussées, N.S. n° 93, janvier-mars, p.05 https://sites.univ-lyon2.fr
[5] GUEROIS Marianne (2003), *op.cit.*, p.17
[6] MARGAIL Fabienne (1996), *op.cit.*, p.49
[7] Un des fondateurs de l'urbanisme en Allemagne
[8] VIEILLARD-BARON Hervé (2009), *op.cit.*, p.58

pour un système circulation-unités bâties verticales dont l'emprise au sol est réduite au maximum (CHOAY, 1965). La politique de zonage est rendue facile avec le développement des modes de transport urbains rapides, ferroviaires puis l'automobile permettant le relâchement de la contrainte de la distance et facilitant les déplacements.

Ce courant de pensée a reçu des critiques multiples, surtout depuis que la désindustrialisation généralisée des villes. Le systématisme de la séparation des fonctions aurait conduit ou à tout le moins favorisé l'éclatement de la mixité fonctionnelle qu'était notamment au fondement de la ville européenne. Le zonage est considéré en France comme facteur majeur de la ségrégation socio-spatiale dans la sphère résidentielle urbaine ; il a contribué à l'éclatement socio-spatial de la ville[1]. Enfin, en termes de mobilité, ce modèle a favorisé le développement des habitudes monomodales[2], créant un rapport fort à l'automobilité[3] qui exclut par défaut les autres alternatives de déplacements[4].

Autrement dit, la séparation excessive des lieux entraîne des effets néfastes par le biais de l'augmentation de la mobilité motorisée incompatible avec les objectifs du développement durable (chapitre 3). Le développement durable exige une réflexion renouvelée sur la ville mettant en premier plan la mixité urbaine (réduire la mobilité) à coté de la densité (voir point b) et le polycentrisme comme principe fondateur de l'organisation spatiale pour encourager l'urbanisation future qui préserve les ressources naturelles.

La ville doit permettre, susciter, créer les conditions favorables à cette mixité fonction ou superpositions de fonctions, objectif des architectes et des urbanistes pour le XXIème siècle[5]. La définition la plus simple de la mixité fonctionnelle est l'équilibre entre emplois et résidence, c'est-à-dire le partage du sol entre activité résidentielle et de production. Un partage équilibré entre ces deux activités est associé à la proximité géographique du domicile au lieu d'emploi. Le concept de mixité fonctionnelle est véritablement apparu dans le discours sur la planification, en s'inscrivant dans la critique du modernisme qui débute à la fin des années 1970. Ce concept exerce alors une influence prépondérante sur la théorie et la pratique appliquées au plan d'urbanisme qui se développe dans les idées de reconstruction de la ville européenne traditionnelle des années 1980 et 1990[6].

---

[1] La ville avec ses fonctions séparées était considérée comme délétère pour la dynamique culturelle qui avait donné naissance à différentes pratiques culturelles et sociales lorsque celles-ci avaient eu la possibilité de se développer de pair avec le cœur historique de la ville. La séparation des fonctions était également considérée comme un appauvrissement du cadre de vie, d'autant plus patent qu'une promenade dans la ville historique révélait des espaces où se mêlaient différentes pratiques culturelles et sociales dépendantes des différentes combinaisons envisagées, selon les usages que l'on faisait de la ville. Cf., BRICOCOLI Massimo, SAVOLDI Paola (2014), La mixité fonctionnelle à l'épreuve : Une perspective européenne (les expériences de Milan, Copenhaugue, Hamburg), Plan Urbanisme Construction Architecture Appel à proposition de recherche : Mixité fonctionnelle versus zoning : de nouveaux enjeux ?, p.12 http://www.urbanisme-puca.gouv.fr

[2] SCHERRER F. (2000), *Ibid.*

[3] Le terme d'automobilité renvoie à un mode de vie, une norme de déplacement tournée vers un usage quasi exclusif de l'automobile (KAUFMANN & GUIDEZ, 1998)

[4] ZOUBIR Ayman (2013), *op.cit.*, p.48

[5] NAPPI-CHOULET Ingrid (2014), La densité urbaine, la diversité fonctionnelle et les enjeux pour le "grand Paris" http://knowledge.essec.edu/fr

[6] BRICOCOLI Massimo, SAVOLDI Paola (2014), *op.cit.*, p.11 http://www.urbanisme-puca.gouv.fr

Au début des années 1980 se dessine une nouvelle optique qui prône des modèles urbains et un urbanisme définis à partir de structures et d'espaces dont les caractéristiques reposent sur le modèle de la ville européenne traditionnelle. Deux lignes se dégagent de cette perspective : l'école italienne guidée par Aldo ROSSI, et l'école d'Europe centrale guidée par les frères KRIER remettant en cause le zoning, la désintégration de la logique architectonique et spatiale qui s'exprimait dans la ville européenne et le gaspillage des ressources liées aux grands flux de circulation générés par la séparation des fonctions[1]. Leur réponse est ce que l'on nomme la reconstruction de la ville traditionnelle, pour laquelle l'intégration des fonctions est une condition fondamentale qui doit se manifester à l'échelle du bloc d'habitations. La théorie de la reconstruction était perçue comme faisant partie de la nouvelle orientation vers le post-modernisme[2].

Incluant mixité des fonctions (logements, activités, commerce et loisirs), mixité sociale (catégories sociales, types de ménages, style de vie) et mixité du bâti (bâtiment architecture), le principe de mixité vise un double objectif de la réduction de la circulation au niveau des agglomérations urbaines et de favoriser une qualité de vie urbaine au niveau local. Selon Paul KANANURA, cette politique articule trois axes dont le premier, à long terme, vise à la réduction des besoins de déplacements pour favoriser la ville de courte distance et à la portée de la main en diminuant la mobilité contrainte. Le deuxième, à moyen terme, porte sur le transfert modal puisqu'il s'agit de développer les modes de déplacement plus compatibles avec l'environnement urbain et rentabilisant la marche à pied, la bicyclette, les transports publics en restreignant de manière différenciée l'usage de l'automobile en ville ; le troisième concerne le court terme et concerne la compatibilité de la circulation avec le milieu urbain. Il s'agit d'induire une meilleure adaptation du comportement des automobilistes à l'environnement en vue d'un meilleur partage de l'espace public[3].

c. Densité urbaine et mobilité : Promouvoir la ville de proximité

Dans les théories ou les utopies urbaines, la notion de densité a souvent joué un rôle crucial, mêlée à des considérations sociales ou morales. Les hygiénistes l'ont condamnée et les partisans des cités-jardins ont vu dans sa réduction les conditions de l'amélioration du bien-être social. Le CORBUSIER, au contraire, a prôné l'édification de cités-jardins mais sur un mode vertical avec son concept de cité radieuse. Aujourd'hui, la densité revient à la une de l'actualité et elle est perçue comme un des moyens permettant d'endiguer l'étalement périurbain et de maîtriser la mobilité automobile en s'inscrivant dans le cadre des villes compactes. C'est une ville qui favorise l'accessibilité à tous types de services par le biais des TEC ou des modes actifs. La ville se

[1] BRICOCOLI Massimo, SAVOLDI Paola (2014), *op.cit.*, p.13 http://www.urbanisme-puca.gouv.fr
[2] BRICOCOLI Massimo, SAVOLDI Paola (2014), *op.cit.*, p14
[3] KANANURA Paul (2005), *op.cit.*, p.13 https://www.unil.ch

renouvelle autour du piéton et non plus autour de l'automobile. La densité est renforcée et la qualité de vie est améliorée en supprimant les déplacements motorisés contraints.

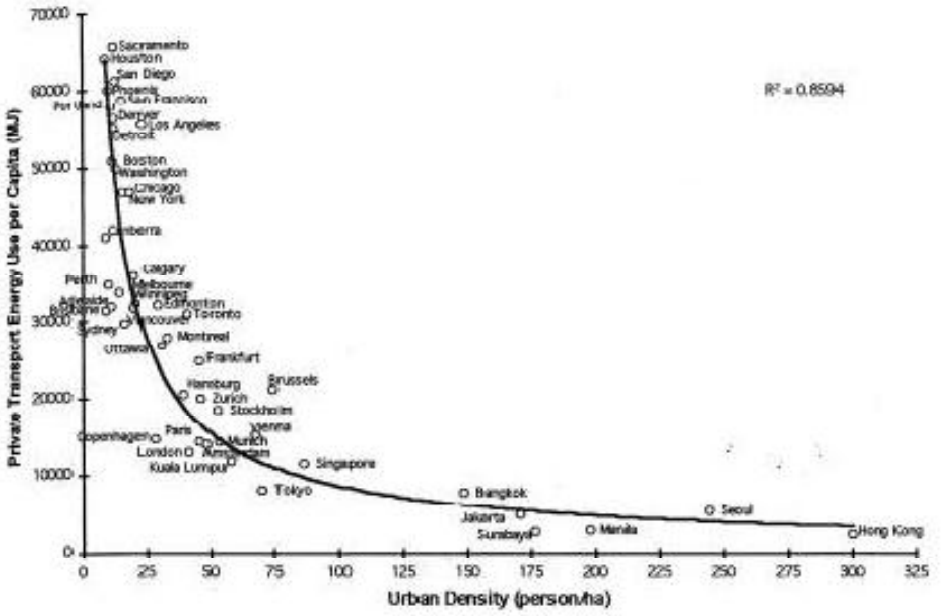
Le renouvellement urbain suppose l'accroissement des densités dans les zones déjà urbanisées et célèbre les bienfaits de la ville compacte ou des courtes distances[1]. La densification comme politique possible pour réduire les distances de déplacement[2]. Il est couramment avancé qu'une politique de maîtrise d'usage de l'espace, rapprochant habitats et emplois et favorisant la densité, permettrait de modérer la génération de circulation automobile. Depuis les années 1980, différents travaux ont confirmé une hypothèse qui met en évidence que la dédensification des formes urbaines conduit à accroitre la consommation énergétique[3].

Ce débat est introduit par les travaux de NEWMAN et KENWORTHY, dès les années 1989[4], démontrant, à partir d'une comparaison de 32 grandes villes à travers le monde, qu'il existe une relation inverse entre la densité urbaine et l'utilisation des transports et donc de la consommation d'énergie au niveau inter-urbain et intra-urbain ; c'est-à-dire les villes les plus denses sont celles où la consommation d'énergie des déplacements par habitants est la moins élevée. La synthèse de ses travaux correspond à une courbe graphique montrant en abscisse la densité et en ordonnée la consommation de carburant par personne pour chacune des villes étudiées[5]. Néanmoins, l'étalement facilite la localisation conjointe des actifs à proximité des emplois, et ne se traduit donc pas forcément par un surcroît de consommation énergétique (LEVINSON & KUMAR, 1994 ; GORDON *et alii*, 1991 ; WIEL, 2003)[6].

Dans le modèle global, la densité résidentielle (pour les déplacements pris à l'origine) comme la densité d'établissements (pour les déplacements pris à la destination) ont une influence négative sur la longueur moyenne des déplacements (quel que soit le motif) et sur le kilométrage véhicule particulier par habitant pour les déplacements domicile-travail, ainsi que sur la motorisation. La densité humaine a une influence positive sur l'usage de la marche et des TEC par rapport à l'automobile, là encore quel que soit le motif du déplacement. Ces résultats confirment donc non seulement le lien empirique entre densité et consommation d'énergie, mais aussi ses justifications en termes de longueur des déplacements et de partage modal[7].

[1] DOLOWY Enet (2003), *op.cit.*, p.16 http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr
[2] Europen Conference of Ministers of transport (1996), Tables Rondes CEMT Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? Rapport de la cent-deuxième table ronde d'économie des transports tenue à Paris les 9-10 mai 1996: Rapport de la cent-deuxième table ronde d'économie des transports tenue à Paris les 9-10 mai 1996, edition OCDE, p. 127
[3] HALLEUX Jean Marie (2000), *op.cit.*, p.19
[4] Cette assertion découle de la courbe de P. Newman et J. Kenworthy (cf. Figure II-1), parue initialement en 1989 dans leur ouvrage *Cities and Automobile Dependence* (1989a) et reprise la même année dans un article du *Journal of the American Planning Association* (1989b).
[5] HALLEUX Jean Marie (2000), *op.cit.*, p.19
[6] POUYANNE Guillaume (2004), *op.cit.*, p.12
[7] POUYANNE Guillaume (2004), *op.cit.*, p.208

Figure n°04 : Densité et consommation individuelle d'énergie pour 46 villes dans le monde
(Données actualisées 1990)



Source: Newman & Kenworthy, 1998

Selon P. NEWMAN et J. KENWORTHY (1989a, 1989b, 1998), les différences de consommation énergétique pour les déplacements sont pertinemment décrites par les différences culturelles ou historiques dans l'urbanisation. Les villes américaines sont caractérisées par de faibles densités et une forte proportion de déplacements automobiles ; les villes européennes et asiatiques, plus denses, sont marquées par des comportements de mobilité plus économes en énergie, affirme POUYANNE[1]. En 1999, Jeffry KENWORTHY et Félix LAUBE démontrent qu'il aurait un seuil critique, autour de 30 habitants par hectare, au dessous duquel la dépendance à l'automobile semble inéluctable[2]. Au dessus de ce seuil, toujours selon les auteurs, les concentrations des densités humaines et bâties permettent de rassembler suffisamment d'aménités urbaines pour à la fois mettre en place un service de TEC rentable et favoriser l'utilisation des modes non motorisés.

Faute du caractère incommensurable des comportements, la pertinence de telles comparaisons internationales est mise en doute dans la mesure où les comportements de mobilité sont mieux déterminés par les revenus ou les modes de vie que par l'usage du sol (GOMEZ-IBAÑEZ, 1991). Pourtant P. NEWMAN et J. KENWORTHY prennent la précaution de normaliser leurs données en appliquant aux villes de leur échantillon les valeurs américaines d'élasticités de la consommation de carburant par rapport à son prix et au revenu des individus, ainsi qu'en ajustant les données par rapport à l'efficacité des véhicules. Or, cette correction ignore le fait que les élasticités varient largement pour différentes fourchettes de prix, différents comportements de consommateurs, et

[1] POUYANNE Guillaume (2004), *op.cit.*, p.54
[2] SAINT AMAND Pascal (2011), *op.cit.*, 35

différents niveaux de prix relatifs[1]. Il semble en effet discutable d'uniformiser, par l'application de simples coefficients, les modes de vie ou l'attitude face à l'automobile de quatre continents. C'est pourquoi les études ultérieures utiliseront plutôt un échantillon composé de villes d'un même pays ou mèneront l'analyse au niveau intra-urbain.

Dans le domaine de l'articulation entre mobilité automobile, les formes urbaines et le développement durable, les travaux et la courbe de NEWMAN et KANWORTHY illustre parfaitement les enjeux contradictoires entre le développement urbain et les problèmes écologiques de long terme[2]. En vertu du principe de précaution, il est ainsi nécessaire de mieux gérer le relâchement des contraintes de mobilité (M. WIEL, 1998). En effet, après avoir été rendue obligatoire en raison des seules contraintes de mobilité, il apparaît que la concentration des hommes et des activités demeure aujourd'hui nécessaire en raison des impératifs du développement durable.

EWING et CERVERO (2010) notent toutefois, au terme d'une méta-analyse sur plus de 200 articles scientifiques, que les densités de population et d'emplois n'influencent que faiblement les comportements de mobilité[3]. Dans la lignée des travaux très connus de NEWMAN et KENWORTHY, des travaux ont montré que la densité bâtie favorise l'usage des modes doux et collectifs, réduit la distance et le budget-temps de déplacement et diminue le taux de motorisation à une échelle intra-urbaine (AGUILERA et PROULHAC, 2006 ; CERVERO et KOCKELMAN, 1997 ; FRANK et PIVO, 1994 ; KITAMURA *et al.*, 1997 ; NAESS, 2003 ; SCHWANEN, 2002 ; SCHWANEN *et al.*, 2004)[4].

d. Restructuration du réseau viaire (Dessin urbain[5]) : une solution de mobilité universelle

La mobilité a existé de tout temps, à partir du moment où des voies ont desservi des parcelles bâties, ou appelées à être bâties, et ce, à des échelles plus ou moins vastes, hameaux, villages, bourgs, villes ou métropoles. Le déplacement est lié au chemin, à la voie ou à la route. Ces éléments sont les substrats matériels et conditionnels de la mobilité[6]. Les routes et rues sont au cœur de la mobilité du quotidien. Support de multiples circulations, publiques et privées, individuelles et collectives, les infrastructures routières accueillent aujourd'hui le développement de nouvelles mobilités qui appellent un nouveau regard des acteurs de la mobilité sur la route[7]. Cette dernière regroupe des réalités et des caractéristiques très diverses en fonction, principalement, de ses usages et des acteurs qui en assurent la gestion. Elles peuvent être urbaines, périurbaines, interurbaines,

[1]GORDON P. & RICHARDSON H. W., (1989), *Gasoline consumption and cities*, *Journal of the American Planning Association*, 55 (3), p.342
[2] HALLEUX Jean Marie (2000), *op.cit.*, pp.20-21
[3] TRAN Dong-Binh et *al.* (2014), *op.cit.*, https://journals.openedition.org
[4] TRAN Dong-Binh et *al.* (2014), *op.cit.*, https://journals.openedition.org
[5] On entend par dessin urbain la forme générale du réseau viaire et des bâtiments qui la bordent, c'est-à-dire la forme urbaine visible (KOCKELMAN, 1996).
[6] DOLOWY ENET (2003), *op.cit.*, p. 09
[7] Assises de la mobilité (2017), Quelle performance de la route au service de la mobilité pour tous ? Cahier d'acteur présenté par ATEC-ITS France, l'IDRRIM, l'IFSTTAR, TDIE et l'USIRF 6 décembre, http://www.ifsttar.fr consulté le 28-04-2018 à 10h48

autoroutes, adaptées à des besoins et des objectifs différents, qui vont de la desserte hyper-locale d'une adresse (qu'elle soit urbaine ou rurale) à la structuration de grands itinéraires[1].

Définie comme une voie de circulation aménagée, artificialisée, revêtue d'un pavage ou d'un goudronnage, ou au moins compactée (R. BRUNET, 1992) et suit un tracé qui dessert la ville, la route constitue la propriété fondamentale du tissu urbain ; elle est constitutive de la ville. Selon P. PANERAI et D. MANGIN le tissu urbain procède de l'imbrication de deux logiques : celle du découpage du sol en lots à bâtir et celle des tracés de la voirie qui les dessert[2]. En d'autres termes, selon les mêmes auteurs, la rue et le découpage parcellaire qui s'instaure de part et d'autre forment la base de l'édification de la ville[3]. De fait, cette structure et ce maillage des voies forment la permanence essentielle de la ville car si le paysage urbain évolue et paraît chaque fois différent, le squelette de la ville demeure la rue[4].

A côté des points de réseau, des pôles d'échanges, les voies où transitent les flux représentent la seconde face essentielle des rapports entre les réseaux et la ville. Les lignes et les tracés des réseaux et leur inscription matérielle sur le sol et dans la ville sont un des facteurs essentiels de la morphologie urbaine[5]. EWING et CERVERO (2001) ont montré qu'outre la densité et la diversité des fonctions, le design et le tracé des rues (nombre d'intersections ou linéaire de voirie à vitesse réduite par exemple) sont également pertinents pour expliquer les comportements de mobilité des résidents d'un quartier. Ainsi, LIN et YANG (2009) considèrent que la densité des voies et des trottoirs, de même que le réseau en forme de quadrillage, créent un espace piéton convivial qui encourage les déplacements piétonniers, cyclistes et en TEC. GENRE-GRANDPIERRE (2001)[6], GENRE-GRANDPIERRE et FOLTETE (2003[7], 2008[8], 2018[9]) ont également montré que l'efficacité du réseau local de voirie influence significativement les pratiques piétonnières[10].

Selon POUYANNE (2004), les caractéristiques du réseau viaire pourraient influer sur les comportements de mobilité en avançant plusieurs arguments contradictoires : d'un côté un réseau

[1] Assises de la mobilité (2017), *Ibid.*
[2] PANERAI P. & MANGIN D. (1999), Projet urbain, Editions Parenthèses, p.83
[3] PANERAI P., MANGIN D. (1986), Les tracés urbains communs, Les Annales de la Recherche Urbaine, n° 32, octobre, Dunod, p.16
[4] MALVERTI X (1995), La rue, éléments pour une histoire technique, X. Malverti, A. Picard, La fabrication des villes, Picard p.96
[5] DOLOWY ENET (2003), *op.cit.*, p.10 http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr
[6] GENRE-GRANDPIERRE Cyrille (2001), Laisser leur chance aux modes non mécanises par l'aménagement des réseaux routiers, In Ve rencontre de Théo Quant. Février, http://thema.univ-fcomte.fr
[7] Ces deux auteurs mettent en évidence le rôle essentiel joué par la morphologie du réseau viaire dans la détermination des comportements de la mobilité. Pour eux, la forte utilisation de la marche à pied sur réseau est fortement déterminée par la qualité de l'accessibilité qu'il offre. Cf., GENRE-GRANDPIERRE Cyrille et FOLTETE Jean-Christophe (2003), Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied, Revue en ligne *Cybergeo : European Journal of Geography*, Dossiers, document 248, mis en ligne le 07 octobre 2003, consulté le 02 mai 2018. http://journals.openedition.org
[8] En 2008, ces deux auteurs associés à Didier Josselin, dans un chapitre d'ouvrage intitulé "Impacts des réseaux viaires sur les mobilités urbaines : quelques illustrations" restituent la synthèse de leurs nombreux recherches portant sur les liens unissant la forme des réseaux et les pratiques de mobilité. Cf., SAINT AMAND Pascal (2011), *op.cit.*, p.37
[9] FOLTETE Jean-Christophe, GENRE-GRANDPIERRE Cyrille, HOUOT Hélène et FLITTI M. (2018), Structures urbaines, offre de transport et comportement de mobilité, Colloque de l'ACI. Quatre ans de recherche urbaine 2001-2004, 2004, Paris, France. pp.450-454, 2006, https://hal.archives-ouvertes.fr
[10] TRAN Dong-Binh et *al.* (2014), *op.cit.*, https://journals.openedition.org

viaire en forme de grille (*grid*) améliore l'accessibilité pédestre en offrant des routes plus directes d'un endroit à un autre ; d'un autre côté, cette forme de réseau améliore aussi l'accessibilité automobile en fournissant de multiples chemins pour un même couple origine-destination, ce qui permet de disperser le trafic et donc de diminuer la congestion. La forme en grille influence positivement l'usage de l'automobile pour les déplacements non professionnels (BOARNETT & CRANE, 2001) [1].

Enfin, s'appuyant sur le principe de séparation entre les flux des piétons et la circulation motorisée ayant des conséquences sur la forme urbaine des villes, les réseaux viaires déterminent les flux de mobilité[2]. C'est ainsi que les dalles ont été vues comme des solutions pour sécuriser les déplacements des piétons et comme de nouveaux modèles d'urbanité. De même, la vogue actuelle des boulevards urbains marque un changement de registre par rapport à la vision des pénétrantes dont le rôle était de faire transiter un trafic important de véhicules à l'intérieur même du tissu urbain. Comme la précédente, cette évolution reflète aussi une autre conception des liens entre la voie et la ville et une autre approche de la fonction des circulations et des flux dans le tissu urbain. Bien sûr, cette approche concerne aussi les relations avec le bâti et à une échelle plus large, la relation entre les déplacements, les transports et la ville[3].

e. Les rythmes urbains modulent la mobilité et l'utilisation des transports : concept d'adhérence territoriale des déplacements

Selon WIRTH (1938), la ville peut être considérée comme le regroupement dans un même espace d'une population socialement hétérogène. Dans l'ensemble des villes contemporaines, cette hétérogénéité sociale se décline en une diversité d'habitudes, de préférences, donc d'usages des espaces urbains. A travers cet axe, l'objectif est de réfléchir aux modes de vie des citadins contemporains et leurs impacts sur le comportement de mobilité quotidienne des individus. Il s'agit d'analyser les comportements individuels en termes d'activités et de mobilité des citadins contemporains[4]. Comme le définit KAUFMANN[5], le mode de vie est un reflet des aspirations des personnes et des contraintes de la vie quotidienne[6].

[1] POUYANNE Guillaume (2004), *op.cit.*, pp.163-164
[2] DOLOWY Enet (2003), *op.cit.*, p. 09
[3] DOLOWY Enet (2003), *Ibid.*
[4] RAVALET Emmanuel (2007), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[5] KAUFMANN Vincent (1999). Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », *2001 Plus… Synthèses et recherches*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, n° 48, p.10
[6] La notion de quotidienneté est ici définie comme étant la répétitivité dans les attitudes et les activités. Le quotidien contient, selon Braudel (1985), un riche passé et s'exprime en petits riens qui prennent tout leur sens lorsqu'ils sont combinés. Celui-ci souligne les habitudes incorporées, témoins du passé et des expériences acquises par les acteurs. Cf. RAVALET Emmanuel (2007), Modes de vie et modes de ville, activités et déplacements quotidiens à Montréal et Lyon, In revue *Environnement Urbain* [Online], Volume 1, en ligne depuis le 01 Juin, consulté le 16 Mars 2018. http://journals.openedition.org

Le vécu, par un échange avec la société au sens large, vient donner une essence à des comportements routiniers[1] qui peuvent paraître *a priori* vides de sens. GIDDENS[2] affirme qu'il est primordial d'être sensibles aux habiletés complexes que déploient les acteurs dans la coordination des contextes de leurs activités quotidiennes. Les modes de vie résultent également d'un équilibre entre des idéaux individuels et des contraintes pesant différemment sur chacun, SALOMON I. (1980)[3]. Reprenant les rôles sociaux évoqués par SALOMON, le travail très complet sur la mobilité quotidienne HANSON et HANSON (1981)[4] explique que les déplacements des individus dépendent très largement des statuts individuels (étudiants, actifs, chômeurs, etc.). Plusieurs contributions abordent séparément la mobilité des étudiants (RATP, 2002 ; RACKELBOOM, 2001), des actifs (WENGLENSKI, 2002) ou des retraités (POCHET, 2003 ; BUSSIERE et THOUEZ, 2002)[5].

Les liens entre un type de société et le type de mouvement et de mobilité qu'elle autorise ou détermine sont inéluctables. Il faut bien admettre par exemple qu'une société de l'automobile est différente d'une société basée principalement sur la marche, le vélo ou les TEC[6]. En développant le concept d'adhérence urbaine des déplacements, George AMAR (1993) comprend la mobilité en fonction des espaces urbains où elle s'effectue (ce ne sont pas des *non-lieux*)[7]. Selon lui, les modes de transport ne peuvent se réduire à des objets purement techniques. Il s'agit de les considérer en association avec des éléments socioculturels et socioprofessionnels. À Amsterdam, le vélo est parfois décrit comme un mode de vie (AMAR, 2004)[8]. Il aborde alors l'interaction entre les modes de transport, les territoires et les activités de la ville[9]. La voiture aura ainsi une forte adhérence en périphérie, alors que la marche à pied trouvera en centre-ville un milieu dense où les lieux d'activités sont facilement accessibles. KAUFMANN (1999) propose, quant à lui, de mettre directement en relation les modes de vie avec la structure des activités dans l'espace et dans le temps. Il définit alors trois idéaux-types de modes de vie urbains :

- le mode de vie citadin (caractérisé par une utilisation des espaces urbains par contiguïté et proximité) ;

[1] Giddens désigne la routinisation comme des « styles coutumiers et des formes de conduite usuelles qui servent d'appui à un sentiment de sécurité ontologique qui, en retour, favorise ces styles et ces formes de conduite. GIDDENS A. (1984), La constitution de la société, Collection sociologies, Presses Universitaires de France., p. 443.
[2] GIDDENS A. (1984), *op.cit.*, p. 347
[3] Cette notion d'équilibre est précisée par Salomon pour qu'il s'agit d'un « pattern of behavior which conforms to the orientation an individual has to the roles of family member, worker and consumer of leisure and to the constrained resources available". Cf., SALOMON I. (1980). *Life Style as a Factor in Explaining Travel Behavior*, Doctoral Dissertation, Dept. of Civil Engineering, M.I.T, p.10.
[4] HANSON S. et HANSON P. (1981). The Travel-Activity Patterns of Urban Residents: Dimensions and Relationships to Sociodemographic Characteristics, *Economic geography*, n° 4, pp. 332-347.
[5] RAVALET Emmanuel (2007), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[6] BOURDAGES Jade & CHAMPAGNE Eric (2012), Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », Revue *VertigO* - la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-série 11 | mai, Online since 07 May 2012, connection on 18 July 2018. http://journals.openedition.org
[7] AMAR George (1993), Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, p. 1-15.
[8] AMAR George (2004), Mobilités urbaines, éloge de la diversité et devoir d'invention, Éditions de l'Aube, Cité par RAVALET Emmanuel (2007), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[9] RAVALET Emmanuel (2007), *op.cit.* http://journals.openedition.org

- le mode de vie californien (utilisation d'un espace étendu et discontinu) ;
- le mode de vie métropolitain (inscription dans des réseaux de villes).

À l'exception du mode de vie métropolitain, il est aisé de faire un parallèle avec les modes de transport et leur utilisation au quotidien. Le mode de vie californien concerne les individus et les ménages motorisés alors que le mode de vie citadin est celui de la marche à pied. Cette association entre modes de vie et modes de transport renvoie à différents types d'usages de l'espace urbain, à différents modes de ville. L'utilisation de la mobilité quotidienne comme outil pour l'analyse des modes de vie donne lieu à des résultats partiels, mais il s'agit néanmoins d'une méthode potentiellement très riche. Dans un premier temps, elle nous permet de rendre compte de la destination de chacun des déplacements d'une journée. Peuvent être considérées, à ce niveau, les activités et leur localisation dans la ville. Ceci renvoie alors directement à une organisation plus ou moins explicite du temps propre à chaque individu ainsi qu'à un rapport atypique à l'espace et à la ville. Les modes de vie restent des constructions de l'analyste, relevant de sa volonté de classifier et de catégoriser pour mieux comprendre. Une telle modélisation des habitudes et des préférences individuelles a cependant le mérite de rendre compte de la variabilité existante entre les individus dans leur façon de vivre en ville et de vivre la ville[1].

3. Manque d'articulation politique urbaine/système de transports en Algérie : Instruments de planification des transports

L'idée selon laquelle une meilleure coordination entre les politiques de transport et d'urbanisme est une des conditions d'un développement urbain durable et elle est largement admise par les chercheurs, les professionnels et les responsables politiques. La question d'articulation des politiques de transport et d'urbanismes n'est pas une préoccupation récente, puisqu'en France on en parle depuis la fin des années 1960 (LEFEVRE & OFNER, 1990) [2]. Cet axe a pour objet de discuter la problématique de la planification urbaine et des transports dans les villes algériennes.

a. Le plan de transport : outils de planification des infrastructures de transports

Selon la loi n° 88-17, la mise en œuvre de tout le système de transport urbain est subordonnée à l'élaboration d'un plan de transport national, wilayal et urbain. Actuellement, ce domaine est régi par les articles 41 et 44 de la loi n°01-13 ainsi que par le décret exécutif 04-416 du 20 décembre

[1] RAVALET Emmanuel (2007), *op.cit.* http://journals.openedition.org

[2] Cependant, sur un plan plus opérationnel, aucune avancée réelle n'a été concrétée. Certains travaux récents rendent compte des difficultés de coordination dues au cumul de problèmes institutionnels, financiers et procéduraux (KAUFMANN et al.., 2003). Si la majorité de la communauté des chercheurs s'accorde sur ces principes de cohérence urbanisme/transport, la nature systémique du rapport entre l'organisation urbaine et les conditions de mobilité et les effets croisés qu'ils génèrent ne font que complexifier cette volonté de mise en cohérence. A ce sujet, les travaux de Wiel (1999) nous invitent à une plus grande prudence, considérant qu'il a co-production entre la forme urbaine et la mobilité et non pas une relation de causalité simple. Si les relations entre forme urbaine et mobilité ont été largement abordées et démontrées par la littérature scientifique (Newman & Kenworthhy, 1989, Fouchier, 1997, Pouyane, 2004), nous pensons que la contribution potentielle de l'action planificatrice, dans la production des conditions du report modal de la VP vers les modes alternatifs, n'a pas été encore suffisamment éclaircie. Cf., ZOUBIR Ayeman (2013), *op.cit.*, p.52

2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transports terrestres de personnes. Celui-ci constitue un outil de planification appelé à déterminer l'organisation générale des transports et constitue un instrument d'orientation et de développement des transports terrestres à moyen et à long termes. Autrement dit, le plan de transport est considéré comme un instrument d'optimisation de l'utilisation des moyens de transports, pour une meilleure adéquation de l'offre et de la demande de transport et de planification d'action d'investissement au niveau local, régional ou national[1]. De plus, il est précisé que le plan de transport urbain constitue un élément essentiel du plan directeur d'urbanisme et des plans de développement ou d'aménagement urbains.

Le plan de transport détermine les liaisons routières et ferroviaires régulières de transport urbain et suburbain et les infrastructures de transport, la circulation et le stationnement. Il doit définir les moyens et les actions à mettre en œuvre en termes de services, d'infrastructures et d'équipements notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ainsi que les projets d'investissement en arrêtant le plan de financement y afférents en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coût et de qualité de service. Toutefois, la réalité est toute autre.

En nous appuyant sur l'étude de YESGUER portant sur les transports dans la wilaya de Tizi-Ouzou, il a montré que le plan de transports, qui devrait assurer l'organisation des TPL, prenant en considération la demande, l'offre et la nature du réseau dont dispose la région, était un simple bilan annuel d'activité où étaient reprises les statistiques sur les moyens de transports disponibles au niveau de la wilaya et de ses communes. Il affirme qu'aucune analyse de la demande ni de l'offre n'ont été élaborées, l'attribution des autorisations et des lignes se font selon le jargon administratif suivant les demandes et requêtes quotidiennes[2]. Il ressort de l'examen des textes réglementaires relatifs au transport terrestre que le concept de plan de transport urbain auquel fait référence la loi, semble avoir été limité aux seuls services de transports et à l'organisation de la circulation et du stationnement.

b. Les transports dans la planification urbaine : une crise d'ordre urbanistique et aménagiste

L'Etat exerce aussi une influence considérable sur le développement et les opérations du secteur des transports par le biais de sa politique générale d'investissements et de réglementation. Les objectifs de cette politique ne sont toutefois pas toujours clairement définis et la planification des investissements ne repose pas encore sur des analyses techniques et économiques suffisamment approfondies. Quant aux réglementations, elles ne sont pas toujours modifiées assez rapidement en fonction de l'évolution de la situation et la coordination entre les autorités responsables et les sociétés

[1] Art. 1 du décret exécutif n° 04-416 du 29 décembre 2004
[2] YESGUER Hichem (2008), Les incidences du système de transport sur l'ouverture des zones rurales. Cas de la Kabylie (Algérie), Les Cahiers Scientifiques du transport, n° 54, p. 139 www.afitl.ish-lyon.cnrs.fr

nationales devraient être améliorées, ceci étant principalement dû à une pénurie de personnel qualifié et expérimenté[1].

Le cadre réglementaire dans lequel s'insèrent les projets d'aménagement du territoire relatifs au secteur de transport, à savoir le Schéma Directeur Routier et Autoroutier (SDRA) et le Schéma Directeur Sectoriel Ferroviaire (SDSF), est défini par la loi n° 01-20 du 11 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire et par la loi n°01-13. Les outils de planification urbaine sont résumés dans le tableau suivant.

Tableau n° 04 : Systèmes de planification urbaine et régionale en Algérie

Les lois	Aménagement du territoire	Aménagement et urbanisme	Code de la wilaya	Code de la commune
Instruments	SNAT, SRAT	PDAU, POS	PAW	PAC
Objectifs	Equilibre régional Coordination intersectorielle et interrégionale optimisation des ressources	Orientation de l'aménagement Rationalisation de l'utilisation des sols	Développement de la wilaya	Développement de la commune
Contenu	Schémas Orientation	Aménagement, Règlement Documents graphiques	Vocation et fonction de la wilaya	Vocation et fonction de la commune
Critères	Politique sectorielles	Opposabilité aux tiers population économie sociale Composition urbaine, architecture	Orientation générale du SNAT, SRAT et de la loi d'aménagement	Orientation générale du SNAT, SRAT et du PAW
Echelle	Nationale, régionale	Communale	Wilaya le	communale
Elaboration	Structure chargée de l'aménagement du territoire en liaison concernées	APC, Wali (APW), Ministres d'urbanisme, collectivités territoriales	APW Wali	APC APW, Wali
Approbation	Conseil des ministres	APC, Wali (APW), Ministres d'urbanisme, collectivités territoriales	APW Wali	APC APW, Wali
Gestion	Sectorielle	Communale	Wilayale	Communale

Source : BAOUNI Tahar, op.cit.p.06

Le SNAT (Schéma National d'Aménagement du Territoire) initié selon les articles 07 et 08 de la loi n°01-20 du 12/12/2001, relative à l'aménagement et au développement durables du territoire. Il est établi par l'Etat pour une période de 20 ans et évalué et actualisé périodiquement tous les cinq ans. Le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) est à l'échelle du territoire national. Initié par l'Etat central, il règle la distribution des activités et du peuplement à travers le territoire national, en visant une distribution équitable des richesses, notamment pour les régions du Sud et des régions frontalières. C'est le S.NA.T qui localise les grandes infrastructures intellectuelles, économiques, de transports et de communications[2].

En ce qui concerne le PDAU (plan directeur d'aménagement et d'urbanisme), il se veut aménageur dans le sens d'une prise en considération des facteurs extra-urbains et de l'élimination

[1] La Banque Mondiale (1977), *op.cit.*, p.03
[2] SAIDOUNI Maouia (2001), *op.cit.*, p.143

des disparités à l'intérieur même du périmètre communal. Il se veut aussi une partie intégrante du nouveau cadre de l'aménagement du territoire national. Cette nouvelle approche du plan alourdit sensiblement la phase d'analyse mais elle offre l'avantage de mettre en évidence le grand retard du niveau de vie des populations suburbaines en matière d'équipements et d'infrastructures. Les textes concernant l'aménagement et l'urbanisme indiquent que la mission des plans d'urbanisme se limite essentiellement aux aspects urbanistiques alors que la dimension des transports urbains est complètement occultée[1].

Partant de l'observation de la réalité des villes algériennes en matière de politique d'urbanisation et celles de transports, T. BAOUNI affirme que l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport est le résultat d'un dysfonctionnement spatial et de l'absence d'une planification urbaine stratégique et cohérente qui mette en parfaite coordination le plan d'urbanisme et le plan de transport[2]. Selon lui, l'étalement spatial des villes dicté par l'urbanisme fonctionnel a conduit à un déséquilibre de l'armature urbaine qui rend la planification et la gestion du transport parieuse et complètement inefficace, et ce pour les différents types de transport. De ce fait, la crise des transports urbains dans les villes algériennes est d'ordre urbanistique, et réside dans les retombées qu'a entrainées l'urbanisation sur leur développement. Toutes les villes algériennes quel que soit leur taille ont connu une forte croissance urbaine sous l'effet de la poussée démographique induisant une généralisation de l'urbanisation à l'ensemble du territoire national[3].

Conclusion de la première section

La configuration spatiale des territoires a une incidence sur les parts modales des transports et par conséquence sur la mobilité des individus[4]. Ceci dit que la compréhension de la mobilité passe par celle de la ville car la structure urbaine constitue le lieu d'exercice et de réalisation de la mobilité. D'une part, la localisation des activités par rapport à la localisation des individus induit des besoins de mobilité. D'autre part, la structure urbaine est le lieu de réalisation de la mobilité. A cet égard, elle dicte une grande part des conditions de déplacement en facilitant via les moyens de transports l'accessibilité des individus[5].

Section 2 : Discussion théorique et essai de caractérisation de la ville moyenne en Algérie

Le fait urbain en Algérie est un processus complexe dont l'histoire a été déterminante. Il s'agit donc de voir, par l'intermédiaire de cette analyse, comment le réseau urbain s'est formé au fil du

[1] BAOUNI Tahar (2010), Les dysfonctionnement de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes, CODATU a organisé sa XIVe conférence internationale "Transport durable et qualité de vie en ville" à Buenos Aires du 24 au 27 octobre http://www.codtu.org
[2] BAOUNI Tahar (2010), *op.cit.*, p.2
[3] BAOUNI Tahar (2010), *op.cit.*, *Ibid.*
[4] SAINT AMAND Pascal (2011), *op.cit.*, p.20
[5] JOLY Iragaël & MASSON Sophie, PETIOT Romain (2006). Les déterminants de la demande en transports collectifs urbains : comparaison internationale et analyse économétrique. Les Cahiers scientifiques du transport, AFITL, pp. 94-95

temps et de déterminer les phases où il a été le plus accentué. Il s'agit également de déterminer la dialectique de son évolution et si les raisons de son essor sont d'ordre économique ou correspondent à une autre logique. L'intérêt porté aux villes moyennes remonte au recensement général de la population et de l'habitat de 1977 visant d'engager une restructuration de l'organisation urbaine en favorisant l'émergence de petites villes et de villes moyennes pour diminuer le poids et l'attraction des grandes agglomérations côtières, redéfinir les liaisons urbaines dominées par un courant de relations Sud-Nord et contribuer à la fixation des populations à l'intérieur du pays.

Sous section 1 : La ville moyenne : concept et objet d'étude difficile à cerner

Nous proposons ci-après de commencer par réfléchir sur ce que recouvre la notion de "ville moyenne", puis de prendre la mesure du poids de ces villes dans l'armature urbaine algérienne. Ensuite, nous reviendrons sur l'idée de mobilité qui est sous-jacente à bien des discours sur le développement des territoires.

1. Difficulté de définir la ville moyenne : une entité territoriale réelle mais non identifiable

Les villes moyennes suscitent des interrogations mais pas de consensus quant à leur définition. Les auteurs sont partagés entre les seuils statistiques et le rôle fonctionnel des villes moyennes dans l'organisation du territoire et dans la hiérarchie urbaine. Or, la définition de la ville moyenne[1] est aussi à replacer dans son environnement local, régional, national et dans certains cas international si l'attractivité de la ville moyenne est comparable à celle d'une métropole.

a. La ville moyenne dans la pensée géographique et urbaine

En tant entité territoriale, la notion de "ville moyenne" renvoie à une catégorie incertaine et fluctuante des politiques d'aménagement du territoire[2]. Cette catégorie de ville a été l'objet de nombreuses études relevant de différentes disciplines notamment la géographie (VEYRET-VERNER 1969 ; NOROIS 1996 ; COMMERÇON et GEORGE 1999), l'économie régionale et urbaine (LAJUGIE 1974 ; BIRET 1983), la science politique (MABILEAU et SORBETS 1989) et la sociologie (MORIN, 1965)[3]. Les travaux sur les villes moyennes ayant une valeur de référence conceptuelle ou épistémologique sont très peu nombreux[4].

[1] Le terme de ville moyenne est préférable à celui de ville secondaire. En effet, la notion de secondarité fait apparaître un seul type de hiérarchie dans l'armature urbaine, entre la ville principale et les villes secondaires. MIGNON Jean-Marie, ROMANN Dominique (1977), Structures des activités et rôle des deux villes moyennes algériennes : Tlemcen et Saida, Thèse de doctorat de troisième cycle en géographie, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I p. IV https://tel.archives-ouvertes.fr

[2] BEHAR Daniel (2010), Les incertitudes stratégiques de l'aménagement du territoire. Une illustration par les villes moyennes, communication au colloque "Villes petites et moyennes, un regard renouvelé", Tours, 9-10 décembre.

[3] DEMAZIERE Christophe (2014), « Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? Un potentiel pour la recherche urbaine », Revue en ligne, Métropolitiques, 29 janvier. : http://www.metropolitiques.eu

[4] On peut citer *Middletown : A Study in American Culture*, l'étude par Robert et Helen Lynd (1929) de la ville de Muncie (30 000 habitants), à 100 kilomètres d'Indianapolis. Dans cet ouvrage, devenu un classique de la sociologie, les auteurs appliquent pour la première fois les méthodes de l'anthropologie culturelle à l'étude d'une ville occidentale, et en assimilent la classe moyenne à une "tribu".

Afin de rendre compte de la place accordée aux villes moyennes dans la production scientifique, Solène GAUDIN a procédé au recensement des articles parus dans des revues académiques (majoritairement de géographie)[1] entre 1916 et 2000 en retenant trois (03) moteurs de recherche (Persée, Cairn, Revues.org.)[2]. Ce qui lui a permis de présenter l'état de l'art sur la question de la problématisation de la ville moyenne dans la réflexion géographique française. A travers cet exercice de recensement, l'auteur a abouti aux résultats suivants :

Le premier résultat concerne l'emploi du terme ville moyenne. Sur un échantillon 190 articles via "Persée" utilisant explicitement ce terme[3], l'auteur perçoit qu'il y a une inégale répartition des publications abordant les villes moyennes sur la période 1916-2005[4]. Une lecture de ces travaux a permis de ressortir le sens accordé à ce terme. Le débat s'oscille entre une définition fondée sur le critère de taille démographique de la ville ***(voir les points b et e)*** et celle retenant comme critère de fonction régionale et de son rôle dans le tissu urbain ***(voir les points c, d, e)***. Ainsi, il a relevé une certaine hétérogénéité et complexification spatiale dans la mesure où les villes du Nord et du Sud de la France, "entre 50 000 et plus de 200 000 habitants", ne connaissent pas les mêmes évolutions. Partant de cette analyse, l'auteur estime que les villes moyennes sont souvent rapprochées, dans le cadre des études de la dimension rurale, d'un rôle d'animateur de l'espace rural, de moteur du développement (TOINART, 1996) de leur environnement et des petites villes pour lesquelles le rôle régional est déterminant[5].

Le deuxième résultat a trait à la démarche avec laquelle sont appréhendées ces villes. L'auteur précise qu'on est passé de l'approche monographique descriptive des foyers industriels de l'entre deux guerres jusqu'aux années 1970 mettant l'accent sur les phases, les causes et les conséquences de la croissance urbaine, à l'analyse de leur intégration dans de nouveaux schémas économiques et sociaux (MICHEL 1977 ; SOUMAGNE 1982 ; ALLAIN 1984). À propos des travaux sur les petites villes, Jean-Charles ÉDOUARD (2012) considère également qu'on est passé de simples monographies à l'observation localisée de mutations qui affectent les sociétés occidentale

[1] GAUDIN Solène (2013), Villes moyennes et rénovation urbaine : discours et actions d'une transaction spatiale : exemples pris en Bretagne, Thèse de doctorat en Géographie /aménagement réalisée sous la direction de COMMERCON Nicole, Université de RENNES2 sous le sceau de l'Université européenne de Bretagne, pp. 81-82

[2] GAUDIN précise qu'une étude des champs scientifiques et des discours à travers l'étude des publications et revues mériterait à elle seule une investigation poussée et constitue un objet de réflexion et d'analyse en soi. Il n'a pas sondé d'autres moteurs de recherche comme Annales de la recherche urbaine ou Urbanisme, Calenda ou hypothèses.org. Bien que consulté, le consortium des universités de Montréal, Laval et du Québec, Erudit, animé par l'équipe de l'UQAM, Cahiers de géographie du Québec, Recherches sociographiques, Sociologie et sociétés, Annales de l'Université d'Oradea

[3] Interrogeant le portail Persée, Gaudin a recensé 190 articles parus de 1920 à 2005 qui portent explicitement sur les villes moyennes. Ce Portail abrite plus de 120 revues et plus de 150 000 articles scientifiques en sciences humaines et sociales. Cf., DAMAZIERE Christophe (2014), *op.cit.* http://www.metropolitiques.eu

[4] Selon l'auteur, les revues d'inspiration régionale apparaissent nettement comme les lieux privilégiés de ces études. C'est notamment le cas pour Norois, la Revue de Géographie Alpine et la Revue de Géographie de Lyon qui, à elles seules, représentent plus de la moitié des articles référencés. Les Annales de Géographie sont pourtant, avec un peu de retard par rapport à La Revue de Géographie Alpine, un des outils de diffusion et d'expression de recherches en géographie urbaine à partir du début du XXIe siècle. Cf. GAUDIN (2013), *op.cit.*, p.86

[5] GAUDIN Solène (2013), *op.cit.*, pp. 86-87

dans leur ensemble en tant que territoire clairement défini, une échelle territoriale qui permet une approche plus complète des phénomènes observés[1].

A partir des années 1970, l'auteur précise que les villes moyennes sont analysées en termes de dynamiques et sont progressivement réinsérées dans le système économique et social dans lequel elles s'inscrivent. De ce fait, elles ne sont pas, seulement, affaire de géographes ; dès les années 1960, des publications issues de l'économie, de la gestion et plus largement des sciences sociales s'y emploient[2]. Nous complétons cette analyse par celle établie par DEMAZIERE faisant référence à une caractéristique de la recherche urbaine en ce qui concerne la ville moyenne. Selon lui, la recherche urbaine est dominée, depuis ses origines, par des schémas généraux de compréhension de l'urbanisation tirés de l'étude de très grandes villes des pays développés[3] (BELL et JAYNE 2009). Le risque est donc grand de voir les villes secondaires considérées comme sans intérêt scientifique, car pas encore concernées par des tendances déjà à l'œuvre dans certaines métropoles (BELL et JAYNE 2009).

Ainsi, DEMAZIERE affirme que la plupart des analyses contemporaines traitant des villes moyennes tentent de rendre compte de la grande diversité des situations locales. De façon complémentaire à l'approche démographique ou statistique, une autre voie d'analyse s'attache à étudier les systèmes productifs de ces villes, reliant leurs établissements à des logiques économiques globales d'un côté, à des particularités et des impulsions locales de l'autre.

L'auteur admet que la gamme des systèmes économiques des villes moyennes est étendue. Pour lui, la résistance de l'appareil industriel, la participation de certaines entreprises locales à un réseau (comme un pôle de compétitivité), l'essor des services aux entreprises, la force de l'économie résidentielle, ou encore l'appui sur une fonction universitaire sont autant de cas de figure possibles (CARRIER et DEMAZIERE 2012) de cette diversité ayant stimulé l'établissement de typologies, en rupture avec les approches monographiques qui ont longtemps émaillé le champ des recherches sur les villes moyennes[4]. A la fin de son article, l'auteur propose de porter un regard interdisciplinaire mettant l'accent sur les fonctions administratives et politiques des villes moyennes, qui ont subi de plein fouet la refonte de l'organisation territoriale de l'État. Leur étude peut contribuer aux débats théoriques contemporains sur les fondements du développement des territoires.

La ville moyenne dans la littérature du Monde Arabe et au Maghreb n'apparaît que tardivement dans les recherches et études urbaines. C'est à partir des années 1980 que cette catégorie

[1]ÉDOUARD, J.-C. (2012), La place de la petite ville dans la recherche géographique en France : de la simple monographie au territoire témoin, Revue Annales de géographie, n° 683, www.necplus.eu, p. 26, consulté le 15 /07/2014.
[2] GAUDIN Solène (2013), *op.cit.*, p.90
[3]Sur le continent européen, Londres et Paris ont fait l'objet d'analyses trop nombreuses pour pouvoir être citées. En Amérique du Nord, Chicago a donné lieu à la création d'une école de pensée sociologique éponyme au début du XXe siècle, et Los Angeles à une autre, en géographie, dans les années 1980.
[4] DEMAZIERE Christophe (2014), *op.cit.*, http://www.metropolitiques.eu

est devenue un élément incontournable tant des préoccupations des décideurs politiques en matière d'aménagement du territoire et de planification économique et urbaine que des réflexions des milieux scientifiques[1] avec les travaux d'URBAMA (Urbanisation du Monde Arabe), sous la direction de Pierre SIGNOLES et Jean-François TROIN (1986).

En 2007, le travail du GREMAMO (Groupe de Recherche sur le Maghreb et Moyen-Orient) sur les villes intermédiaires qui ont permis de nous familiariser avec ces problématiques. Les études de cas traitant cette région couvrent la péninsule arabique (Arabie Saoudite, Etats du Golfe, République Arabe du Yémen), le Liban, La Syrie et la Jordanie. Dès lors, la ville moyenne demeure une catégorie insaisissable[2] au Moyen et Proche-Orient, tant pour la rareté de données dont on dispose pour l'ensemble de la région que "le médiocre intérêt que portent les chercheurs -géographes- aux villes de certains pays à l'exception de leurs capitales"[3], tels que l'Egypte et l'Irak.

En ce qui concerne les pays maghrébins (Algérie, Maroc, Tunisie), ces derniers ont bénéficié de l'importance relative des recherches urbaines et analyses démographiques, en comparaison avec les autres pays du Monde Arabe. KASDALLAH Najet[4] affirme que la majorité des études de cas réalisées dans les recherches URBAMA traitent les problématiques des villes petites et moyennes maghrébines. Plusieurs autres auteurs de disciplines différentes se sont intéressés à ces questions, à savoir P. SIGNOLES, A. PRENANT, J-F. TROIN, M. COTE,…etc. selon KASDALLAH, dans la plupart de ces ouvrages on trouve la répartition détaillée des agglomérations urbaines selon la taille.

b. Insuffisance de la définition de la ville moyenne selon le critère de taille démographique

La notion de "ville moyenne" est une notion géographique vague et laisse place à des interprétations diverses. Ce concept procède des praticiens, élus et gestionnaires urbains, aménagistes et promoteurs de politiques de développement (DIACT, 2007) qui ont identifié une catégorie à part, avec des problèmes spécifiques qui ignorent les plus petites ou les plus grandes cités. Roger BRUNET qualifie le concept de ville moyenne d'un "*objet réel non identifié*"[5] : il est réel parce qu'elle existe certainement ; une catégorie de ville qui ne s'apparente ni à des centres d'intérêt strictement local, ni à des agglomérations disposant d'un véritable rôle d'organisation régionale. "Non identifié", puisque il est difficile de la définir avec précision parce que les limites de taille et les fonctions de la catégorie ne font pas l'unanimité au sein de la communauté des chercheurs notamment quand on entreprend des comparaisons internationales[6].

[1] KASDALLAH Najet (2014), Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc, Tunisie) : Effet chef-lieu et perspectives de développement, p.21
[2] FARGUES P., 1986, URBAMA (dir), Villes petites et moyennes au Machrek : Une catégorie insaisissable, Fascicule de recherche N°16, Tome I, pp.33-46.
[3] SIGNOLES P., 1986, URBAMA (dir), Petites villes et villes moyennes dans le Monde Arabe, p.838.
[4] KASDALLAH Najet (2014), *op.cit.*, p.23
[5] BRUNET Roger (1997, Territoires de France et d'Europe, raisons de géographie, Belin, p188
[6] SANTAMARIA (2000), La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni. Annales de géographie, Armand Colin, 2000, p. 229, https://halshs.archives-ouvertes.fr

Ainsi, la notion de ville moyenne est dotée de significations variables selon les contextes nationaux et les époques. De ce fait, il est difficile voire impossible d'avoir une définition universelle d'une telle notion (SANTAMARIA, 1998). Mais tout de même la plupart des auteurs ont attribué une définition à cette catégorie de ville en s'appuyant sur le critère de la taille démographique dont les tailles retenues sont loin d'être homogènes et précises ; elles varient d'un système urbain national à un autre. En France, par exemple, la catégorie de villes dites "moyennes" commence à partir de 20, 30 ou 50 000 habitants et s'achève à 100 000 ou 200 000 habitants[1]. D'une manière générale, dans un contexte de mondialisation, la tendance est à rehausser le seuil de la ville moyenne à cause, principalement, de l'incertitude croissante concernant les marges de la ville et des phénomènes de périurbanisation. La DATAR va ainsi relever le seuil de 20 000 habitants jusqu'au début des années 2000 (CIADT), à 30 000 habitants au niveau de l'aire urbaine[2].

DEMAZIERE trouve que les villes classées dans la catégorie de "villes moyennes" sont fortement hétérogènes mais avec des enjeux communs ; un autre problème qui se pose à la définition de cette notion. Soulignant que cette hétérogénéité tient à la multiplicité des échelles d'observation possibles et à la diversité des visions qui en ressortent. Il s'est appuyé sur les analyses de Joseph LAJUGIE effectuées sur les villes moyennes. Ce dernier écrivait en 1974 : "telle ville de petite taille (…) devra être considérée comme une ville moyenne dans une région peu peuplée et peu urbanisée, alors qu'une ville deux fois ou trois fois plus peuplée, noyée dans le tissu urbain d'une région à haute densité démographique, ne joue pas nécessairement ce rôle et ne répond pas toujours à cette vocation[3]". C'est ainsi que GOHIER J. propose de définir la ville moyenne par rapport à la zone pour laquelle elle est un pôle d'attraction et de services[4].

En outre, SAINT-JULIEN précise que l'étalonnage des villes moyennes ne sera pas le même dans un tissu urbain dense et dans une zone peu urbanisée où les relais urbains concurrents n'existant pas ou bien sont très éloignés, dans une zone enclavée ou à l'inverse dans un espace doté d'infrastructures de transport et de communication. En effet, une ville qui compte 20 000 habitants en Norvège ou au Portugal peut avoir des fonctions qui correspondent à celles que l'on trouve habituellement dans des villes de plus de 100 000 habitants en Allemagne ou en France (CARRIERE 2008). Inversement, nombre de villes moyennes situées en bordure des grandes aires métropolitaines ont un destin de pôle-relais ou de satellite (autour de l'aire urbaine parisienne, on peut penser à Dreux, Évreux, Chartres). De même, certaines villes considérées comme moyennes à l'échelle d'une

[1] En économie comme en géographie urbaine le classement des villes se fondant sur leurs fonctions économiques ou sociales et le critère de la taille démographique de la ville n'est retenu que pour rendre compte des grandes métropoles des autres agglomérations de moindre importance et mieux délimités dans l'espace. Ce critère est retenu en complémentarité avec d'autres critères comme la densité urbaine ou la superficie (Véron, 2006).
[2] GAUDIN (2013), *op.cit.*, p.58
[3] LAJUGIE Joseph (1974), Les Villes moyennes, Paris : Cujas, p. 18
[4] GOHIER J. (1973), Portrait-robot, Revue Urbanisme, n° 136, p.20

région (comme Montargis, en région Centre, dont l'aire urbaine regroupe près de 70 000 habitants) apparaissent rarement sur les cartes des villes moyennes françaises, car elles sont jugées trop petites à l'échelle nationale[1].

Finalement, nous pouvons constater que le problème de définition de la ville moyenne est lié au caractère relatif d'une catégorie de villes dites moyennes au sein du réseau urbain national. Ceci dit que la définition de la ville moyenne est fonction de la conception que font les auteurs du réseau urbain. Dans le souci d'attribuer une délimitation plus ou moins précise de ce que nous entendons ville moyenne et d'en limiter l'hétérogénéité, M. MICHEL suggère le concept de "ville moyenne type" dont la taille de la population correspond à la moyenne arithmétique des villes françaises. Ce même auteur reconnaît qu'il faut au préalable déterminer à partir de quel seuil de population agglomérée on fait commencer la ville, choix qu'il trouve un peu arbitraire (Michel MICHEL, 1977) rejoignant LAJUGIE qui pense que la classification repose sur l'intuition plus que sur le raisonnement[2].

Les limites de cette catégorie sont variables dans le temps en fonction de l'évolution démographique générale du réseau urbain (MICHEL, 1977). Ainsi, à moyen et à court terme, les villes incluses dans cette catégorie ne sont pas toujours les mêmes. D'un recensement à un autre, les villes y appartenant changent sans que leurs fonctions et leurs capacités organisationnelles se modifient pour autant, ce qui pose le problème de l'arbitraire des limites démographiques qui permettent d'inclure ou d'exclure des villes d'une catégorie en fonction du strict critère de taille (SANTAMARIA, 2000).

En outre, SANTAMARIA a montré dans son travail de comparaison des villes moyennes en Europe, notamment entre la France, l'Espagne et le Royaume-Uni que la référence statistique de l'unité de base à déterminer est rendue très délicate par le système administratif de chaque pays. En France[3], l'unité de base est la commune, c'est le *municipio* en Espagne et le district au Royaume-Uni qui est encore différent dans son périmètre. Par conséquent, déterminer une catégorie de ville moyenne à partir du critère de taille démographique est un travail difficile qui ne permet de dégager un consensus scientifique. Ceci dit que le seul critère de la taille démographique est discutable pour identifier une catégorie assez homogène de villes. Il est cependant souvent utilisé pour sa commodité, au prix parfois de quelques aménagements (DUGOT, 2002).

[1] Inversement, Bourges a été choisie par la DATAR pour participer à l'expérimentation "Villes moyennes témoins", alors qu'elle est considérée comme une agglomération importante (90 000 habitants).
[2] LAJUGIE Joseph (1974), *op.cit.* p.20
[3] Dans un programme "Villes moyennes témoins", la DATAR préférait observer les aires urbaines[3] de 30 000 à 200 000 habitants, considérant qu'il existe de fortes interdépendances fonctionnelles entre une agglomération moyenne et les espaces périurbains ou ruraux alentours (De Roo 2007).

c. La ville moyenne, une ville d'entre deux catégories

La problématique des villes moyennes résulte souvent de la confluence du fait urbain et du fait rural ("grande petite ville" ou "petite grande ville"), des situations hétérogènes qu'elles connaissent (proximité ou éloignement d'une métropole, situées ou non dans un bassin d'emploi …), n'ayant souvent en commun que leurs fragilités (accessibilité souvent déficiente, vulnérabilité économique, situation financière quelque fois critique, crise de l'habitat, émergence de l'insécurité …) ; situations rendues d'autant plus délicates qu'elles ont la plupart du temps en charge l'animation d'un territoire[1].

D'un point de vue étymologique, la moyenne provient de la base latine "*medianus"* qu'est au milieu et de *"medius"*, qui se tient au milieu. Le caractère "intermédiaire" est donc relatif à la situation entre deux extrêmes ou quelque chose qui se situe dans une zone intermédiaire[2]. Cette définition est vérifiable dans la répartition et la distribution des villes selon une hiérarchie urbaine qui distingue de grandes, voire de très grandes métropoles et des petites villes et entre ces deux villes, se situent les villes moyennes. Partant de cette logique certains proposent de définir cette catégorie de ville en se référant aux métropoles et aux petites villes. La métropole se distingue des autres catégories de villes par ses fonctions économiques qui sont des fonctions supérieures de direction, d'initiative, d'information et de commandement (JULIEN & PUMAIN, 1996 ; LEO & PHILIPPE, 1998 ; PLANQUE, 1994) et son caractère intercommunal (BESSY-PIETRI, 2000 ; JULIEN, 2000 ; PUISSANT, 1997).

Par contre, une petite ville est parfaitement dans ses frontières géographiques. Cela n'exclut pas quelques formes d'intercommunalité mais celle-ci reste confinée à un petit périmètre et résulte plutôt d'un héritage historique ou de configurations particulières du site que d'une expansion du phénomène urbain. Selon ce critère, la ville moyenne peut être définie comme toute ville où le développement urbain a pris des proportions telles qu'une intercommunalité devient souhaitable voire nécessaire mais sans parvenir encore, au niveau de l'ensemble, à produire les caractéristiques fonctionnelles d'une métropole. Dans le cadre de la division spatiale fordiste du travail (AYDALOT 1976), la ville moyenne a longtemps été caractérisée comme "ville-moyen", c'est-à-dire le "moyen d'exploiter des gisements de main d'œuvre"[3].

---

[1] Les solutions ne pouvant être uniformes, la prise en compte des besoins de développement passe bien souvent par la voie contractuelle impliquant l'Etat, les régions, les départements (contrats de villes moyennes, déclinaisons des contrats de plan, etc.) - avec une implication de plus en plus grande des instances européennes - par une démarche d'organisation du territoire (mise en œuvre des schémas de cohérence territoriaux et de logiques de "pays"). Enfin, qu'elle soit ville-centre de communauté de communes ou ville-centre de communauté d'agglomération, la ville moyenne prend toute sa dimension dans l'intercommunalité dont le renforcement est essentiel à la fois pour son propre développement et pour celui du territoire. Il s'agit là d'autant d'approches que la logique décentralisatrice n'a pris en compte que marginalement. Cf., MARCHETTI Jean-Marc (2004), Comment les villes moyennes ont-elles traversé vingt ans de décentralisation ? Colloque Internationale La décentralisation au service de développement local, organisé par l'université Mouloud MAMMERI, de Tizi ouzou tenu le 27 et 28 Novembre

[2] Dictionnaire Larousse, http://www.larousse.fr/ consulté le 20 mai 2014

[3] MICHEL Michel (1977), Ville moyenne, ville-moyen, Annales de géographie, Novembre-Décembre, n° 478, Armand Colin / CNRS, p. 670.

Economiquement, les métropoles sont des territoires accueillant des mutations touchant l'organisation de la vie économique attribuant à l'innovation et les nouvelles technologies, dans une société de la connaissance, du savoir et de l'immatériel, une place stratégique dans le but d'avoir les meilleures conditions de production et de se positionner sur des marchés étendus et dynamiques[1]. Ainsi, les métropoles offrent des effets d'échelle et des avantages importants que les petites conurbations et les villes moyennes peinent à constituer[2]. En économie spatiale, les analyses développées expliquant la localisation des entreprises par la présence des avantages comparatifs rendant le territoire attractif[3], se voient parfaitement vérifiables au niveau des métropoles. Ces dernières constituent un marché potentiel aux entreprises : accès aux compétences rares, aux informations stratégiques, aux principales connexions de transport et de communication que les villes moyennes n'en possèdent pas ou disposent à des niveaux inférieurs à celles offertes par les conurbations métropolitaines.

S'agissant des fonctions urbaines, les villes moyennes proposent de quoi satisfaire la plupart des besoins élémentaires, mais les services de hauts niveaux dans différents domaines (santé, éducation, sport, culture, administration) sont embryonnaires voire absents. En somme, elle organise son territoire sans toutefois le commander (DURAND et RAVENEL, 2004)[4]. Par conséquent, les villes moyennes sont moins attractives et leurs entreprises, pour répondre à leurs besoins de services, s'adressent aux services fournis par les métropoles la plus proches.

Depuis les années 1990, certaines villes ont vu l'industrie se contracter, mais la désindustrialisation n'est qu'une des clés de lecture de leur situation économique[5]. De même, le poids des services aux entreprises dans les villes moyennes est fortement différencié selon la place de celles-ci dans la hiérarchie urbaine, mais aussi selon les stratégies de localisation des entreprises. Or, cette catégorie de ville, en tant que ville d'entre deux catégories, demeure concurrencée par la métropole et la petite ville. En France, par exemple, certaines villes moyennes subissent la concurrence d'un espace rural se repeuplant (Béziers, Flers, Grasse…), tandis que d'autres sont sous l'influence d'une agglomération d'importance (Albi, Cholet, Compiègne…) et que d'autres encore

[1] A sa fonction d'interconnexion des flux (routes, autoroutes, gares, aéroports) et des réseaux initiés par les entreprises. Elle est nœud de communication d'un système réticulaire, où s'entrelacent liens commerciaux, financiers, technologiques, etc. Les sièges sociaux des firmes multinationales sont implantés dans les très grandes villes (trois quart des firmes implantées en Europe ont leur siège à Londres ou Paris), les filiales étant dans les métropoles régionales. BERNIE-BOISSARD Catherine (2014), *op.cit.*, p.94

[2] La concentration dans l'espace renforçant en effet les complémentarités entre diverses activités ; elle réduit les distances ; elle offre des réseaux d'infrastructures (transports, communications) et une densité de services (éducation, formation), qui favorisent les économies d'échelle pour les entreprises. Il en est de même pour les individus, en ce qui concerne l'emploi, les services, la culture. Parce qu'elle concentre les équipements les plus modernes, les services les plus performants, les marchés de l'emploi les plus larges, la métropole attire la population la plus qualifiée, la plus jeune, malgré ses effets externes négatifs (déséconomies d'agglomération), comme le renforcement des inégalités sociales. BERNIE-BOISSARD Catherine (2014), *Ibid.*

[3] AYDALOT Philippe (1985), op-cit., pp.18-20

[4] GAUDIN (2013), *op.cit.*, p.56

[5] En effet, le déclin de l'emploi dans l'industrie pose la question de la distinction industrie/services (Bailly et Maillat 1988). Derrière la présence d'activités dites industrielles sur un territoire, on peut avoir un nombre important d'emplois de cols blancs (des ingénieurs et techniciens dans un centre interne de recherche-développement, par exemple), ou, au contraire, des ouvriers dédiés à de l'assemblage.

connaissent un isolement relatif au sein d'un sous-espace régional (Aurillac, Bar-le-Duc, Rodez…) (DE ROO, 2007). Plus généralement, l'analyse de ces villes conduit à examiner leur place dans l'espace régional.

Enfin, à côté des avantages que présentent les grandes métropoles urbaines, ces dernières doivent faire face à des coûts de fonctionnement de plus en plus élevés (le prix du foncier, l'encombrement et la pollution liés aux déplacements urbains, de l'insécurité ou de la ghettoïsation de certains quartiers) qui peuvent freiner à terme le développement économique des métropoles. Dans cette situation, les villes moyennes, ou certaines d'entre-elles, peuvent offrir des localisations alternatives aux firmes de service et cadrer un peu mieux avec l'idée d'une ville "durable" où tous les problèmes liés à la sur-concentration restent maîtrisables. Cependant, malgré cette perspective, ce type de ville paraît rester aujourd'hui très en retrait du point de vue du développement des activités tertiaires destinées aux entreprises (ZULIANI, 2002).

d. La mobilité dans les villes moyennes : Un territoire à prédominance de l'automobile

Dans le cas des villes moyennes, la définition de la ville par les flux s'ajoute plutôt qu'elle ne se substitue à l'ancienne vision de la ville comme espace de centralité pour les individus et les fonctions : si ces villes sont reliées à d'autres espaces urbains et traversées par des flux, elles sont, à travers le jeu d'une exposition moins déterminante aux flux internationaux, plus fortement enracinées dans un patrimoine bâti, culturel, social et industriel[1]. Tout comme les grandes agglomérations, les villes moyennes sont concernées par les enjeux d'aménagement urbain et de mobilité. Les questions de mobilité y sont d'autant plus prégnantes que les réseaux de transports collectifs y sont moins développés et l'usage de l'automobile est plus important que dans les grandes villes. Précisant que dans les plus grandes villes, de nouveaux espaces ou dispositifs urbains sont apparus pour capter ces flux : projets urbains emblématiques, quartiers d'affaires autour de gares TGV, grandes manifestations culturelles, *edge cities*[2]. Les villes moyennes sont restées largement à l'écart de ces évolutions, suscitant un intérêt moindre de la part des investisseurs privés et publics[3].

Elles présentent des spécificités en matière de déplacements et plus largement de mobilités, en particulier au regard de leur morphologie urbaine qui n'est pas celle des grandes agglomérations. Les problématiques de déplacement et de mobilité ne sont donc pas du même degré que dans les

[1] DEMAZIERE Christophe (2014), *op.cit.*, http://www.metropolitiques.eu
[2] Néologisme proposé par Joel Garreau en 1991, parfois traduit par "ville-lisière" ce qui ne rend pas tout à fait compte de l'expression américaine. Le terme renvoie à un positionnement spatial périphérique dans l'agglomération mais aussi à une dynamique spatiale de "front". Pour J. Garreau, une *edge city* est un pôle secondaire d'existence récente (20 ou 30 ans) qui rassemble surtout des emplois, des bureaux, des espaces commerciaux et d'hôtellerie, quelques sièges sociaux. Les *edge cities* constituent ainsi de nouveaux lieux de vie dont les capacités d'auto-organisation concurrencent, en partie seulement, le noyau urbain principal. Ces villes-lisières participent au polycentrisme des espaces métropolitains. Elles sont souvent situées près des aéroports et des échangeurs autoroutiers. http://geoconfluences.ens-lyon.fr
[3] GRAHAM Stephen (2001), Flow City, Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis. *Disp The Planning Review*, *volume 37, Issue 144*, p. 4-11. www.tandfonline.com, cité par CARRIER Mario, DEMAZIERE Christophe (2012), La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, n°2 (avril), pp.135-149, www.cairn.info

grandes agglomérations[1]. Les enquêtes déplacements Villes Moyennes (EDVM) du CEREMA ou "standard Certu[2]" menées entre 2000 et 2010 en France montrent que l'usage de l'automobile est très important dans les villes moyennes ; la part modale de la voiture y est située entre 63 et 72%[3].

L'usage de l'automobile est plus important dans les villes moyennes que dans les grandes agglomérations. Un résident des premières fait en moyenne 2,6 déplacements en automobile chaque jour contre 2,1 pour les autres alors que les mobilités tous modes sont très proches[4]. Autrement dit, les villes moyennes sont marquées par une répartition modale particulièrement favorable à la voiture individuelle. Ce résultat est en adéquation avec le taux de motorisation par personne généralement bien supérieur dans les villes moyennes. Leurs habitants ont davantage de véhicules à disposition et ils les utilisent. Un taux de motorisation des ménages supérieur à ceux vivant dans les métropoles. 42% des ménages possèdent au moins deux véhicules, contre 29% dans les grandes agglomérations[5].

Les enquêtes de CERTU ont identifié un certain nombre de facteurs qui déterminent la mobilité des personnes dans les villes moyennes. La mobilité des villes moyennes se différencie assez peu de celle du monde urbain pris dans son ensemble. Toutefois, l'usage de la voiture particulière y est plus important, et leurs caractéristiques géographiques, historiques et urbaines déterminent pour l'essentiel l'efficacité des politiques publiques destinées aux déplacements collectifs ou alternatives à l'automobile, affirme Bruno Bourg-Broc [6].

Comme le souligne l'étude du CERTU, la forme urbaine est l'un des principaux facteurs influant sur les pratiques modales. La densité et la polarisation plus faibles des villes moyennes figurent parmi les principales causes du moindre usage de la marche et des transports collectifs. En effet, la densité bien plus importante des grandes agglomérations favorise l'usage de la marche et le développement d'une offre en transport public compte tenu de la population à desservir et de la concentration des activités. La faible densité des villes moyennes générant l'augmentation des distances (notamment pour le domicile-travail) nécessitent un maillage très fin du territoire en TEC et, donc, particulièrement onéreux à mettre en œuvre pour les autorités organisatrices de la mobilité.

[1] GART (2015), Mobilité et villes moyennes. État des lieux et perspectives, p.14, https://www.gart.org
[2] Depuis plus de 35 ans, la plupart des grandes agglomérations françaises ont régulièrement recours aux enquêtes ménages déplacements (EMD), pour élaborer et évaluer leurs politiques de transports. Cette méthodologie de référence, conçue et régulièrement mise à jour par le Certu, a été adaptée au début des années 2000 au contexte et aux problématiques des agglomérations moyennes, dont le pôle urbain compte moins de 100 000 habitants. Elle constitue une alternative moins coûteuse qu'une EMD, en réponse aux besoins des villes moyennes. Elle permet d'acquérir une connaissance fiable et précise de la mobilité dans une agglomération et de se comparer aux autres villes françaises. Elle est un standard reconnu, dont le financement bénéficie d'une subvention de l'État. À ce jour, plus de vingt enquêtes de ce type ont été réalisées. Cet outil de référence permet ainsi d'adapter une politique de transport et de mesurer les évolutions au sein d'une agglomération. Dans le domaine des transports, l'enquête déplacements villes moyennes constitue pour les élus et les collectivités l'outil le plus fiable pour mesurer, comprendre, anticiper et décider. CERTU (2012), Plaquette Enquête Déplacement Villes Moyennes, p.03 www.grand-albigeois.fr
[3] CERTU (2011), La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010, Editions du CERTU, Collection Dossiers, mars, p.45 www.bv.transports.gouv.qc.ca
[4] CERTU (2011), *Ibid.*
[5] GART (2015), *op.cit.*, p.17
[6] Bruno Bourg-Broc, Président de la Fédération des maires des villes moyennes, maire de Châlons-en-Champagne, Transflash, août 2007

Les transports collectifs (à plus forte raison s'agissant des modes lourds) ne sont pas viables économiquement et performants sans un minimum de densité. Faute de desservir avec la fréquence et la régularité requise les principaux lieux d'un bassin de vie[1], le recours à la voiture s'impose à la fois comme une évidence et comme une nécessité.

A l'heure où les entreprises ont une plus flexibilité en matière de fixation des horaires de travail impliquant des tensions sur le marché du travail (horaires décalés, travail à temps partiel, de nuit, etc.), il apparaît difficilement imaginable d'adapter une offre de transport public afin de répondre pleinement à la demande, notamment lorsque la fréquence aux heures de pointe est d'un bus à la demi-heure. Impossible de renoncer au droit d'être mobile, les individus n'ont souvent pas d'autre choix que d'acheter un véhicule pour répondre à leurs besoins quotidiens de déplacement. Dans ces conditions, les discours dénonçant les méfaits de la voiture (ou du diesel) sur l'environnement ne peuvent rencontrer qu'un écho limité, pour ne pas dire tout à fait nul[2].

Le deuxième facteur déterminant de la mobilité dans les villes moyennes est d'ordre économique. Il s'agit de l'autonomie plus faible des villes moyennes et les échanges commerciaux avec l'extérieur favorisent l'automobile. A cela s'ajoute un autre facteur relatif à l'absence de contraintes liées au stationnement, au prix du foncier (voir chapitre 3). La difficulté de trouver un parking agit directement sur la possession d'un second, voire même d'un troisième véhicule.

Inscrire le développement des villes moyennes dans une démarche de développement durable exige la réduction de l'usage de l'automobile. Plusieurs mesures ont été prises, et mises en exergue : suppression de zones piétonnes et de pistes cyclables, recréation de places de stationnement en centre-ville, gratuité du stationnement à certaines périodes (en particulier le samedi), jusqu'à la remise en cause de certains projets de transport collectif en site propre. Le postulat de départ défendu étant que l'éviction de la voiture des centres villes serait défavorable à leur dynamisme commercial[3].

2. Substitution de la ville intermédiaire à la ville moyenne : un concept opérationnel ?

Une distinction des grandes villes, villes moyennes et petites villes basée uniquement sur la taille de la population des localités n'offre pas une base satisfaisante pour la classification. D'où, le recours au critère fonctionnel et la nécessité de substituer le concept de ville moyenne par celui de ville intermédiaire.

[1] Qui s'affranchit souvent, au passage, des frontières administratives et du périmètre d'action des AOM
[2] GART (2015), *op.cit.*, p.16 https://www.gart.org
[3] https://www.gart.org

a. Ville moyenne ou intermédiaire[1] : Rôle fonctionnel en structurant son espace régional

Au-delà de tout seuil géo-statistique, les villes moyennes ont en commun de constituer les pôles urbains de "l'espace non métropolisé" (KAYSER, 1969) jouant un rôle structurant pour le territoire notamment rural. D'un territoire à l'autre, leur rôle varie considérablement (SANTAMARIA 2000 ; BOLAY et RABINOVICH 2004). Représentant, depuis quarante ans, environ 20 % de la population et 30 % des citadins du pays, les villes moyennes, constituant de centralité administrative et de gisement de ressources pour l'espace rural, ont fortement structuré le territoire français[2]. Le poids de certaines villes moyennes dans leur environnement leur confère une place privilégiée vis-à-vis des autres centres. Certains auteurs proposent de les distinguer en les qualifiant, à l'image de Bayonne ou de Mans, de villes intermédiaires (JEANNEAU, 1996 & LABORDE, 1996). Cette capacité à exercer des "fonctions d'intermédiation" (DE ROO, 2010), à l'interface entre aires métropolitaines et espaces de faible densité, est une condition nécessaire de leur intégration dans des dynamiques productives et/ou résidentielles favorables[3].

Bernard VERMOT-DESROCHES[4] définit la ville intermédiaire comme une forme de mitoyenneté territoriale qui combinerait un positionnement géographique ou spatial privilégié entre la métropole (espace métropolisé) et l'espace rural (espace non métropolisé) ; avec un rôle structurel capital dans la cohésion territoriale, par la présence de fonction socio-économiques importantes. Selon BELHEDI (2007)[5], les villes intermédiaires jouent un rôle central dans la structuration du système urbain et sa dynamique, dans la socialisation de fait urbain et l'apprentissage de l'urbanité et dans l'encadrement territorial de l'espace national. Elle ne correspond pas à échelon administratif et juridique identifié dans la hiérarchie urbaine ; elle correspond plutôt à une notion pour désigner les caractéristiques de certaines villes qui ne sont ni des métropoles, ni des villes petites[6].

Sa taille et sa fonction en fait un pôle d'intermédiation entre des territoires métropolisés et des espaces périphériques disposant d'un rayonnement à une échelle à minima régionale (BOCK et CARRIERE, 2007). Ce type de ville joue un rôle d'intermédiation entre les petites agglomérations et les grandes métropoles. La ville intermédiaire est celle qui assure la transition entre les grandes villes

[1] La ville intermédiaire, ou ville relais, fait apparaître la situation de dépendance de la ville qui n'a pour fonction que la rediffusion des biens et des divers services de commandement. Cette notion limite a priori l'analyse et fait disparaître la relation ville-campagne en tant que système organisant une région. Si la notion d'intermédiaire rappelle celle d'intermédiaire commercial qui prélève une rente et la notion de relais, celle de diffuseur politique et social, ces qualifications marquent le caractère passif de la ville sans relever son pouvoir propre. MIGNON Jean-Marie, ROMANN Dominique (1977), *Ibid.*

[2] DELPIROU Aurelien (2013) Villes moyennes, Revue en ligne Métropolitique, https://www.metropolitiques.eu

[3] NADOU Fabien (2010), La notion de "villes intermédiaires", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques, In Colloque " ville petites et moyennes, un regard renouvelé" 09-10 octobre à Tours, France, p. 2

[4] Professeur à l'université du Québec à trois rivières

[5] BELHEDI Amor (2007), Les villes intermédiaires en Tunisie : Quelques éléments de problématique, https://www.academia.edu, p.01, Texte paru dans Les Cahiers du GREMAO, 2007, n° 19, pp. 55-86 In « Villes intermédiaires dans le monde arabe », 224p. Labo ; Sedet-CNRS, Univ Paris VII-Denis Diderot. L'Harmattan.

[6] NADOU Fabien (2010), *op.cit.*, p.02

ou la capitale et le reste des villes et vice versa du niveau de base vers le sommet, selon BELHEDI[1]. Cette notion de ville intermédiaire renvoie à un ensemble de villes très important et très diversifié marqué par leur hétérogénéité. NADOU Fabien renvoie ce caractère hétérogène à leur situation de villes intermédiaires au sein du système territorial auquel elles appartiennent. De ce fait, elles dépendent fortement de la nature et de la composition du système urbain en question[2].

Plusieurs chercheurs privilégient la notion de "villes intermédiaires" pour appréhender cette mise en réseau à différentes échelles. Selon l'approche des sciences humaines et sociales relatives au processus d'urbanisation, le thème des villes intermédiaires est capital dans la mesure où elles forment les nœuds clés du réseau territorial composant le réseau urbain mondial. Dans le cadre de la dynamique de globalisation économique du réseau territorial consolidé, les villes intermédiaires peuvent devenir des centres régionaux d'équilibre et de régulation démographiquement et économiquement en réduisant les problèmes des grandes villes.

Dans ce sens, Jean-Paul CARRIERE qualifie la ville intermédiaire d'une ville qui polarise son territoire en proposant des services divers et variés notamment les fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement et de diffusion de la connaissance, de recherche, etc. Sur le plan économique, ces villes doivent être compétitives et dynamiques, mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement régional, et d'être le siège de lieux de décision. Assurant une médiation urbaine entre les différentes formes d'urbanité, la ville intermédiaire peut être qualifiée d'un espace intermédiaire, situé sur le plan géographique, morphologique, fonctionnel et symbolique au milieu entre deux pôles[3] ; il est le lieu d'une dynamique transformationnelle assurant le passage d'un pôle à l'autre[4].

C'est aussi un espace de contact et d'échange combinant richesse, diversité et complexité qui assure la médiation et l'intermédiation (spatiale, économique, politique et sociale…). L'intermédiarité se définit d'abord comme une inter-position entre deux pôles différents (connus ou à définir), opposés, voire antinomiques qui en constituent en même temps, les limites et fixent l'intermédiaire[5]. La ville intermédiaire se définit par son rôle d'intermédiation entre un centre urbain et le territoire dont elle est le centre de services, économiques, sociaux, culturels, historiques, etc. Ce rôle d'intermédiation repose sur le critère qui constitue véritablement une fonction "pivot" : la

[1] BELHEDI Amor (2007), *op.cit.*, p.02
[2] La présence ou non d'une métropole, un maillage dense ou non de petites villes et/ou des autres villes intermédiaires au sein d'un même espace va conditionner la ville intermédiaire dans une trajectoire, dans une inscription territoriale en quelque sorte, que l'on peut nommer en trois types : influencée, satellisée et éloignée (NADOU Fabien, 2010, p.06). Plus loin, nous utiliserons ces conceptualisations afin de développer notre analyse à propos des différents positionnements des villes sélectionnées pour effectuer notre enquête de terrain.
[3] BELHEDI Amor (1998), Intermédiarité et espaces intermédiaires. Quelques réflexions sur l'espace médian" second séminaire du Département de géographie de Sfax 2-4 mars.
[4] MADANI Said (2012), Les mutations des villes intermédiaires en Algérie : Cas de Sétif, thèse de doctorat en Architecture réalisée sous la direction de TACHERIFT Abdelmalek, Université Ferhat Abbas de Sétif, p. http://www.univ-setif.dz/ consultée le 5 mai 2014
[5] BELHEDI A. (2007), *op.cit.*, p.01

connectivité. Il existe deux formes de connectivité ; une connectivité externe (vers l'Etat et le marché) avec des fonctions stratégiques et une connectivité interne (vers son espace de proximité) avec des fonctions utilitaires incontournables[1]. La notion de ville intermédiaire contient implicitement une conception plus active, de "ville consciente" de son rôle urbain et territorial dans le processus d'urbanisation mondial.

b. Seuil et bornes de la ville intermédiaire : une approche par la taille démographique ?

Même si la ville intermédiaire ne peut être seulement déterminée par le nombre de ses habitants, l'approche en termes de taille démographique doit être prise en compte afin d'identifier l'aire d'influence de ces villes intermédiaires au sein de système des villes existant. Une comparaison mondiale montre que ces seuils diffèrent d'un pays à un autre. En Europe, les études menées dans le cadre de l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire en Europe (ORATE ou ESPON en anglais) sur le "*Small* ou *medium-sized towns*[2]", considère une ville intermédiaire celle ayant une population comprise entre 30 000 et 200 000 habitants ; dans le contexte américain, à 200 000 et 500 000 ; au Pakistan, entre 25 000 et 100 000 ; en Argentine, entre 50 000 et 1 000 000[3] .

En France, le critère de taille retenue pour qualifier une ville intermédiaire est celui établi pour délimiter une ville moyenne[4]. Le glissement dans les termes avait commencé avec le livre Blanc de la DATAR en 2005 "villes moyennes, villes d'intermédiation", qui annonçait un changement de vision sur le rôle de la ville moyenne en retenant une population comprise entre 30 000 et 500 000 habitants dans l'aire urbaine pour délimiter la ville intermédiaire. Le seuil inférieur correspond davantage à celui des villes moyennes. En 1999, le groupe de travail UIA-CIMES adopte comme référence numérique de 20 000 à 2 000 000 habitants ayant un rôle territorial bien déterminé[5].

Les villes intermédiaires articulent le territoire et fonctionnent en tant que centres de référence (pour les villes proches et leur population) à l'échelle régionale de l'agglomération[6]. Ces territoires correspondant à des lieux de centralité de biens et services spécialisés, que les communes soient urbaines ou rurales, des centres d'interaction sociale, économique et culturelle, des espaces bien équipés, disposant d'infrastructures qui relient les réseaux locaux, régionaux, nationaux, et

[1] NADOU Fabien (2010), *op.cit.*, p.03
[2] Les villes retenues comme point d'observation sont Laval et Saumur pour la France, Witten pour l'Allemagne, Lleida pour l'Espagne, Salzburg pour l'Autriche et Ravenne pour l'Italie.
[3] MADANI Said (2012), *op.cit.*, p.35
[4] Selon NADOU fabien, l'héritage en termes de villes moyennes est resté, jusqu'au début des années 2000 prégnant dans les études et la recherche d'une taille critique pour les villes intermédiaires ; l'assimilation de raisonnement et de vocable ville intermédiaire/ville moyenne restant fréquent.
[5] UIA - CIMES, (1999), " Villes intermédiaires et urbanisation mondiale" publié en mai 1999 par la mairie de Lleida, avec le concours de l'UNESCO, l'UIA et le ministère des affaires étrangères espagnol. Éditions en six langues, sous la direction de Josep Maria Llop Torné, p.43 http://www.ceut.udl.cat consulté le 10-05-2018
[6] MADANI Said (2012), *Ibid.*

mêmes internationaux. Ce sont donc des nœuds où sont, de plus, également représentés certains échelons de l'administration, suivant TORNE[1].

Soulignons que les villes intermédiaires se voient comme facteur de rééquilibre urbain face à la forte croissance des grandes villes mondiales. Au cours des 20 dernières années, de nombreuses études ont été réalisées afin d'analyser leurs activités et leur rôle dans le cadre du processus économique mondial. On a commencé à s'intéresser de plus en plus au phénomène des villes intermédiaires, faisant contrepoids aux métropoles et méga-villes en essayant de créer une situation urbaine mieux administrée, avec des villes plus petites, étendues et décentralisées[2]. Dans une perspective globale, les villes intermédiaires constituent des nœuds du réseau territorial qui forme le système urbain mondial largement influencé par la dynamique de la mondialisation économique (Francine Fournier - UNESCO, 1999). Ce processus de mondialisation économique a donné naissance à une nouvelle structuration urbaine, en fonction de laquelle les villes mondiales et les grandes métropoles façonnent les systèmes territoriaux urbains du réseau mondial et contrôlent les principaux flux d'information et de capitaux[3].

A ce titre, se doter d'une capacité de se consolider et de s'établir en tant que nœuds d'un réseau territorial et jouer le rôle de centre d'équilibre et de régulation au niveau de la répartition démographique et du développement économique, social et culturel, constitue un défi auquel les villes intermédiaires doivent faire face[4]. Face au processus de croissance urbaine, cette fonction d'intermédiation offre de nouvelles perspectives aux centres de moyenne et de petite taille, qui peuvent désormais s'insérer dans le réseau mondial, en se connectant aux grands réseaux, compte tenu de leur situation géographique et de leurs possibilités de développement global, estime BRAUN[5]. Les villes intermédiaires permettent de diminuer la pression sur les grandes villes souffrant de la concentration de la population engendrant une polarisation dans l'espace et un déséquilibre territorial et de la déstabilisation des établissements existants, compte tenu du manque d'infrastructures et de services fondamentaux, de la problématique du logement, de la santé et de l'éducation, de la sécurité et des aspects liés au travail[6].

[1] MADANI Said (2012), *op.cit.*, p.36
[2] BRAUN Clara (1999), Villes intermédiaires, régions municipales et développement territorial, Lettre d'information n° 11, programme URB-AL -CEE Direction Générale Relations Extérieures,
[3] Outre le fait qu'elles remplissent des fonctions hautement spécialisées et qu'elles dirigent le système, elles orientent la circulation de flux en favorisant certains points du réseau mondial, entraînant une polarisation et une certaine tendance à la marginalisation des villes moyennes.
[4] UIA - CIMES, (1999), " Villes intermédiaires et urbanisation mondiale" publié en mai 1999 par la mairie de Lleida, avec le concours de l'UNESCO, l'UIA et le ministère des affaires étrangères espagnol. Éditions en six langues, sous la direction de Josep Maria Llop Torné. Pp.42-43 http://www.ceut.udl.cat
[5] MADANI Said (2012), *op.cit.*, p.38
[6] Néanmoins, il est intéressant de souligner à cet égard qu'une petite partie seulement de la population citadine mondiale, à savoir 7 %, vit dans ces grandes villes de plus de 10 millions d'habitants, que 14% vivent dans des villes de plus de 5 millions d'habitants et que la majorité de la population. C'est-à-dire 1,3 milliard d'habitants, soit 56%, vit dans des villes moyennes de moins de 500 000 habitants, qui sont des centres offrant un accès relatif à des biens et à des services de qualité diverse pour la population citadine et rurale.

Suivant COMMERÇON N (1990), les villes intermédiaires sont censées devenir le relais dans la redistribution de la croissance entre les métropoles et les grandes villes d'une part, et les bourgs et petites villes de l'autre. Ainsi, à travers la décentralisation des services des métropoles, elles exercent une polarisation sur les petits centres environnants étant généralement éloignés et peu équipés. Enfin, dans une perspective de développement durable, les villes intermédiaires doivent jouer un rôle en contribuant à un processus d'urbanisation plus équilibré ou en étant des centres permettant des liens plus directs avec leur environnement territorial, économique et social, dans la mesure où elles peuvent offrir une meilleure qualité de vie compte tenu de leur taille ou favoriser une plus grande participation des citoyens à l'administration et à la gestion de la ville.

Sous section 2 : Les stratifications et place des villes moyennes dans le tissu urbain en Algérie

A travers cette sous section, il sera question de situer la ville moyenne dans un cadre global de l'analyse de l'évolution du fait urbain en Algérie sachant que la ville est dépourvue de statut juridique particulier au sens de l'organisation territoriale algérienne. D'un point de vue administratif, elle s'identifie comme agglomération urbaine[1] ayant une taille démographique de 5000 hab.[2]

1. Définition de la ville moyenne dans l'armature urbaine algérienne : entre stratification statistique et légale

La conception de la ville moyenne dans le système urbain algérien s'appuie sur deux types de définition dont la première est statistique **(a.)** et la deuxième est légale **(b.).**

a. La stratification statistique ignore la hiérarchisation urbaine en grande, moyenne et petite villes

Depuis l'indépendance, l'Algérie a réalisé cinq (5) recensements généraux de la population et de l'habitat (1966, 1977, 1987, 1998 et 2008). A l'occasion de chacun de ces recensements, des critères ont été retenus pour distinguer les populations urbaines des rurales en établissant une stratification des unités urbaines. Au recensement de 1966, il a été établi une classification des communes en catégories urbaines, semi-urbaines, rurales et semi-rurales à partir de leurs chefs lieux. Les critères retenus sont la taille minima de la population agglomérée au chef-lieu et sa part par rapport à la commune, l'indice de la population agglomérée au chef-lieu et la part de cette population par rapport à la commune et le seuil minima d'actifs non agricoles par rapport au total des actifs et le taux d'accroissement de la population entre les recensements de 1954 et 1966. Pour distinguer le

[1] L'agglomération où est situé le siège de l'Assemblée Populaire Communale est dite Agglomération Chef-lieu (A.C.L), les autres agglomérations d'une même commune sont dites agglomérations secondaires (A.S) alors que les agglomérations qui s'étendent sur plusieurs communes sont dites Agglomérations intercommunales (AIC)

[2] Selon le RGPH, cette définition est complétée par des critères qualitatifs à savoir le rang administratif de la localité, le pourcentage de la population économiquement active employée dans l'agriculture, la disponibilité générale d'électricité et/ou de l'eau courant, la facilité d'accès aux soins médicaux et les écoles et les installations de loisirs. Cf. O.N.S., (2011), RGPH 2008, La Direction Technique Chargée des Statistiques Régionales, l'Agriculture et de la Cartographie, sous la direction de BERRAH Mounir Khaled Collections Statistiques n° 163, Série S : Statistiques Sociales, http://www.ons.dz, p.30

secteur semi-urbain du secteur semi-rural, la proportion des actifs non agricoles a été introduite de sorte que les activités non agricoles soient comprises entre 25 et 50 % (RGPH 2008, p. 34).

Le RGPH de 1977 définit l'unité urbaine à partir de l'agglomération urbaine et qui dépasse le cadre rigide des limites administratives[1]. Les critères retenus pour définir le fait urbain sont le rang administratif (notamment l'ensemble des chefs-lieux de wilaya et de daïra), le seuil minimum d'habitants fixé à 5000[2], l'existence d'un minimum d'équipements socio-éducatifs et le taux d'accroissement entre 1966 et 1977. Ces critères ont permis d'hiérarchiser le milieu urbain en cinq strates (urbain, suburbain, semi-urbain, strate semi-urbaine potentielle et la strate des agglomérations non classées ailleurs).

A l'instar du RGHP 1977, celui de 1987 définit l'unité urbaine à partir de l'agglomération tout en retenant, outre les quatre critères établis par le précédent, un cinquième critère relatif à l'activité économique (estimant que la proportion de, parmi les actifs, de ceux qui exercent une profession agricole est très faible c'est-à-dire ne devrait pas excéder les 25% du total) placé en deuxième position après le critère du seuil minimum d'habitants. Les deux premiers critères sont complétés par la présence de services d'intérêt public[3]. Le critère du taux annuel moyen d'accroissement de la population est retenu en quatrième position permettant de rendre compte du degré d'attraction de l'agglomération et en cinquième position, on retrouve le critère du rang administratif[4]. Ces critères ont permis de définir cinq strates en gardant les mêmes dénominations adoptées lors du précédent recensement.

Au recensement 1998 et celui 2008, l'ONS a retenu la même unité urbaine et la même définition du fait urbain. Pour ces deux recensements, cinq critères ont été retenus en maintenant le seuil minimum d'habitant en première position suivi de celui de l'activité économique. Le troisième critère relatif à la présence d'un minimum de service d'intérêt public est divisé en deux sous catégories pour constituer en premier les conditions obligatoires au nombre de trois (raccordement au réseau d'AEP, au réseau d'électricité et d'assainissement) et les conditions complémentaires au nombre de cinq que l'agglomération doit en remplir trois. Il s'agit de l'existence d'un hôpital ou polyclinique, d'un lycée ou d'un collège d'enseignement moyen, d'équipements socioculturels (crèches, maisons de jeunes, différents centres), d'infrastructures de sports et de loisirs (stades, parcs

[1] Les exemples de la commune de Tizi-Ouzou, compte tenu de l'étendue de son territoire, comportait deux agglomérations urbaines (Tizi-Ouzou et Redjouana) et une zone rurale importante. Les agglomérations qui s'étendent sur plusieurs communes sont dites Agglomérations Urbaines Intercommunales (AUIC) comme l'agglomération d'Alger avec 13 communes correspondant au Grand Alger.

[2] En Algérie une réalité urbaine peut difficilement apparaitre au dessous de ce chiffre

[3] Ces caractéristiques urbaines tirées de l'Enquête Communale de 1985 (présence de services d'intérêt publics, d'hôpitaux ou polycliniques, d'établissements d'enseignement, de tribunaux, de centres de loisir, cinémas ; ou théâtres, existence de systèmes d'assainissement, de contrôle des constructions)

[4] Soulignons que ce critère, même si est classé en dernier, est déterminant car compte tenu de certaines agglomérations (chef lieu de wilaya ou de daïra), 49 d'entre elles ont été intégrées dans le réseau urbain même si elles n'ont pas atteint le seuil d'habitants de 5 000 habitants

d'attractions, cinémas, théâtres) et d'équipements administratifs (bureaux de poste, tribunal, certaines administrations). Le cinquième critère retenu est celui du taux annuel moyen d'accroissement de la population entre 1987 et 1998.

Selon le RGPH de 2008, ce dernier a été utilisé avec prudence car il a été estimé qu'un fort taux d'accroissement d'une agglomération ne représentait pas forcément un bon indicateur. Ces différentes variables ont permis de classer les agglomérations en quatre strates dans le recensement 1998 en adoptant une nouvelle strate, celle de l'urbain supérieur et supprimant les strates semi-urbaines potentielles et la strate des agglomérations non classées ailleurs. A coté de ces quatre strates, le RGPH de 2008 a introduit une nouvelle strate, celle de la métropole constituée d'Alger, Oran, Constantine et d'Annaba.

Au final, les critères utilisés ont toujours été sujet à des critiques et donné lieu à des débats entre les différents utilisateurs. Ces critiques sont fournies par l'ONS. Le critère de la taille de l'agglomération est discutable dans la mesure où le fait urbain peut très bien exister au dessous du seuil de 5000 habitants mais nécessiterait néanmoins une étude plus détaillée et même des enquêtes complémentaires sur le terrain. Il peut également ne pas apparaître dans des agglomérations de plus de 10 000 habitants. Ainsi, celui du rang administratif s'il est pris isolement ne traduit pas toujours le fait urbain.

Le critère de l'activité économique estimant que la caractéristique principale d'une ville est que les personnes qui y vivent n'exercent pas d'activité agricole du moins dans une faible proportion (moins de 25% du total) a été rejetée du fait que les équipements publics programmés dans les entités administratives (écoles, centre de santé, polycliniques, centre culturels, maternité…) ne prennent en considération que l'importance de la population et ne tiennent pas compte de l'activité économique. Enfin, la dernière remarque concerne l'uniformisation des critères à l'ensemble du territoire national alors que celui-ci est fortement diversifié du point de vue géographique (littoral, steppe, sahara) et climatique.

b. Les strates légales : Conception juridique de la ville moyenne selon le critère de la taille

D'un point de vue réglementaire, deux textes définissent leur propre stratification en l'occurrence la loi n°01-20 du 12/12/01 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire et la loi n°06-06 du 20/02/06 portant loi d'orientation de la ville dont la première loi retient une stratification de l'espace urbain en métropole, grande ville et ville nouvelle (art.3 de la loi n°01-20). La deuxième, quant à elle, est venue compléter la première loi en introduisant dans la hiérarchie urbaine la ville moyenne et la petite ville. Il revient à cette loi de combler le vide juridique frappant la ville en définissant la ville et la politique de la ville[1] et établissant une hiérarchie des villes. Selon

[1] RAMDINI Samira (2010), *op.cit.*, pp.85-90

cette loi, la ville est définie comme une agglomération urbaine[1] ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles (art.3) et l'armature urbaine algérienne est stratifiée en métropole, grande ville, la ville nouvelle, la ville moyenne et la petite ville.

La métropole est définie en tant agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300 000 habitants et ayant pour vocation, autre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales. La grande ville, quant à elle, est une agglomération urbaine dont la population totalise au moins 100 000 habitants. La ville nouvelle est définie comme une agglomération urbaine programmée dans sa totalité, sur un site vierge ou à partir d'un ou de plusieurs noyaux d'habitat existants. Enfin, les villes moyennes et les petites villes sont des agglomérations urbaines dont la population est, respectivement, comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et entre 20 000 et 50 000 hab.

Cette classification des villes fondée sur le critère de taille démographique est complété par le critère fonctionnel en faisant appel à leur rayonnement au niveau local, régional, national et international particulièrement leur patrimoine historique culturel et architectural[2]. S'éloignant de cette stratification légale[3] et tenant compte des définitions et données statistiques fournies par le recensement de 1998 et surtout de la taille de régions, des sous-régions, des pays et des influences urbaines, BENDJELID Abed définit cinq (05) catégories :

- Les métropoles urbaines plus de 300 000 hab. (Alger, Oran, Annaba, et Constantine) et les grandes villes de plus de 160 000 et comprennent six unités urbaines : Batna, Blida, Sétif, Sidi Bel Abbès, Biskra et Chlef ;
- Les villes moyennes entre 100 000 et 150 000 habitants regroupant 22 agglomérations ;
- Les 3e et 4e catégories, correspondent aux villes moyennes potentielles (entre 50000 et 100 000 habitants qui sont au nombre de 34 agglomérations) ;
- Les villes intermédiaires définies comme une classe intermédiaire entre la ville moyenne et la petite ville et regroupant 114 unités urbaines.
- Les petites villes qui sont au nombre de 399 entre 5000 et 20000.

Bien que cette classification semble intéressante mais demeure incomplète et ne peut constituer une base de données en matière d'identification des villes moyennes algériennes dans la mesure où l'auteur n'a pas précisé la démarche et les critères qui lui ont permis de procéder à cette stratification.

[1] Une agglomération urbaine est espace urbain abritant une population agglomérée d'au moins 5 000 habitants
[2] Loi n° 2006-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville JO N° 15 du 12 mars 2006.
[3] BENDJELID Abed. (2001), Armature urbaine et population en Algérie, Insaniyat, *Insaniyat* [Online], n°13, en ligne depuis 28 Février 2013, consulté le 24 juillet 2017. http://journals.openedition.org

2. Croissance urbaine et poids des villes moyennes dans le système urbain algérien

Repérer clairement l'évolution de la part des villes moyennes dans le système urbain algérien nous amène inévitablement à analyser le phénomène urbain dans son ensemble. En Algérie, les villes moyennes sont peu représentées dans la hiérarchie urbaine globale et se trouvent souvent à la tête des systèmes régionaux un peu déséquilibrés où la primauté est donnée à développement à l'échelon national. A la fin des années 70, on assiste à l'accroissement des villes de petites et moyennes tailles et le ralentissement de la croissance des métropoles et grandes villes[1]. À partir de là, nous nous apercevons du rôle véritable des villes moyennes dans l'armature urbaine algérienne notamment en matière de développement plus harmonieux du territoire.

a. Stratégie de développement urbain et promotion administrative des unités urbaines : Villes moyennes et maillage du territoire urbain

De l'indépendance jusqu'aux aux années 1980, le système urbain était marqué par l'expansion spectaculaire des grandes villes du Nord ayant bénéficié de la plus grande proportion des projets industriels et infrastructurels menés dans le cadre des politiques économiques axées sur la littoralisation[2] (plus de la population urbaine est concentrée dans la bande côtière) et les grands pôles. Ces politiques ont accentué les écarts de développement entre les grandes villes et le reste du pays déjà présents au lendemain de l'indépendance, hérité de la période coloniale.

Comme conséquence à ce mouvement, l'espace rural a enregistré un exode rural massif de sa population à la recherche du travail, de l'amélioration de leur cadre de vie et des avantages, qu'elle ne trouve qu'au niveau des grandes agglomérations. Ce mouvement d'exode rural a impacté négativement ces grandes agglomérations les conduisant dans une urbanisation anarchique et induisant de nombreux sérieux problèmes (chômage, présence de points noirs, congestion et encombrement des équipements et des infrastructures), rendant leur gestion difficile.

La loi portant la réorganisation territoriale de 1984 promulguée le 04 février 1984, visait à assoir un équilibre spatial, social, économique entre les différentes régions du pays et à atténuer l'urbanisation anarchique des grandes villes et agir pour une urbanisation harmonieuse et diffuse sur l'ensemble du territoire du pays afin d'arrêter l'abandon des territoires ruraux. L'option prise a été orientée vers un maillage plus fin du territoire national en multipliant les centres de décision locaux à travers l'extension du réseau des collectivités territoriales passant de 31 à 48 wilayas et de 676 communes en 1963 à 1541 en 1984, la diffusion et l'amélioration des services et des équipements

[1] Selon KASDALLAH, cette tendance est observée dans l'ensemble des pays en développement qui enregistrent des taux d'accroissement de plus en plus élevés, à partir des années 1950, en particulier dans les pays du Maghreb avec un taux de croissance annuelle de 3.4 % en Algérie et au Maroc et 2.4 % en Tunisie (entre 1980 et 2005), KASDALLAH Najet (2014), *op.cit.*, p.08

[2] En outre, 447 agglomérations urbaines recensées en 1994 (contre 211 en 1977, regroupent la moitié de la population du pays (contre 31% en 1966) se localisent ainsi quasi exclusivement sur le littoral : 1200 kilomètres de long sur une centaine de kilomètres de large seulement.

publics au niveau des zones les plus déshéritées (RGHP, 2008). Selon Aziz BELKHATIR[1], la recherche à contenir l'importance des métropoles régionales et leur développement (Oran, Constantine, Annaba) et à privilégier l'essor et le développement des villes petites et moyennes, par la promotion administrative a permis à trente trois (33) petites agglomérations (RGPH 2008[2]) d'accéder au statut de chef-lieu de wilaya et de daïra (sous-préfecture). Dans le cadre d'un programme important d'équipement et de développement économique et social, cette restructuration territoriale a favorisé la création de certaines activités industrielles et de services dans des régions autrefois déshéritées. Cependant, les diverses actions de développement et de mise à niveau du monde rural n'ont pas abouti aux objectifs exempté.

Les quelques projets orientés vers les espaces ruraux comme l'électrification rurale, l'ouverture des pistes et construction d'équipements sociaux (écoles, dispensaires, etc.) sont à l'origine d'un accroissement urbain sans précédent des petites et moyennes agglomérations (3452 petites et moyennes agglomérations sont enregistrées en 1987, soit une variation nette du nombre d'agglomérations de 1237 par rapport aux statistiques enregistrées au RGPH de 1977, dont les villes moyennes ne représentaient que 37 agglomérations. En 2008, le nombre d'agglomérations est passé à 4563 dont 851 d'entre elles sont urbaines.

Tableau n°05 : Répartition des agglomérations selon les classes de population (2008)

Taille	**Moins de 5000**	**5000 à 10000**	**10000 à 20000**	**20 000 à 50 000**	**50 000 à 100 000**	**100 000 à 300 000**	**300 000 et plus**	**Total**
	3562	465	257	178	61	38	2	4563
Urbaines (1)	19	296	257	178	61	38	2	851
Urbaines (2)	03	283	238	142	47	33	5	751

Source : RGHP 2008, p.41, (1) En tenant compte des limites administratives et (2) En tenant compte des AUIC

Par conséquent, nous assistons à une nouvelle dynamique marquant le processus d'urbanisation fondée sur l'extension des petites et moyennes agglomérations (voir tableau n°06).

Tableau n°06 : Evolution du nombre d'agglomérations selon la taille

Taille des agglomérations	**Nombre d'agglomérations au RGPH**					**Structure**				
	1966	**1977**	**1987**	**1998**	**2008**	**1966**	**1977**	**1987**	**1998**	**2008**
Moins de 5000	1616	1985	2962	3218	3562	90,4	88,9	85,4	79,3	78,1
5000 à10000	84	113	260	405	465	4,7	5,1	7,5	10,1	10,2
10000 à20000	46	73	100	216	257	2,6	3,3	2,9	5,3	5,6
20 000à50 000	27	38	93	133	178	1,5	1,7	2,7	3,3	3,9
50 000 à 100 000	**10**	**16**	**37**	**51**	**61**	**0,6**	**0,7**	**1,1**	**0,3**	**1,3**
100 000 et plus	4	8	18	30	40	0,2	0,4	0,5	0,7	0,9
Totaux	1787	2233	3470	4057	4563	100	100	100	100	100
Variation nette du nbre. d'agglo.	-	446	1237	587	506					

Source : RGPH, 2008

[1] BELKHATIR Aziz (1999), Villes et territoires en Algérie, Revue Méditerranée, Tome 91, n°1-2. Littoralisation et disparités spatiales Machrek Maghreb, www.persée.fr, p.74

[2] Cette promotion des agglomérations décidée par les découpages territoriaux a une incidence sur leur croissance et la prolifération de petites agglomérations chefs lieux de Daïras et de communes.

Suivant le tableau n°06, le nombre d'agglomérations de moins de 5 000 habitants a augmenté de 369 unités entre 1966 et 1977 et a atteint son maximum en 1987 avec 977 agglomérations supplémentaires. Les deux dernières décennies ont enregistré en moyenne environ 300 unités chacune. Cependant, leur part relative diminue d'une période à une autre soit 90,4%, 88.9%, 85.4%, 79.3% et 78% respectivement en 1966, 1977, 1987, 1998 et 2008. Le renforcement du réseau de petits centres (20 000-50 000 habitants) est à mettre en rapport avec les actions visant la réorganisation administrative (découpage administratif 1974, 1984), la scolarisation généralisée et la diffusion des activités économiques et des services[1]. Toutefois, en dépit de l'accroissement du nombre des petites et moyennes agglomérations au cours des dernières décennies, l'armature urbaine reste dominée par Alger, Oran, Constantine et Annaba.

Ailleurs, les villes de plus de 100 000 habitants (Sétif - Djelfa - Blida - Skikda - Batna - Tlemcen,...) se multiplient et constituent le niveau fort de l'armature urbaine actuelle. Mais, il leur manque une assise économique suffisante pour diffuser la croissance. A cela s'ajoute leur inadaptation fonctionnelle du fait de l'absence de centralité, une croissance incontrôlée, illégale, des périphéries porteuses de risques de déstabilisation sociale ainsi que des carences dans la gouvernance urbaine. Parallèlement, le passage d'une Algérie rurale à une Algérie urbaine se traduit par la multiplication des petites villes, à partir des bourgs ruraux[2].

Les villes moyennes de taille entre 50 000 et 100 000 habitants au nombre de 34 en 1998 ont vu leur nombre augmenter de 13 agglomérations en 2008 pour atteindre 47 villes moyennes : 05 dans le Sud (Adrar, Ouled Djellal et Tolga dans la wilaya de Biskra et El-Menia et Guerrara dans la wilaya de Ghardaia), deux (02) dans la zone des hauts plateaux (Ain Touta dans la wilaya de Batna et Ain-Oulmane dans la wilaya de Sétif)[3]. Bien que leur nombre ait augmenté passant de 0.3% à 1.3% du nombre total des agglomérations, mais elles restent en marges des préoccupations des autorités publiques, des gestionnaires, voire mêmes des chercheures, qui continuent à orienter toutes leurs attentions aux grandes villes et à la métropole d'Alger.

Ces 47 villes moyennes sont réparties sur 31 wilayas avec forte concentration au nord du pays. D'un point de vu de taille démographique, nous pouvons les classer en deux catégories : les villes moyennes dont la taille démographique égale ou supérieure à 70 000 habitants, dans cette catégorie nous retenons 14 villes moyennes et 33 agglomérations sont classées dans la catégorie ayant une taille démographique égale ou supérieure à 50 000 et inférieure à 70 000 habitants (voir

[1] SARI Djilali (1993), Deux décennies d'urbanisation sans précédent en Algérie, Ouvrage Croissance démographique et urbanisation : politique de peuplement et aménagement du territoire : séminaire international de Rabat (15-17 mai 1990). Association internationale des démographes de langue française, INED, p.371
[2] SNAT 21 octobre 2010, JORA. Dz, n°16 p.18
[3] ONS (2011), RGPH 2008, *op.cit.*, p.65

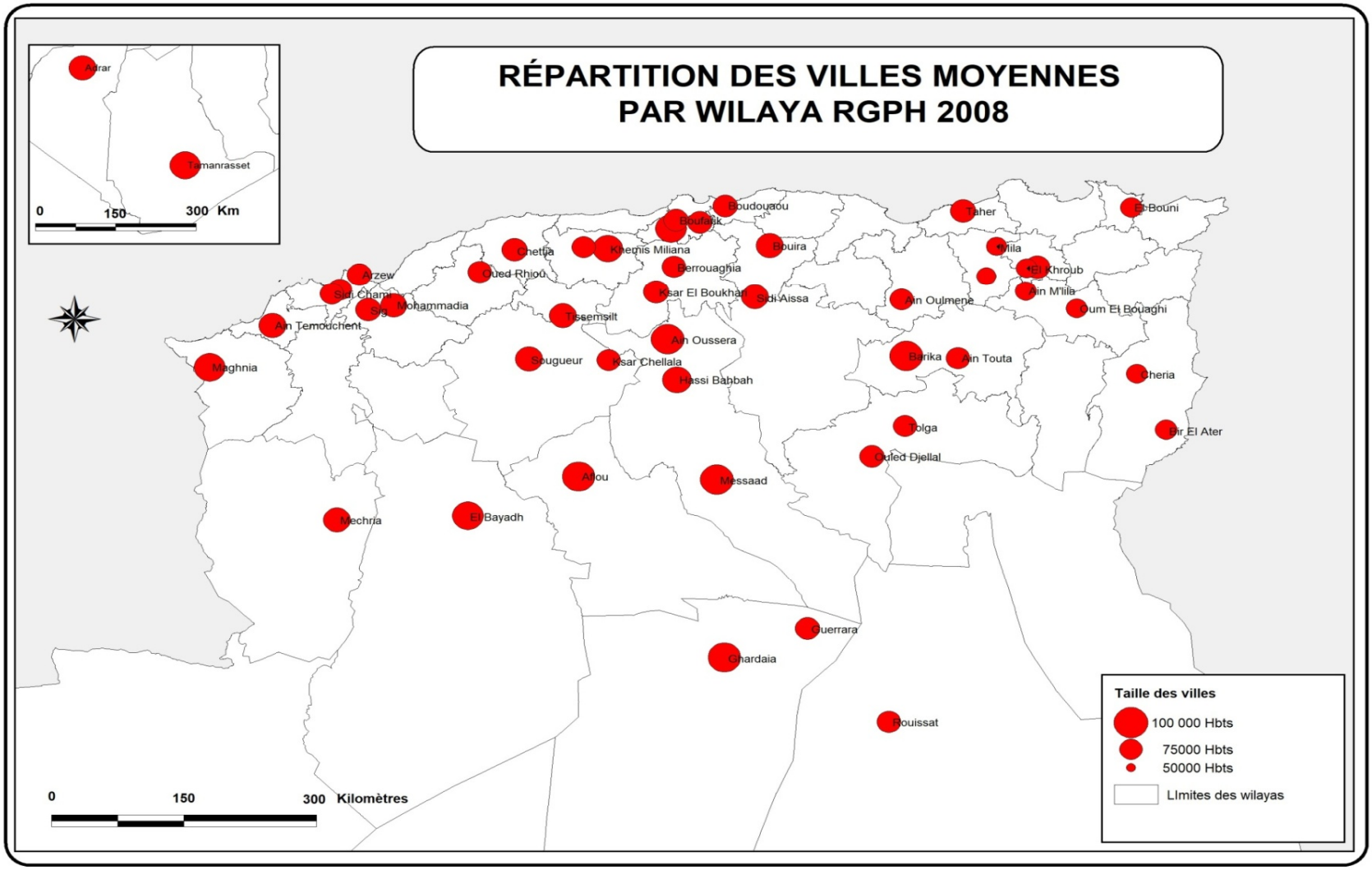
tableau n°07). Du point de vue de rang administratif, 09 villes sont des agglomérations chef lieux de wilaya, une agglomération secondaire et 37 villes sont des agglomérations chef-lieu de daïra.

Tableau n° 07 : Répartition des villes moyennes algériennes par wilaya

Wilaya	Ville moyenne	Taille démographique	Rang administratif
Adrar	Adrar	68276	ACL de wilaya
Chlef	Chetia	60170	ACL de daïra
Oum el Bouaghi	Oum el Bouaghi	67201	ACL de wilaya
	Ain Mlila	65371	ACL de daïra
Batna	Ain Touta	55736	ACL de daïra
	Barika	98141	ACL de daïra
Biskra	Tolga	50575	ACL de daïra
	Ouled Djelal	58481	ACL de daïra
Blida	Larabaa	58295	ACL de daïra
	Boufarik	57162	ACL de daïra
Bouira	Bouira	68545	ACL de wilaya
Tamanrast	Tamenrast	87373	ACL de wilaya
Tebessa	Bir El Ater	70749	ACL de daïra
	Cheria	66160	ACL de daïra
Tlemcen	Maghnia	87373	ACL de daïra
Tiaret	Ksar Chelala	51451	ACL de daïra
	Souguer	71036	ACL de daïra
Djelfa	Hassi Bahbah	77000	ACL de daïra
	Ain Oussera	98107	ACL de daïra
	Messad	97091	ACL de daïra
Jijel	Taher	60426	ACL de daïra
Sétif	Ain Oulmane	51207	ACL de daïra
Constantine	Nelle ville Ali Mendjeli	64120	Agglomération secondaire
	Elkhroub	90122	ACL de daïra
	Hamma Bouziane	83603	ACL de daïra
Medéa	Berrouagha	55775	ACL de daïra
	Ksar El Boukhari	59634	ACL de daïra
M'sila	Sidi Aissa	66856	ACL de daïra
Mascara	Mohamadia	62410	ACL de daïra
	Sig	61373	ACL de daïra
Oran	Enedjma	51665	ACL de daïra
	Arzew	58162	ACL de daïra
	Hassi Bounif	53700	ACL de daïra
El Bayadh	El Bayadh	85577	ACL de wilaya
Boumerdes	Boudouaou	56398	ACL de daïra
Tissemsilt	Tossemsilt	66084	ACL de wilaya
Tipaza	Koléa	61543	ACL de daïra
Mila	Mila	63251	ACL de wilaya
	Chelghoum El Aid	54495	ACL de daïra
Ain Defla	Ain Defla	55259	ACL de wilaya
	Khemis Méliana	80512	ACL de daïra
Naama	Mecheria	65043	ACL de daïra
Ain Timouchent	Ain Timouchent	70810	ACL de wilaya
Ghardaia	El Menéa	57344	ACL de daïra
	Guerrara	58572	ACL de daïra
Relizane	Oued Rhiou	55430	ACL de daïra
Laghouat	Aflou	93585 hab	ACL de daïra

Source : Nos recoupements sur la base des données du RGPH 2008

Carte n°01 : Répartition des villes moyennes algériennes par wilaya



Source : Carte traitée par le logiciel MapInfo –SIG

Dans le cadre du projet de réorganisation de la carte administrative et territoriale, qui remonte aux années 2009, les autorités publiques ont décidé la création de wilayas déléguées rattachées à la wilaya mère. Ce projet de réorganisation territoriale a pour objectif de préparer ces wilayas déléguées pour devenir des wilayas à part entière et de rapprocher l'administration du citoyen. Ce projet vise aussi à renforcer la déconcentration et il sera mis en application en trois phases : la première concerne les wilayas du Sud ; la deuxième phase concerne les wilayas des hauts plateaux, (2017-2019), et la troisième phase, quant à elle, concerne les wilayas du Nord[1]. Cette réorganisation territoriale donnera lieu à quarente et six 46 wilayas déléguées élevant le nombre de wilayas de 48 à 94.

D'un point de vu d'organisation de l'armature urbaine, toutes les villes qu'avaient le rang d'agglomération chef lieu de daïra seront promues au d'agglomération chef-lieu de wilaya. Ce qui leur permettra de se doter d'équipements administratifs intermédiaires (services administratifs déconcentrés) et de bénéficier d'une série d'équipement dont le rayonnement dépasse l'échelle de la commune ou de la daïra[2].

Dans la première étape (entre 2015-2017), dix (10) wilayas déléguées ont été créées conformemment au décret présidentiel n° 15-140 du 27 mai 2015[3] dont les modalités fonctionnement sont fixées par le décret exécutif n°15-141du 28 mai 2015[4]. Une enveloppe de 30 milliards de centimes a été mobilité afin de faciliter le bon fonctionnement des wilayas déléguées créées dans le sud[5]. Ce décret a été modifié et complété par le décret n°18-303 portant création de circonscriptions administratives dans certaines wilayas et fixant les règles perticulières qui leur sont liées. Ce dernier decret précise les compétences, les attributions et les domaines d'intervention du wali délégué qui sont exercées sous l'autorité du wali de la wilaya mère.

En ce qui concerne l'organisation de l'armature urbaine, le décret n°18-337 du 25 décembre 2018[6] stipule la création de circonscriptions administratives dans les grandes villes et les nouvelles villes et détermine les règles qui leur sont liées. Cette réorganisation administrative et territoriale permettra-t-elle une nouvelle dynamique urbaine en modifiant non seulement la hiérarchisation urbaine de l'armature urbaine algérienne mais aussi des fonctions urbaines des circonscriptions administratives créées. La réponse à cette question fera l'objet de travaux de recherche futurs.

[1] www.interieur.gov.dz consulté le 29 juillet 2018 à 15h
[2] YOUSFI Badr-Eddine (2014), *op.cit.*, p.260
[3] Décret présidentiel n° 15-140 du 27 mai 2015 portant création des circonscriptions administratives dans certaines wilayas et fixant les règles particulières qui leurs sont liées
[4] Décret exécutif n°15-141 du 28 mai 2015 portant organisation et fonctionnement de la circonscription administrative
[5] www.interieur.gov.dz consulté le 29 juillet 2018 à 15h
[6] Décret présidentiel n°18-337 du 25 décembre portant création de circonscriptions administratives dans les grandes villes et nouvelles villes et déterminant les règles de leur organisation et leur fonctionnement

b. Poids démographique des villes moyennes dans le tissu urbain algérien

L'Algérie est dotée d'un système urbain déséquilibré marqué par le nombre élevé d'habitants des villes moyennes et petites villes qui peut être interprété par la taille insuffisante des grandes villes, voulue par la politique de desserrement de l'État qui a orienté les flux de population vers des villes de taille inférieure et en promouvant des localités au statut urbain[1]. Ainsi, le nord de l'Algérie, représentant un sixième (1/6) du territoire national, abrite 95% de la population (350 000 kilomètres carrés).[2] La proportion de la population vivant dans ces petites villes par rapport à la population agglomérée diminue elle aussi d'un recensement à un autre et cela bien que leur population ait augmenté de 700 000 individus entre 1987 et 1998 et de 300 000 habitants en 2008. Le taux moyen d'accroissement de la population habitant ces agglomérations demeure inférieur à celui de la population agglomérée au niveau national et a baissé de 50% par rapport à celui enregistré en 1998.

Les agglomérations de taille comprise entre 5000 et 10 000 habitants ne représentent que 11% en termes de population. Concernant les agglomérations comprenant 10 000 à 20 000, leur population a augmenté de 1,53 million d'habitants (avec un taux de croissance moyen de 6,78% par an) contre seulement 0,64 million d'habitants en 2008 (soit un taux de croissance moyen de 2,03%) 1987 et 2008. La strate 20000-50000 habitants a évolué de prés d'un million et demi d'habitants tous les dix ans. Les agglomérations de plus de 100000 habitants, le poids de la population de ces agglomérations dans la population agglomérée n'a enregistré que de légères augmentations. Il est passé de 19% en 1987 à 21% en 1998, puis à 23% en 2008.

Tableau n° 08 : Evolution de la population agglomérée selon la taille des agglomérations.

Taille des agglomérations	Population en milliers de personnes						Taux d'accroissements annuels moyens de la population agglomérée	
	RGPH 1987		RGPH 1998		RGPH 2008			
	Effectifs en 10^3	%	Effectifs en 10^3	%	Effectifs en 10^3	%	1998	2008
Moins de 5000	4714	28,9	5412	22,8	5744	19,7	1,23	0,61
5000 à10 000	1799	11	2814	11,9	3291	11,3	4,04	1,6
10 000 à20 000	1397	8,6	2931	12,4	3574	12,2	6,78	2,03
20 000 à50 000	2742	16,8	4098	17,3	5583	19,1	3,62	3,18
50 000 à 100 000	2524	15,5	3456	14,6	4201	14,4	2,82	2
Plus de 100 000	3112	19,1	4987	21	6824	234	4,27	3,23
Totaux	16 287	100	23698	100	29216	100	3,38	2,15

Source : RGPH, 2008

[1] ROUSSEAUX Vanessa (1999), Disparités des strates urbaines et de la distribution hiérarchique des villes dans trois pays du Maghreb In Méditerranée, Tome 91, n°1-2-. Littoralisation et disparités spatiales Machrek Maghreb. pp. 107-111.
[2] KHAROUFI Mostafa (2003), Urbanisation et recherche urbaine dans le monde arabe, In Revue Insaniyat

Conclusion de la seconde section

En tant qu'entité territoriale, la ville moyenne (critère de taille démographique) ou intermédiaire (critère fonctionnel) est vue comme une composante structurant de l'espace dans son ensemble puisqu'elle met en relation l'espace métropolisé et l'espace non métropolisé tout en structurant et encadrant son territoire.

Conclusion du quatrième chapitre

Aux termes de ce chapitre, nous concluons que l'analyse de l'impact des pratiques de mobilité sur les aires urbaines constitue un champ d'investigation stimulant. Les mutations profondes de pratiques de mobilité pourraient avoir des effets à court, moyen et long terme sur la structure des villes et sur leur développement économique. Ces effets sont à la fois économiques, sociaux et environnementaux et s'inscrivent à des échelles intercommunales ou interterritoriales redessinant de nouvelles centralités quotidiennes de déplacements de la population.

Ainsi, de l'examen de l'interaction ville-mobilité que WIEL a qualifié de couple infernal, nous concluons que la mobilité est aussi influencée par les structures de la ville produites par les politiques d'aménagement du territoire. S'articulant autour des 3D (diversité, densité, dessin urbain), cette dernière vise à réduire l'usage de l'automobile à travers la réduction des besoins de mobilité et du nombre de déplacements effectués et des distances parcourues dans le but de promouvoir des formes de mobilité non motorisés telles que la marche ou la bicyclette.

Enfin, la discussion de la notion de ville moyenne en théorie et en pratique notamment dans la réalité algérienne a permis de relever qu'au delà des limites se rapportant au critère statistique exprimé en termes de taille démographique et du rôle fonctionnel, l'importance de cette catégorie de ville doit être repositionner dans son contexte local, régional, national ou international. C'est à ce niveau que le rôle des villes moyennes dans la mobilité des personnes est interrogé mettant en évidence sa capacité à favoriser une mobilité locale à travers des activités administratives et économiques qu'elles polarisent (voir chapitres 5 et 6). Ainsi, la notion de ville moyenne dont la définition est fondée principalement sur le critère statistique est soutenue par un autre critère fonctionnel relatif à sa capacité à structurer son espace en *intra muros* et en *extra muros* en assurant la jonction entre les espaces métroplisés et les espaces non métropolisés.

Dans le cas algérien, cette catégorie, définie par une taille démographique comprise entre 50 000 et 100 000, est positionnée dans un réseau urbain déséquilibré dominé par quatre métropoles (Alger, Oran, Constantine, Annaba). Dans le cadre de la politique urbaine visant à réduire la polarité des ces quatre métropoles, la ville moyenne a été marquée, à partir des années 1970, par une évolution étroitement liée aux promotions administratives de nouvelles agglomérations, qu'à une réelle promotion économique.

CHAPITRE 5 :

DEFICIT EN VILLES MOYENNES EN KABYLIE : APPORT DU CONCEPT DE VILLE INTERMEDIAIRE DANS LA DELIMITATION DU TERRAIN DE L'ENQUETE

Introduction du cinquième chapitre

Ce chapitre vise comme objectif l'identification des villes moyennes dans le territoire de la Kabylie à travers l'étude et la caractérisation de son réseau urbain. Notre démarche consistera à définir d'abord le périmètre géographique de la Kabylie dans le but d'identifier toutes les villes moyennes qui y sont implantées.

En l'absence de définitions juridico-administratives des frontières de la Kabylie, nous essayerons dans la première section d'en délimiter le périmètre territorial. Loin des considérations idéologiques notre travail s'appuie sur un certain nombre de critères qui composent et individualise ce territoire de la Kabylie et la société qui la peuple (section01). Il est question de montrer la spécificité de cette zone géographique présentant une certaine homogénéité par son relief géographique, son organisation juridico-politique, culturelle, sociale et économique et qui secrète un mode d'appropriation du territoire que nous essayerons de caractériser à travers l'étude de la mobilité.

Notre travail de délimitation géographique s'appuie sur les travaux des sociologues, des géographes et des historiens algériens et étrangers (AUCAPITAINE Henri, BOULIFA Said Ou Amar, BOURDIEU Pierre, CARRETTE E., DAUMAS E., GAHLOUZ Mustapha, HANOTEAU A. et LETOUNEUX A., KITOUNI Housni, LACOSTE Yves, LAHOUARI Addi, MAMMERI Mouloud, MASQUERAY Emile, notamment). Ces derniers ont traité partiellement de la région (la Grande Kabylie ou la Kabylie occidentale, la Petite Kabylie ou la Kabylie orientale, la Kabylie du Djurdjura, la Kabylie des Babors et la Kabylie des Bibans, la Kabylie maritime et la Basse Kabylie) et rarement globalement si ce n'est dans sa dimension socio-anthropologique. Ils ont, à cet effet, tenté de lui donner une délimitation géographique plus ou moins précise.

En nous appuyant sur la grille d'indicateurs de NADOU Fabien, nous essayerons à travers la deuxième section d'arrêter notre échantillon de villes moyennes relevant du territoire de la Kabylie, dans le but de mener notre enquête de terrain relative l'étude des systèmes de transports publics locaux et leur impact sur la régulation et la maîtrise de la mobilité. Précisons que le territoire de la Kabylie présente un déficit en villes moyennes que nous avons localisé principalement dans la wilaya de Bouira et Boumerdès qui sont des wilayas plus au moins majoritairement kabylophones. D'où, le recours au concept de villes intermédiaires dans le but d'étendre notre choix de l'échantillon de villes intermédiaire dans le but de couvrir tout le territoire de la Kabylie.

Section 1 : Caractéristiques et délimitation géographique du périmètre territorial de la Kabylie : Une singularité territoriale

Cette région recouvre un espace qui n'est fixé ni sur le plan géographique (au-delà des délimitations administratives), ni sur le plan linguistique, ni sur le plan culturel. Elle est cette aire berbérophone où se parle le Kabyle dont la langue mère est le berbère **(sous section 1)**. La Kabylie constitue une entité ayant ses caractéristiques propres, des structures politiques et sociales singulières que nous essayerons de discuter dans cette section **(sous section 2)**.

Sous section 1 : La Kabylie : un territoire et un produit social d'une société à structure intégrée

L'évolution temporelle de l'espace de la Kabylie est une synthèse de longues périodes historiques où différentes "organisations spatiales et sociales" se sont succédées et (ou) se sont affrontées pour donner forme à des configurations fonctionnelles spécifiques. L'altitude, l'exposition à la mer, les plaines et vallées intérieures ou encore l'isolement des reliefs ont fortement façonné les identités locales, le vécu historique ainsi que le réseau des voies de communications et de mobilité. La Kabylie présente une certaine homogénéité historique et culturelle, car plus ou moins protégée des influences ou invasions extérieures en raison de son relief naturellement bastionné (BOURDIEU, 1965).

1. La Kabylie : Des frontières plutôt linguistiques et ethniques que naturelles ?

Le problème de la définition de la Kabylie et de sa délimitation géographique se pose car cette région n'a jamais constitué, en tant que telle, un territoire clairement défini. Tantôt on s'appuie sur le critère géographique comme mentionné dans la littérature coloniale « les peuplades de montagnes », tantôt sur le critère linguistique (la langue et culture berbère).

a. Une origine française du toponyme "Kabylie"

Le toponyme "Kabylie" a fait son apparition au 18e siècle comme nom propre (REDJALA et SEMOUD)[1] grâce aux voyageurs européens imprégnés d'orientalisme[2] qui l'ont introduit pour la première fois dans la littérature historique et géographique de l'Afrique du Nord en traduisant *Qabā'il* ou *Qbaïl*[3] en Koubals, Cabyles, Kabaïles et finalement Kabyles (MORIZOT, 1985)[4].

[1] REDJALA M'Barek, SEMMOUD Bouziane (2011), "KABYLES", *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 7 août 2017 http://www.universalis.fr

[2] Nous pouvons citer, en premier lieu, Thomas Shaw qui, à l'issue de son voyage au Maghreb central au début du XVIIIe siècle où il séjourna douze ans (1720 à 1732), produit son ouvrage intitulé "Voyage de Monseigneur Shaw M.D. dans plusieurs provinces de la Barbarie et au Levant" appliquant ce nom à tous les Berbères de l'Afrique septentrionale et celui de Zouaoua aux Kabyles habitants les montagnes inaccessibles à l'est du Sebaou. Peyssonnel, quant à lui, l'a utilisé dans sa «Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie, fait par ordre du Roi en 1724 et 1725. Les gens qu'il appelle « Kabayles » sont, dit-il, « des Arabes habitants la montagne». Il les a trouvés particulièrement « insociables» et les traites de «voleurs» et de «bêtes féroces ».

[3] Selon G. YVER, c'est dans le Qirtas (Abū al-Hassan 'Alī ibn Abī Zar' al-Fāsī connu sous le nom d'Ibn Abi Zar) que le mot Qbail serait apparu pour la première fois comme ethnique désignant la population montagnarde du Maghreb. Cité par LALMI ABDELFETTAH Nedjma (2004), Du mythe à l'isolat kabyle, In Cahiers d'études africaines, n°175,

[4] MORIZOT Jean (1985), Les Kabyles : Propos d'un témoin, Paris, Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes (diff. Documentation française), coll. Publications du CHEAM, p. 19

Auparavant, la région était désignée par des ethnonymes tribaux et notamment le plus connu d'entre eux, *Zwawa*, altération du Kabyle *Igawawen*. Leur territoire est situé dans la province de Bougie et sépare le pays des kutama de celui des Sanhadja, ils habitent au milieu des précipices formés par des montagnes tellement élevées que la vue en est éblouie et tellement boisées qu'un voyageur ne saurait y trouver son chemin, écrit IBN KHALDOUN au XIV siècle[1].

Ce n'est qu'au XIX[e] siècle que ce toponyme fut consacré définitivement par l'administration militaire française dans la littérature coloniale, d'abord pour désigner tous les Berbères sédentaires voire tous les sédentaires de l'Afrique septentrionale[2], ensuite de façon plus spécifique les habitants de la région montagneuse du nord de l'Afrique notamment ceux du Djurdjura. Ainsi, les officiers français l'avaient employé pour distinguer une région avec une ethnie précise et un type d'adversaire particulièrement opiniâtre : le montagnard. D'origine française, ce toponyme n'a pas d'équivalent dans la langue du pays, écrit MORIZOT[3]. Il faudrait préciser que les écrivains arabes l'avaient également employé aussi bien pour désigner les anciens habitants du pays berbère, que pour les nouveaux venus, les populations arabes[4].

D'un point de vue étymologique, DAUMAS, réfutant l'hypothèse qui assigne au mot Kabyle une origine phénicienne[5] comme l'ont fait quelques philologues par manque de consécration des écrivains de l'antiquité[6], avait prôné de rechercher son origine dans la langue arabe en argumentant que les montagnards de l'Afrique septentrionale ne commencent réellement à être appelés Kabyles qu'après l'invasion des arabes. Il avait retenu trois étymologies au terme "Kabyle"[7] à savoir *Kobel* (prédécesseur ou devancier)[8], *Kabel* (accepter ou soumis à la loi du Coran) et *K'bîla*[9] ou *qabila*, pluriel *kbaïl* ou *qabā'il* pour désigner un peuple organisé en tribus fédérées[10]. Cette dernière

[1] IBN KHALDOUN (2003), Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale, traduction de W.M. De Slane, Alger, Berti, p.192
[2] MORIZOT Jean (1985), *op.cit.*, p.22
[3] DAUMAS Eugène (1858), Mœurs et coutumes de l'Algérie, p.179, Edition Bibliothèque cant. et univ. Lausanne, https://books.google.dz/books consulté le 24/07/2017 à 18h30
[4] Il faudrait souligner que l'opposition arabes/kabyles remonte au moyen âge a été adopté pour distinguer non pas les populations conquises des populations conquérantes mais, comme en témoigne Ibn Khaldoun, pour différencier les gens de plaines (arabes ou arabisés) de ceux que protègent d'inaccessibles montagnes où ils sont à l'abri des déprédations des premiers. Cf., MORIZOT Jean (1985), *Ibid.*
[5] Baal est nom générique des divinités syriennes, et K, dans la langue hébraïque sert à lier deux termes d'une comparaison (K-Baal, comme les adorateurs de Baal). A l'appui de cette hypothèse qui détermine aussi le berceau primitif des kabyles, Daumas cite des analogies de noms propres à savoir Philistins et Flittas ou Flissas, Moabiles et Béni Mezzab ou Mouzabit. DAUMAS Eugène (1853), *Mœurs et coutumes de l'Algérie : Tell – Kabylie –Sahara*, édition Hachette p.150
[6] Cité seulement dans par Hérodote, Daumas précise que le mot Kbal, fut appliqué à quelques tribus Cyrénaïque ; selon l'auteur ce terme on ne le rencontre nulle autre part, aucune trace n'en existe chez les nombreux auteurs de l'époque romaine, historiens ou géographes, qui ont laissé tant de documents sur les Mauritanies. DAUMAS Eugène (1853), *op.cit.*, p.150
[7] DAUMAS Eugène (1853), *op.cit.*, p.151
[8] En appelant les kabyles ses devanciers, l'Arabe aurait seulement constaté un fait en harmonie avec toutes les traditions et conformes au génie de l'histoire qui renvoie, selon Daumas, toujours aux autochtones, puis races refoulées tour à tour dans les montagnes par suite des conquêtes successives de la plaine. Cf., DAUMAS Eugène (1853), *Ibid.*
[9] En effet, Daumas lui-même fait ressortir que le peuple kabyle ne s'est pas transfigué dans la nouvelle religion et qu'une telle acceptation n'a jamais eu lieu puisque le kabyle l'avait fait sous le coup de cimeterre, mais il ne l'a pas embrassé. Cf., DAUMAS Eugène (1853), *op.cit.* p. 224
[10] AUCAPITAINE, dans son ouvrage intitulé *Le Pays et la société kabyle : Expédition de 1857*, (p.7) avait admis cette explication qui fait dériver le nom Kabyle de *K'bel*, accepter, parce qu'à l'époque de l'invasion des Arabes, les Kabyles acceptèrent le Coran, mais il

étymologie est admise par DAUMAS qui l'a trouve beaucoup plus normale et rationnelle[1]. Avec ce sens, les Kabyles seraient donc simplement les gens des tribus.

Toutefois, cette hypothèse doit être relativisée du moment que les arabes furent aussi organisés en tribus. D. KALTBRUNNER[2] souligne que la forme fédérative seule n'aurait pu valoir, aux peuples de l'Afrique septentrionale exclusivement, le nom de *K'baïle*, puisque les autres forment aussi des confédérations. L'auteur précise que cette forme d'organisation on l'a rencontre aussi au Sennâar, en Arabie, dans l'Afghanistan et ailleurs. Alors, à cette idée de confédérés, les arabes attachaient un second caractère au nom de kabyle : celle de "montagnards". Là aussi, leur seul caractère de "montagnards" ne les eût pas fait nommer *K'baïles*, puisque la langue arabe a un mot spécial pour montagnard : *Djebaïli* (de *Djebel* montagne), précise KALTBRUNNER. A l'époque de l'invasion arabe, le mot *K'baïle* impliquait donc l'idée complexe de "montagnard confédéré[3]". Le terme Kabyle est peu à peu devenu synonyme de montagnard, qu'il soit demeuré berbérophone ou qu'il ait adopté la langue du conquérant.

Toutefois, si nous nous tenons à cette définition le territoire kabyle se restreindrait, selon YESGUER, aux montagnes des wilayas de Tizi-Ouzou et de Béjaia. Mais, si nous nous référons aux critères culturel et linguistique, la Kabylie est définie comme l'aire berbérophone où se parle le Kabyle[4]. De ce fait, le mot "Kabyle" se vit à son tour redéfini pour ne plus s'appliquer qu'à la population habitant ou originaire de la région ainsi délimitée, caractérisée par son relief et non pas par les usages linguistiques employés, Berbère du côté Ouest et Arabe du côté Est[5]. Mais elle prit à partir du milieu du XIXe siècle une signification plus précise, pour être progressivement réservée à l'ensemble d'un seul tenant que forment les montagnes telliennes entre Alger et Constantine, autour des massifs du Djurdjura et des Babors[6].

Au critère de montagnards et d'organisation tribale, DAUMAS identifie le peuple kabyle en se référant à l'unité du langage permettant d'établir un lien de parenté le plus certain entre toutes les tribus kabyles non seulement de l'Algérie, mais aussi de la côte barbaresque. Ainsi, il distingue les tribus qui parlent arabe, qui selon lui, viennent d'Arabie des tribus conservant un idiome différent qui

---

avait changé d'avis ensuite et, dans son ouvrage intitulé "Les Kabyles et la colonisation de l'Algérie, p.13", accepta l'étymologie qui fait dériver le nom de K'byail de K'bîla pluriel kbaïl pour désigner un peuple organisé en tribus fédérées.

[1] DAUMAS Eugène (1858), *Ibid.*

[2] KALTBRUNNER D. (1871), Recherches sur l'origine des Kabyles. *Revue genevoise de géographie*, Le Globe., Tome 10, p.32 http://www.persee.fr/doc/globe,

[3] Particularité assez remarquable, les Romains, une fois établis dans le pays, se trouvent aux prises avec des Quinquegentiani ou confédération de cinq tribus, qui occupaient le massif montagneux compris entre Saldae (Bougie) et Rusuccurum (Dellys) ou, en d'autres termes, le Mons Ferratus (Djurjura),.... Voilà donc bien, sous un nom latin il est vrai, ces mêmes « montagnards confédérés », sont les Kabyles actuels. Cf., KALTBRUNNER D. (1871), *op.cit.*, p.42

[4] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p10

[5] KITOUNI Hosni, La Kabylie orientale dans l'histoire, Paris, L'Harmattan, 2013, pp.02-16

[6] MORIZOT Jean (1985), *op.cit.*, pp. 24-25.

régnait dans le pays avant l'invasion[1]. Depuis, le langage aborigène qu'on nomme bebèria (berbère) ou *kabailia* (kabyle), dut subir, en chaque point des altérations diverses, par suite des contacts plus ou moins immédiats ou plus ou moins fréquents des arabes, et par l'absorption variable des premiers conquérants européens[2].

D'un point de vue ethnologique, les Kabyles sont considérés comme un rameau d'un seul et même peuple connu sous le nom générique de Berbères[3]. Henri AUCAPITAINE précise que le nom kabyle constitue la dénomination actuelle de terme Berbère qui est presque complètement inconnue dans le nord de l'Afrique à l'époque de la dynastie Hafside[4]. La plus ancienne appellation, est celle de Libyens[5], nom donné par les Grecs, que nous trouvons dans les écrits du géographe HERODOTE et ses successeurs. Il distingue les Lybiens en nomades (*Auses*) et laboureur (*Maxyes*) duquel dérive celui de *Mazigh* ou *Amazigh*, écrit KALTBRUNNER et fonde ce rapprochement sur le fait que le féminin d'*amazigh*, *tamazight*[6] signifie "terrain cultivé" ou "terrain cultivé attenant aux habitations", sens donné en kabyle [7]. Il semble qu'il y ait existé une relation intime entre ce nom d'*Amazigh* et la vie sédentaire, la culture du sol[8]. De nos jours, ce sont ces appellations qui sont devenues assez fréquentes (en tout cas largement promues)[9].

Les romains, quant à eux, donnent plusieurs appellations au peuple indigène de l'Afrique du Nord que nous retrouvons dans les écrits de STRABON les noms de Numides, de Maures, de Gétules et de Mauritaniens et de Libo-Phéniciens, etc. Chacun de ces peuples occupait une partie du

[1] C'est la langue berbère, appelée plus souvent à présent langue tamazight, la langue des « hommes libres », autrefois parlée des Canaries à l'ouest jusqu'en Égypte à l'est, où elle existe encore dans l'oasis de Siwa, à la frontière de la Libye. Cf., LACOSTE-DUJARDIN Camille (2002), Grande Kabylie : du danger des traditions montagnardes, Revue Hérodote, volume 4, n°107, p. 122. https://www.cairn.info/revue-herodote

[2] *Zenata* qui existe chez les tribus kabyles qui, remontant vers l'ouest, s'étendent depuis Alger jusqu'au frontières du Maroc. Le *Chellahya*, c'est celui dont se servent presque tous les kabyles du Maroc. Les *Chaouiah* qui appartient à toutes les tribus kabyles qui se sont mêlées aux arabes, et, comme eux, vivent sous les tentes, entièrement, de nombreux troupeaux. Comme eux, sont des nomades sur un territoire délimité. Naturellement beaucoup de mots arabes se sont glissés dans ce dialecte, il est très répandu dans la province de Constantine. Enfin les *Zouaouiah* qui est parlé depuis Dellys et *Hamza* jusqu'à Bone. Il représente l'ancien idiome national dans sa plus grande pureté. On y remarque toutefois, chez les tribus de l'Est de Gigelly, une légère altération qui proviendrait du commerce avec les arabes. Aussi, sont-elles traitées, par les kabyles purs, de *Kabaile el hadra*, kabyle de la descente. Cf., DAUMAS (1853), *op.cit.*, p.153

[3] KALTBRUNNER D (1871), *op.cit.*, p.39

[4] AUCAPITAINE Henri (1857), *op.cit.*, p.07

[5] Le nom de Libyens, employé par les anciens Grecs pour désigner les habitants du Nord de l'Afrique, parait ne pas être indigère de ces populations, tout au moins pas celui qui s'appliquait à toutes. Si le nom de Libyens était celui d'une tribu du nord de l'Afrique étendu à toutes les autres, comme l'indique M. Vivien de Saint-Martin (p. 32 de son ouvrage : Le Nord de V Afrique dans l'antiquité grecque et romaine. Paris 1863), cette désignation du tout par une seule de ses parties ne pouvait guère être exacte. S'il signifie "brûlés par la chaleur " comme le veut M. le Dr JUDAS (p. 26 de son Mémoire précité), ce serait un terme comparatif et par conséquent d'origine étrangère. Cf. KALTBRUNNER D. (1871), *op.cit.*, p.44

[6] Tamazight ou tamazir't est aussi le nom commun donné par les indigènes, à la langue berbère, telle qu'elle est aujourd'hui parlée au Maroc et dans l'oasis de Ghadames (R'dmas), Hanoteau, Essai de grammaire kabyle, p.350 et 352, ainsi que le note au bas de la page 22. Ce mot ne signifie alors pas autre chose que le dialecte amazigh ou amaeir, de même que *tamacher't*, ou la *amacher*, c'est-à-dire celle des *Amacher*, au pluriel *Imouchar*, nom sous lequel se désignent eux-mêmes les Touareg du désert. Le groupe *Amacher* au sud, où les populations sont essentiellement nomades. KALTBRUNNER D. (1871), *op.cit.*, p.46

[7] HANOTEAU A. (1906), Essai de grammaire kabyle renfermant les principes du langage parlé par les populations du versant nord du Djudjura et spécialement par les *Iguaouaouen* ou *Zouaoua*, 2e édition, p.352, http://e-mediatheque@mmsh.univ-aix.fr

[8] Il peut aussi signifier tour à tour "noble", "libre", et même "nomade". KALTBRUNNER D. (1871), *op.cit.*, p.47

[9] MANZANO Francis (2009), Berbères, berbérité : noms, territoires, identités, Considérations anthropologiques, lexicologiques et onomastiques en suivant Germaine Tillion (2000) et quelques autres. Cahiers de sociolinguistique, PUR - Presse Universitaire de Rennes, 2006, p.187.

territoire de l'Afrique. De la domination carthaginoise, il reste le nom des Libo-Phéniciens, peuple qui habitait la partie de la Régence de Tunis confinait à l'est de la Numidie (la province de Constantine) et celle de Mauritanie (les provinces d'Alger, d'Oran, et l'empire de Maroc). Au sud de ces quatre contrées, on trouve les Gétules occupant une immense région, couverte de montagnes rocheuses et de steppes ardentes. STRABON parait encore généraliser le nom de Libye et l'appliquer à tout le pays compris entre l'Egypte et l'Ethiopie, la Méditerranée et l'Océan, précise CARETTE[1], quant à PTOLEMEE, il conserve à l'Afrique le nom général de Libye. D'autres recherches plus ou moins sérieuses ont liés la race berbère au peuple *Tamheu* qu'on trouve en Egypte[2] prouvant ainsi.

b. Effort de délimitation géographique du territoire de la Kabylie

En s'appuayant sur le critère linguistique de nombreux auteurs ont tenté de donner à la Kabylie des limites précises en avançant qu'elle s'étend à tous les points où il y a des kabyles[3], mais sans qu'ils puissent dire exactement ni où elle commence, ni où elle finit[4]. Même lorsque les cartes de l'Algérie ne donnent le nom de Kabylie qu'au pâté montagneux qui s'étend de Dellys à Bougie, et qui est assez nettement limité par l'oued Isser d'une part et par l'oued Sahel (Soummam) de l'autre, DAUMAS et KALTBRUNNER estiment qu'il y a – géographiquement parlant – encore d'autres Kabylies, non seulement dans l'Algérie même, mais encore en Tunisie et au Maroc, et que ce nom signifie bien tout coin de terre peuplé de Kabyles[5].

Pour certains auteurs, le territoire de la Kabylie correspond au massif montagneux qui s'appuie à la mer entre Dellys et Collo, sur une longueur de 60 lieues et une épaisseur moyenne de 14 lieues[6]. Toutefois, à des fins de contrôle militaire, ce vaste territoire avait été divisé en trois Kabylies distinctes : l'une est centrale entre les vallées de Rummel[7] et de la Soummah ; l'autre à l'est du Rummel jusqu'à la route de Philippeville à Constantine ; la troisième à l'ouest de Soummah jusqu'au méridien qui passe par Dellys et Hamza (Bouira)[8].

[1] CARETTE Antoine-Ernest-Hippolyte (1849), Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841 et 1842 : origine et migrations des principales tribus de l'Algérie, Imprimerie impériale, pp.03-04
[2] KALTBRUNNER D. (1871), *op.cit.*, p.47
[3] En effet, le toponyme Kabylie était, à l'origine, appliquée à toutes les partie du territoire algérien peuplées de Kabyles et comme il y en a partout, la Kabylie devient quelques chose d'élastique. Cf., CARETTE Antoine-Ernest-Hippolyte (1849), *Exploration scientifique de l'Algérie : études sur la Kabylie proprement dite*, Paris, Imprimerie Impériale., p.8
[4] Le Maroc a ses kabylies et ses kabyles ou *Chaouras* ; l'Algérie a sa grande Kabylie, soit Kabylie du Djurdjura (mons Ferratus des Romains) et sa petite Kabylie (entre le golfe de bougie et celui de Stora à Skikda). Tunis a aussi sa Kabylie, qui s'étend dans la direction de Bizerte du Kef, comme elle a ses Kabyles ou Djebelias, Cf., HENRI DUNANT M.J. (1858), *Notice sur la régence de Tunis*, Genève, p.222
[5] KALTBRUNNER D (1871), *op.cit.*, p.34
[6] LAMARQUE Jean Maximilien, BARON FRIRION Franciois Nicolas (1845), *Le Spectateur militaire: Recueil de science, d'art et d'histoire militaires*, 2e édition, Bureau spectateur militaire, numérisé en 2008, p.314
[7] L'Ampsaga était le nom antique du Rhumel. Il prend sa source dans les monts de Ferdjioua (Mila), puis pénètre sur les plateaux de Constantine, où sa vallée décrit une série de sinuosités.
[8] LAMARQUE Jean Maximilien, BARON FRIRION Franciois Nicolas (1845), *op.cit.*, p.319

Selon Ernest CARETTE "la Kabylie proprement dite"[1] occupe sur le bord de la mer, une étendue de 146 Km, comprise entre l'embouchure de l'Oued *Nessa (*actuellement appelé Sébaou*)*, à l'ouest, et à l'Est celle de l'oued *Aguerioun* ; la première dans le voisinage de *Dellys*, la seconde vers l'extrémité du golfe de Bougie. Suivant cette délimitation nous constatons que l'auteur n'applique ce nom de Kabylie qu'à la grande Kabylie ou la Kabylie de Djurdjura. Pour la délimitation du territoire de la Kabylie, CARETTE étudia les nuances qui existaient entres les tribus du nord de l'Algérie en s'appuyant sur quelques critères de comparaison à savoir, le degré d'assimilation au régime administratif des Turcs, le caractère des institutions locales (organisation socio-politique), le caractère linguistique et le caractère géographique. En effet, le territoire de Kabylie peut être qualifié d'homogène de part sa géographie, sa culture, son organisation politique et sociale (voir infra).

DAUMAS (1858) a, quant à lui, donné une délimitation géographique plus étendue des limites restreintes données par CARETTE, car il localise les kabyles à l'ouest. Selon lui, le territoire de kabylie est compris entre Dellys (Est de la Wilaya de Boumerdes) à Bougie, établissant sa frontière sud au Guergour (Nord-Ouest de la Wilaya de Sétif) et au Medjana (Nord de la Wilaya de Bordj Bou Arreridj). Pour lui, ce nom de Kabylie pourrait être donné à ces montagnes, tout aussi bien qu'à la "Kabylie du Djurdjura"[2]. Les montagnes des Traras, au centre, dans celle de l'Ouarsenis et du Dahra ; à l'est, dans celles de l'Aurès et des Babors ; au sud, enfin, le djebel Amour, qui sont peuplés par des kabyles. Dans cet ensemble, les français, notamment le colonel DAUMAS et le capitaine FABAR ont distingué une région aux traits particuliers et aux frontières assez précises qu'ils ont appelée au vu de l'importance de la région du fait de son étendue, de sa richesse et de sa population, "la Grande Kabylie[3]", écrit MORIZOT[4].

En 1889, la Kabylie mesure environ 150 kilomètres dans sa plus grande longueur, de Ménerville à Bougie, écrit CHARVERIAT[5]. Reprenant la délimitation donnée par CARETTE tout en intégrant Ménerville (Tizi Nath Aicha ou Thénia actuellement) dans le territoire de la Kabylie proprement dite, cet auteur précise qu'il existe, en dehors de cette région, un certain nombre de tribus kabyles, notamment dans l'espace qui s'étend à l'est de l'Oued Sahel jusqu'aux environs de Collo. Cette contrée s'appelle Petite Kabylie, par opposition à la Grande Kabylie, c'est-à-dire à la Kabylie du Djurdjura ou Kabylie proprement dite[6].

[1] CARETTE Antoine-Ernest-Hippolyte (1849), *op.cit.*, pp.113-119
[2] DAUMAS Eugène (1858), op.cit, p.178
[3] De fait, la géographie physique ne suffit pas à donner les limites exactes à cet espace généralement décrit comme une juxtaposition de "Kabylies" : la petite et la grande Kabylie, division géographique établie à l'époque coloniale en 1871 rattachant cette région, sur le plan administratif, au département d'Alger pour la grande Kabylie et au département de Constantine pour la petite Kabylie.
[4] MORIZOT Jean (2001), *op.cit.*, p. 25.
[5] CHARVERIAT François (1889), Huit jours en Kabylie : à travers la Kabylie et les questions kabyles, éditeur et imprimeur Librairie E. Plon, Nourrit et Cie, www.gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France, p.06
[6] CHARVERIAT François (1889), *Ibid.*

Il y a lieu de souligner que l'absence complète de définition précise du territoire kabyle donne lieu à des interprétations différentes, utilisées souvent à des fins politiques. Ainsi, l'Etat algérien a pendant longtemps essayé de restreindre le territoire kabyle dans les seules wilayas de Tizi-Ouzou et de Bejaia, écrit YESGUER[1]. En ce qui concerne notre travail portant sur la délimitation géographique du territoire de la Kabylie, il reprend les limites fixées par CHARVIRIAT que nous avons croisé avec les limites fixées à travers les nombreux découpages et redécoupages administratifs qu'a subi cette aire géographique à travers la politique de réorganisation du territoire national et ayant eu pour conséquence de la fragmenter sur au moins sept (07) wilayas qui sont Tizi Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdes, Bordj Bou Arreridj, Jijel et Sétif. Les deux premières wilayas sont les seules qui peuvent être considérés comme majoritairement kabylophones ; les autres fragments de l'aire kabyle sont intégrés dans des unités administratives périphériques, dont la plus grande partie est arabophone (Sétif, Bouira, Boumerdès, Bordj Bou Arreridj, Jijel). Ce qui ne facilite évidemment pas l'évaluation démographique de la berbérophonie dans la région[2].

En 1974, une nouvelle réorganisation fut appliquée ayant découpé la Kabylie en trois wilayas Bejaïa, Bouira et Tizi-Ouzou. En application de l'ordonnance n°74-69 du 2 juillet 1974 relative à la refonte de l'organisation territoriale des wilayas[3], la wilaya de Bouira fut créée sur la base de communes détachées à la fois à la wilaya de Tizi Ouzou (daïra de Lakhdaria et de Bouira, ainsi que La commune d'Aomar, détachée de la commune de Draa El Mizan) et celle de Médea. Avec le découpage de 1984, son périmètre se voit redéfini au-delà des frontières administratives de ces trois wilayas en englobant les wilayas de Tizi Ouzou et Béjaïa, à l'Est et au Sud-est, de celle de Boumerdès, le Nord de celles de Bouira, de Bordj Bou Arreridj et de Sétif et l'Ouest de la wilaya de Jijel. Ainsi, dans une approche plus objective, le territoire de la Kabylie peut être délimité comme suit :

Pour la wilaya de Boumerdès, seul l'Est et le Sud-Est de la wilaya (proche des frontières ouest de la wilaya de Tizi Ouzou) peut être kabylophone en sachant que le critère culturel peut transcender le critère linguistique. Cette wilaya est créée par la loi n°84-09 du 04 février 1984 relative au découpage territorial administratif comptant 32 Communes regroupées autour de 09 Daïras. De par sa position géographique privilégiée au centre du pays, la wilaya de Boumerdès est, à l'Est, la porte d'entrée (ou de sortie) de l'Algérois donc historiquement seul carrefour des échanges politiques, culturels et économiques entre, la capitale et, d'autre part, la Haute- Kabylie, la Petite-Kabylie, l'Est et le Sud-Est du pays. En nous basant sur les données du découpage de 1974, cette partie du territoire était rattachée à la wilaya de Tizi Ouzou, regroupant les communes de Bordj

[1] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p.10
[2] CHAKER Salem (2004), Le berbère de Kabylie (Algérie), Encyclopédie berbère, XXVI, pp. 4055-4066
[3] Cette ordonnance est venue se substituer à l'Ordonnance n°63-466 du 02 décembre 1963 portant réorganisation territoriales des communes

Ménaïel, Isser, Naciria, Chaabet El Ameur, Dellys, Sidi Daoud, Baghlia. Actuellement, certaines de ces communes sont devenues bilingues à savoir Baghlia, Bordj Ménaïel, Dellys, Djinet, Isser, Sidi Daoud, Thénia, Tidjelabine et Zemmouri. D'autres sont restées majoritairement kabylophones ; nous pouvons citer les communes d'Afir, Naciria, Si Mustapha, Souk El Had, Chaabet El Ameur, Bouzegza, Beni Amrane, Taouerga.

Comme nous ne serions pas en mesure de donner une limite précise de l'aire de la kabylophonie dans notre région d'étude, pour cela, nous avons recouru à d'autres critères notamment ceux évoqués par CHARVIRIAT (géographique, culturel, économique et social) auxquels nous nous sommes référés et sur lesquels nous nous appuyons, constituant ainsi une solution aux limites devant être fixées. Celles-ci s'arrêtent à la limite Ouest du territoire de la Kabylie à Thénia[1] que ces communes soient majoritairement ou à moitié kabylophones. En effet, nous avons retenu les vingt (20) communes suivantes : Bordj Manaïel, Isser, Naciria, Dellys, Sidi Daoud, Baghlia, Afir, Si Mustapha, Souk El Had, Chaabet El Ameur, Beni Amrane, Taouerga, Ammal, Ouled Aissa, Zemmouri, Djinet, Legatha, Ben Choud, Thénia et Timezrit. Ces vingt (20) communes représentent 62.5% du nombre total des communes de la wilaya de Boumerdes qui sont au nombre de 32. Ces communes, frontalières aux wilayas de Tizi Ouzou et de Bouira, sont réparties sur une superficie de 994.40Km^2, soit 68.53% de la superficie totale de la wilaya estimée à 1451km^2.

Pour la wilaya de Bouira, seule la région Nord (proche des frontières sud des wilayas de Tizi Ouzou et de Béjaïa) est entièrement kabylophone, selon GUERRAB[2]. La partie Nord-est de la wilaya est composée de seize communes : Aghbalou, Ain Turck, Ahl El-kser, Ahnif, Ath Laaziz, Ath Mansour, Becheloul, Bouira, Chorfa, El Adjiba, Haizer, M'Chedallah, Saharidj, Taghezout, Oueld Rached, El Esnam. Il faudrait préciser que la présence de l'élément kabyle ne se limite pas à ces seize communes, nous pouvons l'étendre à d'autres communes, dont la population est bilingue. Notre choix de ces communes s'appuie sur les différents découpages administratifs issus de l'organisation territoriale du pays. Ainsi, nous pouvons ajouter toute la partie Nord-Ouest de la wilaya qui regroupe les communes de Maala, de Lakhdaria (Palestro), Kadiria (était rattachée à la daira de Lakhdaria) [3], de Zbarbar (El Isseri), de Bouderbala, et de Guerrouma qui faisaient partie de la wilaya de Tizi Ouzou, Aomar (daïra de Draa El Mizan) [4]. Au total, 23 communes appartenant au territoire kabyle, soit 51% du nombre total des communes de la wilaya de Bouira qui sont au nombre de 45, qui sont

[1] Selon DESSOMES François (1964), souvent l'on considère le col de ménerville, au col de Tizi Nath Aicha (Minerville ou thénia), comme la limite ouest et il est exact qu'on retrouve souvent ce point dans la géographie historique. Cf. DESSOMES François (1964), Notes sur l'histoire des Kabylies, FDB, Fort National, p.03
[2] GUERRAB Said (2014), Analyse dialectométrique des parlers berbères de Kabylie, Thèse de doctorat en Langues, littératures et sociétés du monde, réalisée sous la direction de Kamal NAIT-ZERRAD, Institut National des Langues et Civilisations Orientales p.198, https://tel.archives-ouvertes.fr
[3] Décret n°65-246 du 30 septembre 1965 portant changement de nom de certaines communes, JO n°100
[4] En application de l'ordonnance n°63-142 du 28 octobre 1963 portant réorganisation territoriales des communes

réparties sur une superficie de 1852,93Km^2, soit 41.46 % de la superficie totale de la wilaya estimée à 4467km^2.

Dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj, les populations kabylophones sont très minoritaires. La wilaya de BBA est une localité plus au moins majoritairement kabylophones se concentrant dans la partie nord de cette wilaya. Pour GUERRAB, le kabyle est uniquement attesté dans quelques villages au nord de la wilaya, près de la frontière avec la wilaya de Béjaïa[1]. Les communes faisant partie du territoire kabyle sont Ben Daoud, Herraza, El Mehir, Mansoura, Ouled Sidi Brahim, Colla, Djeefra, Teffreg, El Main, Bordj Zemmoura, Medjana, Tassameurt, Teniet Ennasr, El Achir, Ouled Dahmane, Hasnaoua. Ces seize (16) communes représentent 45.71% du nombre total des communes de la wilaya de BBA qui sont au nombre de 35 et couvrent une superficie de 1838Km^2, soit 46.71% de la superficie totale de la wilaya estimée à 3935km^2.

Pour la wilaya de Sétif, seule la région nord-ouest, frontalière avec la wilaya de Béjaïa, est kabylophone que GUERRAB a localisé sur une carte en recensant seize (16) communes (Ath Nawal Mezada, Ath Tizi, Ain Lgrej, Amoucha, Beni Chabana, Beni Mohli, Beni Ouarthilane, Bouandas, Boussalem, Bougaa, Draa Kebila, Guenzet, Hammam Guergour, Harbil, Maoklane, Tala-Ifacene[2]. A ces 16 communes, nous pouvons ajouter celles de Tizi N'bechar, de Babor et Oued Elbared, ce qui nous fait un nombre total de 19 communes représentant 31.66% du nombre total des communes de la wilaya de Sétif qui sont au nombre de 60. Ces communes couvrent une superficie de 1224Km^2, soit 18.37% de la superficie totale de la wilaya estimée à 6 662 km^2.

Enfin, concernant la wilaya de Jijel, les populations kabylophones des wilayas de Jijel, si aujourd'hui la quasi totalité de la wilaya de Jijel (et même Mila et Skikda) est arabisée, il n'en demeure pas moins que cette région constitue une partie intégrante de la Kabylie.

Suivant Hosni KITOUNI[3], cette partie du territoire algérien est constituée d'une entité culturelle et ethnographique singulière surnommée "*Kabaïle El Hadra*[4]" ou pays des *Kutama* par opposition à « *Kabaile En-nighes* » ou *Kabaile* de la Kabylie du Djurdjura. C'est en outre la partie de la Kabylie la plus arabisée. KITOUNI Housni affirme qu'à partir de Choba-Ziama Mansouriah on ne parle plus berbère, mais arabe. De plus c'est un arabe particulier, très différent de celui des plaines et des villes de Constantine, Mila, etc.[5] Jusqu'aux confins de la wilaya de Béjaïa, le Kabyle parlé à Ziama et ses hauteurs est le même que celui parlé à Aokas, Tichy, Souk el Tnine et Melbou. Selon

[1] GUERRAB Said (2014), *op.cit.*, p.191
[2] GUERRAB Said (2014), *op.cit.*, p.200
[3] KITOUNI Housni (2013), La Kabylie Orientale dans l'histoire, Paris, L'Harmattan, pp. 9 et 13
[4] Les Kabyles Hadra sont les descendants des Berbères Sanhadja et Kutama qui auraient abandonné la vie de montagne pour allée s'installer dans les plaines et dans les cités, qui se sont par la suite arabisés et mélangés aux Arabes installés dans la région. On les retrouve donc dans les montagnes de la Wilaya de Jijel, le nord de la wilaya de Mila et la wilaya de Skikda. Cf. KITOUNI Housni (2013), *op.cit.*, pp. 15, 16, 17, 18 et 91
[5] KITOUNI Housni (2013), *op.cit.*, p.16

GUERRAB, seule la commune de Ziama El Mansouriah (à la frontière ouest avec la wilaya de Béjaïa) comporte quelques villages kabyles[1].

Sur le plan de la politique d'aménagement du territoire, portée ces deux principaux instruments que sont le SNAT et le SRAT, la région de Kabylie est divisée sur trois espaces de programmation territoriales (ou région) qui sont la région Nord-Centre (Tizi Ouzou, Béjaïa, Boumerdès et Bouira), la région Nord-est (Jijel) et la région des Hauts plateaux (Bordj Bou Arreridj et Sétif). A l'issue de cet effort de délimitation géographique, nous concluons que le territoire de Kabylie s'étend sur une superficie de 12 225,8 Km^2 (voir tableau n°09).

[1] La commune en question est frontalière avec la wilaya de Béjaïa (berbérophone). Une partie de la population (50 à 60 %) est soit berbérophone soit d'origine berbérophone (d'où le choix de la région). *Le double déclassement diglossique de tamazight entre l'impératif de son aménagement et les exigences de sa survie sociolinguistique. Les défis des langues de moindre diffusion à l'ère des numériques*. Université Abderrahmane Mira. Faculté des lettres et des langues. Centre National Pédagogique et Linguistique pour l'Enseignement de Tamazight. Colloque international, Bejaia Les 18 et 19 Novembre 2017

Tableau n°09 : Population et superficie de la Kabylie par wilaya et par espace de programmation territoriale (EPT)

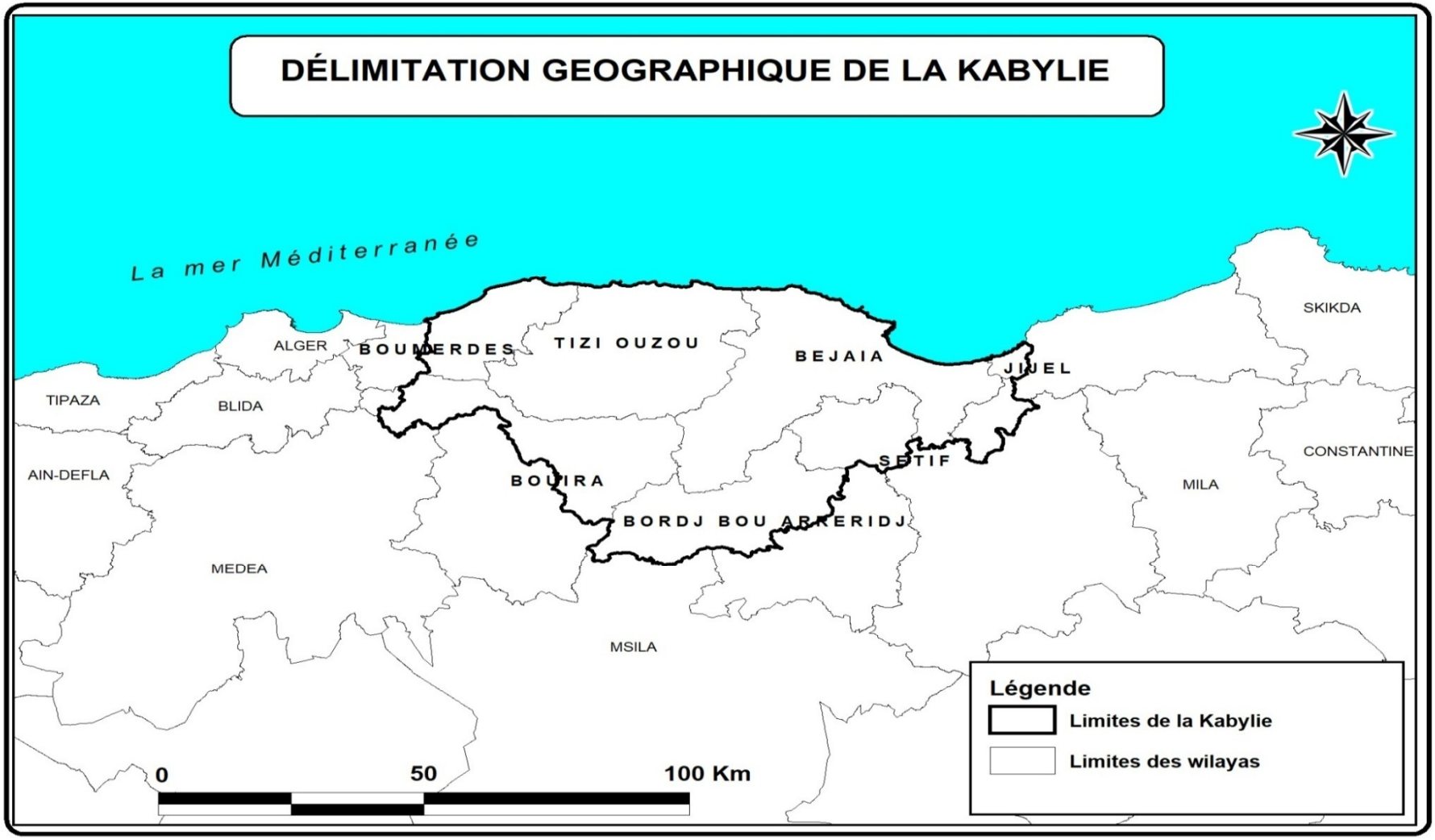
E.P.T.	Wilaya	Superficie par wilaya	Superficie des communes appartenant à la kabyle en Km^2	% par rapport à la superficie de chaque wilaya	% par rapport à la superficie totale de la kabylie	Nbre. de communes	Population totale des communes de la Kabylie	% par rapport à la population totale de la Kabylie
Nord Centre	Tizi Ouzou	2970	2970	100	24.29	67	1 127 607	33.48
	Béjaia	3236	3236	100	26.47	52	915 835	27.19
	Boumerdes	1451	994,40	68.53	08.13	20	375 821	11.16
	Bouira	4467	1852	41.46	15.15	23	454 358	13.49
	Total	12124	9052,4	74.67	74.04	162	2 873 621	85.32
Hauts Plateaux Est	Bordj BouArreridj	3935	1838	46.71	15.03	16	192 492	5.72
	Sétif	6 662	1224	18.37	10.02	19	279 909	8.31
	Total	10 597	3062	28.89	25.05	36	472401	14.03
Nord Est	Jijel	2400	111.4	4.64	0.91	1	21 642	0.65
	Total	2 400	111.4	4.64	0.91	1	21 642	0.65
Total	/	25121	12225.8	48.67	100	199	3 367 664	100

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données de l'INCT (Institut National de cartographie et de télédétection) et celles du RGPH 2008

De la lecture du tableau ci-dessus, nous constatons que le territoire de la Kabylie est situé en grande partie dans la région Nord-centre, soit 74.04% de la superficie totale comptant une population totale estimée à 2 873 621 habitants, soit 85.13% de la population totale de la Kabylie évaluée à 3 367 664 habitants. Cela peut s'expliquer par le fait que cette région regroupe deux wilayas reconnues comme majoritairement kabylophones à savoir la wilaya de Tizi Ouzou (100%) et la wilaya de Béjaïa (100%). Elle compte également deux wilayas qualifiées de plus au moins majoritairement kabylophones en l'occurrence la wilaya de Bouira (42.46% de la superficie totale de la wilaya regroupant 23 communes appartenant à l'aire géographique de la région de la Kabylie) et celle de Boumerdès (08.13% de la superficie totale de la wilaya regroupant 20 communes appartenant à l'aire géographique de la région de la Kabylie).

La région des Hauts-Plateaux, quant à elle, ne contient que 25.05% du territoire de la Kabylie, réparties entre les deux wilayas de Sétif (10.02%) et de Bordj Bou Arreridj (15.03%). En termes de population, cette région ne compte que 14.03% de la population totale de la Kabylie, soit 472 401habitnts. En ce qui concerne la région Nord-Est, cette dernière est la moins représentée car elle ne compte que 0.91% de la superficie totale de la région de Kabylie correspondant à 111.4km, localisée dans la wilaya de Jijel et 0.65% de la population totale de la Kabylie, soit 21 642 habitants.

Carte n° 02 : Délimitation géographique de la Kabylie



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

2. La région de Kabylie : un territoire caractérisée par une homogénéité sociale et un mode de gouvernance approprié

La notion de région est souvent employée par les géographes et les économistes pour mettre en évidence une certaine homogénéité[1] de paysage naturel ou fonctionnel caractérisant une entité territoriale plus ou moins étendue. Elle se définit ainsi comme un territoire possédant des caractères particuliers qui lui donnent une unité constituée soit par sa situation, son climat, son paysage, soit par son économie, son histoire et ses caractères humains ou ethnologiques[2]. Reposant sur cette idée d'homogénéité, la réglementation algérienne définit la région comme un espace constitué d'un ensemble de wilayas présentant des caractéristiques naturelles et de développement homogène[3].

a. La Kabylie : Des valeurs communes produisant une société intégrée

L'Algérie n'a jamais représenté une véritable unité culturelle. Il existe dans cette immense région nord-africaine plusieurs groupements humains possédant des langues, des confessions, des origines différentes auxquelles s'ajoute la diversité du climat, du relief (montagne, plaines, désert), du mode de vie (nomade, semi nomade, sédentaire), voire de l'habitat[4]. Ces critères nous ont servi de base pour analyser la singularité de la Kabylie qui, avec ses villages contrastés, offrent une morphologie globale et donnent l'image d'un établissement humain, compact et homogène, parfaitement intégré dans le milieu naturel qui a tendance à leur donner une forme d'identité locale[5].

La Kabylie apparaît communément dans l'histoire comme une entité territoriale culturellement et linguistiquement homogène, assez distincte des autres régions composant le territoire algérien. La singularité de l'organisation sociale de cette région peut être résumée en puisant dans les écrits des géographes, historiens ou militaires dont les études vont ouvrir la voie pour une colonisation de peuplement[6].

Bien qu'elle soit divisée, après l'indépendance, en plusieurs circonscriptions administratives (07 wilayas) la région de Kabylie connait une très grande homogénéïté géographique et sociale, affirme YESGUER. Selon lui, tous les kabyles partagent la même histoire, la même langue (le berbère, avec des différences dialectales mineures), la même structure spatiale et la même

[1] JUILLARD Etienne (1962), La région : Essai de géographie, *Annales de géographie*, pp.483-499
[2] BEGUIN (1994) systématise cette idée en définissant la région comme un sous-ensemble de lieux muni d'une distance, d'une mesure de superficie et d'attributs déterminés, pouvant recouvrir aussi bien des caractéristiques intrinsèques (« attributs de stock ») que des caractéristiques d'interaction (« attributs de flux »). BOURDEAU-LEPAGE Lise& HURIOT Jean-Marie (2009), L'idée de région et le fait urbain, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2 (avril), p. 273 www.cairn.fr
[3] Art. 03 de la loi n°08-16 du 3 Aout 2008 portant orientation agricole
[4] MAKILAM (1996), *La magie des femmes kabyles et l'unité de la société traditionnelle*, Ed. L'Harmattan, Collection Histoire et perspectives méditerranéennes, p.05
[5] MECHTOUB Akli (2001), Environnement social et habitat en milieu villageois : le cas de Taourirt Mokrane en Kabylie, In Revue *Insaniyat, n°* 14-15, mis en ligne le 31-01-2012, consulté le 28-06-2016. pp. 27-31 http://www.insaniyat.crasc.dz
[6] L'exploration scientifique entreprise par les militaires, tels CARRETTE E., HANOTEAU A. et LETOUNEUX A., avaient plus pour objet de répertorier les potentialités de la région, de décrypter l'organisation sociale afin de déceler les faiblesses de la société Kabyle.

organisation sociale et culturelle[1]. Martial REMOND[2] nous apprend qu'outre la majesté de son relief, la région conquiert les esprits par son charme, mais aussi ses cultures, sa population, ses villages, tout y est original[3] pendant que la préface signée de Bernard AUGUSTIN cherche à rapprocher cette région du cœur même de l'identité française. Selon cet auteur, la Kabylie à certains égards, a un visage de France, rappelant le Dauphiné ou la Savoie[4]. Toutefois, cette réflexion est motivée par des raisons de colonisation, suivant BELLAHSENE. Charles FARINE, quant à lui, atteste que dans ce massif de montagnes, coupé en deux par le Djurdjura, et qui s'étend de Bougie à l'Oued-Isser, vit un peuple qui n'est pas le peuple arabe ; il n'en a ni les mœurs, ni le caractère, ni les coutumes ; il a son cachet original. C'est le Kabyle, qui a su conserver son indépendance depuis des siècles, sans se laisser entamer ou amollir par les civilisations qui l'ont côtoyé[5].

Ainsi, BOULIFA témoigne qu'entre le libyen d'Hérodote et le kabyle de MASQUERAY, il n'y a pas de différence, quant à l'allure et au caractère. Le maintien de ses mœurs et de son parler jusqu'à nos jours nous montre que le berbère se dénature difficilement[6]. Suivant Charles-André JULIEN, les civilisations successives qui venaient du dehors ont été pour le Berbère autant de vêtements divers sous lesquels son corps et son âme demeuraient identiques à eux-mêmes. L'auteur parle de civilisation berbère constituée, selon lui, d'un ensemble de traditions et de coutumes, de mœurs et d'institutions qui se retrouvent, pures et abâtardis, à toutes les époques de l'histoire et indépendamment des vicissitudes historiques. Ce sont les manifestations constantes d'une mentalité stable devant les problèmes d'ordre politique ou religieux[7].

En effet, la Kabylie constitue à la fois un espace et un produit social d'une société caractérisée par sa structure intégrée et unifiée que BOURDIEU[8] en avait esquissé le portrait, telle qu'elle était avant la guerre dont la maison kabyle, une institution sociale concrète et unique, est

[1] YESGUER Hichem (2009), *op.cit.*, p.12
[2] REMOND Martial fut le premier Administrateur de la Commune mixte de Fort-National (1880). Il aura succédé aux officiers des ex-Bureaux arabes du Territoire de commandement alors mis en place par l'administration impériale sous Napoléon III
[3] REMOND Martial (2001), *Au cœur du pays kabyle. La Kabylie touristique illustrée des années trente*, rééd. Publisud, Paris, p18, Cité par BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.67
[4] Dans ce pays kabyle, ce n'est pas seulement la nature qui est attirante : l'homme est partout présent, car la densité de la population est extraordinaire, d'innombrables villages aux toits de tuiles qui ressemblent de loin à nos villages d'Auvergne, couronnent toutes les crêtes et les habitants de ces cités formant de petites sociétés dont l'étude est du plus haut intérêt. REMOND Martial (2001), *op.cit.*, p20
[5] FARINE Charles (1865), *A travers la Kabylie*, Edition DUCROCQ, pp.137-138, consulté sur le site https://books.google.fr le 15 juillet 2016
[6] BOULIFA Ammar ou Saïd (1925), *Le Djurdjura à travers l'histoire : depuis l'Antiquité jusqu'à 1830 : organisation et indépendance des Zouaoua (grande Kabylie)*, Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France., p.23
[7] JULIEN Charles-André (2015), *Histoire de l'Afrique du Nord : Des origines à 1830*, édition Talantkit, Béjaïa, p.54, cet ouvrage est à l'origine publié aux éditions Payot & Rivages (1951, 1969,1994)
[8] Socio-anthropologue de l'Algérie contemporaine ayant fondée ses paradigmes anthropologiques particulièrement sur la société kabyle traditionnelle. Afin de comprendre le savoir anthropologique de Pierre Bourdieu et son apport scientifique voir l'ouvrage LAHOUARI Addi, *Sociologie et anthropologie chez Pierre BOURDIEU : le paradigme anthropologique kabyle et ses conséquences théoriques*, ed. El Maarifa (2014), sa première parution était en 2002 aux éditions Découverte. La production de cet ouvrage est une façon de montrer l'intérêt et la pertinence méthodologique de Pierre BOURDIEU, précise Azzedine KINZI dans la préface de ce livre.

présentée comme l'expression d'une unité culturelle[1]. Dans son ouvrage intitulé la sociologie de l'Algérie, BOURDIEU, exposant les différents groupes sociaux (Kabyles, Chaouias, Mozabites et arabes) affirme que les villages et les tribus sont intégrés[2]. Dans une telle organisation, les individus se dissolvent dans les valeurs symboliques de la collectivité que BOURDIEU désigne par le concept de violence symbolique[3] constitués des symboles de l'interaction sociale[4]. BOURDIEU précise que ces *valeurs* fondamentales sont transmises dans la communauté villageoise kabyle, par une tradition indiscutée et admise de tous sans être explicitement et délibérément affirmées.

MASQUERAY a défini plusieurs aspects qui constituent les caractères communs et essentiels de l'organisation sociale et politique de cette société à savoir l'*horma* (honneur), *laânaya* (assistance ou protection), l'*mechmel* (bien commun), *qanoun* (loi), *Tadjmaat* (assemblée politique)[5]. Dans la société kabyle, l'honneur est selon BOURDIEU un capital social régulateur dans la mesure où les relations quotidiennes apparaissent comme obéissant à un système de valeur régulé par le sentiment de l'honneur. Et si l'individu prend des libertés avec cette valeur, il en payera les conséquences : la régulation dans la hiérarchie de la respectabilité[6].

La société maghrébine, dont fait partie la société kabyle, voue un véritable culte à l'honneur, précieux capital permettant d'entretenir des relations de confiances et d'estime avec autrui[7]. *Laânaya*, qui garantit la protection de la personne humaine dans les conditions les plus extrêmes. Enfin, en Kabylie, l'esprit de solidarité est fort développé traduit par la pratique de *Tiwizi* qui renvoie à une participation collective à une réalisation ou des travaux jugés utiles et nécessaires à la collectivité[8]. Toute l'organisation sociale de la Kabylie, écrivent HANOTEAU et LETOURNEUX, toutes les institutions kabyles (civiles, politiques, administratives, etc.) concourent à ce but unique : maintenir et développer la solidarité entre les membres d'une même collectivité[9].

---

[1] SILVERSTEIN Paul A. (2003), De l'enracinement et du déracinement. Habitus, domesticité et nostalgie structurelle kabyles, *Actes de la recherche en sciences sociales* 5 (n° 150), pp. 27-42 www.cairn.info, Cf. BOURDIEU Pierre & SAYAD Abdelmalek (1965), Le déracinement : la crise de l'agriculture traditionnelle en Algérie, les éd. Minuit

[2] BOURDIEU Pierre (2016), *Sociologie de l'Algérie*, Edition Thafat, p. 13, cet ouvrage a été publié pour la première fois aux éditions Presses universitaires de France en 1958. Voir aussi BOURDIEU Pierre & SAYAD Abdelmalek (1965), *op.cit.*, p. 32

[3] Difficile à délimiter, la violence symbolique se loge dans toute interaction sociale, et l'individu y soumis dès le réveil du matin et soumet d'autre individus sans en être conscient. LAHOUARI Addi (2014), *op.cit.*, p.144

[4] GAHLOUZ Mustapha (2011), *Les qanouns kabyles : anthropologie juridique du groupement social villageois de Kabylie*, Ed. L'Harmattan, p.30

[5] MASQUERAY Emile (1886), *Formation des cités chez les populations sédentaires de l'Algérie : Kabyle du Djurdjura, Chaouïa de l'Aoures, Beni Mezab*, thèse présentée à la faculté des lettres, Edition Ernest Leroux, p.21 consultée sur le site http://gallica.bnf.fr le 14 juin 2016

[6] A ce titre, les formes de défi et de riposte, mais aussi la façon de se tenir ou de marcher dans la rue, les manières dans les échanges verbaux, le comportement au souk ou dans tout autre lieu public, les attitudes face à un danger, la réponse à une demande de solidarité de la part de parents ou de voisins, etc. sont autant de situations dans lesquelles un code de conduite strict indique ce qu'il faut faire ou ne pas faire. Cf., LAHOUARI Addi (2014), *op.cit.*, p.74

[7] LAHOUARI Addi (2014), *op.cit.*, p.74

[8] GUIBBAUD Charly, *op.cit.*, p. 03

[9] BOURDIEU Pierre (2016), *op.cit.*, p.18

En conclusion et dans une analyse structuraliste, focalisée sur les règles qui façonnaient les structures sociales et qui seraient au principe de leur cohérence[1], la famille, le village, la *tajmaât*, les *qanouns*, les marabouts, les marchés, la langue, les rites agraires, *tiwizi*[2] et autres constituent des pièces fondamentales de la société kabyle et concourent naturellement à façonner une société particulière.

b. Structure sociale et organisation politique de la société Kabyle

La société kabyle s'organise en cercles concentriques de fidélité[3], c'est une société à filiation patrilinéaire, la Kabylie était régie par le code de l'honneur qui protège la maison, les femmes, les enfants. Ces derniers, représentent en fait le groupe des agnats, les cousins dont la mort doit être vengée par le sang. Son noyau est la famille entendue *Akham*, qui est la plus petite cellule sociale. Les familles regroupées forment le *Thakharrubth*, dont les membres possèdent un ancêtre commun, qui remonte à la quatrième ou à la cinquième génération. *L'Adhrum* est un groupe plus large formé d'un nombre variable de *Thakharrubth*. Plusieurs *Idharman* forment le village ou *Thaddarth* et les villages se rassemblent ensuite en tribu : *l'aârch*[4].

Sur le plan politique, la société Kabyle est gouvernée suivant le principe démocratique dont l'unité administrative est le village[5]. AUCAPITAINE précise que nul ne peut prétendre à exclure cette forme sociale pour accaparer un pouvoir despotique sans précédent dans les annales de ce peuple[6]. Le Kabyle est fortement impliqué dans la gestion des affaires collectives du village comme en témoigne AUCAPITAINE. Selon lui, lorsque le kabyle ne travaille pas, il vit sur la place publique, véritable forum aux petits pieds, où électeur, orateur, juge, juré, magistrat, gouvernement, il est dans le perpétuel exercice de sa souveraineté[7]. Il faudrait préciser que chaque village était doté de sa djemaa (*Tadjmaat* ou la *Djemâa*) et son amine (*lamin*).

Composée de tous les hommes ayant atteint la majorité (en état de porter les armes), *la Djemâa* était l'institution politique qui régissait la vie locale au niveau de chaque village[8]. Chaque *Tadjmaat* nommait son *Amin* c'est-à-dire un chef du village, mandataire toujours révocable, qui gérait l'administration. Il est désigné parmi les *Teman*, pluriel de *Tamen*. Ce fonctionnaire, premier échelon du système représentatif, est l'intermédiaire obligé entre le chef du village et la fraction dont

[1] LAHOUARI Addi (2014), *op.cit.*, p.82
[2] De nos jours, cette pratique s'insère dans le champ de l'économie sociale et solidaire dont les fondements théoriques sont tirés de l'école néoclassique (Léon Walras) et de ses contemporains. MAUNIER René (1932), *La construction collective de la maison en Kabylie. Etude sur les coopérations économiques chez les berbères du Djurdjura*, Paris, Institut d'Ethnologies, Travaux et mémoires de l'institut d'ethnologie-III
[3] BOURDIEU Pierre (2015), *Sociologie de l'Algérie*, *op.cit.*, p.13,
[4] La tribu, telle qu'elle est constituée en pays arabe, n'existe pas en Kabylie, où il n'y a que des villages dont la propriété individuelle est la base, car la législation musulmane relative à la propriété n'a jamais été en usage chez les Berbères. AUCAPITAINE Henri (1864), Les kabyles et la colonisation de l'Algérie, Editeur Challamel, p.12
[5] AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.7
[6] AUCAPITAINE Henri (1857), *op.cit.* p.21
[7] AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.8
[8] Coopération de plusieurs villages aboutit à la création d'une assemblée supra-villageoise, régionale, c'est le cas de l'organisation

il est spécialement chargé de représenter les intérêts et défendre les membres absents[1]. Chef du pouvoir exécutif, ses attributions sont plus au moins étendues, son initiative[2] très restreinte et son administration, en paix ou en guerre, constamment surveillée par la Djemâa. En effet, le véritable pouvoir prépondérant et insaisissable de la politique et de l'administration kabyle, est l'opinion kabyle qui guide et détermine d'avance les actes des fonctionnaires de tous les degrés[3].

Le fonctionnement de cette assemblée politique est fondé, théoriquement, sur le principe de démocratie car la tâche de prise de décision revenait aux notables, aux vieillards et chefs de famille. C'est ainsi que, sur le plan sociopolitique, la Kabylie était parvenue à se donner la possibilité d'une gouvernance sans Etat. Cette organisation politique était accompagnée d'un système législatif élaboré au niveau de chaque microcosme villageois et qui a permis aux *Djemaa* de se doter d'une organisation laïque dotée de prérogatives de puissance collective morale. La fréquentation de ces conseils a donné aux kabyles des notions exactes sur les droits de l'homme, la liberté et le respect dus aux lois établies, écrit AUCAPITAINE[4]. Elle était chargée d'organiser la vie en collectivité, de déterminer et de planifier les travaux et devoirs collectifs (voirie, servitudes, irrigations, pâturage, hospitalité, fêtes, etc.)[5].

En cas de litiges et de conflits, la *tajmaat* se référait à des textes de lois ou les "*qanouns* kabyles" qui constituent l'une des sources les plus intéressantes pur étudier les rapports sociaux régissant la communauté villageoise kabyle traditionnelle élaborés par son instance politique[6]. GAHLOUZ précise que les *qanouns* recueillis dans la moitié du 19e siècle et dont l'exploitation a historiquement contribué à la rédaction des coutumes kabyles, qui s'est concrétisée dans l'ouvrage de HANOTEAU et LETOURNEUX élaboré entre 1859 et 1868 paru en 1873[7]. Ainsi, la *Tajmaat* disposait de dépenses et de revenus lui permettant d'exercer ses fonctions dans l'intérêt général[8]. En résumé, ce sont des municipalités avec des magistratures électives, droit de paix et de guerre, une image exacte de ces communes des cinquième et sixième siècles, auxquelles les historiens ont donné le nom de *Republica*[9].

Dans sa thèse intitulée « Formation des cités chez les populations sédentaires de l'Algérie : Kabyle du Djurdjura, Chaouïa de l'Aoures, Beni Mezab », MASQUERAY expliqua que cette

[1] AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.8
[2] Il fixe les redevances dues par chaque maison pour hospitaliser les voyageurs et les malheureux, et préside aux distributions de viande faites à tous les habitants du village. Il régularise les corvées de secours aux cultivateurs ruinés et réglemente les journées de travail pour les établissements religieux ou les travaux d'utilité publique. Cf., AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.10
[3] AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.11
[4] AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.7
[5] AHMED ZAID - CHERTOUK M. (2018), *Co-construction of the general interest, and social innovations forms in Kabylia. A partnerships interaction approach based of three case studies*, chap. 10, *in* Providing public goods and commons, towards coproduction and new forms of governance for a revival of public action, Ph. BANCE (Dir.), 318p.
[6] GAHLOUZ Mustapha (2011), *op.cit.*, p.11
[7] GAHLOUZ Mustapha (2011), *op.cit.*, p.12
[8] AUCAPITAINE Henri (1864), *Ibid.*
[9] AUCAPITAINE Henri (1864), *op.cit.*, p.12

organisation, fondée sur un système de droit et d'obligation, est l'aboutissement d'un long processus de construction. La coopération et l'association entre personnes constituant ainsi une famille dans le cadre de relations matrimoniales est à l'origine de l'organisation de base de la société. Celle-ci est constituée à l'issue de guerre, par la nécessité de vivre au milieu des luttes qui déchirent les peuples privés de gouvernement[1].

GSELL adopte cette thèse en ce qui concerne l'organisation de la société Kabyle. Pour lui, au dessus des familles d'agnats, des groupes de familles pastorales, des républiques villageoises, les tribus sont des petits Etats fédératifs formés pour la défense et l'attaque[2]. Au-delà de l'union née de la stratégie commune pour faire face à ennemi, MASQUERAY explique que ces familles, petits Etats, se dissolvent pour donner naissance à de sociétés nouvelles, notamment avec le développement des échanges commerciaux consolidés par des liens sacrés du mariage en permettant de créer des liens durables entre les deux familles. Ces unions contribuent grandement à la paix[3]. C'est ainsi qu'est née la cité chez les africains sédentaires, quelque soit le nom qu'elle porte, *Taddert* chez les kabyles, *Thaquelèth* dans l'Aurès, *Arch* chez les Beni Mzab, etc.[4] Et c'est grâce aux valeurs ou des règles de fonctionnement de la société (la *horma*, *laânaya*, le *mechmel*, et les fêtes publiques) que la cité affirme sa supériorité sur les familles, écrit MASQUERAY[5].

Les explications théoriques de ce processus par l'économie publique, sont développées et généralisées par Adolphe WOLFELSPERGER expliquant la formation des organisations étatiques à travers la mise en évidence et le passage d'un état de nature marqué par l'anarchie et les conflits à l'Etat-Nation. Ce dernier incarne un système de droit permettant de gérer les conflits sociaux et de préserver la paix sociale, dont les arguments développés sont issus de la théorie des jeux non coopératifs ou/et coopératifs et celle du contrat social (J-J ROUSSEAU) [6].

Nous devons à Thomas HOBBES (1588-1679) une première définition et l'affirmation du lien social et de la vie comme bien commun et de sa conservation comme intérêt de tous. Pour Pierre BAUBY, le passage de la guerre à la paix est le passage de l'état de nature à la société civile. C'est pourquoi les hommes se sont dotés d'un « tiers », une autorité publique puis d'un Etat pour fonder et garantir les conditions de vie en commun de tout groupe, et qui est reconnu comme légitime par les hommes, bien qu'étant réducteur, par nature, de la liberté individuelle de chacun[7]. Le même auteur explique que tout groupe social (de plus petit groupe microsocial au planétaire et pas seulement au

[1] MASQUERAY Emile (1886), *op.cit.*, p.21
[2] JULIEN Charles André (2015), *op.cit.*, p.68
[3] MASQUERAY Emile (1886), *op.cit.*, p.23
[4] Selon MASQUERAY, autre que cette explication, plusieurs causes contribuent à la formation des cités, mais aucune d'elles n'est suffisante exclusivement. La moins décisive est peut être la nature du lieu dans lequel les familles se sont fixées (les vallées, les montagnes, etc.), la communauté de race ou de provenance. Cf., MASQUERAY Emile (1886), *op.cit.*, pp.25-30
[5] MASQUERAY Emile (1886), *op.cit.*, p.30
[6] WOLFELSPERGER A. (1995), *Economie publique*, Ed., PUF, pp.17-31
[7] BAUBY Pierre (2013), *op.cit.*, p. 45

niveau de la société ou de l'Etat) a intérêt collectif de groupe, dont le fondement est d'éviter le combat permanent[1] : la volonté de vivre ensemble implique la pacification, des règles de vie en commun. Il précise que tout groupe est formé d'une unité contradictoire entre conflits et intégration sociale, ce qui suppose l'existence de processus et institution de régulation, reconnus comme légitimes, opérant à la fois par adhésion, par persuasion, mais aussi par contrainte (le monopole de la violence légitime). Dans le cas des villages kabyles et de la société kabyle, ce pouvoir est exercé par les assemblées villageoises[2].

A la suite des travaux d'AHMED ZAID Malika, les développements de l'analyse de microtoponymes collectés dans une cinquantaine de villages kabyles attestent de l'émergence et de fondation de villages dans le cadre du *toufiq* et de mise en place de *Tajmaat.* Les mythes fondateurs de ces entités villageoises *Taddart*, ainsi que dans les toponymes et anthroponymes qui les dénomment, sont à l'origine de violences jugulées par les *adrum* et clairement attestés dans les villages enquêtés d'Est en Ouest de la Kabylie. Les aspects linguistiques, anthropologiques et historiques ainsi que les aspects socio-économiques des matériaux traités rendent plus complète la compréhension du phénomène de la violence symbolique à l'image des *Nuers* dans la corne de l'Afrique envisagée par GREFFE Xavier[3].

Toutefois, dans le cas de la Kabylie, des transformations d'ordre historique, politique et socio-économique exercent des forces centripètes sur les cercles les plus extérieurs de cette structure. En effet, après 1857, année de l'occupation française du massif du Djurdjura, une organisation politique et administrative spéciale fut mise en vigueur accompagné d'un système législatif[4]. Ainsi, après l'indépendance de l'Algérie et la formation de l'Etat-nation, l'organisation administrative du territoire national en communes s'est substituée aux assemblées villageoises (*Tajmaat*) dont chaque commune regroupe plusieurs villages et fonctionne comme l'appareil administratif, en raison de sa logique profonde, qui intervient de manière autoritaire et bureaucratique. Aujourd'hui, la Ta*jmâat* ne connaît aucune reconnaissance officielle et, par conséquent, ne jouit d'aucune place dans le dispositif institutionnel[5].

[1] L'homme est à l fois, de manière indissociable, un individu et un être social. Si chacun ne recherchait que ses propres intérêts individuels, égoïstes en quelques sorte, la vie se réduirait au combat permanent de chacun contre chacun et contre tous, potentiellement destructeur de la collectivité et donc de chacun de ceux qui la composent. BAUBY Pierre (2013), *op.cit.*, p.44
[2] AHMED ZAÏD CHERTOUK Malika, 1998, Contribution à l'étude de la toponymie villageoise kabyle, Thèse de doctorat, INALCO, Paris, 1 vol. (703-XV f.), illustrations, cartes.
[3] GREFFE Xavier, *Economie des politiques publiques,* Paris, Dalloz, 546 p.
[4] AGERON Charles-Robert (1966), La politique kabyle sous le Second Empire, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, Tome 53, n°190-191, premier et deuxième trimestres, p. 68, https://www.persee.fr
[5] RAMDINI Samira (2010), *op.cit.*, pp.181-182

En parallèle au système administratif s'est développée une autre forme d'organisation dénommée comité de village ayant le statut d'une association[1]. Cette dernière est l'une des formes juridiques reconnues de tiers-secteur ou d'une nouvelle économie qualifiée d'économie sociale et solidaire[2]. Constituant une des formes de l'organisation de l'action participative des citoyens à la gestion de la vie collective en collaborant avec l'administration communale, l'objectif principal de ces comités est l'amélioration du cadre de vie des citoyens du village[3].

Cette organisation administrative était accompagnée d'une politique de développement marquée par l'industrialisation avait produit un espace planifié, forcé, qui commence par remettre en cause toute la perspective de la période coloniale et ses symboles. C'est un espace produit sans que son utilisateur soit au centre de ces transformations ; des volontés nouvelles de réappropriation d'un espace fait à leur insu se manifestaient[4]. CHERIOUT illustre cette situation à travers l'étude de l'avenir de la maison dite traditionnelle qui est, selon lui, de moins en moins rencontrée […] se retrouvant actuellement à l'écart d'un creuset économique et social où elle plongeait dans le passé ses racines et à la faveur des changements récurrents à toute dynamique des sociétés.

3. Une organisation économique spécifique de la Kabylie engendrant une forte mobilité de la population

La combinaison des spécificités territoriales du relief très accidenté et la logique territoriale des habitants en matière de l'occupation de l'espace kabyle a-t-il produit une logique de mobilité dans ce territoire ? Nous examinons d'abord la logique de l'habitation de l'espace kabyle regroupé en villages fixés aux hauteurs des montagnes pour des raisons défensives, fondamentalement à l'origine, encourageant le développement d'une économie kabyle traditionnelle articulée autour de l'agriculture, de l'industrie et d'artisanat et d'un réseau de *Souk* formant un modèle de mobilité.

a. Une montagne densément peuplée et régulation de la mobilité à l'intérieur des villages

Selon BELLAHSENE[5], la particularité de la Grande Kabylie est d'abord la densité de son occupation humaine essentiellement fixée sur les sommets de ses massifs montagneux richement boisés. La montagne qui s'oppose à la plaine, constituait le lieu de prédilection d'une fixation au sol et du déroulement d'une vie en groupe. Les plus grandes densités humaines étaient concentrées en dehors des plaines[6]. La densité de peuplement des montagnes en grande Kabylie est en moyenne de

[1] AHMED ZAID M., & al.., (2012), Economie sociale et action sociale territoriale : les innovations des associations à caractère social en Kabylie (Algérie), Xlle Rencontres du RIUESS, L'économie sociale et solidaire face aux défis de l'innovation sociale et du changement de société, Laboratoire 2L2S, Université de Lorraine, 5-6 juin
[2] DRAPERI Jean-François (2007), Comprendre l'économie sociale, fondements et enjeux. Ed. Dunod, 244p.
[3] RAMDINI Samira (2010), *op.cit.*, Pp.183 et 188
[4] MECHTOUB Akli (2001), Environnement social et habitat en milieu villageois : le cas de Taourirt Mokrane en Kabylie, Revue *Insaniyat*, n° 14-15, mis en ligne le 31 janvier 2012, consulté le 05 novembre 2016. http://insaniyat.revues.org
[5] BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.90
[6] La logique de l'occupation du sol traduit de fortes préoccupations d'intériorité, laissant entrevoir dans les modalités de son organisation de réels objectifs de sauvegarde de l'intégrité de la famille, de l'intimité ; la répartition dans l'espace favorise plus la

150hab./Km^2, selon LACOSTE Yves[1]. A Bougie, bien que la population se concentre dans sa grande majorité dans cette longue et large vallée de la Soummam, mais les montagnes la bordant sont à leur tour couvertes de villages Kabyles, accrochés aux crêtes et commandant chacun sa part de vallée. Les populations ont eu, comme pour le reste de la région, l'habitude de se fixer sur les hauteurs de part et d'autre de la vallée, alliant sécurité défensive et protection contre les crues fréquentes et violentes de l'oued[2]. Cette forte densité est maintenue jusqu'à nos jours ; en 2001, Marc COTE l'avait estimé à 150 hab./km^2 environ en Petite Kabylie et 300 hab./km^2 dans la Grande Kabylie[3]. En 2008, ces densités sont de 316 hab./km^2 dans la wilaya de Tizi Ouzou, 280 hab./km^2 dans la wilaya de Béjaïa, 156 hab./km^2 dans la wilaya de Bouira, etc. (voir la seconde section du présent chapitre).

BELLAHSENE explique que cette fréquentation des hauteurs, caractéristique largement répandue dans l'ensemble de la Méditerranée, est adoptée en conséquence des violences historiques ainsi que de la permanente insécurité des basses terres ou des côtes. C'est ainsi que Marc COTE estime que l'habitat traditionnel privilégiait les massifs montagneux aux dépens des plaines et, à l'intérieur des massifs, les crêtes et versants au détriment des bassins et des fonds de vallée[4]. Selon REMOND[5], les populations kabyles avaient privilégié les flancs élevés des massifs des Ath Djennad, les crêtes du Massif Central et celles des contreforts de l'escarpé Djurdjura[6].

En effet, les villages longent les lignes de crêtes, investissent les sommets en véritables nids d'aigles ou encore, s'adossent à flanc de montagne, jamais loin du sommet et la *Tajmaat* filtre l'accès à ce dernier dans le but de réguler la mobilité des étrangers à l'intérieur du village. A cet effet, un voyageur, Kabyle ou étranger ne pouvait traverser le village si celui-ci ne pouvait justifier son passage, il devait emprunter les voies de contours, toujours en contre-bas. Ainsi, la sécurité et le caractère intime du village demeuraient préservés, écrit BELLAHSENE[7]. En matière de mobilité de personnes, BELLAHSENE écrit que les communications entre les principaux villages s'effectuaient par des voies principales courant généralement le long des lignes de crête. D'ailleurs, les

---

ségrégation entre les familles qu'au sein même de la famille. Espace introverti, clos, murs aveugles et continus, l'habitat manifestait souvent dans sa forme et son organisation des visées d'intimité et d'unité. Cf., MECHTOUB Akli (2001), *op.cit.* http://insaniyat.revues.org

[1] LACOSTE Yves (1980), Unité et diversité du tiers monde : foyers révolutionnaires dans les montagnes Amérique latine et Afrique du nord, Tome III, Ed. FM/Hérodote, p. 113

[2] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.18

[3] COTE Marc, MILHAUD Olivier (2001), Les montagnes du Maghreb : un cas de déterminisme géographique ? Cafés Géographiques de Lyon, http://cafe-geo.net

[4] COTE Marc (1996), *op.cit.* p. 40.

[5] REMOND M. (2001), op. cit., p.18.

[6] Cependant, cette explication n'est pas la seule raison justifiant ce mode d'occupation de l'espace kabyle. BRAUDEL écrit que la violence du climat méditerranéen a largement encouragé les populations à migrer vers le haut "qu'il pleuve avec trop d'acharnement, la terre meuble glisse comme de l'eau au bas des pentes, ménage abusivement l'espace, limite les plaines et les champs à quelques rubans, à quelques poignées de terres. Le spectre de l'inondation est permanent, les rivières à sec depuis des mois gonflent aux premières pluies torrentielles ou à la fonte des neiges, emportant tout sur leur passage. Cf., BRAUDEL F. (1985), La Méditerranée, l'espace et l'histoire, éd. Champs/Flammarion, Paris, p.27, cité par BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.90

[7] BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.91

communications entre la Basse Kabylie et le Djurdjura empruntaient souvent les hauteurs traversant cols et plateaux, évitant autant que se peut, vallées, ravines et autres dépressions à découvert.

b. Développement d'une économie traditionnelle en Kabylie favorisant une forte mobilité liée au travail et au commerce

Le mode de vie de la Kabylie était fondamentalement rural caractérisé par le développement de l'agriculture et de l'artisanat et de l'industrie. Pendant ce temps, Emile CARREY rapporte dans sa description de l'expédition de Kabylie de 1857, que les pentes kabyles intensivement travaillées font de ses habitants de véritables "fourmis"[1]. Pour sa part, le Général E. DAUMAS décrit cette région comme de toute part dans cette immense ruche humaine que l'on appelle Kabylie, on rencontre le travail qui féconde ou l'industrie qui enrichit[2].

À l'instar de nombreuses régions méditerranéennes, la Kabylie a été au cours de son histoire une région de forte émigration et de mobilité. L'insuffisance de travail et d'activités locales et le dynamisme démographique de la Kabylie ont donné, très précocement, à l'émigration (la mobilité) un caractère traditionnel qui s'enracine dans une mobilité ancienne et régulée par la société. DIRECHE-SLIMANI qualifie cette mobilité ancienne et dynamique de paradoxale pour une région de forte sédentarité comme la Kabylie (un lien étroit avec la terre), va accoutumer les Kabyles aux voyages migratoires[3]. Les Kabyles sont réputés fort mobiles tel que souligné par Alexis de Tocqueville en ces termes "quant aux mœurs autochtones davantage supposées que constatées, que nous n'avons pas tardé à découvrir que les populations qui repoussaient notre empire n'étaient point nomades, comme on l'avait cru longtemps, mais seulement beaucoup plus mobiles que celles d'Europe[4] ".

Les Kabyles sillonnaient une bonne partie de l'Afrique du Nord pour leur commerce mais aussi en quête de travail salarié, activité typique de l'économie industrielle moderne[5], afin d'échapper au contraintes que présente le mode de production rural, notamment l'activité agricole.

Les échanges commerciaux[6] sont assurés par des commerçants itinérants et aventureux appelés colporteurs[7], marchands modestes mais très nombreux et entreprenants, qui parcouraient des centaines de kilomètres à travers l'Algérie pour vendre les produits divers parfois originaires de leur

[1] CARREY Emile (1857), *Récits de Kabylie*, la conquête de 1857, 1ère éd. M. Lévy, Paris, p.24 https://gallica.bnf.fr/
[2] DAUMAS Eugène (1857), La Kabylie, Edition Hachette, p. 56. https://gallica.bnf.fr/
[3] DIRECHE-SLIMANI K. (2004), *Kabylie : L'émigration kabyle : Entre tradition économique et histoire politique*, in Encyclopédie berbère, 26 | Judaïsme – Kabylie, en ligne depuis 01 Juin 2011, consulté le 28 Juin 2018. http://journals.openedition.org
[4] DE TOCQUEVILLE Alexis (2003), *Seconde lettre sur l'Algérie*, 1837 ; 1e édition, 1838, in La presse de Seine et Oise. Rééd. Mille et une nuits, S1, p.444
[5] SAYAD Abdelmalek (1994), Aux origines de l'émigration kabyle ou montagnarde, *Revue Hommes et Migration*, n°1179, cet article fait partie d'un numéro thématique "Les Kabyles. De l'Algérie à la France", p.06 https://www.persee.fr
[6] Les échanges commerciaux renseignant sur la vitalité de l'économie kabyle traditionnelle dans la mesure où ils nous renseignent sur la capacité de la région à attirer les vendeurs et les acheteurs générant des flux de mobilité des localités environnantes. Kabylie : Economie ancienne ou traditionnelle, *Revue encyclopédie Bérbère*, Volumes 26, mis en ligne le 01 juin 2011, consulté le 01 février 2017. http://encyclopedieberbere.revues.org
[7] MAMMERI Mouloud (1980), Poèmes kabyles anciens, Ed. François Maspero, Paris, 470p. réédit. En 1987, p340

région (huile d'olive, figues séchées, produits artisanaux comme les bijoux en argent et les poteries)[1] et rapporter des produits qui manquaient en Kabylie[2] et faisant des incursions jusqu'au Maroc et en Tunisie. Soulignée dans les archives ottomanes[3], l'activité du colportage ou du commerce itinérant des Kabyles est, selon SAYAD Abdelmalek, une tradition constituée pour les besoins de la circonstance, à la façon d'un atavisme social et culturel (pour ne pas dire génétique) de se détacher de ses conditions sociales de production[4]. Il ajoute que cette forme d'émigration itinérante constituant à transbahuter sur le dos, mis en ballot, tout le capital dont dispose, et cela à des fins de transaction, relève plus de l'éthos de l'économie précapitaliste que de l'activité économique au sens moderne[5].

Ainsi, leur polyvalence les prédisposait à l'exercice de différents métiers. Ils louaient leurs bras comme soldats, maçons, constructeurs de moulins hydrauliques, faucheurs de blé, etc. Ils étaient employés comme terrassiers, jardiniers, gardes du Dey, etc. Durant la période correspondant à la colonisation française et sa politique agricole proposant des emplois dans les plaines de la Mitidja et du *Cheliff*, souvent saisonniers, les kabyles étaient sollicités pour des activités ponctuelles et se déplacent selon le calendrier agricole des grands travaux[6]. Les déplacements ont concerné des membres désignés par le groupe ; la forte cohésion sociale et la solidarité de la parenté permettait les départs répétés et organisés vers d'autres régions[7]. En fait, tout en préservant l'isolement de leurs familles, à l'abri dans leurs villages, les hommes ont pris la liberté de se déplacer souvent à l'extérieur de la Kabylie, dans les plaines et villes d'Algérie et même de tout le Maghreb, mais sans aucunement modifier leurs structures internes fondamentales, auxquelles ils marquent même un farouche attachement, écrit DUJARDIN[8].

Précisons aussi que ces déplacements jusqu'au 1871 ont eu un caractère temporaire car rares étaient les Kabyles qui se fixaient définitivement loin de leurs villages ; ce n'est qu'après la destruction des bases de l'économie kabyle traditionnelle lors des révoltes de 1857 et 1871 que l'émigration s'est transformée peu à peu en départs définitifs et lointains (Tunisie, Syrie, France...)[9]. Historiquement, c'est l'insurrection de 1871 et le phénomène de dépossession des terres lancé par la colonisation qui avaient déjà ébauché le premier mouvement migratoire des Kabyles vers la Tunisie

[1] DIRECHE-SLIMANI K. (2004), *op.cit.*, http://journals.openedition.org
[2] MORIZOT rapporte que même après l'occupation de la Kabylie, l'administration française délivrait dans les années 1880, jusqu'à 10 000 autorisations de circulation aux colporteurs de la seule confédération de tribus des Igawawen qui ne dépassait pas 80 000 habitants.
[3] Pour les plus chanceux et les plus nantis d'entre eux, le commerce reste l'activité dominante qui les fera s'installer dans les grandes villes algériennes où des établissements commerciaux les recevaient. Dans des villes comme Annaba ou Constantine, des foundouks étaient financés par la tribu des Aït Abbès spécialisée dans la vente de l'huile d'olive ; ou bien Orléansville où des familles kabyles dominaient les places commerçantes de l'Ouarsenis. DIRECHE-SLIMANI K. (2004), *op.cit.*, http://journals.openedition.org
[4] SAYAD Abdelmalek (1994), *Ibid.*
[5] SAYAD Abdelmalek (1994), *Ibid.*
[6] DIRECHE-SLIMANI K. (2004), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[7] DIRECHE-SLIMANI K. (2004), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[8] LACOSTE-DUJARDIN Camille (2002), *op.cit.*, p.122
[9] *Encyclopédie berbère*, Vol. 26, (2004), *op.cit.*, http://encyclopedieberbere.revues.org

puis vers la France. La politique coloniale agraire et l'écroulement des unités traditionnelles comme la tribu avaient amorcé les premiers départs massifs. Mais l'impact de ce facteur reste somme toute marginal et assez exceptionnel.

Ce sont les facteurs démographiques et économiques qui vont donner au processus migratoire l'ampleur constatée. La surpopulation d'une terre extrêmement morcelée, pauvre, vivant d'une agriculture et d'une arboriculture de montagne, l'absence en Kabylie de grandes villes et de pôles urbains importants pouvant drainer une main d'œuvre et créer des emplois expliquent le départ des kabyles vers les grandes villes (notamment Alger) avec l'installation de familles entières puis vers la France. La prolétarisation des paysans kabyles activera l'abandon d'un certain nombre de traditions agraires ; un mouvement d'abandon des terres consécutif à un fort exode rural accentuera la rupture totale avec le système productif traditionnel[1].

c. Les souks : Lieu d'échange, de polarisation de flux de mobilité et de structuration de l'espace social

La région kabyle était dotée d'un réseau économique et de marchés (*souk* ou *leswaq)* assez dense. CARETTE[2] 1848 avait recensé 67 marchés assurant les échanges internes entre "tribus" kabyles, tandis qu'un ensemble d'une dizaine de souks périphériques et en plaine, assurait les échanges avec l'extérieur. En Kabylie, les marchés se tenaient hebdomadairement et prenaient le nom du jour de la semaine durant lequel ils se déroulaient[3]. La plupart du temps, ils étaient la propriété des tribus.[4] Se tenant en pleine zone rurale, le souk kabyle occupe un espace permanent, immuable et de longue date établi.[5] MAHE indique que la majorité des marchés se situe sur les limites des frontières des tribus, et souvent à proximité d'établissements religieux dont les clercs prenaient souvent une place importante dans l'organisation des marchés[6].

En fonction du lieu de localisation des marchés BELLAHSENE distingue trois catégories de souks à savoir les souks locaux inter-villages (internes), les souks inter-fédérations (inter-tribaux) et les souks extérieurs. Les souks locaux inter-villages ou internes, privilégient généralement les crêtes et les sommets aplanis ou bien encore les hauts cols entre les différentes localités. Ces souks maintenaient les liens sociaux, selon Marc COTE[7] à l'intérieur d'une même fédération de

[1] DIRECHE-SLIMANI K. (2004), *op.cit.* http://journals.openedition.org
[2] CARETTE Emile (1848), *op.cit.*, p. 97
[3] A l'intérieur du marché, la police et l'administration de la justice étaient le monopole rigoureux d'une juridiction spécialisée dont les membres étaient choisis par l'assemblée restreinte de la tribu-en fait, ses notables- mais qui était complètement distincte et indépendante d'elle. Cf., MAHE Alain(2001), *op.cit.*, p35
[4] A moins de dimension au sein d'une même tribu, il est rare qu'elle possède plus d'un marché ou, à l'inverse, qu'elle n'en possède pas du tout. Comme toujours, il y a des exceptions. L'exemple de la riche et puissante tribu Aït Abbes correspond au premier cas. Nous y trouvons quatre marchés importants dont un, selon CARETTE est sans conteste l'un des plus fréquentés et des approvisionnés de Kabylie. Cf., MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.34
[5] BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.96
[6] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.35
[7] COTE Marc (1988), L'Algérie ou l'espace retourné, Edition Flammarion, Collection Géographes, p.80

communautés[1]. Les marchés situés en plein cœur des tribus sont capables d'attirer une nombreuse clientèle dans la mesure où ils possèdent l'une des plus fortes capacités d'attraction et rayonnement loin des frontières de la tribu, en drainant les acheteurs de la Kabylie entière[2].

Plusieurs cas correspondent à cette localisation. Les quatre marchés d'Ath Abbes[3] et les nombreux marchés du Massif central de Grande Kabylie. Bien que, dans cette région, la majorité des marchés soient situés aux confins des tribus, la densité exceptionnelle de peuplement de ces montagnes (entre deux cents et trois cents habitants au kilomètre carré) permet aux tribus d'entretenir des marchés internes pour les seuls besoins locaux. En dehors des tribus du massif central, il y avait également le cas des tribus du haut Sébaou (les Ath Djennad avec le lundi qui se tient à Aghrib, les Ath Ghorbi avec le samedi d'Ifigha, les Aïth Ouaguenoun avec le mercredi et le lundi, qui se tiennent tous deux à Taksebt) ainsi que de la haute vallée de la Soummam (le lundi des Fenaïa et le mercredi des Ath Oughlis, qui se tient près d'Aourir Asammeur)[4].

L'isolement d'une tribu du fait de forêts ou de maquis la séparant peut également avoir le même effet. Ainsi, par exemple, du marché du jeudi des Maatka qui se tient sis en son centre du fait que la tribu est isolée par la forêt de Bou Mahni, à l'ouest des Iflissen et au sud des Mechtras et par des maquis qui sertissent ses autres frontières. De façon plus systématique encore, c'était le cas des tribus qui jouxtent la vaste forêt de l'Akfadou. Les souks inter-fédérations (ou intertribaux) qui préféraient les aires dégagées, en terrain "politiquement neutre" au fond de petites vallées encaissées aux pieds des massifs. Ces souks se déroulaient en tant que lieu de paix où se faisaient et défaisaient les alliances politiques entre les différentes communautés villageoises voisines[5].

Les souks extérieurs, vitaux pour la Grande Kabylie, consacrent les échanges avec l'extérieur se réservant l'acheminement de produits entre zones écologiquement différentes : vendre de l'huile d'olives, les produits manufacturés (artisanat, petites industries) pour acheter les céréales nécessaires à sa subsistance, pendant que les commerçants et négociants étrangers écoulaient dattes, bétail, laine et objets artisanaux pour se procurer les biens et denrées leur faisant défaut. Ces marchés se situent sur leurs frontières et souvent à un point proche du ou des territoires des tribus mitoyennes, de telle

[1] Suivant Alain MAHE, le marché était une véritable tribune, le seul lieu où les hommes des tribus et des villages pouvaient se rencontrer en grand nombre, y échanger les nouvelles, y mûrir leur projet d'association, se faire connaître et connaître les autres, bavarder légèrement ou deviser sur de graves problèmes, briller par l'éloquence au sein des petits groupes qui se formaient de-ci de-là, ou profiter de l'anonymat que procure la foule. Les marchés Kabyles étaient non seulement le lieu de multiples échanges, de biens, de mots, et de femmes (on y concoctait des mariages politiques), mais aussi là où qu'on pouvait échanger la violence. Car au-delà des autres aspects et sans être au sens propre un espace public, le marché garantissait la publicité à ceux qui voulait donner de l'éclat à leur conduite. Cf., MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.36

[2] MAHE Alain (2001), *Ibid.*

[3] Les deux mercredis, l'un se tenant à Talefsa, l'autre entre Tazaïrt et Ighil Ali, puis le jeudi, qui se tient dans les murs même de la Qalaâ des Aït Abbes et dont Carette nous dit qu'« *il est fréquenté par presque toutes les tribus Kabyles et aussi par un grand nombre de tribus arabes* » (*Ibid.*., p.379) et, enfin, le lundi de Boudjelil. La réussite tient à deux facteurs. D'une part, à la variété des produits proposés et aux spécialités locales commercialisées sur place (comme les burnous) et, d'autre part, à la sécurité qui y règne garantie les Ait Abbes. Mais cette situation est à peu près unique en Kabylie. Cf., MAHE Alain (2001), *Ibid.*

[4] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p. 37

[5] BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p. 97

sorte que chacune d'elle puisse y attirer les marchands et les clients. Cette localisation du marché aux limites de la tribu lui conférait une sorte d'extra-territorialisation et une certaine proximité des groupes et des sanctuaires religieux contribuaient à sacraliser son espace. Elle permettrait également de conserver leur neutralité[1].

Selon BELLAHSENE, ces souks occupaient les espaces frontières de la région : les cols, la proximité des grands oueds, les plaines, etc.[2] Ils étaient rejetés vers les plaines et les vallées que surplombent les grands massifs ou les cols de basse altitude (besoin de contrôle visuel de la part des autochtones). Ils occupent en général des espaces charnières entre l'extérieur et les différentes régions kabyles[3]. Ces souks avaient une vocation strictement commerciale. Le dimanche des Ouadhias de la confédération d'Aït Sedka est l'un des plus fréquentés de la région, le mercredi des Aït Iraten qui bénéficie de la *baraka* d'un sanctuaire maraboutique, le marché du vendredi des Aït fraoucen, l'un des principaux, sinon le principal de la Kabylie[4]. Le vendredi des *Akblis*, installé dans le village d'Ath Hamsi, est également un important marché de la région. Beaucoup plus à l'est, le samedi des Imzalen, installé à proximité du village de Djeblaa, est à égale distance de quatre tribus.

Sous section 2 : Reliefs et voies de communication de la Kabylie : spécificités géographiques produisant un modèle de mobilité

Les géographes distinguent plusieurs Kabylies : la Grande (haute) Kabylie, la Petite (la basse) Kabylie[5] et la Kabylie de Collo ou orientale. Pour notre part, nous reprenons cette divison sachant que ces sous-régions de la Kabylie forment un seul et unique territoire aux caractéristiques géographiques homogènes[6].

1. La Kabylie du Djurdjura : composée de trois ensembles montagneux séparés par des vallées constituant des voies de communication

La Grande Kabylie se distingue par son altitude pour l'ensemble de la région (et d'ailleurs pour toute l'Algérie tellienne) de son massif principal dont les sommets dépassent au Djurdjura les 2300m (Lalla Khadija, 2308m). La grande Kabylie se décompose en trois sous-régions principales, la Kabylie de Djurdjura, la Kabylie maritime et la Kabylie des Bibans.

[1] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.35
[2] BELLAHSENE Tarik (2006), *Ibid.*
[3] J. Duval précise que les meilleurs emplacements pour une présence commerciale permanente sont la proximité d'une source d'eau, la confluence de cours d'eau, l'intersection de plusieurs chemins, le débouché d'une vallée, le centre d'une plaine. Cf., DUVAL J., "Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie" in Bulletin de la Société Géographique, 5ème série, t. X, 2ème semestre, pp. 49-170.
[4] CARETTE Emille (1848), *op.cit.* p.383
[5] Cependant, les adjectifs "Grande" et "Petite" n'ont aucun lien avec la superficie respective de chacune des deux sous-régions, mais se réfèrent à l'altitude des sommets culminants. En effet, la Petite Kabylie est bien plus étendue que la Grande Kabylie alors que les cordillères principales y sont moins élevées.
[6] KAUFMANN Vincent & MONTULET Bernard affirment que les structures spatiales topologiques et topographiques sont une dimension centrale de la construction de la mobilité par les acteurs KAUFMANN Vincent & MONTULET Bernad (2004), *op.cit.*, p.283

a. Kabylie du Djurdjura

Le massif montagneux de Djurdjura[1] est le plus élevé des massifs littoraux de l'Algérie caractérisé par sa topographie accidentée, son altitude et surtout l'orientation des reliefs et des dépressions[2]. Le massif du Djurdjura comprend un ensemble de chaînons montagneux enchevêtrés. Il est ceinturé, voire isolé du reste des contrées limitrophes par les monts de Djurdjura, tout comme les *Ath Djennad* (le massif maritime s'élevant au nord de la vallée du *Sébaou* et clos l'isolement de la région) et *l'Akfadou* séparent la région de la mer[3].

La Kabylie de Djurdjura est frontalière, à l'ouest, de la Mitidja algéroise, séparée en cela par l'oued Isser (récemment la frontière était repoussée davantage vers l'ouest au niveau d'oued *Bugwaw*, aujourd'hui l'oued Boudouaou[4]). Au sud, les plateaux de Bouira séparent la Kabylie du Djurdjura du massif des Bibans et à l'est, la vallée de la Soummam la séparant de la Petite Kabylie. Au nord, la région est limitée par la mer Méditerranée (100km de long), offrant une côte déchiquetée aux mouillages rares, régulièrement battus par des vents qui s'amplifient au contact du relief[5]. S'allongeant sur 50 Km de long, la chaîne de Djurdjura, calcaire en écailles et très escarpée, forme un arc de cercle qui s'élève brusquement au nord-est de l'oued *Djemâa* et de l'Atlas tellien (1100m d'altitude en moyenne) avec la chaîne occidentale du *Heïzer* (2114m)[6].

Suivant BELLAHSENE, le massif du Djurdjura constitue une véritable barrière naturelle, se rompt en pans de montagnes ordonnés en quinconce homogène en donnant lieu à de nombreuses voies d'accès qui serpentent vers l'intérieur du massif. Elle est franchissable par des cols qui surplombent soit des gorges encaissées (ainsi des deux axes de pénétration compris entre col *Tirourda* et celui de *Chellata*), ou, le plus souvent, par des ravins creusés des contreforts de l'axe central du Massif (ainsi, par exemple, les voies d'accès serpentant au pied des cols de *Lalla Khedidja*

[1] Appelée par les romains le Mont Ferratus, le Djurdjura est confondu avec l'ensemble de la Kabylie, sous-entend souvent la grande Kabylie. Les Kabyles antiques étaient connus des romains sous le nom des *quinquegensiens*, c'est-à-dire, les cinq tribus, dont les Ath-Fraoucen, les Iflissen et Yazzouzen. Surnom ou épithète qui pouvait être appliqué à n'importe quel groupe de « cinq peuplades » ; ce n'était là qu'un vocable ordinaire .exprimant l'idée de collectivité, l'idée de nombre, mais nullement un terme ethnique, un nom particulier propre à une famille, une tribu, une confédération dont les membres descendraient du même ancêtre. Cf., BOULIFA Ammar ou Saïd (1925), *op.cit.*, Pp.10-11. Vraisemblablement, le Djurdjura connaissait un schéma social à peine éloigné de ce que rencontrera la France au XIXème siècle en approchant la région : un rassemblement de 5 grandes tribus se fédérant en cas d'agression extérieure. Cf., BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.* p.70

[2] LESPES René (1909), Le climat de la Kabylie du Djurdjura, Revue Annales de géographie, t.18, n° 97, p.24, www.persee.fr

[3] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.16

[4] Selon BELLAHSENE, *Boudouaou*, terme provenant de *Bu-Agwaw* ; *Agwaw* étant le terme autochtone désignant l'habitant de l'ouest du Djurdjura. Le mot évolua en *Azwaw* (*Azouaou*), à l'origine du terme "Zouave", Cf. BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.54

[5] Selon BELLAHSENE Tarik (2006), la hauteur de ses reliefs vertigineux, sa proximité immédiate d'Alger, ont toujours créé un choc pour ceux qui d'Alger cherchaient à rallier les grandes villes de l'est algérien : Constantine et Bône (actuelle Annaba). Pour cela, traverser la région connue comme étant un cul-de-sac (difficulté, impasse, danger), relevait de l'inimaginable. Contourner l'imposante chaîne du Djurdjura par le sud, demeurait l'unique moyen.

[6] La Kabylie du Djurdjura prend la forme alors d'une "bouche" dont la lèvre supérieure serait formée par le massif maritime, alors que la lèvre inférieure contiendrait le Massif Central bordé par le Djurdjura. La vallée du Sébaou séparera les deux "lèvres". Cet arc de cercle suivant la même direction que la côte, présente sa concavité au nord, enserrant ainsi une importante enclave au relief moins élevé, mais continu et particulièrement excavé. La plus grande largeur de cet arc atteint dans un axe nord-sud, près de 60km alors que sa plus grande longueur, dans un axe est-ouest, atteint les 130km. Cet espace est exclusivement formé de reliefs très accidentés constituant l'un des massifs les plus septentrionaux de la côte algérienne après ceux de l'Edough, 827m (près de la ville d'Annaba, 450km à l'est d'Alger) et de Collo, 1183m (la partie la plus septentrionale de la Kabylie, en Petite Kabylie). Cf. BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.55

ou de *l'Akfadou*) [1]. Elle est donc traversée par trois cols (*Tizi*), dont les altitudes s'étagent entre 1600m pour le moins élevé le *Tizi-n'Kouilal* au niveau de la cordillère centrale culminant au *Timedwin* (2305m) et 1837m pour le plus élevé (*Tizi-n'Tirourda* situé au niveau de la chaîne orientale, abritant le point culminant de toute la Kabylie : *Lalla Khedidja* (plus de 2308m).

En somme, l'ensemble du territoire ainsi enserré ne compte qu'une seule grande vallée, et donc une grande voie de communication : la vallée du Sébaou[2] divisant la Kabylie du Djurdjura en deux parties. La partie supérieure serait formée par le massif maritime (la Kabylie maritime), alors que la partie inférieure contiendrait le Massif Central bordée par le Djurdjura. Parmi les principaux sommets montagneux, nous retiendrons les monts des *Ath Djennad* (Mont *Tamgout*, 1278m) qui forment la principale chaîne parallèle à la côte.

En matière de mobilité de personnes, Alain MAHE précise que le relief de la Kabylie de Djurdjura n'a pas découragé l'intense trafic entre les tribus du côté nord (et même des tribus du massif central de la Kabylie) et celle des versants sud et, bien plus loin encore, avec les régions céréalières de la rive opposée de la Soummam[3]. Ainsi, selon cet auteur, le cours du fleuve, correspondant au premier tronçon est guéable toute l'année en de nombreux points, ne constitue pas un empêchement aux échanges commerciaux et aux déplacements[4]. Enfin, à coté des caractéristiques rudes du relief, l'auteur à mis l'accent sur la complexité de l'architectonique et exubérance de la végétation qui n'ont jamais compromis les échanges et les déplacements qui empruntent les couloirs naturels entre les montagnes[5].

En conclusion, suivant cet auteur, c'est la configuration de cet espace naturellement fortifié qui a conduit à la densité de population que nous connaissons aujourd'hui. Une population ayant fui les invasions et autres troubles des plaines, délaissant champs et villes pour les crêtes les plus inaccessibles. Les vallées furent particulièrement délaissées, pour ne pas dire méprisées, tant pour des raisons naturelles (risques de crues fréquentes) que pour des raisons stratégiques : l'envahisseur empruntera toujours les basses terres avant d'abandonner la progression ou oser aborder la montagne[6].

[1] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p16
[2] Le Sébaou coule de l'est à l'ouest pour tomber dans la mer, après avoir enveloppé Dellys. Le Sebaou, dans la partie inférieure de son cours, où il s'appelle Oued-Neça sépare la Kabylie proprement dite du territoire des Issers (Daumas, p.133-136). D'autres petites vallées ou dépressions encaissées, s'insèrent au pied du Djurdjura comme les plateaux de Boghni et de Dra el Mizan, ou encore à l'image du couloir reliant la vallée du bas Sébaou à celle de l'Isser.
[3] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.16
[4] MAHE Alain (2001), *op.cit.*, p.17
[5] Ce côté du Djurdjura présente un couvert arbustif intensif (olivier, cerisier, figuier et agrumes) et forestier naturels très riche et dense (maquis, chênes zéens, chênes liège et afarès, peupliers, pins, châtaignerais, etc.). De grandes forêts de cèdres et de chênes à glands doux couvrent les pentes du Djurdjura pendant que boulots et érables endémiques s'accrochent à ses versants nord mais aussi celui de l'Akfadou. Les monts des At Djennad, quant à eux, présentent des sommets dénudés par les vents maritimes, pendant que leurs pentes se couvrent de quelques oliveraies sauvages, de pins, de thuyas, en plus des massifs de lavande et de garrigue (épineux, genêts), caractéristiques de la Méditerranée.
[6] MAHE Alain (2001), *op.cit.* p.17

b. La Kabylie Maritime

En effet, la Kabylie Maritime est une partie intégrante de la Kabylie du Djurdjura. Elle se distingue de cette dernière par le radoucissement de son relief (notamment la partie occidentale du Massif Central) et son ouverture sur la mer[1]. Elle fait face au Djurdjura situé plus au sud. Ces deux chaînes se croisent aux extrémités orientales de la région et donnent naissance au puissant massif de l'Akfadou (*Azerou Taghat*, 1542m). La partie extrême ouest de cette région signe avec les premiers accidents du relief surplombant le Sahel algérois, la frontière naturelle de la Grande Kabylie. Le col de *Tizi n'Aït Aïcha* constitue l'unique passage entre les deux régions, au travers des monts *Bou Arrous* (444m). Vers l'est, un massif de collines s'élève de manière irrégulière pour culminer au mont *Bou Berrak* (595m) et redescendre vers la mer à proximité de l'embouchure du Sébaou, via le mont *Tagdemt* (372m). Celui-ci dessine la petite baie très protégée de Dellys. La côte qui prend ici naissance constitue sur une centaine de kilomètres la façade maritime de toute la Grande Kabylie, jusqu'au cap Carbon, verrou oriental de la baie de Bougie.

c. La Basse Kabylie : une voie d'accès vers la montagne

La basse Kabylie est à l'origine une expression pour désigner une région montagneuse d'Algérie située à l'Ouest du Djurdjura, massif montagneux de Grande Kabylie. La *Basse Kabylie* occupe donc la wilaya de Boumerdes et une partie de la wilaya d'Alger. Cette appellation de basse Kabylie a été créée pour différencier cette région de la Grande Kabylie. Les tribus de la basse Kabylie ont pour beaucoup d'origine Zwawa (Igawawène). D'un point de vue géographique et géologique, la basse Kabylie est divisée principalement en quatre zones homogènes à savoir la Kabylie de Dellys, la Kabylie de Bordj Ménaïel, la Kabylie de Thénia et la Kabylie du Boudouaou. Au nord, les côtes de la mer Méditerranée, la basse Kabylie est séparée de la Grande Kabylie à l'est par la vallée du Sébaou, bordée au sud par le massif des Khechna, remontant à l'ouest sur les bords de la plaine de la Mitidja.

Elle constitue le point de passage obligé pour ceux qui veulent d'Alger, pénétrer en Kabylie du Djurdjura : les basses collines, les plaines et les embouchures du Sébaou et de l'*Isser* dégagent les seules voies d'accès vers la montagne. Son relief bas et assez doux, permet une communication est-ouest plus ou moins aisée à l'intérieur de la région, tandis que l'axe nord sud se voit barré par la chaîne des *Ath Djennad*. Ainsi, la Kabylie Maritime, simple bande côtière uniquement accessible par

[1] Ce sont donc les faibles altitudes de ses collines aux sommets n'atteignant que rarement les 600m, ainsi que l'élargissement des plaines et vallées aux abords des côtes, qui singularisent la partie la plus occidentale de la Kabylie. Ce qui contraste fortement avec l'intérieur de la région, où l'érosion partout extrêmement violente découpe les massifs de ravins abrupts, aux creux desquels coulent des torrents dévastateurs dès les premières pluies de l'automne ou à la fonte des neiges au printemps.

la Basse Kabylie ne constitue pas en elle-même une entité régionale propre, mais désigne aussi couramment tout le versant nord de la chaîne des *Ath Djennad* alors plongeant dans la mer[1].

d. La Kabylie des Bibans

La Kabylie des Bibans[2] est la partie kabyle de l'Atlas tellien, avec la chaîne des Bibans. Cette région s'étend au sud de la Kabylie du Djurdjura, séparée de celle-ci par les sources des fleuves Soummam à l'est et d'*Isser*[3] à l'ouest et située à quelques 90km des côtes méditerranéennes. Elle offre devant la faible altitude de leurs sommets (1400m, ils prennent pied directement sur les hauts plateaux dont l'altitude moyenne est de 1000m) un paysage plain, plus ouvert et moins vertical que leurs voisins du nord. Ici s'étalent de vastes espaces, un relief arrondi à peine perturbé par les plis rocheux des plus hauts sommets, permettant les cultures extensives de céréales[4]. Enfin, le massif des Bibans, montagne tirant son nom des fameuses "Portes de fer" : une profonde entaille permettant la communication entre les Hauts-Plateaux (grands espaces de la culture du blé) et la Kabylie[5].

2. La Petite Kabylie

La Petite Kabylie commence au sud-est de l'arc du Djurdjura pour s'étirer plus à l'Est avec la chaîne des Babors. Elle borde au nord les hautes plaines de Sétif et de Constantine[6]. La Petite Kabylie était à l'origine donnée par l'armée coloniale française à la région des Babors qui traverse une partie des wilayas de Bejaïa, Jijel et Sétif. Elle s'étend d'Est en Ouest à partir de l'oued Aggrioun dans l'Est de la wilaya de Bejaïa jusqu'au Sahel (côte) de ville de Jijel. L'adjectif "Petite" n'est pas lié à l'étendue de la région car elle est largement supérieure à la Grande Kabylie, mais à l'altitude de ses sommets les plus élevés alors inférieurs à ceux de la Grande Kabylie (les monts des

[1] Ici, les versants accidentés finissent fracassés pour dessiner tantôt une côte rocheuse, tantôt une côte sablonneuse et plane n'offrant que quelques rares plages ou mouillages. Cette contrée à la fois boisée et dénudée est le domaine privilégié des pins d'Alep, du maquis sauvage et autres épineux. Les cultures les plus habituellement pratiquées se limitent aux vignobles et aux productions maraîchères, au côté de la traditionnelle arboriculture et quelques céréales. La pêche reste une activité marginale, notamment depuis l'arrivée des Ottomans et leurs 58 occupations des villes d'Alger, Bougie et Dellys. L'accès à la mer devenant risqué face à la course pratiquée à grande échelle par les villes sus-citées.

[2] La Kabylie des Bibans fut le foyer de l'une des plus importantes insurrections que connut la région, notamment celle menée par le *bachagha* El-MOKRANI (1871), contre l'occupant français. De plus, elle fut le berceau historique de la dynastie berbère médiévale (XIème siècle), les Hammadites qui durent fuir le pays après les invasions arabes dites hillaliennes du Xème siècle. Ils allèrent se réfugier et peupler les crêtes de Petite Kabylie, fondant la ville-port de Vgayet (Bougie) sur les ruines de l'antique Saldae.

[3] L'Isser crée généralement la limite sud et occidentale de la Grande Kabylie, la séparant d'une part, de l'Atlas tellien et d'autre part, de l'Algérois.

[4] Avant, cette région s'étendait administrativement jusqu'aux monts du Hodna, chaînon méridional de l'Atlas tellien à la lisière des hautes plaines steppiques (et lieu d'implantation de la capitale Hammadite). Désormais, ses habitants durent définitivement se replier vers la montagne en gagnant le nord plus inaccessible, dominé par les chaînes du Djurdjura et des Babors dont les crêtes se ramifient jusqu'aux côtes. La Kabylie des Bibans subit un climat continental très contrasté, enregistrant des étés chaux et secs auxquels succèdent des hivers rigoureux, le plus souvent neigeux. Les précipitations, plus ou moins abondantes car régulièrement freinées par les massifs septentrionaux, n'empêchent pas de grandes forêts de chênes et de pins d'Alep de couvrir les versants de la quasi-totalité des montagnes, les Bibans elles-mêmes abritant un des massifs forestiers les plus importants du pays.

[5] PYESSONNELE Jean André et DESFONTAINES René Louiche (1838), Voyage dans les régences de Tunis et d'Alger, publié. par M. Dureau de La Malle, Edition Gide p. 375 https://gallica.bnf.fr

[6] La Petite Kabylie est connue pour être une région côtière particulièrement habitée dans la mesure où la population locale est volontiers plus maritime qu'en Grande Kabylie.

Babors dépassent à peine les 2000m)[1]. Cette région peut être divisée en trois grandes sous-régions : La Kabylie des Babors et la Kabylie du Guergour, la Kabylie Eddough.

a. La Kabylie des Babors

La Kabylie des Babors est une région située dans la partie orientale de l'Atlas tellien au nord des Bibans constituant l'essentiel de la Petite Kabylie à 70 kilomètres au nord de Sétif. Dominant le golf de Bejaïa, les Babors est le nom donné à deux massifs jumeaux : le Djebel Babor (2004 m) et le Tababort (1 969 m)[2]. Suivant BELLAHSENE, cette chaîne très compacte ne forme pas, contrairement au Djurdjura, une muraille enfermant la région, mais constitue plutôt son centre, le point physique éminent à partir duquel se ramifie un ensemble de chaînons enchevêtrés aux altitudes moyennes assez élevées (1500m) [3]. Ces chaînons partent se confondre avec les massifs limitrophes du sud-est, le Guergour, et au nord-est, l'Edough[4]. La région des Babors proprement dite présente un relief tourmenté, coupé par des vallées très profondes et encaissées qui témoignent de la jeunesse du réseau hydrographique. Le principal cours d'eau est l'oued Agrioun qui draine les eaux de la partie septentrionale du bassin de Sétif et traverse le massif du sud au nord ; en aval de Kherrata, sa vallée très étroite devient, pendant sept kilomètres une gorge très profonde (Chabet el Akra) qui entaille les énormes bancs de calcaire liasique de l'Adrar Amellal. C'est par cette cluse que passe l'unique route qui de Sétif atteint la mer et Béjaïa[5].

Quant au versant sud de la chaîne principale des Babors, il s'adoucit graduellement annonçant les vastes plains aux altitudes élevées (1000 m) de Sétif, domaine traditionnel de la céréale. Au nord, les Babors plongent par contre leurs chaînons (ils dépassent souvent les 1700m) directement dans la mer, formant l'une des côtes les plus sauvages d'Algérie connue sous le nom de "Corniche Kabyle", courant sur plus de 100km, ponctuée de virages, de gorges, de criques et de sommets en à pic. La Kabylie des Babors, moyennement peuplée, voit généralement ses habitants s'établir à flanc de montagne ou occuper les quelques crêtes occidentales les plus accessibles, comme il est de tradition en Grande Kabylie. Sinon, la population majoritairement dispersée, se regroupe en hameaux isolés, notamment à l'approche des quelques plateaux[6].

---

[1] Néanmoins, l'altitude moyenne des montagnes habitées dépasse ici facilement les 1200m contrairement aux 1000m du Massif Central de la Grande Kabylie voisine.

[2] CAMPS Gabriel (2012), "Babor", Encyclopédie berbère, *n° 9*, mis en ligne le 01 décembre, consulté le 17 juillet 2016. http://encyclopedieberbere.revues.org

[3] La Kabylie des Babors reste le domaine exclusif des grandes forêts nord-africaines, la montagne inhospitalière ayant gardé sa couverture végétale originelle et dense. Région très humide et abondamment enneigée l'hiver, elle abrite d'importants massifs de chênes zéens, chênes afarès, de cèdres de l'Atlas mais aussi et surtout, les derniers spécimens du Sapin de Numidie (cèdre géant cousin du séquoia nord-américain) et demeure le foyer de la toute endémique sittelle kabyle, redécouverte dans les années 1980. Le Sapin de Numidie couvrait à la fin de l'antiquité la très grande partie des Hauts-Plateaux nord-africains ainsi que les versants nord de l'Atlas Saharien.

[4] BELLAHSENE Tarik (2006), *op.cit.*, p.60

[5] CAMPS Gabriel (2012), *op.cit.*, http://encyclopedieberbere.revues.org

[6] Un massif escarpé, la présence de cols (gorge de Kherrata, les plus importants d'Afrique du Nord avec des pic de plus de 1700m), le boisement dense de l'ensemble des versants et une humidité proche de celle de l'Europe océanique, ont tôt fait de défavoriser la région

La Kabylie des Babors est séparée de la Kabylie du Djurdjura par la vallée de la Soummam (ou l'oued Sahel)[1] qui prend sa source aux confins du Djurdjura et des Bibans, dans la haute plaine à l'approche de Bouira. Tout comme le Djurdjura identifie l'ensemble de la Grande Kabylie, la vallée de la Soummam sous-entend souvent la Petite Kabylie[2]. Selon BELLAHSENE, la Soummam est une sorte de répondant aux vallées des oueds Djemâa et Isser, coulant dans le sens opposé, dans leur contournement du flanc ouest du Djurdjura et créant à leur tour, la frontière naturelle entre la Grande Kabylie (plus largement aussi l'ensemble de la Kabylie) et l'Atlas tellien. Cette vallée de la Soummam, non navigable à l'image du Sébaou ou de l'Isser, termine sa course via les vestiges d'un ancien delta dans le golf de Bougie, constitue une véritable et la plus importante voie de communication naturelle assurant et favorisant d'une part, la jonction et les déplacements entre la grande et la petite Kabylie et d'autre part, liant la Petite Kabylie à l'Algérois.

b. La Kabylie Eddough ou Kabylie Orientale : Voie de communication l'oued El-Kebir

Il s'agit là de la Kabylie la plus septentrionale, frontalière de la plaine côtière du Bônois (Bonn la numide, Hippone la romaine et l'actuelle Annaba). Entrée en usage courant à partir de l'expédition de Saint Arnaud 1851 pour désigner la région du Sahel Djedjelien jusqu'à la vallée du Safsaf[3]. La Kabylie orientale se compose d'un épais massif. Protégée par d'immenses remparts naturels[4], la Kabylie orientale est parcourues par de crêtes aigues qui côtoient de profondes vallées. Au nord s'étend le pays jijelien drainé par quelques rivières côtières dont les principales sont l'oued Missa, qui se jette à la mer sous le nom de l'oued Djendjen et l'oued Nil. Alors qu'au sud, l'oued Itéra et l'oued Ennadja sont, au contraire, tributaire de l'oued Rhummel (qui devient dans sa partie basse l'oued El-Kébir). Entre l'oued El Kbir[5], séparant à l'ouest la région de celle des Babors, et la vallée du Safsaf s'élèvent les monts de la Kabylie de Collo, dont le point culminant est le Djebel Goufi 1183m. et traversés dans leur partie médiane par la pittoresque vallée du Guebli.

---

en terme de peuplement. La population occupe plus facilement la façade maritime (les mouillages sont aussi rares qu'en Grande Kabylie, mais la côte est plus propice à l'établissement de populations) ceci d'une part et d'autre part, elle se concentre dans sa grande majorité le long du cours de la Soummam, rivière permanente mais non navigable, creusant une large vallée contournant le sud-est du Djurdjura et séparant la chaîne des Bibans de la Petite Kabylie.

[1] La région la plus méridionale jouxtant les hautes plaines de Sétif, la Soummam est le domaine des cultures arboricoles extensives (oliveraies) et des cultures céréalières ayant longtemps nourri l'ensemble des Kabylies. Il prend dans un premier temps le nom d'assif Izayen (oued Zaïane) avant de donner naissance avec son confluent l'Eddous à l'oued Sahel. Celui-ci prendra véritablement le nom de la Soummam, lorsqu'il séparera les contreforts du Djurdjura de ceux des Bibans au sud, et des ramis des Babors à l'est.

[2] Cette vallée a la particularité d'avoir une double appartenance, sa partie haute séparant les Bibans du Djurdjura se trouve en Grande Kabylie, tandis que sa partie basse limite la Petite Kabylie face au flanc sud du Djurdjura.

[3] KITOUNI Housni (2013), *op.cit.*, p.15

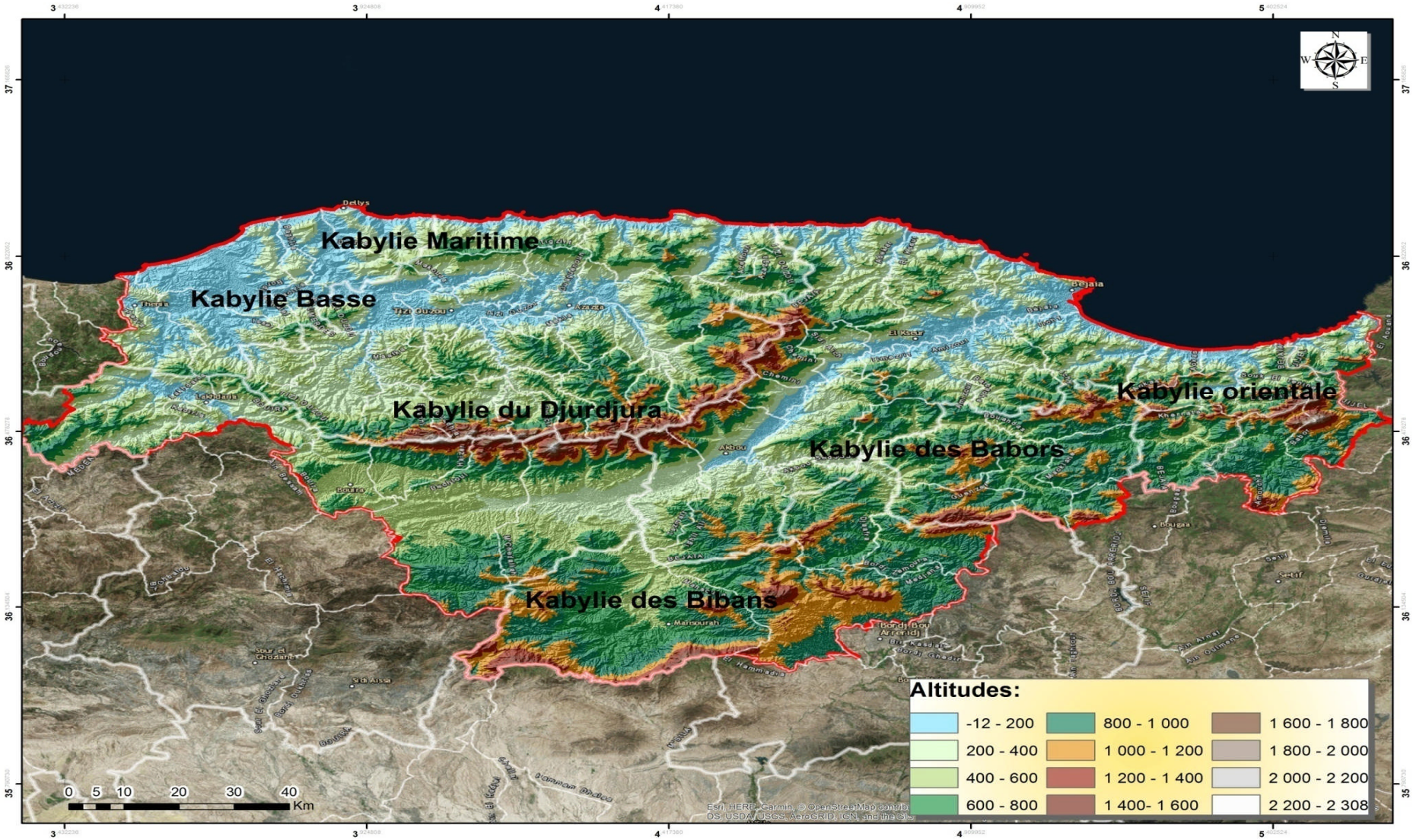
[4] A la façon de la Kabylie et des Aurès, le massif montagneux de Collo avait été protégé par son relief et son isolement contre les entreprises de colonisation. Cf., BOURDIEU Pierre (1965), *op.cit.*, p.31

[5] La population, peu dense, est essentiellement répartie entre les vallées de l'oued El-Kébir et les environs des villes-ports de la région, Skikda et Collo. On se consacre ici volontiers à la pêche et à une agriculture intensive davantage potagère qu'arboricole.

Au sud la numidique se continue avec le Djebel Aicha et le Kef Driss séparant la Petite Kabylie orientale des monts du Constantine[1]. Au nord, la numidique s'avance vers la mer, pour former le promontoire du Cap Bougaroun (Cap des sept cornes)[2]. La côte est ici aussi sauvage et peu accessible, aucune voie de communication ne la longe jusque de nos jours, hormis quelques sentiers. Cet état est affirmé par KITOUNI qui précise que l'absence de route a constitué un obstacle majeur à la connaissance du pays. A partir de Constantine, il faut contourner les difficiles falaises des Béni Haroun, éviter le Tamesguida, passer de Col Tibairn, parcourir un chemin vertigineux pour accéder avec peine au Jijel. Seuls la vallée d'oued Safsaf et l'arrière-pays de Stora laissant passer une route plus clémente vers Constantine. Ici aussi, aucune vallée, aucune plaine ne vient adoucir le relief[3].

[1] Le chêne zen est prédominant dans les massifs, constituant une vaste forêt aidée en cela par les précipitations abondantes qui stagnent au-dessus des crêtes.
[2] KITOUNI Housni (2013), *op.cit.*, p.18
[3] KITOUNI Housni (2013), *Ibid.*

Carte n°03 : Principales zones géographiques de la Kabylie



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo-SIG

Conclusion de la première section

Au terme de cette synthèse de lectures s'inscrivant dans la tradition orientaliste de la période coloniale de l'Algérie et de la Kabylie, le caractère ségrégationiste et manipulateur à volonté de ces travaux présentant plus ce qu'on veut que la Kabylie soit, occultant ce qu'elle fut ou le présentant sous un prisme déformant. C'est pourquoi le devenir de cette région est dans la modernité auquel elle doit nécessairement accèder, la vivacité des flux de mobilité quotidiennes, pendulaires et saisonnières dénote-t-il de déterminants intangibles qui la caractérise permettant ainsi d'asseoir les invariants qui la caractérise ?

Section 2 : Caractérisation du réseau urbain en Kabylie et identification de villes moyennes

Cette section pour objet de caractériser le réseau urbain de la Kabylie tout en procéderont à l'identification des villes moyennes qui y sont implantées. En raison de la faiblesse du poids de cette catégorie dans le réseau urbain de Kabylie, le concept de ville intermédiaire substitue à celle de villes moyennes dont les agglomérations urbaines choisies pour études sont celles qui sont soumises à des flux importants de migrations quotidiennes entre lieux de domicile et de travail et autres motifs.

Sous section 1 : Poids des villes moyennes dans le réseau urbain en Kabylie

Dans cette sous section, nous essayerons de faire ressortir la place des villes moyennes dans le réseau urbain de Kabylie en nous appuyant sur la caractérisation des réseaux urbains de chaque wilaya identifiée comme faisant partie du territoire de Kabylie.

1. Caractérisation du réseau urbain en Kabylie par wilaya majoritairement kabylophones : Tizi-Ouzou et Béjaïa

Ce point traite de la caractérisation du réseau urbain dans les wilayas majoritairement kabylophones à savoir les wilayas de Tizi-Ouzou et Bejaïa. L'observation des données urbaines de ces deux wilayas ont montré qu'elles souffrent de déficit en villes moyennes.

a. Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou : Absence de villes moyennes

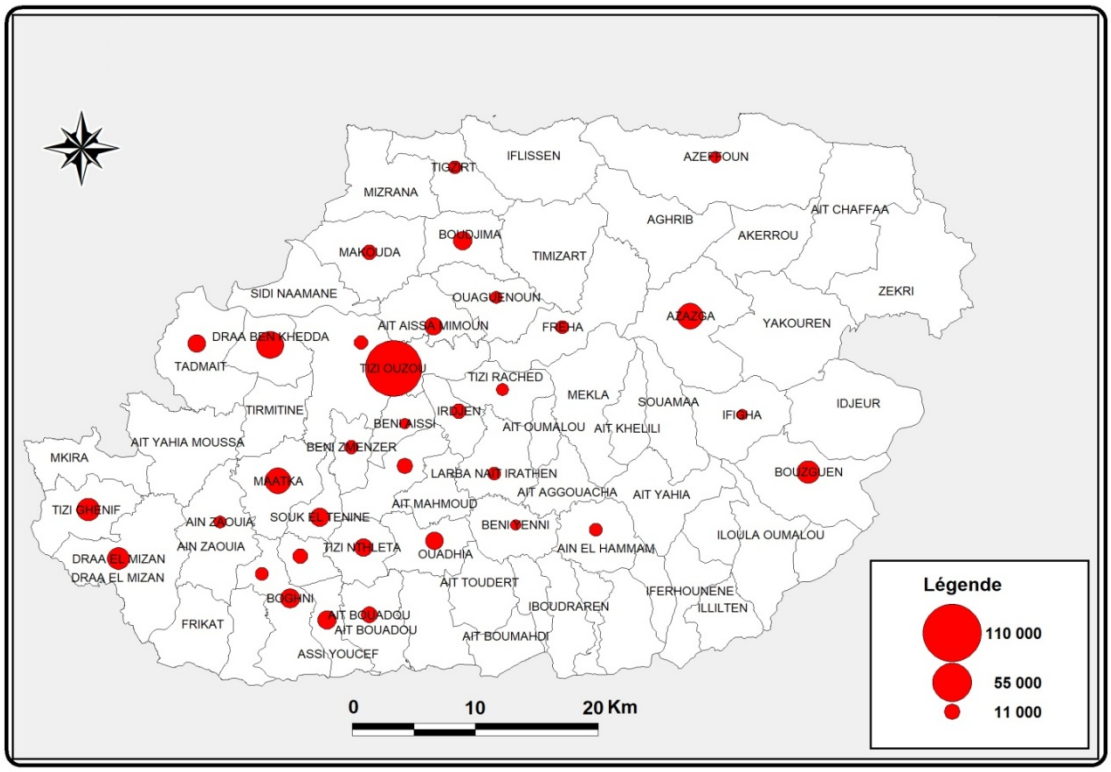
La population totale de la wilaya de Tizi-Ouzou est estimée à 1 127 607 d'habitants réparties sur une superficie de 2970 Km^2, soit une densité moyenne de 316,03 habitants au Km^2, selon le RGPH 2008. En 2008, le taux d'agglomération de la wilaya de Tizi-Ouzou s'élevait à 91.91% avec 382 agglomérations[1], seulement 08% de la population était en zone éparse[1]. Du point de vue du

[1] Il est à préciser que paradoxalement quand le taux d'agglomération augmente, le nombre d'agglomération diminue passant de 392 en 1987 à 382 en 2008. Cette diminution du nombre d'agglomérations s'explique par la fusion d'agglomérations déjà existantes est plus importante que la création de nouvelles agglomérations. 105 agglomérations ont fusionné entre 1987 et 2008 alors que seulement 90 nouvelles ont été crée.

nombre d'agglomérations, la wilaya de Tizi-Ouzou est classée première au niveau national avec une moyenne de 5.7 agglomérations[2]. Sur les 382 agglomérations, seulement 33 agglomérations (voir la carte n°04) sont à qualifier d'urbaines et ayant un statut d'agglomération chef-lieu (ACL), le reste sont des agglomérations non urbaines dont la population est inférieure à 5000 habitants. Nous constatons que cette région est fortement agglomérée mais faiblement urbanisée ; elle est l'une des wilayas à forte prédominance rurale avec un taux de ruralité de 54,94% (RGPH 2008).

D'un point de vue de l'espace administratif communal, ces agglomérations urbaines couvrent 32 communes sur 67 car les agglomérations de Tizi-Ouzou et de Redjaouena appartenant à la commune de Tizi-Ouzou. Les 35 communes restantes sont des strates rurales. Les 33 agglomérations urbaines totalisent une population urbaine estimée à 509 105, soit 45%, enregistrant un taux d'accroissement de 02,75% par rapport aux données statistiques fournies par le RGPH de 1998[3].

Carte n°04 : Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

[1] Ce taux d'agglomération est l'un des plus élevés en Algérie car le taux d'agglomération au niveau nationale calculé durant le RGPH de 2008 été de 85.72%. Au niveau de la région nord centre le taux d'agglomération de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou est supérieur au taux d'agglomération de la région qui est de 87.10%.

[2]Plan d'aménagement de la wilaya de Tizi-Ouzou (2012), phase 1 partie 3, étude réalisée par CNTC, Spa Boumerdes, p.285

[3] Depuis 1966 la croissance de la population urbaine de la wilaya est supérieure à sa croissance démographique comme le montre le tableau. Cependant cette croissance soutenue dans les deux premières décennies d'indépendance, supérieur à 10 % par an, chute depuis les années 1980. Elle passe à 5.40% par an entre 1987 et 1998 et à 2.48% entre 1998 et 2008. Mais elle reste toujours supérieure à la croissance démographique. Cela signifie que l'on assiste toujours à une augmentation du taux d'urbanisation par passage du rural à l'urbain et par la croissance des villes déjà existantes.

La croissance urbaine concerne l'ensemble de la wilaya aussi bien la montagne que la plaine. La zone de montagne avec la chaîne centrale et la chaîne côtière sont les moins urbanisées avec respectivement un taux de 35.57% et 42.15%. Cette croissance urbaine est soutenue par la croissance de l'agglomération urbaine de Tizi-Ouzou qui a enregistré le taux le plus haut avec 3,24%, mais aussi des villes de taille plus modeste comme Ililane et les Ouadhia qui ont le second et le troisième taux d'accroissement les plus importants avec respectivement 02.79 et 02.74%. Parallèlement à cette forte croissance dans et autour de Tizi-Ouzou certains petits centres urbains, principalement situés dans la montagne, se dépeuplent. On observe des taux de croissance négatif à Ath Yanni ou encore à Béni Douala, à Taourirt Mimoun, à Beni Mendes (Taguemont), à Djemaa N'Saharidj, à Tizi N'tlatha.

En termes de hiérarchie urbaine, ces 33 agglomérations sont classées en strates urbaines supérieures, urbaines et suburbaines (voir annexe n°2). La wilaya de Tizi-Ouzou qui pour des raisons physiques et historiques n'a pas généré de villes de grandes tailles à l'exception de son agglomération chef-lieu de wilaya. La spécificité géographique de cet espace, qui contient plus de 1000 villages, fonctionnellement intégrés dans un réseau hiérarchisé d'agglomérations et dont plus de 90% sont en milieu rural et montagneux, est marquée par un important déséquilibre spatial et fonctionnel[1].

Le réseau urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou est dominé par la ville de Tizi-Ouzou avec une population de 104 312 hab. figurant dans la strate de l'urbain supérieur et la catégorie de grande ville avec une forte concentration des activités. Le réseau urbain de la wilaya est donc identifié à l'agglomération de Tizi-Ouzou qui concentre toutes les fonctions urbaines de la wilaya[2] (l'activité politique, administrative, culturelle et économique dans la ville de Tizi-Ouzou). La wilaya est surtout polarisée autour de la ville de Tizi-Ouzou (10% de la population de la wilaya) occupant le huitième rang par rapport aux villes de la région Nord-Centre. De part sa situation dans la deuxième couronne, la wilaya de Tizi-Ouzou est située juste à la limite de l'aire métropolitaine d'Alger, dont elle est dépendante sur le plan fonctionnel. Au niveau du territoire kabyle, la ville de Tizi-Ouzou est classée deuxième après la ville de Béjaïa avec une population 176140 hab.

Cette ville présente certes un poids démographique certain, mais sans influence sur la ville de Tizi-Ouzou du fait de son éloignement relatif (environ 132Km). La ville de Tizi-Ouzou est suivie par cinq (05) agglomérations au rang de strate de l'urbain dont la taille démographique est comprise entre 20 000 et 50 000 hab. (Draa Ben Khedda "DBK", Azazga, Bouzeguene, Tizi Ghénif et Souk El Khemis). Enfin, les 27 agglomérations restantes sont des strates semi-urbaines, dont onze (11) sont des petites villes de taille démographique comprise entre 10 000 et 20 000 hab. et seize (16)

[1] Plan d'aménagement de la wilaya de Tizi-Ouzou (2012), phase 1 partie 3, étude réalisée par CNTC, Spa Boumerdes, p. 279
[2] Plan d'aménagement de la wilaya de Tizi-Ouzou (2012), phase 1 parite 3, étude réalisée par CNTC, Spa Boumerdes, p.12

agglomérations urbaines de taille démographique comprise entre 5 000 et 10 000 hab. Enfin, nous relevons l'absence d'agglomérations de taille moyenne de taille comprise entre 50 000 à 100 000 hab.

Ce qui créé un déséquilibre dans le fonctionnement du réseau de la wilaya comme nous le montre la carte suivante. La wilaya de Tizi-Ouzou se caractérise donc par un déséquilibre entre sa partie centrale et le reste de sa wilaya. La vallée concentre donc les principales activités économiques, ce qui n'a pas permis l'émergence d'un réseau urbain hiérarchisé et fonctionnel. L'une des solutions proposées lors de la réalisation des études portant sur l'élaboration du PAW de Tizi-Ouzou, la valorisation du potentiel de la wilaya de Tizi-Ouzou, une réorganisation de l'armature urbaine, selon les exigences liées à l'évolution de la population de la wilaya, afin de permettre l'émergence d'un nouveau réseau urbain fonctionnel à travers l'exploitation optimale des potentialités naturelles existantes (les ressources en eau, les gisements touristiques, la pêche, les substances utiles, l'artisanat et l'arboriculture) .

b. Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya d Béjaïa : Absence de villes moyennes

Dans la wilaya de Bejaïa la vallée de la Soummam, qui est l'assise d'un parcours territorial très important (actuelle route nationale n°26), présente un couloir d'urbanisation très important (carte n°05). La région de Bejaïa est un massif rocheux et montagneux traversé par l'oued de la Soummam qui s'étend sur une vallée de 80Km^2 de longueur, son débouchement dans la mer est un moment fort pour le territoire. Le massif du Djurdjura qui sépare la Kabylie orientale de la Kabylie occidentale, définit une ligne de crête qui se noie dans la mer passant par le mont de Gouraya.

Selon le RGPH 2008, la population totale de la wilaya de Béjaïa est estimée à 915 835 réparties sur une superficie de 3 268Km^2, soit une densité moyenne de 280 habitants au Km². En 2008, le taux d'agglomération de la wilaya de Béjaïa s'élève à 87,68% avec 248 agglomérations (voir annexe n°2), seulement 12,63% de la population était en zone éparse. Elle est classée quatrième après les villes d'Alger (97%), devTizi-Ouzou (91,91%), et de Blida (91,69%). D'un point de vue du nombre d'agglomérations, elle est classé deuxième au niveau national après la wilaya de Tizi-Ouzou. La population urbaine est, quant à elle, estimée à 462 766**,** soit 51,71%, enregistrant un taux d'accroissement de 3,27% par rapport aux données statistiques fournies par le RGPH de 1998. Selon le RGPH 2008, les agglomérations urbaines sont au nombre de 21 (voir carte n°05). A ce titre, 21 communes sur 52 sont dotées chacune d'une agglomération urbaine et les 31 communes restantes sont à vocation rurales ou des strates rurales selon le RGPH 2008.

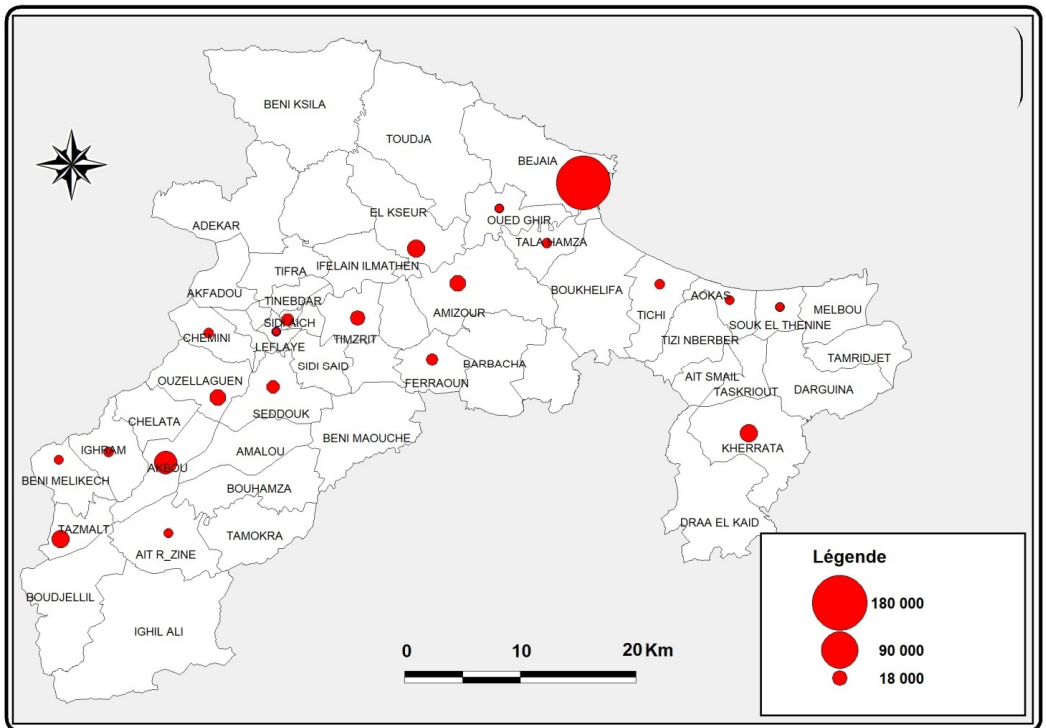
Cette croissance urbaine est soutenue par la croissance des villes de taille modeste en l'occurrence celle de Kherrata qui a enregistré le taux le plus élevé avec 5,95%, suivies des villes de Seddouk, d'Ouzellaguen et de Tichy qui ont le second, le troisième et le quatrième taux

d'accroissement les plus importants avec respectivement 5,12, 4,26 et 3,48%. La ville de Béjaïa est classée cinquième avec un taux d'accroissement de 02,04%. Parallèlement à cette forte croissance dans et autour de Béjaïa certains petits centres urbains se dépeuplent, on observe des taux de croissance négatif à Guendouze (-0,16%), à Chemini (-0,07%) et à Leflay (-0,42%).

En termes de hiérarchie urbaine, la wilaya de Bejaia est dotée de 21 agglomérations classées selon les strates urbaines comme suit. La wilaya est surtout polarisée autour de la ville de Béjaïa (19,30 % de la population de la wilaya) occupant le troisième rang par rapport aux villes de la région Nord-Centre avec une population de 176 139 hab. Elle est classée dans la strate de l'urbain supérieur et dans la catégorie de grande ville à concentration des toutes les fonctions urbaines, administratives, économiques, universitaires, touristiques de la wilaya. De part sa taille démographique, la ville de Béjaïa est à la tête du réseau urbain de la wilaya et du territoire de la région de la Kabylie.

Elle est suivie par six (06) agglomérations classées dans la strate de l'urbain dont leur taille démographique est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants. Les 14 agglomérations restantes sont des strates semi-urbaines avec une ruralité toujours présente dont quatre (04) sont des petites villes de taille démographique comprise entre 10 000 et 20 000 habitants et dix (10) agglomérations urbaines de taille démographique comprise entre 5 000 et 10 000 habitants. Nous pouvons conclure qu'à l'instar de la wilaya de Tizi-Ouzou, celle de Béjaïa se caractérise par un déséquilibre entre sa partie littorale et le reste de sa wilaya. La vallée concentre donc les principales activités économiques, ce qui n'a pas permis l'émergence d'un réseau urbain hiérarchisé fonctionnel.

Carte n°05 : Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Bejaia



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

2. Caractérisation du réseau urbain en Kabylie par wilaya plus ou moins majoritairement kabylophone

A travers cet axe nous présenterons les caractéristiques du réseau urbain de la Kabylie dans les wilayas plus ou moins majoritairement kabylophones à savoir celle de Bouira et de Boumerdes.

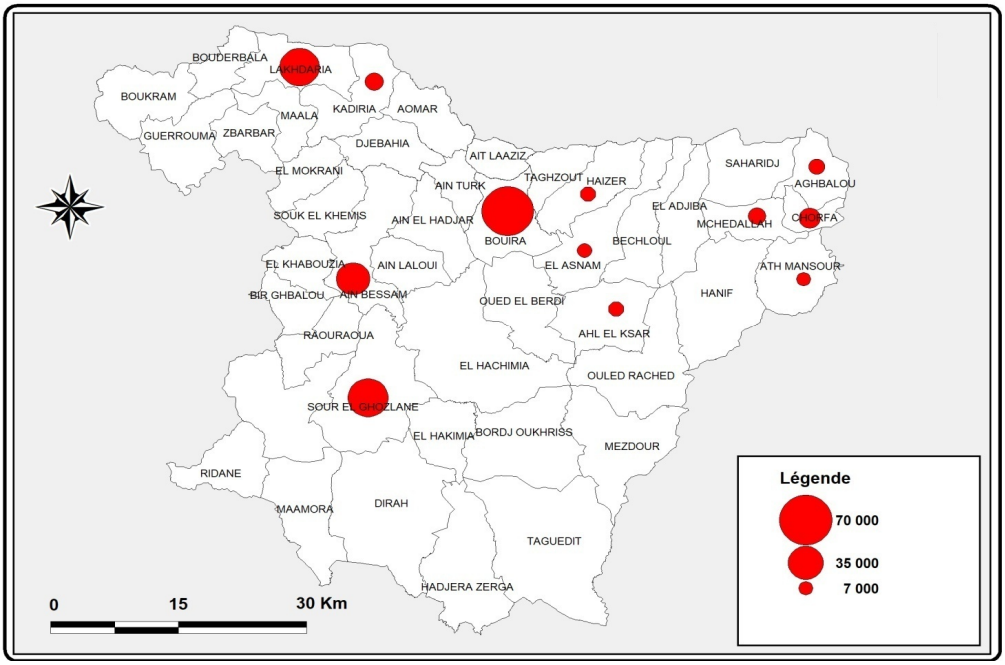
a. Caractérisation du réseau urbain de la partie nord de la wilaya de Bouira

La wilaya de Bouira est issue du découpage administratif institué par ordonnance n° 74-69 du 02 juillet 1974, relative à la refonte de l'organisation territoriale des Wilayas. En 2008, le taux d'agglomération de la wilaya de Bouira s'élève à environ 73% avec 128 agglomérations (voir annexe n°03), les 27% de la population sont répartis en zone éparse. Elle est classée neuvième dans la région Nord-Centre.

Selon le RGPH de 2008, la population totale de la wilaya est estimée à 694 750 habitants, soit une densité de 156,70 habitants au Km², dont la population urbaine est estimée à 285 463, soit 41%, enregistrant un taux d'accroissement de 4,65% par rapport aux données statistiques fournies par le RGPH de 1998. Cette croissance urbaine est soutenue par la croissance démographique de la ville de Bouira qui a le taux le plus haut avec 2,74%, suivie par les villes de Kadiria et de Sour el Ghozelane qui ont le second et le troisième taux d'accroissement les plus importants avec respectivement 2,68 et 2,2 %. Sur les 128 agglomérations, la wilaya de Bouira dispose de quinze (15) agglomérations urbaines (voir la carte n°06) dont neuf (09) relèvent de la zone identifiée comme faisant partie du territoire de la Kabylie, regroupant 153 552 habitants, soit 53,79% de la population urbaine totale de la wilaya et 33.79% de la population totale des 23 communes identifiées comme relevant du territoire kabyle estimée à 454 358[1].

[1] L'examen du réseau urbain de la wilaya de Bouira montre une relative densité d'agglomérations au nombre de 128 en 2008 dont seulement 11 sont urbaines. Celles-ci se concentrent surtout dans la zone Nord du territoire de la wilaya. Les grands axes de circulation ont contribué également et de façon conséquente, au renforcement d'une urbanisation fortement localisée.

Carte n°06 : Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Bouira



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

Les quatroze (14) communes restantes appartenant au territoire de la Kabylie sont à vocation rurales ou des strates rurales selon le RGPH 2008. Il s'agit de Bouderbala, Maala, Ath L'Aziz, Taguedit, Ouled Rached, Bechloul, Ahnif, El Adjiba, Saharidj, Ain el Turc, Djebahia, Guerrouma, Haizer, Taghzout. En termes d'hiérarchie urbaine, sur les quinze (15) agglomérations urbaines dont dispose la wilaya de Bouira, dix (10) sont identifiées comme relevant du territoire de la Kabylie. Il s'agit de Bouira, El Asnam, Kadiria, Haizer, Lakhdaria, Chorfa, Ahl El Kseur, Aghbalou, M'chedallah, Ath Mansour.

Selon l'étude du PAW de la wilaya de Bouira, l'espace de cette wilaya peut être caractérisé en relevant cinq grandes réalités du territoire : la relative "polarisation" de Bouira et secondairement Lakhdaria, Ain Bessem et Sour El Ghozlane, l'extension périurbaine, le semis de pôles locaux, l'opposition nord-sud ; et un système urbain, de très petite dimension, se composant de villes aux profils différenciés de petite taille[1]. Ces quatre villes (Bouira, Lakhdaria, Sour El Ghozlane et Ain Bessem) dominent une hiérarchie urbaine de petite taille et sont chacune excentrées au sein du territoire de la wilaya, ce qui contribue à affaiblir l'irrigation du territoire à partir de ces villes[2].

Le réseau urbain de la wilaya est surtout polarisé autour de la ville de Bouira (09,85 % de la population de la wilaya) occupant le neuvième rang par rapport aux villes de la région Nord-Centre. Par son relatif poids démographique, ses fonctions administratives, économiques (Commerces et services), la ville de Bouira apparaît comme une ville dominante à l'échelle de la wilaya, sans pour

[1]CNTC PAW Bouira, 2012, phase 4, p.16
[2] CNTC PAW Bouira, 2012, phase 4, *Ibid*

autant être une locomotive. Toutefois, au niveau de l'Espace de Programmation Territoriale Nord Centre, elle a un très faible poids aussi bien démographique qu'économique lui permettant de rayonner sur l'extérieur.

Au-delà des quatre agglomérations principales, la wilaya présente un territoire semi-urbain de petites d'agglomérations, dont certaines sont intégrées à l'armature urbaine supérieure comme Bir Ghbalou, Haizer, Kadiria, Chorfa, Mchedellah, et, d'autres se situent à un niveau local dont la concentration est importante au Nord et présentant un maillage très lâche au Sud et sans fonction particulière. Le renforcement de ce maillage territorial reste un facteur d'ancrage et de cohésion territoriale, notamment en milieu rural. Ce renforcement s'appuiera sur la constellation d'agglomérations à identifier selon leur position, leurs potentialités. Le défi est celui d'engager le territoire de la wilaya dans l'organisation des territoires de projet, en structurant la wilaya en entités fonctionnelles qui seraient les aires urbaines[1].

La partie nord de la wilaya de Bouira identifiée comme faisant partie du territoire de la Kabylie est dominée par la ville de Bouira (68 545 habitants) suivie par la ville de Lakhdaria (42 886 habitants) relavant de la strate de l'urbain (voir annexe n°03). Les 07 agglomérations restantes sont des strates suburbaines. En termes de taille des villes, ces neuf (09) agglomérations urbaines sont réparties comme suit : une seule ville moyenne (Bouira avec une population de 68 545), trois (03) petites villes de taille démographique comprise entre 20 000 et 50 000 habitants, trois (03) petites villes de taille démographique comprise entre 10 000 et 20 000 habitants. Enfin, trois (03) agglomérations urbaines de taille démographique comprise entre 5 000 et 10 000 habitants. Nous pouvons conclure qu'à l'instar des wilayas de Tizi-Ouzou et de Béjaïa, la wilaya de Bouira se caractérise par un déséquilibre entre sa partie nord et le reste de sa wilaya dont la mesure où elle concentre donc les principales activités économiques, ce qui n'a pas permis l'émergence d'un réseau urbain hiérarchisé et fonctionnel.

b. Caractérisation du réseau urbain de la partie Est de la wilaya de Boumerdès

En 2008, la population totale de la wilaya est estimée à 795 019 habitants, soit une densité de 539,03 habitants au Km², dont le taux d'agglomération de la wilaya de Boumerdes s'élèvé à 87% avec 149 agglomérations dont 26 sont urbaines (voir annexe n°03), et 13% de la population en zone éparse. Selon le RGPH de 2008, la population urbaine est estimée à 465 489, soit 59%, enregistrant un taux d'accroissement de 2,87% par rapport aux données statistiques fournies par le RGPH de 1998. Cette croissance urbaine est soutenue par la croissance des villes de tailles modestes en l'occurrence celle Ouled Haddadj qui a le taux le plus élevé avec 12,93%, suivies des villes d'Ouled

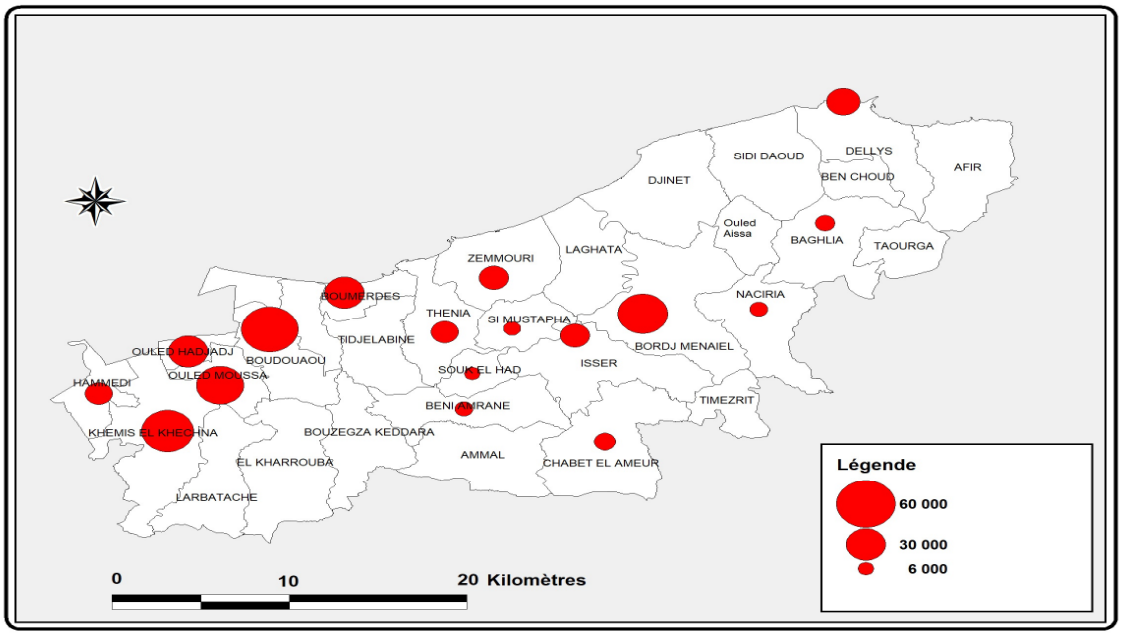
[1] CNTC PAW Bouira, 2012, phase 4, *Ibid*

Moussa, de Corso et de Zemmouri qui ont le second, le troisième et le quatrième taux d'accroissement les plus importants avec respectivement 9,32, 7,84 et 4,06%[1].

Sur les vingt et six (26) agglomérations urbaines de la wilaya de Boumerdes (voir carte n°07), onze (11) font partie du territoire désigné comme relevant de la région Kabylie avec une population urbaine de 205308 habitants, soit 44.10% de la population urbaine totale et 49% de la population des communes identifiées comme appartenant à la Kabylie. Les neuf (09) communes restantes sont à vocation rurale ou des strates rurales selon le RGPH 2008. Il s'agit d'Afir, d'Ammal, de Ben Choud, de Djinet, de Sidi Daoud, de Taouerga et de Timezrit, d'Ouled Aissa et de Lagatha.

En termes de strates urbaines, ces villes sont hiérarchies en strate de l'urbain pour la ville de Bordj Ménaïel et de Dellys. Cette hiérarchisation en strates urbaines ne retient pas la taille démographique comme critère déterminant car paradoxalement, il y a les villes de Boumerdes et de Dellys n'ayant pas atteint cette taille mais elles sont classées dans la strate de l'urbain. En termes de taille des villes, les onze (11) agglomérations sont classées comme suit : deux (02) petites villes de taille démographique comprise entre 20 000 et 50 000 habitants (Bordj Ménaïel et Dellys). Quatre (04) agglomérations de taille démographique comprise entre 10 000 et 20 000 habitants (Isser, Zemmouri, Chabet El Ameur et Thénia). Les cinq (05) agglomérations restantes sont de taille démographique comprise entre 5000 et 10 000 habitants (Baghlia, Naciria, Béni Amrane, Souk El Had, Si Mustapha).

Carte n°07 : Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Boumerdès



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH

[1] La ville de Boudouaou, première en terme de taille démographique, est classée sixième avec un taux d'accroissement de 2,91% après la ville de Khemis El khechna avec un taux d'accroissement de 3,93%. Suivant le tableau n° (voir annexe), le réseau urbain de la wilaya de Boumerdes est surtout est dominée par des villes moyennes à leur tête la ville de Boudouaou avec une population de 56 398 habitants (7,83 de la population totale de la wilaya) suivie par les villes Khemis El khechna, de Bordj Menaiel et de Ouled Moussa dont leur poulation est respectivement estimée à 46965, 44572 et 40692 habitants.

3. Caractérisation du réseau urbain en Kabylie par wilaya minoritairement kabylophone

A travers cet axe nous présenterons les caractéristiques du réseau urbain de la Kabylie dans les wilayas minoritairement kabylophones à savoir celle de BBA et de Sétif. La wilaya de Jijel ne fera pas l'objet de cet axe car la partie définie comme appartenant à la région de Kabylie ne contient pas d'agglomérations urbaines qui peuvent être considérées comme de villes moyennes ou intermédiaires.

a. Caractérisation du réseau urbain de la partie nord de la wilaya de BBA

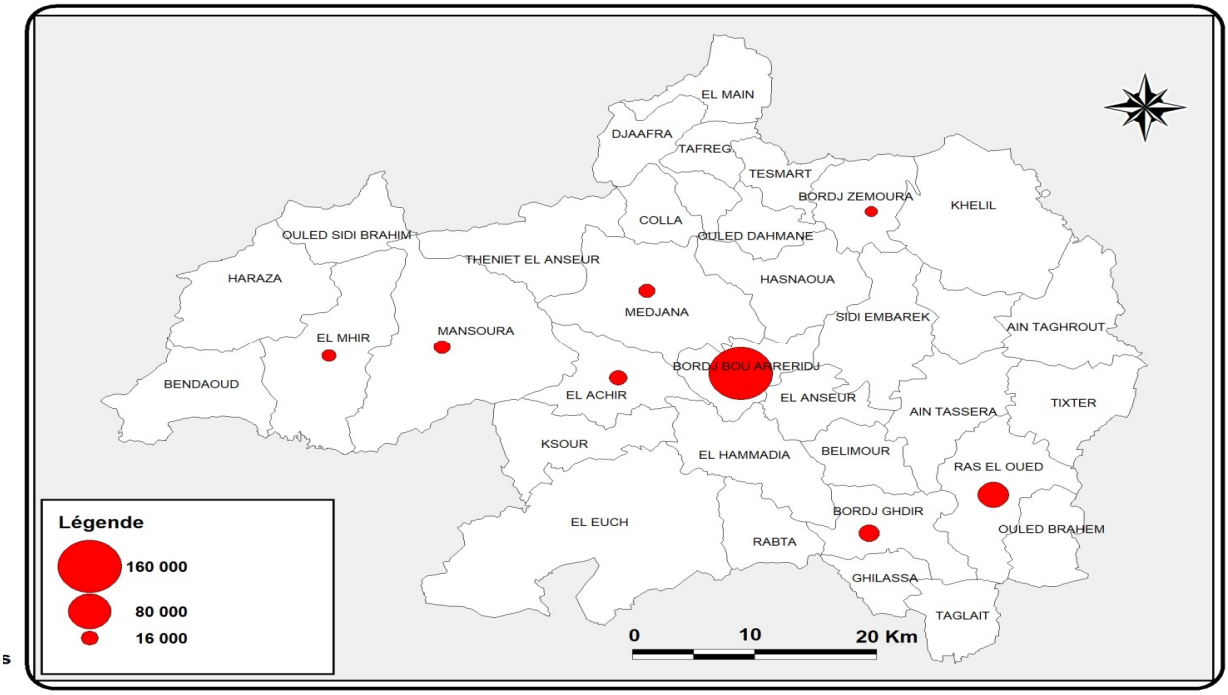
En 2008, le taux d'agglomération de la wilaya de BBA s'élève à environ 83% avec 135 agglomérations dont 18 sont urbaines (voir annexe n°04), les 17% de la population sont réparties en zone éparse. Selon le RGPH de 2008, la population totale de la wilaya de BBA est estimée à 658 968 habitants, soit une densité de 168 habitants par Km², dont la population urbaine est estimée à 389 260, soit 59%, enregistrant un taux d'accroissement de 4,5% par rapport aux données statistiques fournies par le RGPH de 1998[1]. La croissance urbaine de la wilaya de BBA est soutenue par la croissance des villes de tailles modeste en l'occurrence celle de Medjana qui a le taux le plus haut avec 5,62%, suivies des villes d'El Achir et d'El Anseur qui ont le second et le troisième taux d'accroissement les plus importants avec respectivement 3,74 et 3,39 %.

Les 18 agglomérations urbaines de la wilaya de BBA (voir carte n° 08), cinq (05) agglomérations font partie du territoire identifié comme appartenant au territoire de la Kabylie représentant 17% de la population urbaine totale avec une population estimée à 66 201 habitants, soit 36.19% de la population totale des 17 communes identifiées comme relevant du territoire kabyle estimée à 182 894. Les douze (12) communes restantes sont à vocation rurale ou des strates rurales selon le RGPH 2008 : Ben Daoud, Herraza, Ouled Sidi Brahim, Colla, Djeefra, Teffreg, El Main, Tassameurt, Teniet Ennasr, Ouled Dahmane, Hasnaoua, Ouled Sidi Brahim.

En termes d'hiérarchie urbaine, les cinq agglomérations sont classées en strates suburbaines dont quatre (04) agglomérations sont des petites villes de taille démographique comprise entre 10 000 et 20 000 habitants à savoir Mansourah (14 770 hab.), El M'hir (11 090 hab.), El Achir (16 550 hab.) et Medjana (14 517 hab.) et une agglomération de taille démographique comprise entre 5000 et 10 000 habitants (Bordj Zamoura avec 9 274 hab.).

[1] Selon le RGPH 1998, la population urbaine était estimée à 252176.

Carte n°08 : Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj



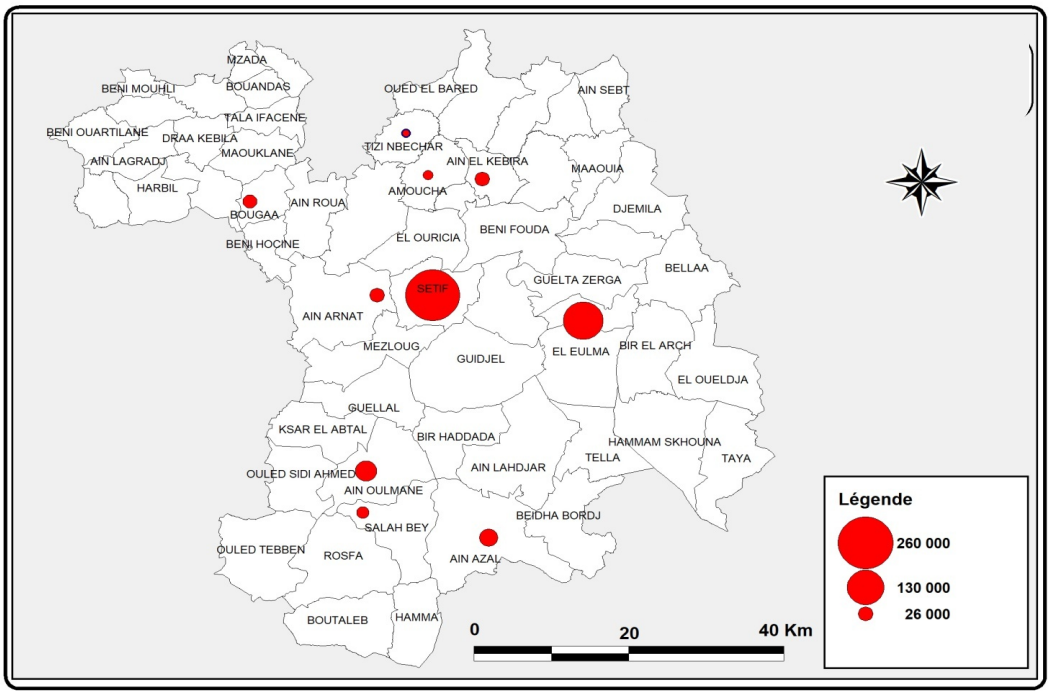
Source : Etablie par l'auteure à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

b. Caractérisation du réseau urbain de la partie nord de la wilaya de Sétif

Selon le RGPH de 2008, la population totale de la wilaya est estimée à 1,496 million habitants, soit une densité moyenne de 266 h/km², dont la population urbaine est estimée à 788 422, soit 53%, enregistrant un taux d'accroissement de 4,41% par rapport aux données statistiques fournies par le RGPH de 1998. La wilaya de Sétif est dotée de 31 agglomérations urbaines (voir annexe n°04) dont trois (03) appartenant à la zone désignée comme faisant partie du territoire de la Kabylie (voir carte n°09) représentant 07.60% de la population urbaine avec une population de 51 726 habitants, soit 10.07% de la population totale des 18 communes estimée à 513342 habitants. Les 15 communes restantes sont à vocation rurale selon le RGPH 2008 (Guenzet, Beni Ouarthilane, Bouandas, Boussalem, Aïn Legradj (ou Alegrağ), Aït Tizi, Babor, Beni Chebana, Ben Muhli, Harbil, Maoklane, Ath Nawal Mezada, Draa Kbila, Hammam Guergour, Tala Ifacene.

En termes d'hiérarchies urbaines, qui sont classées comme suit. Une agglomération est classée dans la strate de l'urbain à savoir celle de Bougaa avec 31922 habitants et les deux (02) autres agglomérations sont des strates semi-urbaines Amoucha et Tizi N'Bechar. En termes de taille de ville, ces trois (03) agglomérations urbaines sont toutes des petites villes dont une est de taille démographique supérieure à 30 000 ; il s'agit de l'agglomération de Bougaa, une agglomération de taille démographique comprise entre 10 000 et 20 000 habitants en l'occurrence Amoucha avec 13 411habitants. Enfin, une (01) agglomération urbaine est de taille démographique comprise entre 5000 et 10 000 habitants (Tizi N'Bechar, 6 393 habitants).

Carte n°09 : Caractérisation du réseau urbain de la wilaya de Sétif

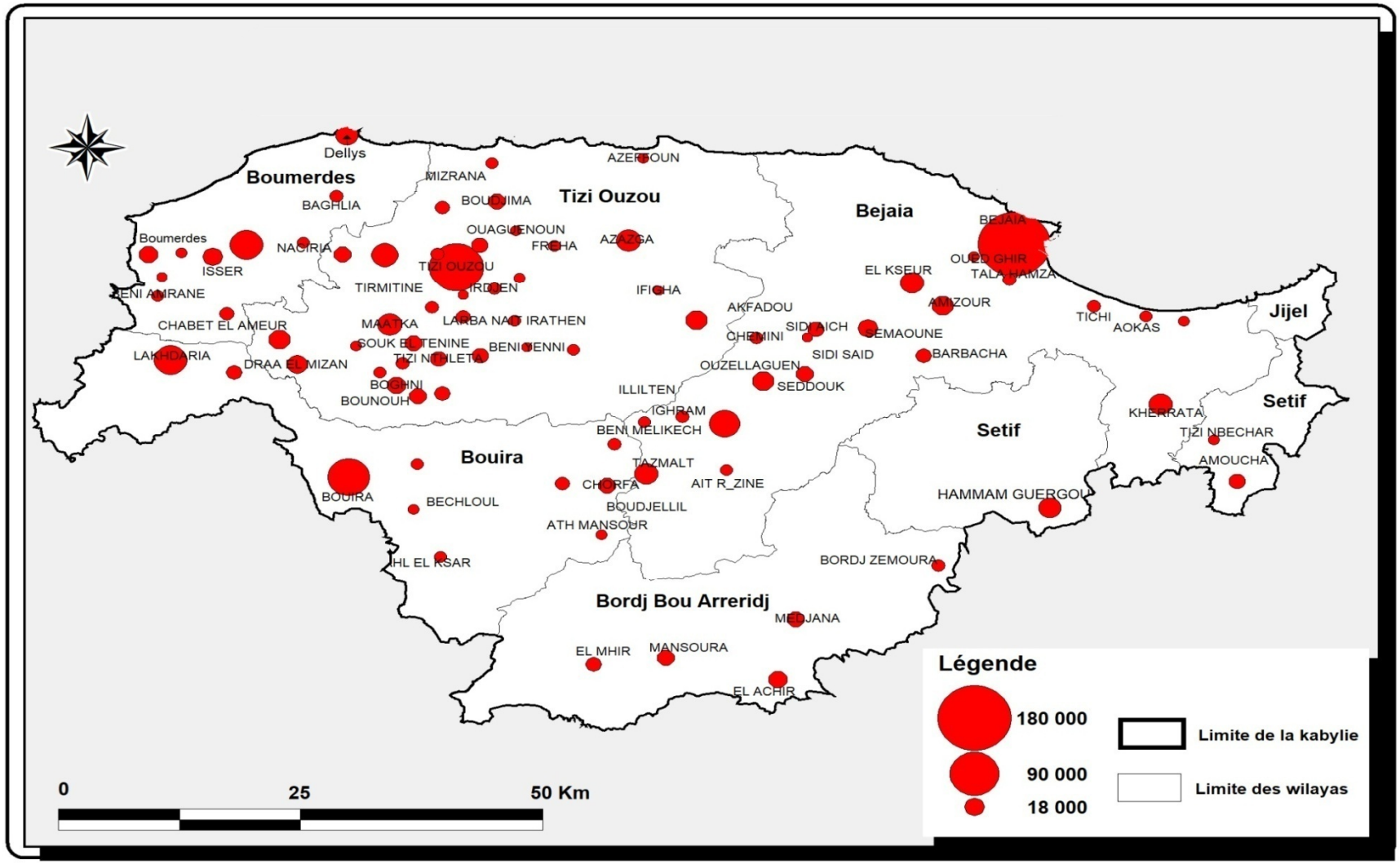


Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH

En somme, la Kabylie comprend 83 agglomérations urbaines réparties selon leur taille comme suit (voir la carte n°10) : Deux villes de grande traille en l'occurrence Tizi-Ouzou et Béjaïa, une agglomération de taille moyenne représentée par la ville de Brouira. Quatorze (14) agglomérations avec une taille démographique supérieure à 20 000 et inférieur à 50 000 dont cinq (05) sont localisées dans la wilaya de Tizi-Ouzou (Tizi-Ghenif, Bouzeguène, Souk El Khemis, Azazga, Draa Ben Khedda, cinq (05) dans la wilaya de Béjaïa (Amizour, Ouzlaguen, El Kseur, Kherrata, Akbou), une dans la wilaya de Bouira (Lakhdaria), deux dans la wilaya de Boumerdes (Bordj Ménaïel et Dellys), et une agglomération dans la wilaya de Sétif (Bougaa)

Enfin, le reste des agglomérations sont de taille démographique inférieure 20 000 habitants dont vingt et une (21) sont de taille supérieurs à 10 000. Nous avons récencé quatre (04) dans la wilaya de Béjaïa (Feraoun, El Had, Seddouk, Sidi Aich), quatre (04) dans la wilaya de Tizi-Ouzou (Draa El Mizan, Béni Douala, Ouadhia, Tala Ililen, Boghni), trois (03) dans la wilaya de Bouira (Kadiria, Chorfa, M'Chedallah, quatre (04) dans la wilaya de Boumerdes (Isser, Zemmouri, Chabet El Ameur, Thénia , cinq (05) dans la wilaya de Bordj Bou Arreridj (Mansouraha, El M'hir, El Achir, Medjana, Khellil et une dans la wilaya de Sétif (Amoucha). Enfin, quarante et cinq (45) de taille démographique inférieure à 10 000 habitants.

Carte n° 10 : Réseau urbain et répartition des agglomérations urbaines en Kabylie



Source : Etablie par l'auteure à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

Sous section 2 : Les villes *medius* ou intermédiaires en Kabylie : A la recherche de l'élargissement du champ de l'enquête

La hiérarchisation qui n'est pas directement calquée sur la taille démographique porte aussi bien sur le niveau infra urbain que sur les villes elles mêmes. D'après le critère de la rareté des équipements, on peut distinguer des centres de sous région

1. Grille d'indicateurs du rôle d'intermédiation des villes : Outil d'élargissement du champ de notre enquête

Certes dans notre analyse, nous adoptons le critère de la taille démographique, mais, vu son insuffisance nous utiliserons des critères qualitatifs afin de justifier notre choix de notre échantillon de villes intermédiaires en nous appuyant sur le rôle d'intermédiation qu'elle peut jouer chaque villes dans son espace régional de la Kabylie et de rendre compte de leur attractivité (aire d'influence). Ce point sera développé davantage dans le sixième chapitre à travers l'analyse de l'ampleur et l'intensité des flux de mobilité dans chaque ville.

a. La grille d'indicateurs du rôle d'intermédiation des villes selon NADOU

Nous avons repris les critères établis par NADOU Fabien dans son travail portant sur l'identification des villes intermédiaires afin d'en mesurer le degré d'intermédiation : il s'agit des critères démographique, économique et touristique, institutionnel et politique, de connectivité/accessibilité, social/éducation/santé, culturel et loisirs, environnemental[1].

Il qualifie la connectivité/accessibilité, d'un critère indispensable et discriminant du caractère d'intermédiation dans la mesure où il suppose que la ville présumée intermédiaire soit en relation avec le reste du territoire à un niveau suffisamment remarquable, lui permettant d'établir des liens et des connexions à différents niveaux. Cet auteur distingue la connectivité interne de la connectivité externe. Par la connectivité interne, les villes intermédiaires sont mises en relation avec leur espace de proximité dont la lisibilité se fait à l'échelle régionale dont les fonctions sont plutôt d'ordre "utilitaires". La connectivité externe permet à la ville d'être lisible à une échelle qui va au-delà du régional, dont les fonctions sont, plus stratégiques, permettant à la ville de se rapprocher des marchés extérieurs et des centres de décision, favorables à son dynamisme et son attractivité.

Le deuxième indicateur, celui de l'économie et de tourisme, combinés, sont indispensables pour regarder et analyser la compétitivité ; composante déterminante dans le profil et le caractère fonctionnel des villes intermédiaires, écrit NADOU. La mesure de ces critères doit passer par l'analyse d'indicateurs qui s'intéressent à la fois à des dimensions individuelles (niveau de qualification, part des emplois supérieurs, etc.,) et à des dimensions collectives et plus près de ce

[1] NADOU Fabien (2010), La notion de " villes intermédiaires ", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques, pp.10-11, https://halshs.archives-ouvertes.fr

qui se passe du côté des entreprises et du tissu économique (création d'activité, spécialisation économique, etc.). Les villes intermédiaires jouent aussi pleinement leur rôle dans leur capacité à combiner des activités productives et résidentielles.

Institutionnel et politique, ces critères vont nous permettre de regarder le positionnement des acteurs du territoire, au travers de la nature des lieux de décisions politiques et administratives. La présence ou non de telle ou telle administrations de services décentralisés et déconcentrés peut servir d'éléments contextuelle et structurant de la connectivité. C'est important dans l'observation de la capacité des acteurs à porter des projets. A ce titre, l'indicateur du leadership politique peut aider à analyser en quoi il est important que les villes intermédiaires disposent d'un leader politique et/ou institutionnel afin de voir la connexion de son ancrage local avec des positions défendues à des échelles supérieures.

Social, éducation, santé, expriment ce que les villes peuvent offrir comme services publics à la population (centres hospitaliers, universités, logements). Ce sont des critères structurants dans le sens où ils apportent cohésion sociale du territoire et participent à son développement social et économique. Ils marquent l'action des politiques publiques (locales et nationales) et font le lien avec les activités économiques (systèmes éducatifs adaptés au système productif, localisation des activités en fonction du climat social). Culturel et loisirs, ce critère offre la possibilité d'identifier les formes d'expression qui caractérisent une ville (BOLAY, et *al*., 2003), à la fois dans son histoire vécue et passée et à la fois sur les évènements du présent.

Environnemental, identifie comment les villes intermédiaires prennent en compte les éléments du développement durable, et par quels biais se réalise leur gestion face aux enjeux de sauvegarde des ressources et de la prévention des risques écologiques. L'impact des activités touche à la fois les dimensions urbaines des villes intermédiaires et leur territoire proche, il est intéressant de regarder comment s'effectuent les combinaisons et la gestion entre l'urbain et le rural. Leur potentiel en la matière peut provenir qu'elles n'ont a priori pas les problèmes environnementaux que les métropoles (BELLET, LLOP, 2003).

La démographie, quant à elle, constitue un élément d'évaluation de base du dynamisme de la ville intermédiaire. Ce critère n'apparait pas déterminant pour identifier les villes intermédiaires, néanmoins les indicateurs populationnels replacent les villes étudiées dans un contexte global de comparaison et d'attractivité entre les villes, nécessaires dans une étude plus précise[1].

[1] NADOU Fabien (2010), *Ibid.*

b. Importance du rôle d'intermédiation des villes dans l'élargissement de notre champ de notre enquête

Permettant de déterminer la vocation fonctionnelle de chaque ville, le recours aux critères qualitatifs nous permet d'échapper à la difficulté rencontrée lors de la phase d'identification des villes moyennes. Partant du critère de seuil de taille démographique, nous avons constaté que les les réseaux urbains des deux wilayas majoritairement kabylophones de la région de la Kabylie à savoir celles de Bejaia et de Tizi-Ouzou se caractérisent par l'absence de villes moyennes. Ce qui va réduire la pertinence de nos résultats concernant l'examen de l'impact du TPL sur la régulation et la maîtrise de la mobilité en Kabylie dans la mesure où une très grande partie du territoire, en termes de superficie et taille démographique, ne sera pas prise en compte par notre étude.

Remplacer la notion de ville moyenne (taille démographique) par celle de la ville intermédiaire (rôle fonctionnel d'intermédiation) nous permet d'élargir le champ de notre étude empirique. Il faudrait préciser que notre choix de l'échantillon de villes qui devrait faire l'objet de notre enquête de terrain est une tâche difficile puisque nous avons pris le risque de choisir parmi les villes à enquêter celles qui n'ont pas atteint le seuil de population de 50 000 habitants (la limite inférieure de la ville moyenne fixé par l'ONS), donc elles figurent dans la catégorie des villes petites. Le choix de ces villes est justifié par le rôle fonctionnel d'intermédiation et le poids de chaque ville dans le système urbain régional de la Kabylie en prenant comme référence l'importance de la mobilité et les facteurs qui sont l'origine de cette mobilité dans la dynamisation du territoire de la région de Kabylie.

Enfin, il est important de souligner la difficulté d'effectuer à un tel choix car les données statistiques ne sont pas fournies au niveau des communes. Comme toute délimitation arbitraire ce choix est bien sûr discutable car on peut légitimement considérer que certaines agglomérations de petites tailles présentent des profils semblables autorisant à les considérer comme "moyennes" plutôt que comme "petites". D'où, le concept de villes intermédiaires. Cette définition nous permet cependant de bien mesurer l'importance de ces villes au sein du maillage territorial urbain.

A notre sens, certaines villes de la catégorie dites petites villes, à l'image de Azazga, Draa Ben Khedda, Kherrata et autres, jouent un rôle déterminant dans la structuration de leur espace environnant qui peut être mesuré par la densité et l'intensité des flux y convergeant soit parce qu'elle est chef-lieu de daïra (Azazga) ou elle est doté d'un marché (Draa Ben Khedda) drainant vers elles un nombre important de déplacements.

Tableau n° 10: Villes *medius* ou intermediaires de Kabylie

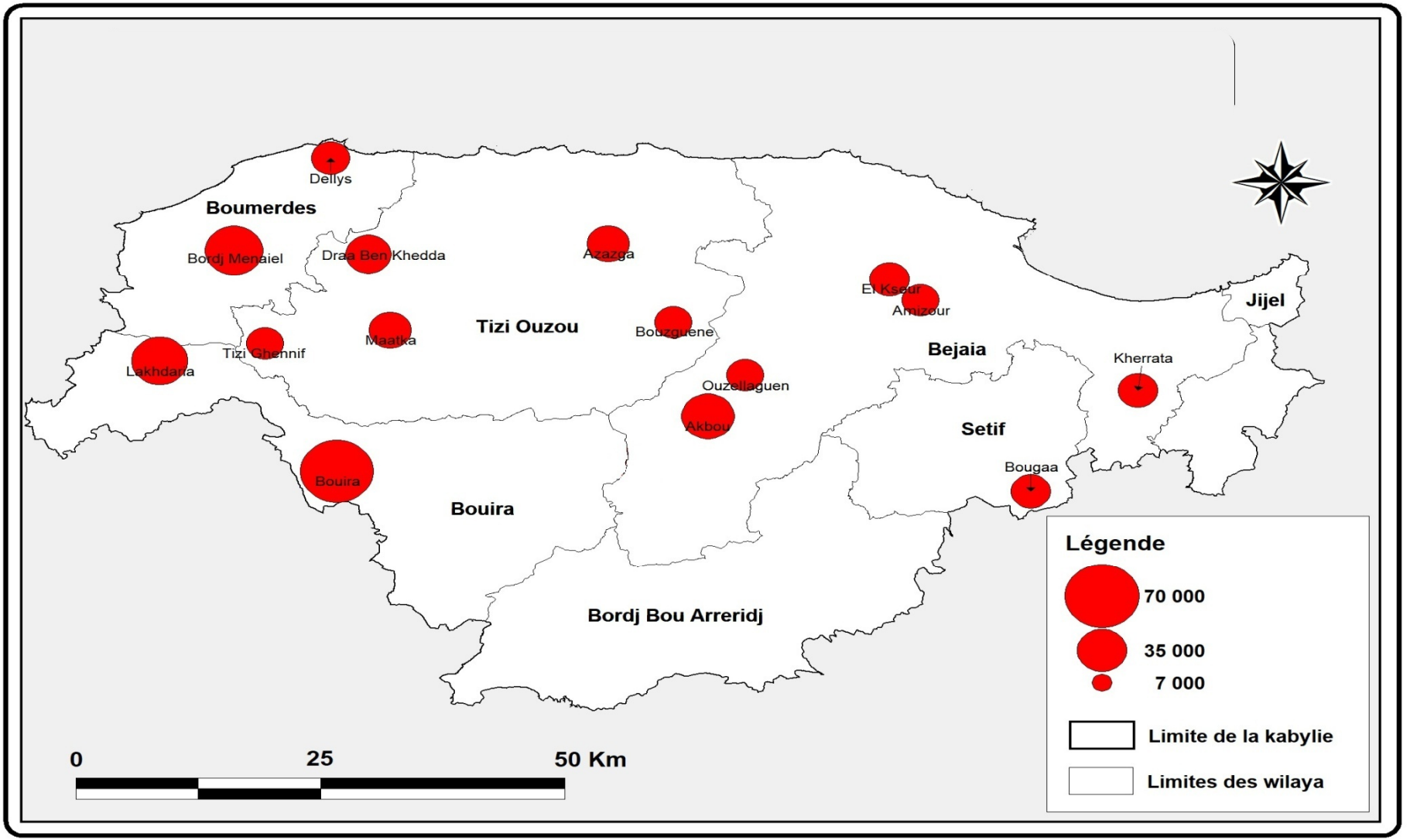
Wilaya	Ville	Tx d'ac.	2008	2017
Tizi ouzou	Azazga	1,85	26515	29519
	Draa Ben Khedda	1,16	29403	32159
	Souk El Khemis	0.26	26142	26856
	Bouzeguene	1,75	21097	21480
	Tizi Ghénif	1,32	20738	21896
Béjaia	Amizour	1,43	20314	21634
	Akbou	1,59	38291	40469
	Kherrata	5,95	23657	25199
	Ouzellaguen (Ighzer	4,26	20408	21734
	El Kseur	1,8	23579	25113
Bouira	Bouira	2,74	68545	83473
	Lakhdaria	1,3	42886	50185
Boumerdés	Bordj Ménaïel	2,32	44571	52803
	Dellys	1,26	22013	25391
Sétif	Bougaa	0,45	31922	28864

Etabli par l'auteure sur la base des données RGPH 2008

Nous avons identifié quinze (15) agglomérations qui peuvent être qualifiées d'intermédiaires en Kabylie (voir la carte n°11) qui sont réparties sur cinq (05) wilayas comme suit :

- Cinq (05) sont localisées dans la wilaya de Tizi-Ouzou (Azazga, Draa Ben Khedda et Bouzeguène, Maatkas et Tizi-Gheniff) ;
- Six (05) dans la wilaya de Béjaïa (Akbou, Kherrata, Amizour, El Kseur et Ouzelaguen), deux dans la wilaya de Bouira (Bouira et Lakhdaria) ;
- Deux (02) dans la wilaya de Boumerdes (Bordj Ménaïel et Dellys) ;
- Une (01) dans la wilaya de Sétif (Bougaa).

Carte n°11 : Répartition des villes intermédiaires en Kabylie suivant RGPH 2008



Source : Etablie par l'auteure à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

2. Caractérisation et typologie des villes moyennes/intermédiaires en Kabylie

En nous appuyant sur la grille d'indicateurs établie par NADOU Fabien en matière de caractérisation des villes intermédiaires, nous essayerons, sur la base de plusieurs critères (administratif, géographique, économique, niveaux des équipements publics), d'établir une caractérisation et une hiérarchisation fonctionnelle des quinze (15) villes intermédiaires de Kabylie.

a. Hiérarchisation des villes intermédiaires en Kabylie en fonction de la taille et du rang administratif

En 2017, suivant le critère de taille démographique, sur les quinze (15) agglomérations qualifiées de villes intermédiaires, 03 villes peuvent être classées dans la catégorie de villes moyennes proprement dite avec une taille démographique supérieure à 50 000 hab. Il s'agit des villes de Bouira, de Bordj Ménaïel et de Lakhdaria. La ville de Bouira se situe au sommet des villes moyennes. Si cette ville, à l'échelle wilayale, apparaît comme la grande ville avec une population estimée à 83 473 hab. en 2017, elle n'est qu'en troisième position par rapport aux autres agglomérations chefs-lieux de wilaya composant le territoire de la Kabylie, après Béjaïa (187 622 habitants en 2017) et Tizi-Ouzou (104.312 hab. en 2017).

Les villes de Bordj Ménaïel et de Lakhdaria (créée en 1869 sous le nom de Palestro), quant à elles, venaient tout juste d'accéder au rang de ville moyenne en enregistrant respectivement une taille démographique de 52 803 et de 50 185 habitants selon les statistiques de 2017. Bien que sa taille démographique soit largement supérieure à l'agglomération chef-lieu de wilaya de Boumerdès (37 042 hab.), la ville de Bordj Ménaïel occupe la quatrième position au niveau wilayal après les villes de Boudouaou (70 276hab.), de Khemis El khechna (59 195) et d'Ouled Moussa (53 077hab.) et quatrième au niveau de la Kabylie, après la ville de Béjaïa, Tizi-Ouzou et Bouira. La ville de Lakhdaria, cinquième ville de Kabylie, est classée troisième dans l'armature urbaine de la wilaya de Bouira après les villes de Bouira et de Sour El Ghozlane. Ce qui nous conduit à nous interroger si ces villes assument véritablement leur rôle de villes moyennes.

Les autres 12 villes peuvent être classées dans la catégorie de villes intermédiaires dans la mesure où elles n'ont pas encore atteint le seuil de 50 000 hab. Nous trouvons à la tête de ces villes, la ville d'Akbou avec une taille démographique de 40 469hab. (2017). Bien qu'elle soit deuxième pôle démographique au niveau de la wilaya après la ville de Béjaïa (187 622), la ville d'Akbou est classée sixième en Kabylie. Elle est suivie par les villes ayant une taille démographique supérieure à 30 000 hab., à l'image de celle de DBK, deuxième ville à l'échelle wilayal après celle de Tizi-Ouzou.

Nous relevons également cinq (05) autres villes intermédiaires dont la taille démographique est supérieure à 25 000 hab. dont deux sont localisées dans la wilaya de Tizi-Ouzou à savoir les

villes d'Azazga (29 515 hab.) et Souk El Khemis ou de Maatkas (26 856 hab.), une dans la wilaya de Sétif (Bougaa, 28 864 hab.), une dans la wilaya de Boumerdès (Dellys, 25 391 hab.) et une dans la wilaya de Béjaïa (Kherrata, 25 113hab.). La ville d'Azazga est la troisième plus grande agglomération urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou avec une population de 29 519 hab. Soulignons que la taille de ville de Maatkas n'est pas due à un quelconque effet d'attraction mais à la fusion de plusieurs agglomérations secondaires opérée en 1998. La ville de Bougaa[1] enregistre une baisse de sa population passant de 31 922 hab. (RGPH, 2008) à 28 864 hab. en 2017.

Enfin, quatre villes sont d'une taille démographique supérieure à 20 000hab. et inférieure à 25 000hab. dont deux se situent dans la wilaya de Tizi-Ouzou : Tizi-Gheniff (21 896 hab.) et Bouzeguen (21 480 hab.)[2], ainsi que deux autres dans la wilaya de Béjaïa : Amizour (21 634hab.) et Ouzelaguen (21 734hab.).

Suivant le critère de rang administratif, nous pouvons classer les 15 villes intermédiaires en trois catégories : les agglomérations chef-lieu de wilaya, les agglomérations chef-lieu de wilaya déléguées et les agglomérations chef-lieu de daïra.

Au rang d'agglomération chef-lieu de wilaya, nous retrouvons la ville de Bouira, ville de création coloniale, qui a été créée sur l'emplacement d'un fort turc, appelé Bordj Hamza[3] qui a été aménagé en centre administratif en 1874 par le Général de division Wolff et le Colonel Trumelet[4] en ayant le statut de commune mixte, puis de commune de plein exercice en 1879 dépendante de l'arrondissement d'Alger (1879) puis du département de Tizi-Ouzou en 1958. Cette ville est élevée au rang d'agglomération chef-lieu de wilaya à l'issue de la création de la wilaya de Bouira en application du découpage de 1974. Cette promotion administrative lui a permis de bénéficier d'un plan de modernisation urbain (PMU) ayant permis la rénovation de l'ancien noyau et la réalisation de quelques équipements publics tels que : le lycée de jeunes filles, le siège de la wilaya, le tribunal et tout un programme de logements collectifs[5].

Les 14 agglomérations restantes sont au rang d'agglomération chef-lieu de daïra. En tant qu'agglomérations chefs-lieux de daïra, ces villes exercent une fonction administrative (encadrement administratif du territoire). Il est à souligner que sur ces 14 agglomérations, certaines

[1] Anciennement la fayette à l'époque coloniale française, la commune de Bougaa est constitué lors du découpage administratif de 1984 dont le choix de cette ville s'appuie sur plusieurs critères retenus lors du recensement de 1998 et celui 2008.
[2] La fusion des agglomérations urbaines de Bouzeguene et d'Ait Ferache a donné la 5e agglomération urbaine de la wilaya de Tizi-Ouzou.
[3] Les Turcs avait implanté un Bordj pour la collecte des impôts provenant de ce Souk et un fort militaire pour contrôler le mouvement des populations empruntant la route Alger-Constantine.
[4] GOUILLON Charles (1880), *Annuaire général de l'Algérie*, Imprimerie PEZE V. et Cie et p.213 http://www.mekerra.fr
[5] Dans une approche de Zoning, la ville de Bouira est dotée, entre 1980 et 1990, d'un PDAU en vue de maîtriser l'utilisation du sol et la programmation de la ZHUN. Cette programmation apour objectifs d'absorber la forte demande de logements portant sur l'affectation d'un terrain de 154 ha pour recevoir un programme de 1100 logements, le centre culturel, le CEM préfabriqué, le technicum, de nombreux sièges administratifs et de banques, réalisation de deux zones d'activités D1 et D2, création de plusieurs lotissements et la rénovation de l'ancien noyau a été entamée pour la réalisation de 87 logements sous forme de barre. Cf. Direction de la programmation et du suivi budgétaire (2017), Annuaire statistique de la wilaya de Bouira

ont été proposées pour bénéficier d'une promotion administrative. En effet, dans le cadre du programme de création de wilayas déléguées et la réorganisation de la carte administrative du territoire algérien, les villes d'Azazga, d'Akbou ou de Kherrata, de Bordj Ménaïel[1] ou de Dellys[2], de Lakhdaria[3] et de Bougaa[4] seront promues au rang d'agglomération chef-lieu de wilaya déléguée. Ce qui leur permettrait d'étendre leur périmètre d'encadrement administratif du territoire et de bénéficier des équipements administratifs correspondant à ce rang. Toutes ces villes auraient à jouer donc un rôle de commandement administratif sur les communes qu'elles encadrent administrativement.

En conclusion, il est à souligner que l'organisation des centres urbains et de leur hiérarchisation en fonction de la taille et du rang administratif, est un élément essentiel dans l'appréciation de l'importance des villes.

b. Typologie des villes intermédiaires en Kabylie selon le critère géographique

Le critère géographique nous permet de préciser d'une part, la distance géographique séparant ces villes intermédiaires par rapport aux agglomérations chefs-lieux des wilayas en l'occurrence celles de Tizi-Ouzou, de Béjaïa, de Bouira, de Boumerdès et de Sétif, et d'autre part, d'identifier dans quelle zone géographique auxquelles elles appartiennent (montagne, littoral, plaine, etc.). Ce critère est déterminant en matière d'accessibilité de la ville en question.

En matière de distance géographique par rapport à l'agglomération chef-lieu de wilaya, nous distinguons trois catégories de villes : des villes situées à proximité des ACLW, des villes en position périphérique et une ville agglomération chef-lieu de wilaya. Pour cette dernière catégorie, on retrouve la ville de Bouira située dans la dépression centrale (Nord), bâtie sur un plateau qui se situe à environ 525 m d'altitude loin des deux pôles urbains de Kabylie à savoir les villes de Tizi-Ouzou et de Béjaïa.

Il y a quatre (04) villes qui se situent à proximité des ACLW dont deux se trouvent dans la wilaya de Tizi-Ouzou (Draa Ben Khedda et Maatkas) et deux dans la wilaya de Béjaïa (Amizour et d'El Kseur). La ville de Draa Ben Khedda (DBK) située à 11 km à l'ouest de Tizi-Ouzou. Deuxième plus grande agglomération dans la wilaya de Tizi-Ouzou avec une population de 32 159 hab. (2017), la ville de DBK constitue le prolongement naturel de la ville de Tizi-Ouzou vu sa

[1] La ville de Bordj Ménaïel est au sommet des agglomérations chef-lieux de daira, une position qu'elle partage avec les villes de Boudouaou et de Khmis El Khechna. En termes de taille démographique, ces trois villes dépassent largement celle de Boumerdes, agglomération chef-lieu de wilaya. Quant à la ville de Dellys, bien qu'elle soit classée au rang d'agglomération chef-lieu de daira, elle est devancée par les chefs lieux de commune d'Ouled Moussa et d'Ouled Heddaj en matière de taille démographique selon les données du RGPH 2008.

[2] Deux autres agglomérations chefs lieux de daira sont concernées par cette promotion administrative à savoir les villes de Boudouaou ou de Khemis El Khechna.

[3] Deux autres agglomérations chefs lieux de daira sont concernées par cette promotion administrative à savoir les villes d'Ain Bessam ou de Sour El Ghozlane.

[4] Promue au rang de wilaya déléguée le 29 novembre 2019

proximité géographique. Située à 20 km au Sud-Ouest de la ville de Tizi-Ouzou, la ville de Maatkas exerce une fonction administrative. Les deux villes, relativement proches de la ville de Béjaïa, agglomération chef-lieu de wilaya, sont la ville d'Amizour (24 Km) et celle d'El Kseur (25 km). De ce fait, elles se situent dans le périmètre d'aire d'influence de la ville de Béjaïa ; elles constituent des villes relais ou satellites pour la ville de Béjaïa, agglomération chef lieu de la wilaya de Béjaïa.

Dix (10) agglomérations sont en position périphérique par rapport aux agglomérations chefs-lieux de wilayas respectives dont trois sont dans la wilaya de Tizi-Ouzou (Azazga, Tizi-Gheniff et Bouzeguen), trois dans la wilaya de Béjaïa (Akbou, Ouzelaguen et Kherrata), deux dans la wilaya de Boumerdès (Bordj Ménaïel et Dellys), une dans la wilaya de Bouira (Lakhdaria) et une dans la wilaya de Sétif (Bougaa). Ces aires urbaines périphériques sont censées jouer le rôle de villes d'équilibre, pour rééquilibrer le réseau urbain des cinq wilayas auxquelles elles appartiennent en réduisant respectivement la polarisation autour de la ville de Tizi-Ouzou, de Béjaïa, de Boumerdès, de Bouira et de Sétif créant les conditions favorisant l'émergence de nouveaux pôles d'équilibre territorial et urbain de Kabylie.

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, la ville d'Azazga est située à l'extrême Est de la vallée du Sébaou entre Tizi-Ouzou et Yakouren formant avec DBK et Tizi-Ouzou l'axe structurant de la wilaya. Située à 30 km du littoral, à 30 km à l'Est de Tizi-Ouzou et à 95 km à l'Ouest de Béjaïa, la ville d'Azazga, constitue le seul centre urbain important dans cette partie de la wilaya. De par sa position centrale, Azazga est devenue un axe de transit très important entre Tizi-Ouzou et Béjaïa, d'une part et, entre Alger et Béjaïa, d'autre part. De ce fait, elle assure une fonction de jonction et de connectivité territoriale. La ville de Tizi-Gheniff, quant à elle, se situe à 44.5 km au Sud-Ouest de la ville de Tizi-Ouzou à 363 mètres d'altitude.

Enfin, la ville de Bouzeguène est située au Sud-est de la wilaya de Tizi-Ouzou, est la 5e plus grande ville de la wilaya dans l'une des zones les moins densément peuplées de la wilaya. Elle est située à 27km d'Azazga et à 38 km au Nord d'Akbou. Parler de l'agglomération urbaine de Bouzeguène est intéressant du point de vue de sa dépendance, étant donné qu'elle n'est pas dotée de grands équipements urbains structurant. Ceci est dû à l'attractivité qu'offre sa proximité de la ville d'Akbou et sa grande zone industrielle. Les résultats des études réalisées dans le cadre du PAW de la wilaya de Tizi-Ouzou affirment que la ville de Bouzeguène échappe à l'influence de l'agglomération chef-lieu de sa wilaya.

En ce qui concerne la wilaya de Béjaïa, la ville d'Akbou se situe à environ 66 km au Sud-Ouest de la wilaya et à environ 32 km du chef-lieu limitrophe au Sud-Est de la wilaya de Tizi-Ouzou à une altitude moyenne de 280 m. La ville d'Akbou est proche de la confluence de l'oued Soummam et de son affluent l'oued Bousselam. La ville de Kherrata, quant à elle, se situe à environ

58 km au sud-est de la wilaya et à 38 km de l'agglomération chef-lieu limitrophe au nord-ouest de Sétif. Ce sont des villes de transit reliant la ville de Béjaïa à la ville de Tizi-Ouzou pour les villes d'Akbou et Ouzelaguen et à la ville de Sétif pour la ville de Kherrata.

La ville d'Ouzelaguen est située à environ 62 km du chef-lieu de la wilaya de Bejaïa ; ce qui lui a permis d'échapper à son aire influence et de jouer un rôle structurant dans l'organisation de son territoire environnant. Toutefois, en dépit de cette position périphérique par rapport à ACLW, la ville d'Ouzelaguene n'a pas pu développer un tissu industriel, une activité économique et commerciale. Cela peut s'expliquer par sa proximité de la ville d'Akbou, environ 21 Km de ce deuxième pôle urbain et économique au niveau wilayal, et par conséquent subit son influence ; elle pourrait être considérée comme un centre urbain d'appui satellite à la ville d'Akbou.

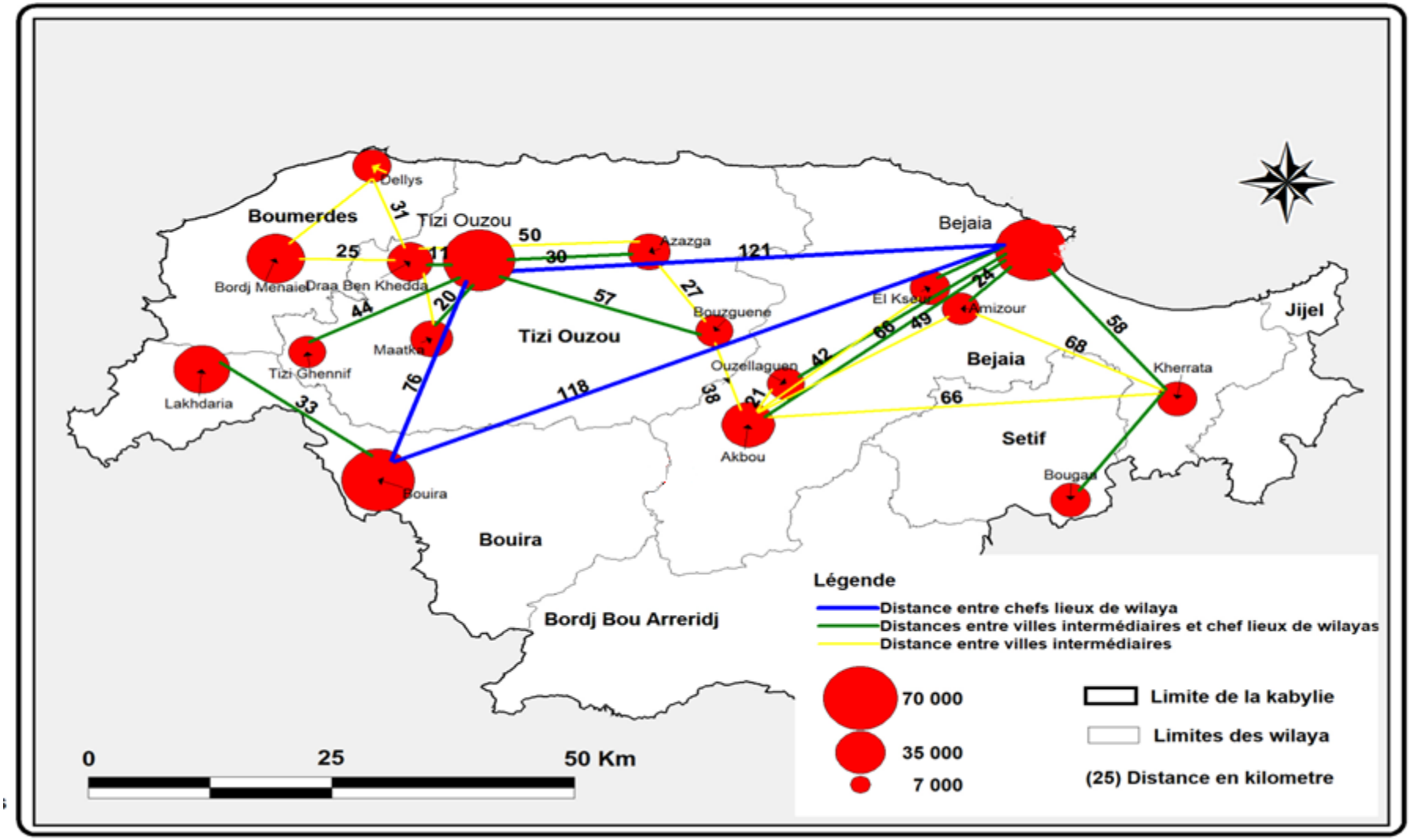
Au niveau de la wilaya de Boumerdès, la ville de Bordj Ménaïel est située dans la zone côtière d'Alger et de terrasses alluviales à 30 km à l'Est de l'agglomération chef-lieu et à 32 km de Tizi-Ouzou. Celle de Dellys, ville côtière, est située dans la zone de collines de chaîne côtière à 50 km de la ville de Boumerdès, agglomération chef-lieu de la wilaya de Boumerdès et à 45 km de la ville de Tizi-Ouzou. Cette relative distance géographique de ces deux villes des deux agglomérations chefs-lieux de wilayas de Boumerdès et de Tizi-Ouzou permet à ces deux villes d'échapper à leur influence fonctionnelle et de structurer leur espaces environnant. Ces deux villes sont distantes entre-elles à raison de 33 km.

Dans la wilaya de Bouira, la ville de Lakhdaria est un centre urbain relativement attractif dans son aire urbaine respective et il est relativement assez éloigné de l'agglomération chef-lieu de la wilaya auquelle il est rattaché administrativement. Entourée de montagnes, cette ville est située à la terminaison Est de l'Atlas Blidéen au Nord-Ouest de Bouira et à 74 kilomètres au Sud-Est d'Alger sur une boucle de l'oued Isser. Elle est située à 33 km au Nord-Ouest de la wilaya et à 27.5 km du chef-lieu limitrophe au Sud-Ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou ; ce qui lui permet d'échapper à l'influence de l'agglomération chef-lieu de wilaya et d'avoir une certaine autonomie dans son développement et de former son propre *hinterland*.

Enfin, au niveau de la wilaya de Sétif, la ville de Bougaa est située en zone de montagne entre deux grandes villes, à 45 km au Nord-Ouest de la ville de Sétif et à 80 km au Sud de la ville de Béjaïa ; de ce fait, elle peut jouer le rôle de ville transit pour ces deux villes. Sur le plan de l'aménagement du territoire, la ville de Bougaa au Nord et celle d'Ain Azal au Sud peuvent jouer le rôle de territoire d'équilibre, du fait de leur situation géographique éloignée du centre de la wilaya (selon le directeur des transports de la wilaya de Sétif).

La carte n° 12 ci-dessous, relative aux distances entres les principales villes intermédiaires de Kabylie par rapport aux autres agglomérations, est particulièrement illustrative à cet effet.

Carte n° 12 : Distances entres les principales villes intermédiaires de Kabylie par rapport aux autres agglomérations



Source : Etablie par l'auteure à l'aide de MapInfo sur la base des données du RGPH 2008

c. Fonctions économiques des villes intermédiaires en Kabylie

L'analyse des fonctions économiques urbaines nous renseigne sur l'attractivité et la compétitivité de chaque ville dans le réseau urbain wilayal. La notion de fonction économique de la ville peut être définie comme le rôle économique caractéristique attribué à la ville à travers la répartition et la concentration des activités économiques (industrielle, commerciale, de service, ou touristique).

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, la ville de DBK est un centre industriel assez développé dans la région Est de Kabylie ; plusieurs usines sont installés dans la ville, parmi les plus notables le complexe d'industrie textile spécialisé dans le tissage (ex-Cotitex – Cotonnière industrielle et textile[1]). On y trouve aussi le complexe de production laitière (ex-Orlac – Office régional du lait centre), créé au début des années 1970 et privatisée en 2008 et emploie 300 travailleurs (2017). Il était considéré comme l'un des fleurons de l'industrie laitière locale et nationale. En somme, la ville de DBK est dotée de deux zones d'activités, de 27 entreprises industrielles employant 862 travailleurs (voir annexe n°06).

Ce qui lui assure un certain dynamisme et une attractivité territoriale certaine. Le commerce est aussi assez développé dans la ville, avec le marché communal des fruits et légumes, les différents commerces et magasins développés surtout à partir de 2005, le marché de la casse automobile sur la RN 25 menant vers Boghni. Son aire d'influence se réduit aux communes qu'elle encadre administrativement du fait qu'elle est le chef-lieu de Daïra, à savoir Tadmait, Sidi Naamane et Tirmitine.

La ville d'Azazga, quant à elle, assure une fonction commerciale et constitue un des tous premiers carrefours économiques de la région avec le *ssuq n ssebt* (Marché hebdomadaire du samedi), considéré comme l'un des plus grands marchés de Kabylie ; principal souk de la région dont le rayonnement embrassait la quasi-totalité de la partie orientale de la Kabylie occidentale[2]. Il constituait l'élément principal de la structuration et d'organisation de l'espace local et régional. En ce qui concerne le tissu industriel, la ville d'Azazga est dotée de 17 entreprises industrielles activant dans plusieurs secteurs (agroalimentaire, textile, industrie du bois et de papier, chimie et plastique) et employant environ 1089 travailleurs.

La ville de Maatkas développe relativement la fonction commerciale grâce à la localisation du *Souk El Khmis* portant le nom de l'agglomération chef-lieu de daïra et de commune. L'activité industrielle n'est pas développée dans cette ville dans la mesure où elle n'est pas dotée de zone d'activités et que seulement trois entreprises industrielles de petite taille y sont implantées, dont

[1]Actuellement et depuis 2011, le complexe est affilié à l'entreprise algérienne des textiles industriels et techniques (EATIT) et emploie 589 travailleurs. Cf., Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou, édition 2017
[2] HADJEM Madjid (2009), *op.cit.*, p.114

deux sont spécialisées dans l'industrie de textile et une dans l'agroalimentaire employant 35 travailleurs. La ville de Maatkas, par contre, exerce une fonction culturelle et de préservation du patrimoine. En effet, elle est qualifiée de la "Capitale de la poterie" ou "Ville de la poterie" car depuis 2010, chaque année, au cours de mois de juillet, est organisé le festival national de la poterie. Elle organise aussi la fête de l'olivier pour préserver ce patrimoine agricole et culturel de la région.

Concernant la ville de Tizi-Gheniff, cette dernière appartient à une région essentiellement agricole, de même qu'elle est connue pour son savoir-faire en matière de poterie. On y cultive des fruits et légumes ainsi que l'agriculture traditionnelle (olivier). Aucune entreprise d'envergure n'y est implantée pour résorber un tant soit peu le taux de chômage important si ce n'est trois (03) entreprises industrielles de petite taille, dont deux sont spécialisées dans l'industrie de textile et une dans l'ISMME, employant 37 employés. Il est prévu de doter cette ville d'une zone d'activité d'une superficie de 9,09 ha ; ce qui est promoteur en matière de développement économique (voir annexe n°06). Sur le plan économique, le secteur industriel n'est vraiment pas développé dans la ville de Bouzeguène dans la mesure où elle est dotée de quatre (04) entreprises industrielles de petite taille employant 37 travailleurs. Ce qui réduit son aire d'influence en matière de création d'emplois.

Dans la wilaya de Béjaïa, les villes d'El Kseur et d'Amizour, en dépit de leur proximité de la ville de Béjaïa, située au sommet de la hiérarchie urbaine de la wilaya, ont pu développer des activités économiques en termes de création de PME/PMI et de création d'emplois. La ville d'El Kseur occupe la quatrième place avec la création de 1002 PME/PMI contribuant à la création de 2 755 emplois ; celle d'Amizour est située à la septième place avec la création de 734 PME/PMI en contribuant à la création de 1 442 emplois[1]. L'activité commerciale y est relativement développée ; la ville d'Amizour est dotée d'un marché hebdomadaire d'une superficie de 6 000m^2 (5e position) et celle d'El Kseur est dotée d'un marché hebdomadaire d'une superficie de 2 500m^2 (13e position) et d'un marché quotidien d'une superficie de 1200m^2.

Dans le domaine industriel, le tissu industriel est plus développé dans la ville d'El Kseur que dans celle d'Amizour. Cette dernière est dotée d'une seule zone d'activité[2] d'une superficie de 2,4560 ha dont 1,5019 ha utilisés comptant 13 lots. Toutefois, la ville d'El Kseur constitue le cinquième pôle économique le plus important de la wilaya de par la densité de son tissu industriel développé ces dernières années et qui est composé de 40 entreprises réunies dans une zone industrielle qui s'étend sur près de 150 ha, parmi lesquelles nous comptons : Cojek Cevital, spécialisée dans la fabrication des conserves et des jus et Toudja, spécialisée dans la fabrication des

[1] Annuaire statistique de la wilaya de Béjaia, 2017
[2] Cette zone est classée 16e sur les 19 zones d'activités existantes

jus et nectars de fruits. Elle est dotée deux zones d'activité dont l'une est à caractère commercial d'une superficie de 15,9209 ha avec 189 lots exploitant 9,2527ha qui bénéficiera d'une extension en ZAC Bouklaa 11ha 73ares 65ca en cours d'études par l'agence foncière, et d'une autre à caractère industriel d'une superficie de 49,5745 ha comportant 57 lots.

Elle a aussi bénéficié de l'aménagement d'un parc industriel sis à El Kseur-Fénaïa Il Maten d'une superficie de 175 ha. Ainsi, la ville d'El Kseur présente des potentialités économiques dans le domaine touristique car elle dispose d'un patrimoine archéologique qui comprend le site antique de Tubusuptu (Tiklat), la citadelle médiévale des Zianides, Timzizdekt, aujourd'hui dénommée Lassouar par les habitants. Elle est classée parmi les villes à vocation touristique de la wilaya de Béjaïa. En conclusion, en matière de dynamique économique, la ville d'Amizour est classée quatrième agglomération alors que celle d'El Kseur est la cinquième ville de la wilaya après Béjaïa Akbou, et Kherrata.

En ce qui concerne la ville d'Akbou, cette ville joue un grand rôle économique dans la région de par la densité de son tissu industriel, sa dynamique en matière de création de PME/PMI et le développement de l'activité commerciale. Elle est considérée comme le deuxième pôle économique à l'échelle wilayale. Elle est dotée d'une zone d'activité Taharachte d'une superficie de 25 ha bénéficiant d'une extension de 23ha. Les activités industrielles localisées sur le territoire de la ville d'Akbou sont, en majorité, situées dans cette zone d'activité sur l'axe de la route nationale n°26. Cette zone regroupe des grandes entreprises publiques comme Alcovel, Mac Soum et Sonaric et des entreprises privées comme Danone Djurdjura, Soummam, Général emballage, etc. A coté du dynamisme de cette zone économique, Akbou dispose d'une zone industrielle d'une superficie de 40ha regroupant 06 entreprises. Précisons que ce tissu industriel sera renforcé par la création d'une mini-zone d'activité (Bouizène) d'une superficie de 20 000m^2 qu'est en cours de création. En effet, la ville d'Akbou est reconnue comme ville à vocation industrielle.

Ainsi, elle est classée deuxième après la ville de Béjaïa en matière de création de petites et moyennes entreprise avec 2450 PME/PMI créées, soit 9.46% contribuant à la création de 7 847 emplois, soit 13.92%. À cela, il faut ajouter une activité commerciale prospère grâce au fonctionnement de 04 grands marchés : un marché de gros (Bouizène) d'une superficie de 19 127 m^2, un marché hebdomadaire d'une superficie de 29 000 m^2 (classé 2e à l'échelle wilayale), un marché de véhicules d'une superficie de 4 476,5m^2 (DPBS de la wilaya de Béjaïa, 2017) et un marché de bestiaux d'une superficie de 29 000m^2. Enfin, la ville d'Akbou possède d'autres atouts économiques matérialisés, sur le plan de l'hydraulique, par l'apport du grand barrage de Tichy-haf d'un volume de 150$hm^{3,}$ et sur le plan touristique et culturel par le Mausolée antique d'Akbou et le Château de Petra Mausolée turc.

La ville Kherrata est considérée comme une des agglomérations d'appui secondaires pour les pôles urbains. Le tissu industriel à Kherrata se limite à deux unités, une semoulerie employant 122 travailleurs et une usine de teinture pour textile employant 146 travailleurs (2015). Cette ville bénéficiera de la création d'une zone d'activités, celle de Mahrira, d'une superficie de 55ha 42 ares 21ca 138 lots dont 64 destinés pour la mini ZAC Kherrata créée le 12 février 2018[1] dont 2 803 hectares de surface agricole utilisés à cet effet. En matière de création de petites et moyennes entreprises, cette ville est classée sixième avec la création de 737 PME/PMI contribuant à la création de 1 200 emplois, soit 13% de l'emploi créé par ce secteur. Sur le plan commercial, la ville de Kherrata est dotée d'un marché de véhicules et d'un marché hebdomadaire d'une superficie de 6 580m^2 chacun.

Elle dispose aussi d'autres potentialités économiques dans la mesure où elle dotée dans le secteur hydraulique d'un barrage d'Ighil Emda d'une capacité de 140hm^3 affecté depuis 2011 à l'aquaculture pour développer l'activité de pêche continentale. Le secteur du tourisme présente de nombreuses potentialités constituées par les paysages pittoresques et les sites archéologiques que compte le site de Kherrata. Les célèbres Gorges de Kherrata, le lac et forêt d'Ighil Emda, la Fontaine "*Tababourte*", le Mont de Takoucht, Montagne blanche à Aït Laziz au nord-Est de Kherrata, la Montagne blanche à El Menchar (à l'est de Kherrata), la montagne Thakenchourt au nord de Kherrata, les Grottes sont autant de paysages naturels et culturels uniques. La ville de Kherrata et ses environs sont aussi célèbres pour le château de Takfarinas (guerrier numide), le Cimetière de *Takli3th*, les vestiges romains au lieu-dit "*Ahemmam*", le Château et les deux cimetières romains à Akeloun au sud de Kherrata.

Enfin, la ville d'Ouzelaguen est classée sixième agglomération en matière de fonction économique car son tissu industriel n'est pas développé. Elle est dotée d'une zone d'activité (Hellouan) d'une superficie de 3,6 ha, de même qu'il est prévu la création d'une mini-ZAC à Tighilt d'une superficie de 15 000m^2, en cours de réalisation. Sur le plan commercial, cette ville possède un marché hebdomadaire d'une superficie de 1000 m^2.

Dans la wilaya de Bouira, le tissu industriel est à la marge de la ville de Bouira. Cette dernière ne compte qu'une seule entreprise publique économique (EPE) active dans le secteur du textile, dédiée à la fabrication de draps et employant 181 travailleurs. Seize petites entreprises industrielles privées y sont implantées, dont treize relèvent du secteur agro-alimentaire, une du secteur mécanique et d'électricité et deux du secteur textiles et cuirs. Elle est aussi dotée de deux zones d'activités D1 et D2 ayant respectivement une superficie de 39 081 m^2 et de 118 190m^2. En

[1] Créée en application de la circulaire n°634 du 07/11/2017 du Ministre de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire relative à la création de mini-zones d'activités

matière de création de petites et moyennes entreprises la ville de Bouira est classée première avec 4 723 PME/PMI employant 18 597, soit 25.64 de l'emploi wilayal.

Le tissu industriel de la ville de Lakhdaria est composé de deux entreprises industrielles publiques : entreprise nationale de fabrication de peinture et de vernis "ENAP" employant 355 travailleurs et l'entreprise nationale de fabrication de détergents "ENAD" employant 131 travailleurs. Onze entreprises industrielles privées y sont implantées dont une active dans le secteur agro-alimentaire, deux dans le secteur de la mécanique et de l'électricité et huit dans le secteur de textiles et cuir. Depuis les années 1970, la ville est dotée d'un Centre de télécommunications par satellites doté de plusieurs paraboles géantes[1].

En matière de création de petites et moyennes entreprises, la ville de Lakhdaria possède 1 546 PME/PMI employant un effectif de 3 910 travailleurs. Sur le plan commercial, cette ville est dotée d'un marché de gros en fruits et légumes et un marché couvert ainsi que d'un réseau de commerçants. Elle possède aussi d'autres potentialités économiques dans le domaine du tourisme : les gorges de Lakhdaria ex-Palestro attirant beaucoup de touristes nationaux pendant la saison estivale, une source thermale (Hammam Théllath) existe sur les hauteurs des gorges mais qui n'est malheureusement pas exploitée.

Dans la wilaya de Boumerdès, les villes de Bordj Ménaïel et de Dellys sont dotées de zones d'activités, des petites et moyennes entreprises et de marchés de grande importance régionale (Marché de gros et marchés hebdomadaires) qui leurs confèrent un niveau économique avantageux. Ces deux villes animent respectivement la partie centrale et la partie Est de la wilaya exerçant une polarisation sur leur réseau urbain par la concentration de fonctions urbaines.

La ville de Bordj Ménaïel est l'une des plus anciennes de la région et joue un rôle important dans la partie centrale et le sud de la wilaya. Elle se caractérise par son espace agricole de la vallée des Issers et son activité industrielle et commerciale. Elle est dotée de trois zones d'activités hébergeant 141 projets[2], soit 22.56% du nombre total de projets au niveau wilayal qui sont au nombre 625 projets. L'unité spécialisée dans la coutellerie et la boulonnerie (BCR) qui est considérée parmi les plus importantes au niveau national, elle est spécialisée dans la fabrication des produits INOX. En 2017, elle est dotée de 528 PME/PMI employant 2 891 travailleurs. Elle est ainsi classée cinquième en termes de création de PME/PMI[3] et septième en matière de création d'emplois.

[1] Ce centre est à l'échelle nationale et la télévision terrestre et numérique ainsi que les communications téléphoniques de l'ensemble du pays transitent par lui. Le site est implanté sur un vallon à l'entrée est de la ville et communique avec des installations situées sur le sommet de la montagne "Lalla Moussaad " qui domine la ville.
[2] Direction de l'Industrie et des Mines de la wilaya de Boumerdès, 2017
[3] La commune de Bordj est classée 5e après les communes de Boumerdès (1391), Boudouaou (1130), Khémis El Khechna (838), Dellys (745) et Ouled Moussa (609).

Sur le plan commercial, Bordj Ménaïel est dotée d'un marché de proximité et de deux marchés couverts. Elle est également dotée de vestiges à savoir le Bordj ou citadelle à Bordj Ménaïel, ce qui lui permet de jouer une fonction culturelle notamment avec la célébration de fêtes traditionnelles et événements culturels, qui représentent une source d'attractions touristiques. Parmi les plus importantes cérémonies et fêtes que voudrait faire renaître la direction du tourisme : la fête de la récolte du raisin et de la pastèque dans la commune de Bordj Ménaïel, fin septembre.

La ville de Dellys est l'une des plus anciennes de la région Est, jouant un rôle dans le développement de cette partie de la wilaya. L'activité économique dans cette zone repose sur l'exploitation des gisements et de la pêche, avec son port de pêche. Réalisé en 1925, sa flotte est composée de 15 chalutiers, 50 sardiniers et 161 petits métiers en 2017, selon la direction de la pêche et des ressources halieutiques. Dans le cadre du schéma directeur de développement de la pêche et de l'aquaculture, une zone d'activité d'aquaculture spécifique à la pisciculture et à la conchyliculture marine en filières et en cages flottantes a été proposée et mise à la disposition des investisseurs composée de 06 piscicultures et d'une conchyliculture. Elle dotée d'une station de ravitaillement. Elle est dotée d'une zone d'activité de 23 ha hébergeant 34 projets (direction de l'industrie et des mines de la wilaya de Boumerdès, 2017). En matière de création de PME/PMI, la ville de Dellys est classée quatrième avec 745 PME/PMI générant 3 673 emplois.

La ville Dellys dispose de potentialités touristiques en regroupant des sites préhistoriques qui remonte de l'époque acheuléenne se trouvant à 3km à l'Ouest de Dellys, des mausolées Sidi El Herfi et Sidi El Boukhari dans la basse Casbah, de la zaouïa de Sidi Brahim située au Nord-est de la ville de Dellys et du mausolée de Sidi Brahim situé au cimetière de la ville de Dellys-est. A travers le programme d'action territorial PAT 5, dans le cadre du SNAT 2030, un Pôle d'Economie du Patrimoine "PEP" est proposé autour du secteur sauvegardé de la casbah de Dellys. Le secteur sauvegardé de la vieille ville de Dellys s'étend sur 171,16 ha, composé de potentialités naturelles, culturelles, touristiques et historiques avec plusieurs vestiges et monuments.L'implantation de ZEST dans les communes de Dellys et d'Afir concourent également à valoriser les potentialités touristiques qu'elle recèle.

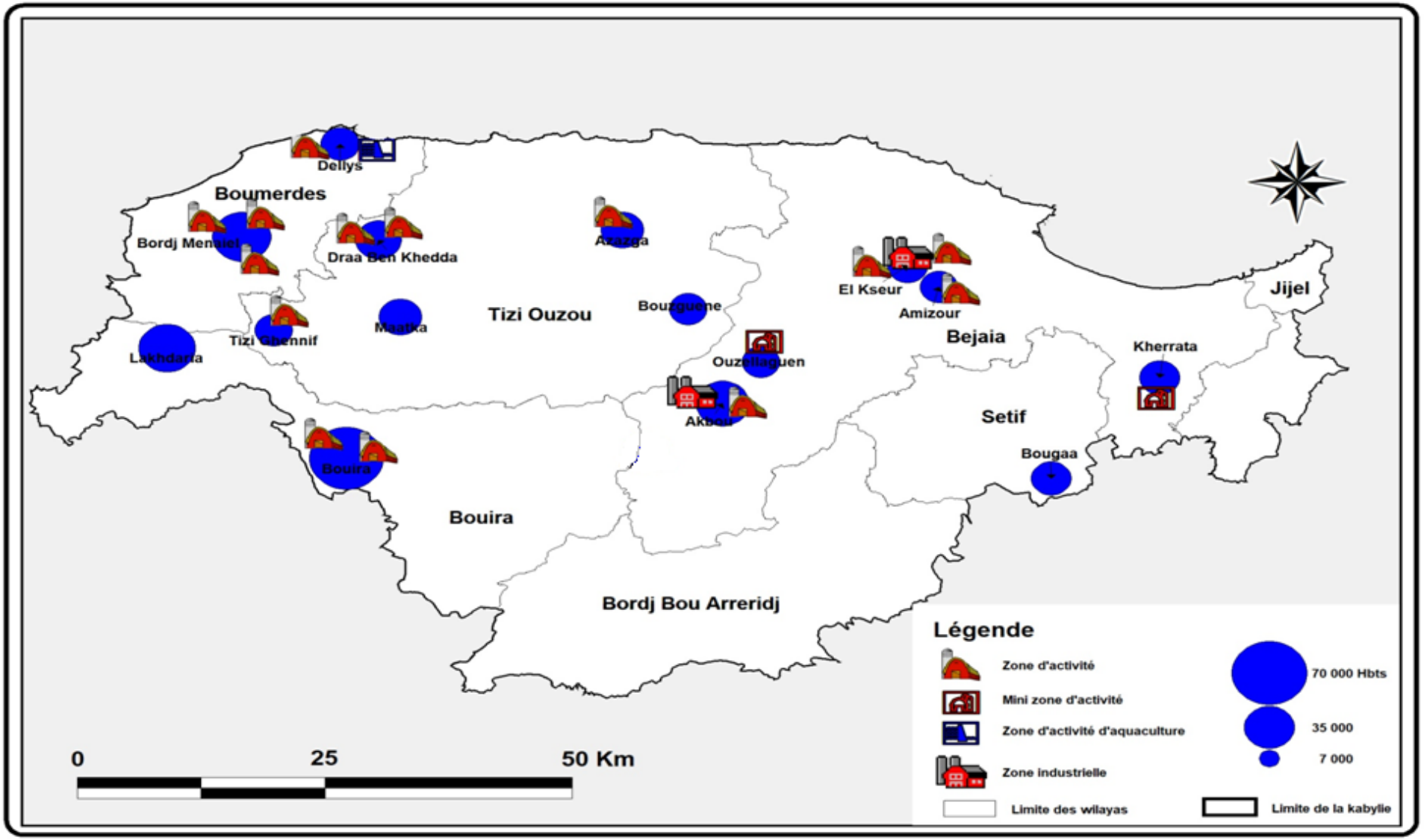
Enfin, dans la wilaya de Sétif, le territoire sétifien est déséquilibré en matière de répartition des activités industrielles qui sont concentrées au centre du territoire de la wilaya : Sétif, El Eulma et Ain Arnate, Mazloug, etc.[1] Par conséquent, la ville de Bougaa n'est pas attractive dans la mesure où le secteur industriel n'y est pas très développé. Ceci s'explique du fait qu'elle est située dans une zone enclavée aux frontières Nord ouest de la willaya de Sétif. Dans le domaine commercial, là

[1] La wilaya de Sétif dispose de 02 zones industrielles (Sétif et Eulma) et de 08 zones d'activités (Sétif, Eulma, Ain Arnat, Mazloug, Ain Oulman, Salah Baye, Ouled Saber et Bazar sakra) et regroupent 23 unités publiques et 92 unités privées. Elle est dotée d'une base industrielle orientée essentiellement vers la transformation plastique, l'électronique, la chimie et l'agro alimentaire

aussi, la ville de Bougaa ne dispose pas d'un réseau commercial dans la mesure où elle n'a pas de marché de gros ni de marché de détail. Elle est dotée seulement d'un marché hebdomadaire, ce qui limite son attractivité. Sur le plan touristique, bien que la wilaya dispose de potentialités touristiques[1], la ville de Bougaa se trouve marginalisée.

[1] Elle dispose d'une zone d'expansion touristique située à hammam sokhna, environ 40 km au sud de Sétif, dont la superficie est de 68 ha pouvant accueillir des investissements en matière d'hôtellerie, piscines et restauration. Le tourisme thermal occupe une place prépondérante avec l'existence de hammams réputés pour leur valeur thérapeutique à savoir Hammam Guergour, situé à 50 km au Nord de Sétif ; Hammam Soukhna, situé à 40 km au Sud de Sétif ; Hammam Ouled Yelles situé à 20 km au Sud de Sétif, eau riches minéraux. Outre ces sources thermales, il existe de nombreux sites archéologiques et naturels tels que les ruines romaines à Djemila, celles de Béni Fouda et de Sétif, les vestiges islamiques de l'époque fatimides près de Béni Aziz et le parc naturel de Babor.

Carte n° 13 : Localisation du foncier industriel dans les villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etablie par l'auteure à l'aide de MapInfo sur la base des données des annuaires statistiques des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaia, Bouira, Boumerdes, Sétif

d. Organisation et hiérarchisation des villes intermédiaires de Kabylie selon le niveau des équipements socio-économiques

La localisation des équipements est souvent utilisée pour structurer des territoires : leur présence est une condition de la qualité de vie des habitants, et un facteur intrinsèque de la pérennité d'une économie présentielle ; leur concentration incarne le dynamisme d'une ville et son pouvoir d'attractivité sur un bassin de vie environnant[1]. La classification des agglomérations selon le niveau d'équipements permet de dégager la structuration du territoire de la Kabylie par le maillage urbain répartie sur quatre niveaux. Le principe sur lequel s'appuie cette classification a trait à la présence du type d'équipements socio-économiques et non pas à leur nombre.

Après les villes de Béjaïa et de Tizi-Ouzou, celle de Bouira peut être classée troisième au niveau de l'armature urbaine de la Kabylie et au sommet de la hiérarchie urbaine wilayale regroupant la quasi-totalité des équipements. Ces trois villes se situent au premier niveau en matière d'équipements. En plus de sa fonction administrative, en tant qu'agglomération chef-lieu de wilaya, la ville de Bouira abrite les équipements de niveau supérieur : Centre universitaire[2] (plus de 13 000 places pédagogiques en 2017) et les équipements d'accompagnement, les équipements culturels (Cinéma, Musée, Annexe de la Bibliothèque Nationale, etc.), qui lui permettent de rayonner sur l'ensemble du territoire de la wilaya (voir annexe n°09).

Au deuxième niveau, nous retrouvons les villes d'Akbou, d'Azazga, de DBK, de Lakhdaria, de Bordj Ménaïel et de Dellys constituant des pôles urbains d'appui ou secondaires. Elles sont dotées du même type d'équipements que ceux des agglomérations chefs-lieux de wilayas, en dehors des infrastructures universitaires. La ville de DBK est dotée de 38 établissements éducatifs dont 21 sont dédiés au niveau pré-scolaire, 11 au niveau primaire, 4 au moyen et 2 au niveau secondaire. Dans le domaine culturel, elle est dotée d'un centre culturel, d'une bibliothèque communale et d'une salle de cinémas. Elle est également dotée d'un stade communal, un petit complexe sportif, des salles de sport de combat et un stade scolaire (voir annexe n°05). Avec ces équipements, son aire d'influence ne dépasse pas son territoire administratif en tant qu'agglomération chef-lieu de daïra. Dans le domaine de santé, elle est dotée de deux centres médicaux de dimension régionale à savoir l'établissement hospitalier spécialisé en cardiologie pédiatrique et du centre anticancéreux. Ce qui a permis d'élargir son aire d'influence et l'affranchir quelque peu de la dépendance vis-à-vis de la ville de Tizi-Ouzou.

[1] Observatoire des territoires (2014), Structuration des territoires : services, Rapport http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr
[2] Créé en 2001 une annexe pour l'enseignement supérieur, rattaché à l'université de Boumerdes avec un effectif de 400 étudiants dans la filière sciences juridiques et administratives. L'enseignement était dispensé dans les locaux de l'ex-Institut de technologie de l'éducation (ITE). Cette même annexe a été érigée en 2005 en centre universitaire avec la création de nouvelles spécialités en sciences juridiques, économiques et politiques. www.univ-bouira.dz

La ville d'Azazga est dotée de plusieurs équipements structurants, un hôpital d'une capacité de 272 lits techniques dont 232 lits organisés, 14 écoles primaires, quatre collèges, trois lycées ainsi que la restructuration des anciennes galeries algériennes en un important centre commercial. Son aire d'influence dépasse largement les limites de sa daïra. Elle exerce une influence sur les communes de sa Daïra et celles de Bouzeguène, d'Azeffoune et de Mekla. La ville de Maatkas n'est pas dotée d'équipements structurants mis à part certains centres de soins de proximité et d'équipements éducatifs.

La ville d'Akbou est aussi classée deuxième ville dans le réseau urbain de la wilaya de Béjaïa. Elle est dotée du même type d'équipements que celle de la ville de Béjaïa, en dehors des infrastructures universitaires. Elle est dotée d'équipements sanitaires, (un hôpital "EPH" d'une capacité de 196 lits assurant une couverture sanitaire pour six daïras "Akbou, Tazmalt, Ighil Ali, Beni Maouche, Ouzelaguene et Seddouk", d'une polyclinique, de 05 salles de soins, etc), d'équipements éducatif et de formation professionnelle (23 établissements de l'enseignement primaire, 08 de l'enseignement moyen, 04 de l'enseignement secondaire, et deux CFPA), d'équipements sociaux (établissement de protection sociale), etc. (voir annexe n°07). Grâce à la présence de ces équipements, la ville d'Akbou peut jouer le rôle de ville support de celle de Bejaia. Elle se présente comme son pôle de soutien au commandement de la zone Sud de la Wilaya. Ce qui lui confère une large aire d'influence sur cette partie de la wilaya.

La ville de Lakhdaria fonctionne comme un centre relais et d'appui à la ville de Bouira dans la mesure où elle possède un niveau inférieur en matière d'équipements publics par rapport à l'agglomération chef-lieu de wilaya. L'enseignemen est, quant à lui, suffisamment doté d'écoles primaires, de collèges d'enseignement moyens et de lycées. Elle est dotée d'un Institut national de la formation professionnelle (INSFP) et d'un Centre de formation professionnelle et apprentissage. En matière de sports, la ville est doté d'un club de l'union sportive de Palestro (USP, créé en 1929 devenue "Itihad Baladiète Lakhdaria"). Un projet de réalisation d'une piscine semi-olympique est en cours d'exécution près du lycée Bouguerri. Plusieurs salles de body-building sont exploitées par des privés dans la ville.

Dans la wilaya de Boumerdès, suivant les résultats des études effectuées dans le cadre de la réalisation du PAW de la wilaya de Boumerdès, les villes de Dellys et de Bordj Ménaïel sont respctivement classées aux deuxième et troisième niveaux (voir annexe n°08) occupant une position avantageuse dans le territoire de la wilaya. La ville de Dellys est dotée d'un hôpital qui constitue la structure principale de santé dans la commune. Cet établissement public hospitalier a une capacité technique de 150 lits ainsi qu'une capacité organisée de 162 lits. En termes de hiérarchisation du

réseau urbain, la ville de Bordj Ménaïel appartient au réseau linéaire-bipolaire[1] exerçant une influence dans la partie centrale de la wilaya qu'est la plus importante avec un rayon de 15 km.

Bordj Ménaïel rayonne sur un ensemble de 09 communes à savoir : Zemmouri, Leghata, Djinet, Ouled Aissa, Baghlia, Naciria, Issers, Chabet El Ameur et Timezrit, animant les centres urbains et ruraux avoisinants, dont les plus importants sont Issers, Baghlia, Zemmouri et Naciria[2]. La ville de Dellys, quant à elle, rayonne dans la partie Est de la wilaya et dessinant son aire d'influence sur un espace caractérisé par de vastes superficies, mais détenant peu de centres qui sont uniquement ruraux : Afir, Benchoud, Sidi Daoud et Taourga. La ville de Dellys représente un réseau unipolaire à l'Est qui concentre plusieurs fonctions, se rapportant à son rôle et à sa position dans la wilaya et exerce une attractivité sur son espace propre.

Au troisième niveau de la hiérarchie urbaine de la Kabylie, nous retrouvons les villes de villes de Kherrata, d'Amizour et d'El Kseur. Elles sont classées en troisième position dans le réseau urbain de la wilaya de Béjaïa, comme des centres relativement bien pourvus d'équipements liés à leur fonction administrative et donc d'encadrement territorial. Précisons que les deux villes d'Amizour et d'El Kseur, de par leur proximité de la ville de Béjaïa, se sont dotées chacune d'un campus universitaire.

Le campus d'Amizour, nouveau pôle de développement de 4 100 places pédagogiques et dépendances, extensible (27 salles de TD de capacité de 1 000 places pédagogiques et 10 amphithéâtres de 3 100 places pédagogiques). Il est doté aussi d'un auditorium, d'une bibliothèque, d'un centre de calcul, d'un bloc bureaux enseignants, d'un centre de reprographie et des structures administratives. Celui d'El Kseur, nouveau pôle aussi de développement en voie de réalisation, doté dans une première phase de 6 000 places pédagogiques et dépendances, extensible dans le cadre du programme quinquennal 2015-2019. L'installation de tels équipements confère aux deux villes une certaine attractivité et dynamique territoriale leur permettant de jouer le rôle de ville universitaire. La ville de Kherrata est dotée d'un hôpital avec 136 lits, d'un EPSP, 06 salles de soins et deux polycliniques.

Au quatrième niveau, nous retrouvons les villes de Bouzeguène, Maatkas, de Tizi-Gheniff et de Bougaa (voir annexe n°10), dans la mesure où elles sont faiblement équipées ; elles ne sont dotées que par des équipements publics de proximité. Leurs aires d'influence se limitent aux communes qu'elles encadrent administrativement en tant qu'agglomération chef-lieu de daïra.

[1] Le système urbain à l'échelle de la wilaya est déstructuré et s'articule autours de trois types de réseaux urbains : le réseau multipolaire à l'Ouest qui s'organise autours des pôles dominants de Boumerdès, Boudouaou et Khemis El Khechna, le réseau linéaire-bipolaire au centre qui se matérialise par l'importance d'attractivité qu'exercent les villes de Bordj Menaiel et Thénia et le réseau unipolaire à l'Est représenté uniquement par la ville de Dellys.

[2] Les résultats des études effectuées dans le cadre de la réalisation du PAW de la wilaya de Boumerdès qui datent des années 2012

Conclusion de la seconde section

L'analyse de l'armature urbaine de la Kabylie nous a permis de retenir les villes d'Azazga et de Draa Ben Khedda (wilaya de Tizi-Ouzou), les villes d'Akbou et de Kherrata (wilaya de Bejaia), les villes de Bouira et Lakhdaria (wilaya de Bouira), les villes de Bordj Ménaïel (wilaya de Boumerdès) et de Bougaa (wilaya de Sétif) pour réaliser notre enquête de terrain. Certaines de ces villes, bien qu'elles n'aient pas encore atteint le seuil de 50 000 hab., elles représentent des pôles urbains et économiques permettant d'équilibrer l'armature urbaine de la Kabylie.

Conclusion du cinquième chapitre

A l'issue de l'analyse du réseau urbain de la Kabylie, nous avons constaté que son armature urbaine est déséquilibrée dans la mesure où elle est marquée par une forte polarisation autour de deux grandes villes (Béjaïa et Tizi-Ouzou), un déficit en villes moyennes (Bouira, Bordj Ménaïel et Lakhdaria) et la prédominance des petites villes. Le réseau urbain de la Kabylie est dit primatial dominé par trois villes à savoir Béjaïa, Tizi-Ouzou et Bouira. Il y a un grand écart entre ces trois villes et le reste des agglomérations urbaines de Kabylie ; les premières sont suivies par trois autres villes : Bordj Ménaïel (52 803hab.), Lakhdaria (50 185hab.) qui peuvent jouer le rôle d'équilibre et structurant du territoire de la Kabylie.

Le critère fonctionnel, nous montre que bien que certaines villes n'aient pas atteint le seuil de 50 000 habitants, elles peuvent jouer un rôle structurant dans l'organisation et la structuration de leur espace (Azazga, DBK, Akbou, El Kseur, Kherrata, Dellys, etc.). L'étude des fonctions de ces villes permet de relever une hétérogénéité fonctionnelle à l'origine d'une spécialisation en termes de secteurs d'activités, industriel (Akbou, Bordj Ménaïel, DBK), commercial (Azazga, Bouira,), de transit (Kherrata, DBK), touristique (Kherrata, Lakhdaria, Dellys).

La caractérisation fonctionnelle des 15 villes intermédiaires de Kabylie montre qu'il y a corrélation de la taille des centres avec le statut administratif et le niveau en matière d'équipements publics, d'activité économique (industrie, commerce, emploi). Cette corrélation a permis d'identifier quatre niveaux de villes intermédiaires : ville de Bouira (niveau 01), les villes d'Akbou, d'Azazga, de DBK, de Lakhdaria, de Bordj Ménaïel et de Dellys (niveau 02), les villes de Kherrata, d'El Kseur, d'Amizour (niveau 03) et les villes de Bouzeguene, de Maatkas, de Tizi-Gheniff, d'Ouzelaguen et de Bougaa (niveau 04).

CHAPITRE 6

PREMICES DE REGULATION ET DE MAÎTRISE DE LA MOBILITE A TRAVERS LA CARACTERISATION DES SYSTEMES DE TPL DES VILLES INTERMEDIAIRES DE KABYLIE

Introduction du sixième chapitre

L'objet du sixième chapitre consiste en la caractérisation de l'offre des TPL dans les villes intermédiaires de Kabylie et l'examen de son impact sur la régulation et la maîtrise de la mobilité. Les villes intermédiaires retenues pour réaliser notre enquête de terrain sont celles d'Azazga, de DBK, d'Akbou, de Kherrata, de Bouira, de Lakhdaria, de Bordj Ménaïel et de Bougaa. Ce chapitre est ainsi subdivisé en deux sections.

La première section portera sur l'analyse des caractéristiques de l'offre de transport public local des villes intermédiaires de Kabylie. Il s'agit de présenter le réseau de communication par l'entrée des trames routières et ferroviaires afin de montrer à quels degrés le territoire de la Kabylie, et les villes intermédiaires en particulier, sont tributaires d'un bon réseau routier articulé. Il y a lieu de souligner que ce réseau constitue un indicateur important du niveau d'accessibilité et de connectivité des villes intrmédiaires aux grands axes routiers et au réseau ferroviaire. Il est question également de présenter le réseau de transport en commun (lignes, opérateurs, véhicules et capacités).

La deuxième section traitera de la caractérisation de la mobilité (motifs, distance, fréquences et modes de déplacements) des populations des villes moyennes/intermédiaires ainsi que l'impact des transports publics locaux sur sa régulation et sa maîtrise.

Section1 : Caractérisation de l'offre de transport public local dans les villes intermédiaires en Kabylie

Le système de transport repose entièrement sur deux aspects en l'occurrence la qualité des infrastructures et l'organisation du service de transport. Dans la première section, nous essayerons de faire ressortir les principales caractéristiques du réseau infrastructurel (routes et ferroviaires) des villes intermédiaires (sous section 1) et celles relatives à l'organisation fonctionnelle ou opérationnelle de l'offre de transports (sous section 2).

Sous section 1 : Caractéristiques du réseau infrastructurel des villes intermédiaires en Kabylie : prédominance du réseau routier

A travers cette sous-section nous présenterons les infrastructures routières et ferroviaires. Il est à souligner que les routes sont les principales composantes du réseau infrastructurel plus prédominantes en matière de transports public local utilisé à des fins de mobilité de personnes.

1. Consistance et densité du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie

La présentation de la consistance et de l'état du réseau routier des villes intermdiaires de Kabylie nous permet d'identifier leur niveau d'accessibilité et d'irrigation par rapport au réseau routier global. Pour ce faire, nous présenterons d'abord la consistance du réseau routier des cinq wilayas relevées comme possédant de villes intermédiaires.

a. Consistance du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie : Prédominance des chemins communaux

La consistance du réseau routier des cinq wilayas relevées comme possédant des villes intermédiaires est donnée dans le tableau n°11. En ce qui concerne la longueur du réseau, la wilaya de Tizi-Ouzou est à la tête des wilayas avec un linéaire de 4 809.126 Km, composé de 621.213 Km de routes nationales (RN), 639,913 Km chemins de wilaya (CW) et de 3 548,53Km de chemins communaux (CC). Elle est suivie par celle de Béjaïa avec un linéaire de 4 336.4km constitué de 444,20 Km de RN, de 803,80 km de CW et de 3 088,4 Km de CC. Concernant le réseau autoroutier, la wilaya de Béjaïa est dotée d'un linéaire sur 100 km de pénétrante autoroutière dont un tronçon de 52 km est mis en service.

En troisième position nous trouvons la wilaya de Sétif avec un linéaire de 3 505.853km. Elle est traversée par l'autoroute Est-Ouest sur un linéaire de 75 km. Irriguée par un réseau routier d'un linéaire de 3 180.689 km, la wilaya de Bouira est en quatrième position composé de 459.770 km de RN, de 715.506 de CW et de 1 947.580 km de CC. Elle est également traversée par l'autoroute Est/Ouest sur une distance de 101 Km entre Lakhdaria et la limite avec la Wilaya de Bordj Bou Arreridj. Enfin, la wilaya de Boumerdès possédant un réseau routier d'un linéaire de 1 654.624 km composé de 281,965Km de RN, de 383.664 km de CW et de 988.995 km de CC. Cette wilaya est traversée pat l'autoroute Est-Ouest sur un linéaire total de 55,800 km caractérisé par une chaussée unidirectionnelle à deux (02) voies et élargissable en trois voies en deuxième phase. Les communes traversées sont celles de Hemmadi, de Khemis El Khechna, de Larbatache, d'El Kharrouba et de Keddara

Tableau n°11 : Consistance et état du réseau routier des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif

Wilaya	Type	Bon état (km)	Moyen état (km)	Mauvais état (km)	Total
Tizi-Ouzou	**R N**	356,098	160.905	104.210	**621.213**
	CW	415.360	128.935	95,615	**639.913**
	CC	1 774.000	710.000	1064.000	**3 548.000**
	Total réseau routier	**2545,458**	**999,840**	**1263,825**	**4 809.126**
Béjaïa	**R N**	288.85	78.75	76.60	**444.20**
	CW	446.30	192.58	164.92	**803.80**
	CC	1451	690.26	947.14	**3088.40**
	Total réseau routier	**2186.16**	**961.59**	**1188.66**	**4336.4**
Bouira	**R N**	140.830	158.460	160.480	**459.770**
	CW	284.131	191.400	240.005	**715.506**
	CC	1565	174.54	207.58	**1947.580**
	Total réseau routier	**1989.961**	**524.4**	**608.065**	**3 122.856**
Boumerdès	**R N**	225.206	38.770	17.989	**281.965**
	CW	274.280	74.994	34.490	**383.664**
	CC	808.380	00	00 (540.13 de pistes)	**1348.51**
	Total réseau routier	**1 307.866**	**113.764**	**52.379**	**1 654.624**
Sétif	**R N**	522.39	104.10	08.00	**634.49**

	CW	594.85	88.93	25.40	**709.18**
	CC	616.09	583.15	962.94	**2162.18**
	Total réseau routier	**1 733.33**	**776.18**	**996.34**	**3 505.85**

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données recueillies auprès des directions des travaux publics des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès, Sétif, 2017

Nous pouvons relever à la lecture du tableau ci-dessus que l'état du réseau routier des deux wilayas de Tizi-Ouzou et de Béjaïa est globalement d'un niveau de maintenance tout juste moyen, soit respectivement 52.93% et 50,41% en bon état. Il avoisine la moyenne pour la wilaya de Sétif avec 49.44% en bon état et dépasse largement la moyenne dans les wilayas de Bouira (63.72%) et de Boumerdès (79.04%). Le pourcentage global du réseau routier en mauvais état dans les cinq wilayas s'élèvant à 27,41% (1,17% pour les RN, 03,80% pour les CW et 21.84% pour les CC) dans la wilaya de Béjaïa, à 26.30% dans la wilaya de Tizi-Ouzou, 19.47% dans celle de Bouira et 27.56% dans la wilaya de Sétif. Il est très faible dans la wilaya de Boumerdès (3.16%).

Ainsi, l'observation du tableau dévoile une certaine fragilité dans le réseau routier des cinq wilayas qui réside dans la prépondérance des routes communales constituant respectivement 73.77%, 71.22%, 63.36%, 81.49% et 61.67% des wilayas de Tizi-Ouzou, de Béjaïa, de Bouira, de Boumerdès et de Sétif. Le réseau de routes nationales est très faible dans les cinq wilayas ; soit 12,91% dans la wilaya de Tizi-Ouzou, 10,24% dans la wilaya de Béjaïa, 14,72% dans la wilaya de Bouira, 17, 04% dans la wilaya de Boumerdès et 18,09% dans la wilaya de Sétif.

Se trouvant à la base du réseau routier, les CC raccordent toutes les agglomérations isolées aux axes principaux assurant ainsi la liaison avec les lieux centraux. Ces routes connaissent des dégradations importantes dues au manque d'entretien. Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, sur un linéaire du réseau global de la wilaya de Tizi-Ouzou de 3 548.000km de CC nous relevons 1774 km en bon état, 710km en moyen état, 1064 km en mauvais état et ne répondent pas aux normes techniques (revêtement, largeur, géométrie du tracé, etc.), soit 29%. On y relève ainsi 3 193 km de CC de revêtus et de 354.191 km qui sont à l'état de piste[1], soit 9.98% du réseau. Dans la wilaya de Béjaïa, le réseau des CC présente un état peu satisfaisant ; 947.14 sur 3088.4km se trouvent dans un mauvais état, soit 30,67%. Globalement, le réseau des pistes prédomine pour les CC estimé à 682.36 km représentant près des trois quart (3/4) du réseau global de la wilaya 702.36Km, soit 74.11%[2].

Dans la wilaya de Bouira, l'état des CC est relativement satisfaisant. Selon les données recueillies auprès de la direction des travaux publics de la wilaya de Bouira, le réseau de CC en bon état s'élève uniquement à 10.65%, le taux demeure très faible comparé aux autres wilayas. Quant à la wilaya de Boumerdès, l'état du réseau de CC est peu satisfaisant, sur 1 348 de CC 540,13 km sont

[1] Direction des travaux publics de la wilaya de Tizi-Ouzou, 2017
[2] Le niveau de dégradation relevé, particulièrement au niveau des chemins communaux et des pistes, constitue en période hivernale rude un facteur bloquant de déplacement voir un isolement de la population notamment celle localisée dans les parties montagneuses de la wilaya.

en mauvais état, soit 40.05%. Enfin, concernant la wilaya de Sétif, le réseau des CC présente un état de dégradation le plus important car sur un linéaire de 2162.18 km, 962.94 km sont en mauvais état, soit 44.53%. Par contre, les RN et les CW, semblent être très bien entretenus dans la mesure où 82.33% de RN et 83.87% de CW sont en bon état.

Il faudrait préciser que l'état des routes est impacté par le relief (agressivité du relief, la géologie des sols etc.) et le climat (neige, inondations, etc.). Ces derniers constituent une des causes de la dégradation d'une grande partie du réseau, notamment celui relevant des CC situés en zone de montagne. Précisons que l'entretien des CC est assigné aux communes dont la majorité de celles-ci ne disposent de moyens financiers et techniques nécessaires pour la réfection des routes. L'état du réseau routier des villes intermédiaires sera présenté dans le tableau n°12.

Tableau n°12 : Consistance du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie

Commune	Type	Bon état (km)	Moyen état (km)	Mauvais état	Pistes	Total
Azazga	**R N**	12	/	19.9	00	**31.9**
	C W	00	/	00	00	**00**
	CC	117.750	/	00	02	**119.75**
	Total réseau routier	**129.750**	**/**	**19.9**	**02**	**151.65**
DBK	**R N**	9.65	/	00	00	**9.65**
	CW	00	/	00	00	**00**
	CC	51.450	/	00	15.9	**67.35**
	Total réseau routier	**61.1**	**/**	**00**	**15.9**	**77**
Akbou	**R N**	4.5	8.5	8.5	/	**21.5**
	CW	/	3.5	/	/	**03.5**
	CC	54.7	/	/	/	**54.7**
	Total réseau routier	**59.2**	**12**	**8.5**		**79.7**
Kherrata	**RN**	**/**	**8**	**9.20**	**/**	**17.20**
	CW	**/**	**/**	**16.60**	**/**	**16.6**
	CC	**73.90**	**17**	**1**	**/**	**91.9**
	Total réseau routier	**73.90**	**25**	**26.8**		**125.7**
Bouira	**RN**	6,5	24,5		/	**31**
	CW	/	29	14	/	**43**
	CC	31,1	01	3.2	**/**	**34.3**
	Total réseau routier	**37.6**	**54,5**	**17,2**	**/**	**108.3**
Lakhdaria	**R N**	21.4	4.9	6.7	**/**	**33**
	CW	14.9	54.077	52.9	**/**	**121.877**
	CC	7.6	13.80	33	**/**	**54.4**
	Total réseau routier	**42.9**	**72.7**	**92.6**	**/**	**208.277**
Bordj Ménaïel	**R N**	**12.43**	00	8	**00**	**20.43**
	CW	**21.94**	00	4	**/**	**25.94**
	CC	31.55	**00**	**/**	**37.00**	**68.55**
	Total réseau routier	**65.93**	**00**	**/**	**37.00**	**114.92**
Bougaa	**R N**	54	18	00	/	72
	CW	00	00	00	00	**00**
	CC	10	24.70	59.68	00	94.38
	Total réseau routier	**64**	**42,70**	**59.68**	**00**	**166.38**

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données recueillies auprès des directions des travaux publics des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès, Sétif, 2017

Nous relevons du tableau ci-dessus que six (06) villes intermédiaires possèdent un réseau routier d'un linéaire dépassant les 100 km. Il s'agit des villes d'Azazga (151,65Km), de Kherrata (125,7Km), de Bouira (108,3Km), de Lakhdaria (208,77Km), de Bordj Ménaïel (114,92Km) et de Bougaa (166.38Km). Quant aux deux villes de DBK et d'Akbou, leurs réseaux routiers ne dépassent pas les 80Km ; il est estimé à 77km pour la première et 79,7km pour la deuxième. En ce qui concerne la composition du réseau routier, trois villes ne sont pas dotées de réseau de CW ; il s'agit des villes d'Azazga, de DBK et de Bougaa. La ville d'Akbou possède un réseau de CW très faible d'un linéaire ne dépassant pas 4km (3.5km). La ville de Lakhdaria possède un réseau de CW le plus long avec un linéaire de 121,877km. Concernant les CC, ces derniers sont prépondérants dans presque toutes les villes intermédiaires, exceptée les villes de Bouira (34km) et de Lakhdaria (54km) dont les CW sont les plus longs.

b. Densité du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie

La densité routière est un indicateur qui nous renseigne sur le maillage du réseau routier en rapportant la longueur de son linéaire à la superficie et/ou à la taille de la population de chaque agglomération. La densité routière des cinq wilayas par rapport à la superficie montre que les réseaux routiers de trois wilayas sont relativement denses que sont les wilayas de Tizi-Ouzou, de Béjaïa et de Boumerdès avec des densités respectives de 1.62km/km^2, 1.34 km/km^2, 1.14km/km^2. Les deux autres wilayas de Bouira et de Sétif, leurs réseaux routiers sont faiblement denses avec des densités respectives de 0.71km/km2 et 0.52km/km2. La wilaya de Bouira est un territoire moyennement équipé, cette situation peut s'expliquer par la grande superficie de son territoire (4467km^2).

En termes de densité par rapport à la taille de population de la wilaya, les wilayas de Béjaïa et de Tizi-Ouzou présentent des niveaux de densités les plus élevés avec respectivement de 4.46 km/1000hab. et de 4,2 km/1000 hab. Celui de la wilaya de Bouira est ainsi relativement dense et bien structuré, surtout dans sa partie Nord, dans lequel prédominent les axes de dimension nationale et régionale. La densité moyenne de son réseau routier avoisine les 4 km/1000 hab. (3.88 km/1000 hab.). Par contre, celles des réseaux routiers des wilayas de Sétif et de Boumerdès ne dépassent pas les 2km/1000hab. Elle est de 1.88km/1000hab. pour la wilaya de Sétif et de 1.71km/1000hab. pour la wilaya de Boumerdès.

Concernant la densité du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie, en raison de l'absence de statut juridique de la ville moyenne ou intermédiaire en Algérie, celle-ci sera calculée respectivement par rapport à la supérficie et à la population communale. La densité routière rapportée à la superficie de la commune, elle est de 1.93 Km/Km² à Azazga, de 2.30 Km/Km² à DBK, de 1.52 Km/Km² à Akbou, de 1.29 Km/Km² à Kherrata, de 1.11 Km/Km² à Bouira, de 2.16

Km/Km² à Lakhdaria, de 1.17 Km/Km² à Bordj Ménaïel et de 2.36 Km/Km² à Bougaa. Ces densités sont jugées dans l'ensemble comme bonnes. La densité la plus faible est relevée au niveau de la commune de Bouira (1.11 Km/Km^2). Quant aux densités routières rapportées aux populations des communes sont d'ordre de 3.92/1000 hab. dans la commune d'Azazga, de 2.24/1000hab. dans celle de DBK, 1.40/1000 hab. dans celle d'Akbou, de 3.36/1000hab. dans la commune de Kherrata, de 0.99/1000 hab. dans la commune de Bouira, de 2.96/1000hab. dans la commune de Lakhdaria, de 1.49/1000hab. pour la commune de Bordj Ménaïel et de 4.14/1000 hab. dans la commune de Bougaa. La densité la plus faible est enregistrée dans la commune de Bouira en raison de la forte concentration de la population. La plus élevée est enregistrée dans la commune de Bougaa en raison de la faible concentration de la population.

2. Connectivité des villes intermédiaires aux grands axes routiers et au réseau ferroviaire de Kabylie

Le rail est un instrument de transport de grand débit, mais sa réalisation reste techniquement difficile et onéreuse dans les régions accidentées. Plus que la route, la voie ferrée reste un moyen incomparable d'échange dans le domaine des transports terrestres. Or, la Kabylie est pratiquement démunie de ce moyen de communication. Elle est raccordée à la rocade ferroviaire nord d'une longueur de 1.822 km de linéaire (1.250 km d'Annaba à Akid Abbes et 572 km linéaire des dessertes) desservant 22 Wilayas qui représentent plus de 20 Millions d'habitants (Environ 50% de la population globale), 216 Gares et Haltes et 09 Grands Ports raccordés et à raccorder[1].

a. Raccordement des villes d'Azazga et de DBK au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou est connectée au réseau routier national par 05 axes principaux. Son réseau routier s'articule autour de l'axe central (RN 12, RN 30 et RN 24) qui constitue une voie d'accès vers les wilayas limitrophes (Boumerdès et Béjaïa). Les deux villes d'Azazga et de DBK sont reliées au réseau routier de la wilaya par le biais des routes nationales. Elles sont traversées par la RN12 d'Est en Ouest[2] permettant de relier les pôles les plus importants dans le couloir de Sébaou qui constitue le principal axe d'urbanisation de la wilaya et où se concentrent les principales activités socio-économiques (DBK, Tizi-Ouzou et Azazga).

La RN12 route enregistre le plus grand trafic routier de la wilaya et dessert une population urbaine de 174 000 habitants ; ce qui représente près de 35% de la population urbaine de la wilaya.

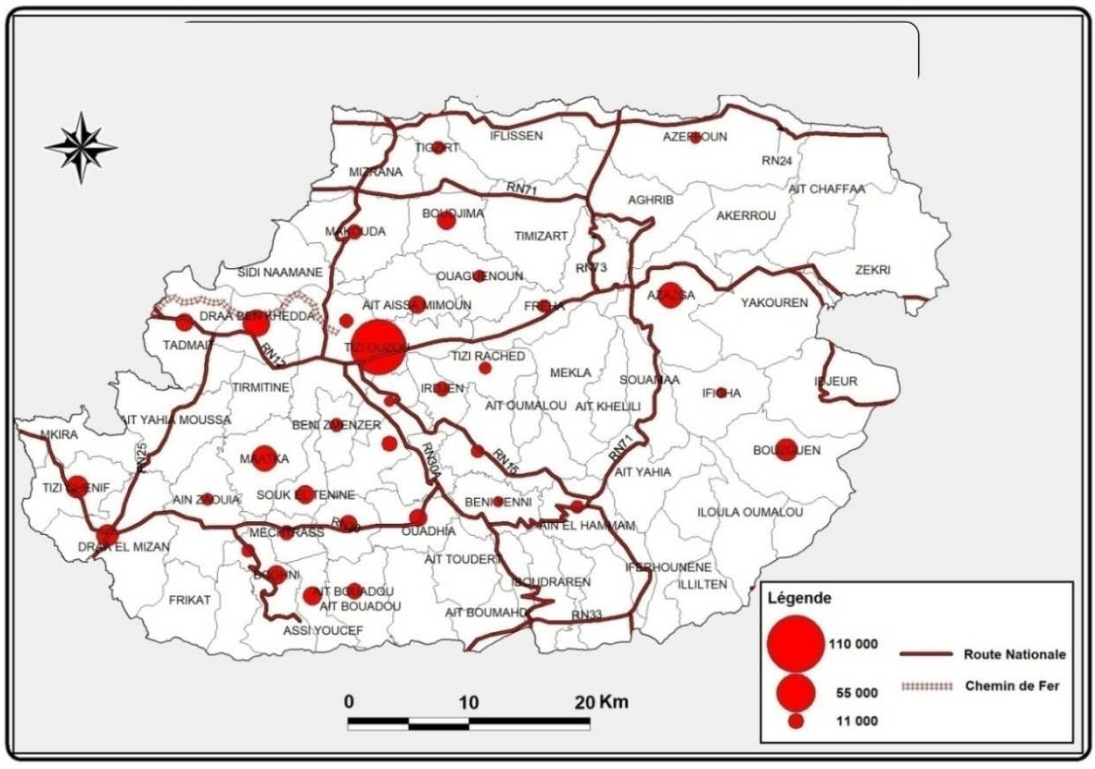
[1] http://www.anesrif.dz, consulté le 20 septembre 2018

[2] C'est une route qui relie la RN5 depuis Thénia dans la wilaya de Boumerdes à l'Ouest et la ville de Béjaia via la ville d'El Kseur dans la wilaya de Béjaia à l'Est via le territoire de la de Tizi-Ouzou. Elle passe par Si Mustapha, Issers, Bordj Ménaïel, Nacéria dans la wilaya de Boumerdès ; Tadmait et Draa Ben Khedda, Tizi-Ouzou Sikh Oumedour, Tala n Tulmutt, Tabuqirt, Cɛayeb, Azazga, Yakouren, dans la wilaya de Tizi-Ouzou, kebouche, Adekar et Elkseur puis longe la Soummam sur la rive gauche jusqu'à Béjaia centre, dans la wilaya de Béjaïa.

Elle est le lieu d'aboutissement des autres routes nationales 72, 15, 30A, 25[1]. La ville d'Azazga est ainsi traversée par la RN 71 (ancien CW 17), reliant la RN 24 sur la côte méditerranéenne à l'Est de Dellys (commune d'Afir) à la RN30 au sud d'Ath-Yenni. Elle passe par le centre-ville d'Azazga où elle s'entrecroise avec la RN 12. La ville d'Azazga est dotée d'un évitement du centre ville d'une longueur de 8,5 km. La ville de DBK est aussi traversée par la RN 25 la reliant à l'agglomération urbaine de la dépression de Draa El Mizan.

En matière de transport ferroviaire, la ville de DBK est raccordée à la ligne ferroviaire (une seule voie) dont dispose la wilaya de Tizi-Ouzou de 33 Km qui relie ainsi les agglomérations de Tizi-Ouzou à la ville de Thénia sur un linéaire de 18 Km. Cette ligne a bénéficié d'une extension vers Oued-Aïssi d'un linéaire de 14.2 Km mise en service le 15 avril 2017. Dans le cadre du développement du transport ferroviaire plusieurs actions ont été retenues dans le schéma directeur des infrastructures ferroviaires : l'extension de la voie ferrée jusqu'à Azazga est prévue en passant par le pôle universitaire de Tamda (extension Oued-Aïssi –Tamda – Azazga) sur un linéaire de 25Km. En résumé, nous concluons que la ville de DBK est ainsi raccordée au chemin de fer et celle d'Azazga, quant à elle, son raccordement au réseau ferroviaire est en phase de projet.

Carte n°14 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Tizi-Ouzou au réseau routier national et au chemin de fer



Source : Etablie par l'auteur à l'aide du logiciel MapInfo-SIG

[1] La RN 72 relie la ville de Tizi-Ouzou à la RN 24 et à celle de Tigzirt sur le littoral et la RN 15 la relie à celles de Larbaa Nath Irathen et Ain El Hammam. La RN 30A, quant à elle, relie la ville de Tizi-Ouzou à la principale agglomération urbaine de la dépression de Draa El Mizan via la RN 30. Enfin, la RN 25 relie la ville de Draa Ben Khedda à Draa El Mizane

b. Raccordement des villes d'Akbou et de Kherrata au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Béjaïa

La wilaya de Béjaïa, dans le domaine des voies de communications, en plus des voies maritimes et aériennes, son fonctionnement s'opère à travers de trois axes routiers structurants de niveau national RN26, RN12[1] et l'axe du littoral formé de la RN24 et RN09[2]. A ces trois grands axes routiers structurants, s'ajoutent d'autres axes de communication de niveau national (RN74, RN75, RN09 "S .E .Tenine-limite Ouest de Sétif ", RN106) assurant d'importantes fonctions d'interaction spatiale entre le chef-lieu de la wilaya et les communes, notamment de montagne situées à l'Est (Darguina, Taskriout, Kherrata, Draa El Kaïd) et au sud (Amizour, Barbacha et Kendira) de la wilaya. Ils constituent la base du développement du réseau urbain et des espaces ruraux. Ces axes entretiennent des flux importants de transport de voyageurs et de marchandises à l'intérieur de la wilaya et en direction d'autres wilayas du pays.

Les villes d'Akbou et de Kherrata sont desservies de réseau de routes nationales. Celle d'Akbou est traversée par les RN26, RN26A et le CW14A. La RN26 constitue, avec le prolongement de la RN12, non seulement l'épine dorsale de la wilaya auxquelles se greffent d'autres voies (RN74, RN106, RN26A) de communication mais une liaison structurante avec les wilayas du centre et de l'ouest du pays et une liaison structurante avec les wilayas du centre et de l'ouest du pays. Cet axe routier d'une distance de 62,400 Km a atteint un niveau maximum de d'utilisation dont la mesure où il constitue le couloir privilégié d'urbanisation le plus animé de la wilaya de Béjaïa ; les plus grandes agglomérations y sont localisées : Tazmalt, Akbou et Sidi Aich.

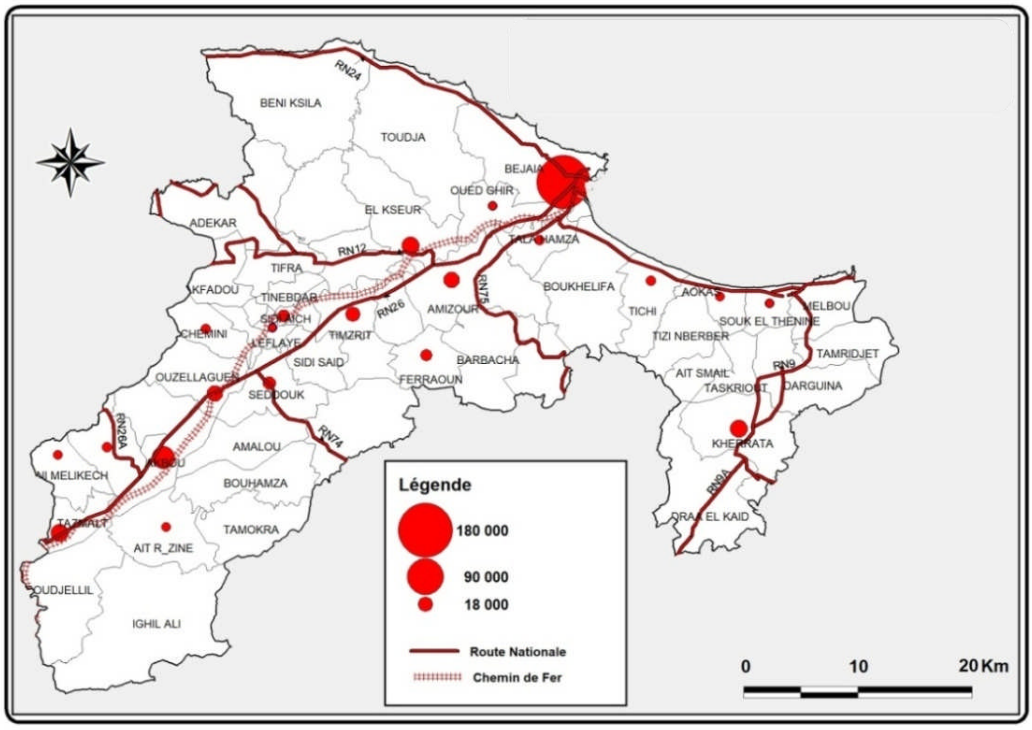
La ville de Kherrata, quant à elle, est desservie par la RN9 qui relie la wilaya de Béjaïa à celle de Sétif sur un linéaire de 8km, traversant le massif montagneux des gorges de Kherrata. Elle a ainsi permis la liaison entre la ville de Béjaïa, avec son port, et toute la région Est du pays, lui donnant, de ce fait, un caractère stratégique sur le plan économique. De plus, cette même RN9 relie toute la région Est du pays aux stations balnéaires de Souk El Tenine, Aokas et Tichy. Dans le souci d'améliorer et de moderniser le réseau routier sur la RN9, notamment par le désengorgement du centre-ville de Kherrata, un projet consistant en l'évitement de la ville par un nouveau tronçon qui aura comme point de départ l'embouchure du tunnel N1, à l'entrée des gorges de Chaâbet El Akra jusqu'à la sortie sud de la ville, pour rejoindre la RN9 à hauteur de la cité Tala Ouhaniche, par la réalisation de 2 viaducs et d'un tronçon de route le long de l'oued Agrioun.

[1] La route nationale n°12 distante de 69 Kms, auquel est greffée la RN 34, constitue quant à elle un deuxième grand axe de communication et de liaison avec les autres wilayas du centre (Tizi-Ouzou, Boumerdes, Alger, Blida, Médéa, etc.). Cet axe de niveau national assure des liaisons inter- communales et de dessertes des zones Ouest et Sud-Ouest de la wilaya.

[2] L'axe du littoral est formé de la RN 24 (60,5Kms) et de la RN 09 (jonction S.E.Tenine-RN 43) prolongée de la RN 43 sur un linéaire de 11,500 Kms. Il constitue une liaison entre la wilaya de Bejaia et les Wilayas de Tizi-Ouzou à l'Ouest et de Jijel à l'Est et un important atout pour le développement du tourisme dans la wilaya.

En matière de réseau ferroviaire, la wilaya de Béjaïa est dotée d'une ligne ferroviaire d'une longueur de 90km reliant Béni Mansour à Béjaïa et offrant ainsi de grandes capacités pour le transport de voyageurs et de marchandises. Situé dans le même couloir que la RN 26, cette ligne à voie unique constitue un important atout pour le transport de voyageurs. Dans le cadre du plan national des transports notamment le schéma directeur des transports ferroviaires, la wilaya de Béjaïa est concernée par la modernisation et l'électrification de la voie ferrée existante dans une perspective d'amélioration des capacités quantitatives et qualitatives de transports ferroviaires dans la wilaya. La voie ferrée de la wilaya de Béjaïa traverse dix (10) villes : Béjaïa, Oued Ghir, El Kseur, Timezrit Il Maten, Sidi-Aïch, Takarietz, Ighzer-Amokrane, Akbou, Tazmalt et-Mansour. La ville d'Akbou est ainsi reliée au réseau ferroviaire.

Carte n°15 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Béjaïa au réseau routier national et au chemin de fer



Source : Etablie par l'auteur à l'aide du logiciel MapInfo-SIG

c. Raccordement des villes de Bouira et de Lakhdaria au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Bouira

Dans le domaine des voies de communications, le fonctionnement de la wilaya de Bouira s'opère à travers des axes routiers structurants constituant la base du développement du réseau urbain et des espaces ruraux. Ces axes entretiennent des flux importants de transport de voyageurs et

de marchandises à l'intérieur de la wilaya et en direction d'autres wilayas du Pays. Ce réseau, s'articule essentiellement autour de quatre grandes directions[1] :

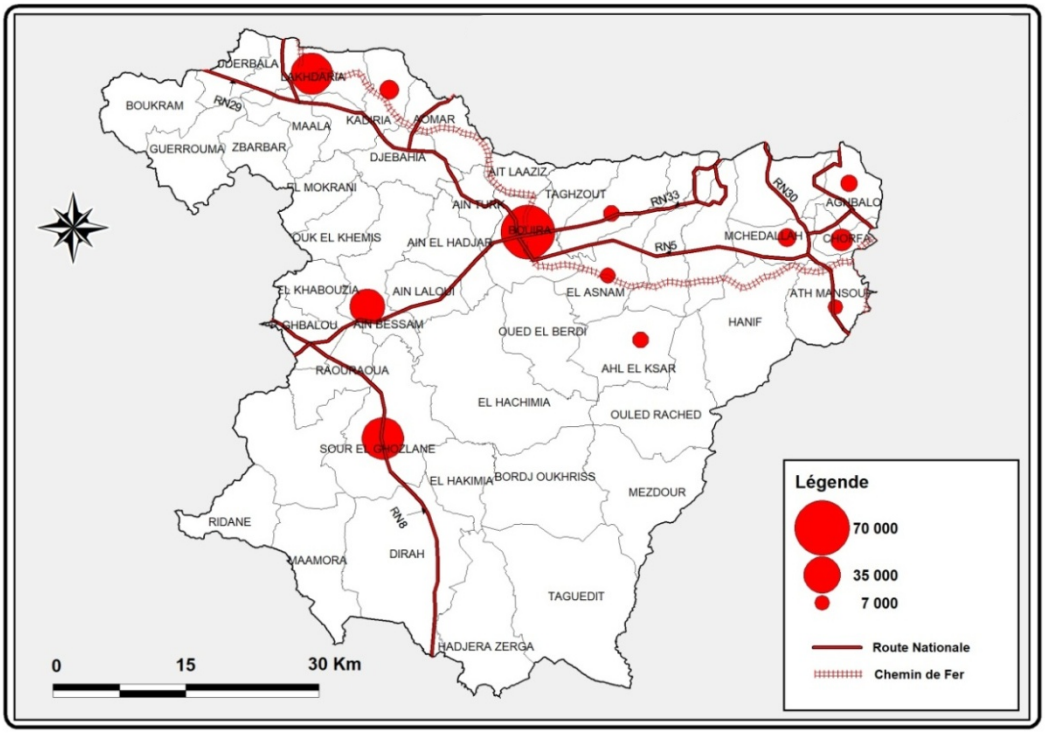
- Distante de 95 Km, l'autoroute Est-Ouest, qui traverse la Wilaya d'Est en Ouest, constitue une liaison structurante avec les wilayas de l'Est et de l'Ouest du pays[2]. À la suite de la réalisation de l'autoroute est-ouest passant à proximité de la ville de Lakhdaria, la distance entre cette ville et le reste des autres destinations est grandement améliorée, ainsi que le trafic a beaucoup diminué. Ceci conférerait à la ville d'être une des villes géographiquement intéressantes, d'où l'intérêt économique. Elle est reliée à Constantine, Béjaïa et Alger par la gare ferroviaire de Lakhdaria.
- La RN5 distante de 99,060 Km, qui dans un passé récent constituait la principale liaison entre les wilayas de l'Est et le centre du pays et un axe privilégié d'urbanisme, continuera avec le prolongement de la RN 29 à remplir sa fonction initiale de desserte et de liaison, notamment lors de la mise en application du système de péage au niveau de l'autoroute. En concurrence avec l'Autoroute, la R.N 5, principal axe de transport Ouest-Est, est le couloir d'urbanisation le plus animé : les plus grandes agglomérations y sont situées : Bouira, Lakhdaria, Kadiria, Aomar, etc. A ce niveau, les activités de transport sont intenses vers l'intérieur de la wilaya de Bouira et en direction des autres wilayas du pays.
- L'axe Nord-sud formé essentiellement par la RN 18 (37,700 Km) et la RN08 (54,080 km), RN 33 (44,450 km), constituent un axe de transport Nord-Sud reliant le chef-lieu de wilaya "Bouira" aux communes des zones sud et nord de la wilaya et, également un couloir d'urbanisation. Les RN18 et RN08 constituent non seulement une liaison entre la wilaya de Bouira et les Wilayas de Médéa et M'sila, mais une pénétrante vers les Wilayas du Sud-Est du pays. La RN8 constitue, dans le prolongement de la RN 18, une liaison et un important axe de transport vers le Sud. Le trafic observé sur cette route nationale (plus de 20.000 véhicules/jour : données DTP, 2017) corrobore ainsi l'important rôle que joue cet axe dans le domaine des transports.
- La RN33, au même titre que les RN 30 (27,330 km) et 15 (39,600 km), assure d'importantes fonctions de desserte entre le chef-lieu de la wilaya et les communes de montagne situées au Nord et Nord-est de la wilaya.

La voie ferrée, qui traverse la wilaya de Bouira au Nord sur 101 km environ d'une voie unique, fait partie du réseau national reliant l'Est à l'Ouest du pays. L'étude du projet de voie ferrée reliant la gare d'El-Esnam à Sour El Ghozlane en passant par la zone industrielle de Sidi Khaled

[1] Plan d'aménagement de la wilaya de Bouira, 2012
[2] Annuaire statistique de la wilaya de Bouira, (2017), Direction de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya

(Oued El Berdi) est en cours de réalisation. Ce projet constitue un atout certain dans le développement Nord-Sud de la wilaya de Bouira. En matière de réhabilitation, seules les infrastructures de Bouira, Aomar, Kadiria et Lakhdaria ont connu des travaux d'aménagement. La wilaya de Bouira est également concernée par le passage de la double voie électrifiée prévue entre Thénia et Bordj Bou Arreridj, et ce sur un parcours de 82km.

Carte n°16 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Bouira au réseau routier national et au chemin de fer



Source : Etablie à l'aide du logiciel MapInfo-SIG

d. Raccordement de la ville de Bordj Ménaïel au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Boumerdès

De par sa position géographique, le réseau routier de la wilaya de Boumerdès revêt un caractère particulier lui conférant un rôle de zone relais et un carrefour de transit entre l'Est et l'Ouest du pays d'une part, et la métropole d'Alger d'autre part. Le réseau routier de la wilaya de Boumerdès est constitué d'un axe central et comptant principalement les RN5, RN12, les RN24, RN25, RN 29, RN 61[1] et des pénétrantes (RN68) reliant Tizi-Ouzou/Bordj Menaïel/ Thénia/Bouira/Alger. De par sa consistance et sa configuration territoriale, ce réseau joue un rôle primordial dans la structuration de l'espace de la wilaya et atténuation de l'enclavement des zones de montagnes et contribue à leur développement socio-économique.

[1] La R64 représente la 1e rocade (voie express) qui se prolonge par la RN5 et la RN12, reliant la capitale à l'est du pays passant par le carrefour de Thénia vers la Kabylie.

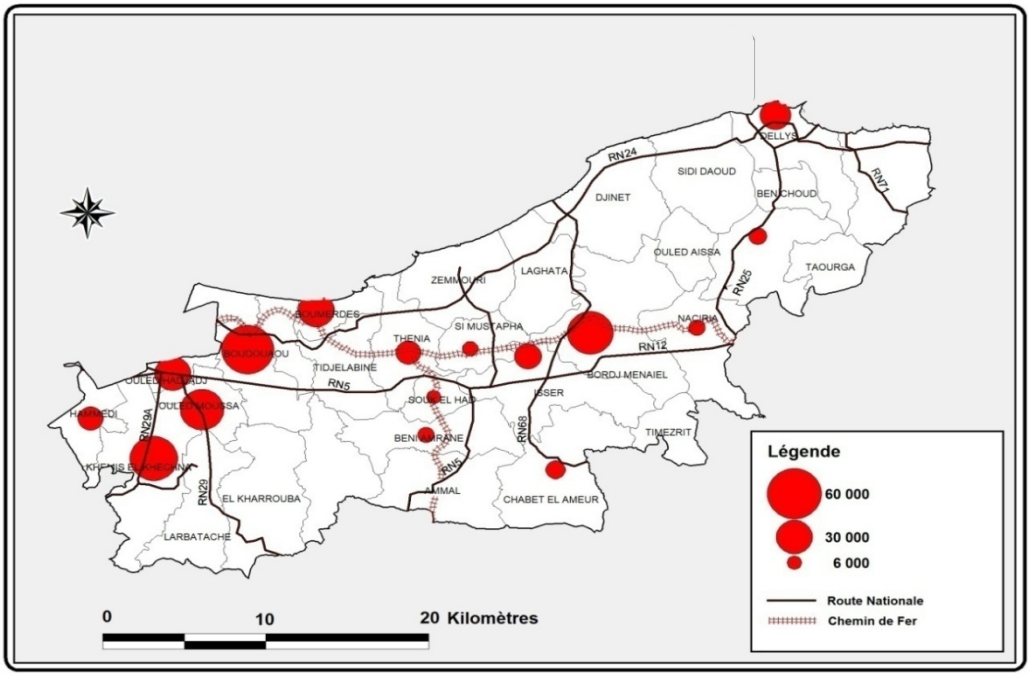
En plus de ces routes nationales, le réseau routier de la wilaya est doté d'un réseau secondaire de chemins de wilaya qui pour certains revêt un caractère d'intérêt régional dans la mesure où il peut constituer des itinéraires attractifs pour joindre des wilayas limitrophes comme le CW 16, CW121, CW48, CW 27, CW151 et CW 224. La wilaya n'est pas traversée par l'autoroute Est-Ouest.

La ville de Bordj Ménaïel est traversée par la RN12, une pénétrante (RN68). La RN12 assure les fonctions d'échange et de transit de la wilaya de Boumerdès avec les wilayas limitrophes. Reliant la wilaya de Boumerdès à celle de Tizi Ouzou, Cette route la traverse sur une longueur de 27,5 Km, en passant par les communes de Si Mustapha sur un linéaire de 6,4 km, d'Isser sur un linéaire de 1,773 km, de Bordj Ménaïel sur un linéaire de 10,427 km et de Naciria sur un linéaire de 8,9 km. La pénétrante RN 68, d'une longueur de 37,355 km, traverse la ville de Bordj Ménaïel sur un linéaire de 10 Km reliant la wilaya à celle de Tizi-Ouzou.

Elle est également traversée par des CW 05, 18 et 123. Le CW05 traverse la commune de Bordj Ménaïel sur une longueur de 10 km reliant la RN12 à l'intersection avec CW2 et CW107. L'axe bidirectionnel d'une largeur de chaussée de 5,5 m, le CW18 relie la RN68 au CW2 sur un linéaire de 21,750 km et une largeur de chaussée de 6 m, passant par Sidi Daoud (d'où il prend naissance) sur 8,5 km, et Bordj Ménaïel sur 13,250 km. Le CW120, d'une longueur de 9,69km, relie la RN24 à la RN 5 et passe par Legata (d'où il prend naissance) sur un linéaire de 9 Km, et Bordj Ménaïel sur 0,69 Km. Axe bidirectionnel d'une largeur de chaussée de 7 m dont 1 Km dans un mauvais état (de PK 3+000 à PK 4+000). Enfin, le CW 123 dessert la commune de Bordj Ménaïel d'où il prend naissance, sur une longueur de 2Km. L'axe de cette route est bidirectionnel d'une longueur de chaussée de 7m.

La ville de Bordj Ménaïel est ainsi raccordée à la ligne ferroviaire traversant la wilaya de Boumerdès dans sa partie Nord ainsi que dans sa partie Sud-est d'une longueur de 67,5 km et se répartit en trois tronçons : le tronçon à voie double électrifié de 20,5 Km relie Boudouaou à Thénia, le tronçon de 17,20 km reliant Thénia à Ammal sur une seule voie et le tronçon Thénia-Naciria en une seule voie sur une longueur de 29,5 km.

Carte n°17 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Boumerdès au réseau routier national et au chemin de fer



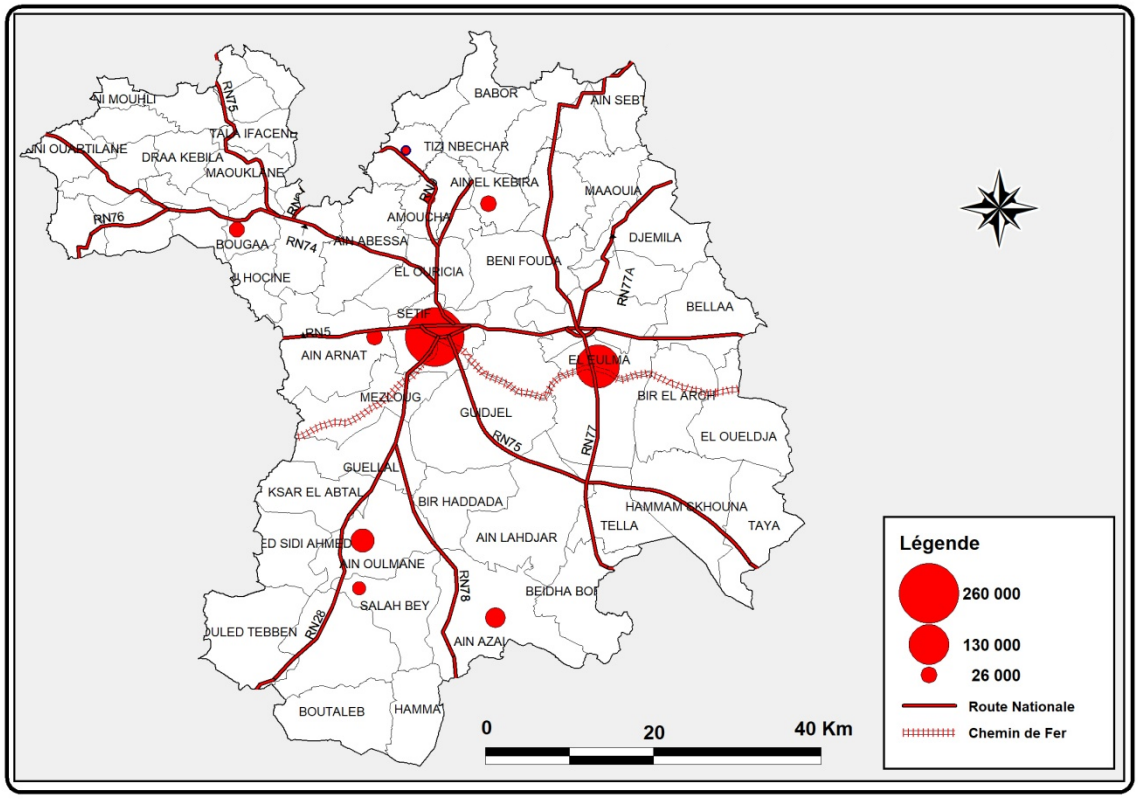
Source : Etablie par l'auteur à l'aide du logiciel Mapinfo-SIG

e. Raccordement de la ville de Bougaa au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Sétif

La wilaya de Sétif est desservie par un important réseau routier à caractère national constitué de la RN5 reliant Alger à Constantine, les RN9, RN28 et RN75 reliant respectivement la wilaya de Sétif aux wilayas de Bejaïa, de Biskra et de Batna. En outre, la Wilaya est traversée par une ligne ferrovaire d'un linéaire de 83 km, de voie unique d'Est en Ouest raccordant les grandes villes, représentant 20% de la liaison Alger - Constantine. La partie nord de la wilaya, vu son relief montagneux, n'est pas dotée de ligne ferroviaire ; par conséquent la ville de Bougaa n'est pas relié au réseau ferroviaire de la wilaya. Un projet de dédoublement de la ligne ferroviaire Sétif/El Ghourzi qui s'étend sur une distance de 118km[1].

[1] http://www.anesrif.dz

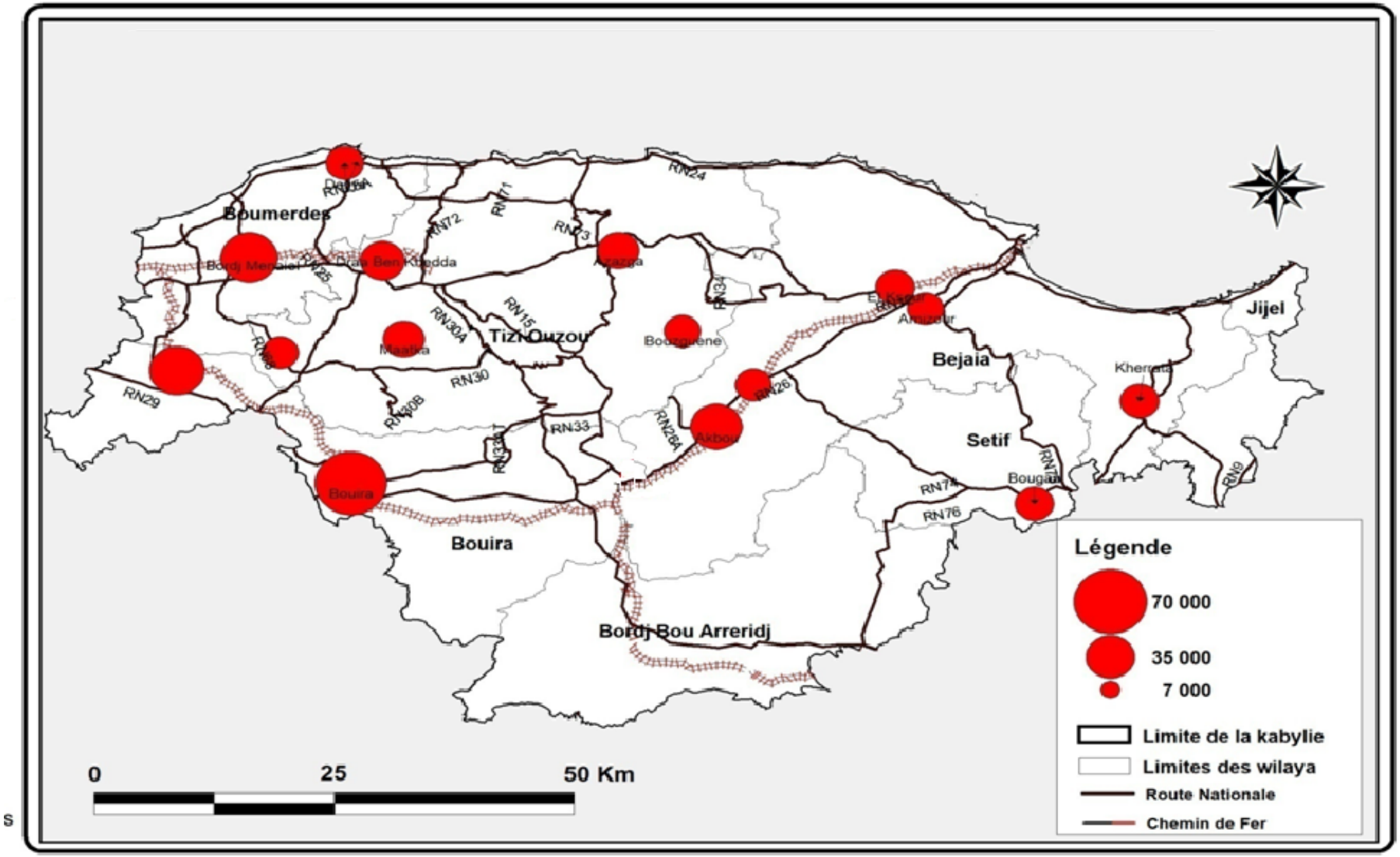
Carte n°18 : Raccordement du réseau urbain de la wilaya de Sétif au réseau routier national et au chemin de fer



Source : Etablie à l'aide du logiciel MapInfo-SIG

Dans la carte n°19 nous présenterons le raccordement de toutes les villes intermédiaires aux réseaux routier et ferroviaire de la Kabylie. Cette carte montre que les villes intermédiaires situées à l'Ouest de Kabylie sont plus raccordées au réseau routier national que celles situées à l'Est.

Carte n°19 : Raccordement des villes intermédiaires de la Kabylie au réseau routier national et au chemin de fer



Source : Etablie par l'auteur à l'aide du logiciel MapInfo

Sous section 2 : Consistance et organisation des transports publics locaux dans les villes intermédiaires de Kabylie

Cette sous section sera consacrée à l'examen des réseaux de transports en commun (TEC) des villes intermédiaires de Kabylie à travers la présentation de sa consistance : nombre de lignes, d'opérateurs (publics ou privés) et de véhicules et de capacité de sièges offertes. Il est question de présenter également le service de taxis et sa place dans la prise en charge de la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie.

1. Réseaux de lignes de transports des villes intermédiaires de la Kabylie

Les déplacements locaux de la population des villes intermédiaires sont assurés au moyen de trois liaisons de TPL : intercommunale, rurale et urbaine. Les lignes intercommunales assurent les déplacements locaux entre les agglomérations de la wilaya, les lignes rurales assurent les déplacements locaux entre les agglomérations et leur arrières pays (les villages). Le transport urbain, quant à lui, assure les déplacements locaux à l'intérieur du périmètre urbain et suburbain de chaque agglomération. Concernant, les lignes inter-wilayas, elles peuvent être classées dans la catégorie de transport régional ou national assurant les longues lignes entre les villes de la wilaya et les villes limitrophes des autres wilayas (voir tableau n°13).

Tableau n°13 : Indicateurs de transport de voyageurs dans les wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif

	Lignes	Nbr. lignes exploitées	Nbr. Total Opérateurs	Nbr. Total de véhicules	Capacité totale sièges	Ratio lignes de transport	Ratio capacités offertes sièges
Tizi-Ouzou	**Inter wilaya**	109	181	296	13071	0.09	11.59
	Inter communale	210	2448	2727	49966	0.18	44.32
	Rurales	337	2185	2300	32602	0.29	2892
	Urbaines	15	346	484	24238	0.01	21.50
	Transport universitaire	/	34	99	7650	/	6.78
	Total	**671**	**5078**	**5870**	**123736**	**0.59**	**109.77**
Béjaïa	**Inter Wilayas**	48	128	178	6749	0.04	6.94
	Inter communale	103	765	887	24132	0.10	24.82
	Rurales	244	1488	1582	16401	0.25	16.87
	Urbaines	30	308	386	24469	0.03	25.17
	Transport universitaire	/	/	/	/	/	/
	Total	**425**	**2689**	**3033**	**71751**	**0.43**	**73.81**
Boumerdès	**Inter Wilayas**	72	751	1002	32441	0.07	33.78
	Inter communale	178	1727	2074	46937	0.18	48.87
	Rurales	312	1331	1407	20764	0.32	21.62
	Urbaines	07	44	60	2410	0.007	2.50
	Transport universitaire	/	/	/	/	/	/
	Total	**605**	**2661**	**2940**	**68113**	**0.63**	**70.92**
Brouira	**Inter Wilayas**	33	261	325	9470	0.04	11.54
	Inter communale	52	830	886	17914	0.06	21.84
	Rurales	60	492	594	9020	0.07	10.99
	Urbaines	08	98	104	4597	0.009	5.60
	Transport	/	/	/	/	/	/

	universitaire						
	Total	**153**	**1681**	**1909**	**41001**	**0.18**	**49.99**
Sétif	**Inter Wilayas**	212	/	456	19404	0.11	10.39
	Inter communale	438	/	911	28441	0.23	15.23
	Rurales	745	/	950	21392	0.39	11.46
	Urbaines	63	/	821	43936	0.03	23.53
	Transport universitaire	/	/	/	/	/	/
	Total	**1458**	**2366**	**3138**	**113173**	**0.78**	**60.63**

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données recueillies auprès des directions des transports des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès, Sétif, 2017

Le réseau de TEC de la wilaya de Tizi-Ouzou est constitué en 2017 par 671 lignes toutes catégories confondues (soit un ratio de 0.59 pour 1000 habitants), exploitées par 5 078 opérateurs, en utilisant un parc de 5 870 bus, avec une capacité offerte en place égale à 123 736 (soit un ratio de 109.77 pour 1000 habitants). Le réseau de transport intercommunal est constitué de 210 lignes, représentant de 31.29% de la totalité des lignes du réseau global exploitées par 2 448 opérateurs pour un parc de 2 727 bus répartis entre le secteur privé et public. Il est le plus volumineux en termes de capacité de charge par rapport aux autres types de lignes, représentant 40.38% (soit 49 966 places) de la totalité des places offertes au niveau de la wilaya. Le transport rural, quant à lui, est le plus important en termes du nombre de lignes avec 337 lignes exploitées par 2 185 opérateurs pour un parc de 2 300 bus avec une capacité de charge de 32602. Le transport urbain est assuré par 15 lignes exploitées par 346 opérateurs pour un parc de 484 bus avec une capacité de charge de 24 238 places.

Le réseau de TEC de la wilaya de Béjaïa est constitué en 2017 par 425 lignes toutes catégories confondues (soit un ratio de 0.43 pour 1000 habitants), exploitées par 2 689 opérateurs utilisant un parc de 3 033 véhicules, avec une capacité de charge égale à 71 751 places (soit 73.81 places pour 1 000 habitants). Le réseau de lignes intercommunales est constitué de 103 lignes, représentant de 24.23% de la totalité des lignes du réseau global exploitées par 765 opérateurs pour un parc de 887 bus réparti entre le secteur privé et public. Il est le plus volumineux en termes de capacité de charge par rapport aux autres types de ligne, représentant 33.63% (soit 24 132 places) de la totalité des places offertes au niveau de la wilaya. Le transport rural est constitué de 244 lignes exploitées par 1488 opérateurs privés pour un parc de 1 582 bus avec une capacité de charges estimée à 16 401 places. Le transport urbain est le moins doté avec 30 lignes exploitées avec 308 opérateurs pour un parc de 386 bus avec une capacité de charge de 24 469 places.

Le réseau de TEC de la wilaya de Bouira, est constitué en 2017 par 153 lignes toutes catégories confondues (soit un ratio de 0.18 pour 1 000 habitants), exploitées par 1 681 opérateurs, en utilisant un parc de 1 909 bus, avec une capacité de charge égale à 41 001 places (soit 49.99 places pour 1 000 habitants). Le réseau de transport intercommunal est constitué de 52 lignes

représentant de 33.98% de la totalité des lignes du réseau global exploitées 830 opérateurs pour un parc de 886 bus. Ce parc est le plus volumineux en termes de capacité de charge par rapport aux autres types de lignes, représentant 43.69% (soit 17 914 places) de la totalité des places offertes au niveau de la wilaya. Le transport rural est assuré par 60 lignes exploitées par 492 opérateurs pour un parc de 594 bus avec une capacité de charge égale à 9 020 places. Le transport urbain est le moins doté en nombre de lignes. Il est constitué de 08 lignes exploitées par 98 opérateurs pour un parc de 104 bus avec une capacité de charge estimée à 4 597 places.

Le réseau de TEC de la wilaya de Boumerdès est constitué en 2017 par 605 lignes toutes natures confondues (soit un ratio de 0.63 pour 1000 habitants), exploitées par 2 661 opérateurs en utilisant un parc de bus de 2 940 véhicules, avec une capacité de charge égale à 68 113 places (soit 70.92 places pour 1000 habitants). Le réseau de lignes intercommunales est constitué de 118 lignes, représentant de 19.50% de la totalité des lignes du réseau global, exploitées par 1 727 opérateurs pour un parc de 2 074 bus. Ce parc de bus est le plus volumineux en termes de capacité de charge par rapport aux autres types de ligne, représentant 68.91.50% (soit 46 937 places) de la totalité des places offertes au niveau de la wilaya. Le réseau de transport rural est constitué de 312 lignes réparties entre 1 331 opérateurs pour un parc de 1 407 bus. Enfin, le transport urbain est constitué de 7 lignes exploitées par 44 opérateurs pour un parc de 60 bus avec une capacité de charge de 2 410 places.

Le réseau de TEC de la wilaya de Sétif est constitué en 2017 par 1 458 lignes toute nature confondue (soit un ratio de 0.78 pour 1000 habitants), exploitées par 2 366 opérateurs, en utilisant un parc de 3 738 bus, avec une capacité de charge égale à 113 173 places (soit 60.63 places pour 1 000 habitants). Le réseau de lignes intercommunales compte 438 lignes, représentant de 30.04% de la totalité des lignes du réseau global exploitées par plusieurs opérateurs dont le nombre n'a pas été indiqué par la direction des transports de la wilaya de Sétif, pour un parc de 911bus. Le transport intercommunal est classé deuxième après le transport urbain en termes de capacité de charge, représentant 25.13% (soit 28 441 places) de la totalité des places offertes au niveau de la wilaya. Le transport rural constitué de 745 lignes exploitées par un parc de 950 bus pour une capacité de charge égale à 21 391 places. Enfin, le transport urbain de la wilaya de Sétif est constitué de 63 lignes, d'un parc de 821 bus avec une capacité de charge égale à 43 936 places. Ce parc est le plus volumineux en termes de capacité de places offertes, représentant 38.82% de la totalité des places offertes au niveau de la wilaya.

Après avoir présenté les principaux indicateurs de transports en commun au niveau wilayal, nous examinerons la situation du transport public local dans les villes intermédiaires de Kabylie (voir tableau n°14)

Tableau n°14 : Lignes des villes intermédiaires de Kabylie

Wilaya	Ville	Nbre. de lignes	Nbre. d'opérateurs	Nbre. de véhicules	Capacité totale sièges
Tizi-Ouzou	**Azazga**	22	24	187	800
	DBK	17	19	100	2742
Béjaia	**Akbou**	46	398	406	9307
	Kherrata	32	241	258	5250
Brouira	**Bouira**	41	178	925	23925
	Lakhdaria	12	75	339	7331
Boumerdes	**Bordj Ménaïel**	37	331	361	8454
Sétif	**Bougaa**	15	103	69	2443

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données recueillies auprès des directions des transports des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès, Sétif, 2017

Le réseau de TPL est constitué dans la ville d'Azazga de 22 lignes exploitées par 24 opérateurs pour un parc composé de 187 véhicules avec une capacité de charge de 800 places. Il est constitué dans la ville de DBK de 17 lignes exploitées par 19 opérateurs pour un parc de 100 véhicules avec une capacité de siège de 2 742 places. Il est constitué dans la ville d'Akbou de 46 lignes exploitées par 398 opérateurs pour un parc de 258 véhicules avec une capacité de siège de 9 307. Dans la ville de Kherrata, le réseau de TPL est assuré par 32 lignes réparties entre 241opérateurs pour un parc constitué de 258 véhicules avec une capacité de charge égale à 5 250.

Le réseau de transport public local est constitué dans la ville de Bouira de 41 lignes exploitées par 178 opérateurs pour un parc de 925 véhicules avec une capacité de sièges de 23 925. Il est constitué dans la ville de Lakhdaria de 12 lignes exploitées par 75 opérateurs pour un parc de 339 véhicules avec une capacité de sièges de 7 331. Dans la ville de Bordj Ménaïel, le TPL est constitué de 37 lignes, toutes catégories confondues, exploitées par 331 opérateurs pour un parc de 361 bus avec une capacité de charge égale à 8 454. Pour la ville de Bougaa, le réseau de TPL globalise 15 lignes réparties entre 103 opérateurs pour un parc estimé à 69 véhicules avec une capacité de charge de 2 443 places.

2. Réseau des TEC dans les villes intermédiaires de Kabylie

L'analyse de la situation actuelle des transports de certaines villes intermédiaires de Kabylie permet de cerner le fonctionnement et l'organisation de leur système de transports en commun et d'en faire ressortir les dysfonctionnements éventuels. En dehors du véhicule particulier, les déplacements des voyageurs sont assurés par les modes de transports par bus, par train et par taxi.

a. Consistance du réseau de TEC par secteur et par parc roulant dans les villes intermédiaires de Kabylie

Le réseau de TEC exploité par bus est le mode de déplacement le plus important et le plus utilisé dans les villes intermédiaires dont la situation se résume dans le tableau n°15.

Tableau n°15 : Situation du réseau de TEC dans les villes intermédiaires de Kabylie par secteur et par parc roulant

Wilaya	Communes	Entreprise publique		Entreprises privées									
		Bus		Bus- mini bus		Fourgons aménagés (9 ou 14 places)		Auto-cars et auto bus		Mini-cars		Micro-bus	
		Nbre	Capacité	Nbre.	Capacité	Nbre.	Capacité	Nbre	Capacité	Nbre	Capacité	Nbre	Capacité
Tizi-Ouzou	Azazga		/	27	640	160	2139	/	/	/	/	/	/
	DBK		/	59	2138	41	604	/	/	/	/	/	/
Béjaïa	Akbou	/	/	20	720	/	/	07	364	160	4480	239	3590
	Kherrata	/	/	10	364	/	/	06	310	89	2409	155	2329
Bouira	Bouira	20	2028	30	1200	0	0	/	/	/	/	/	/
	Lakhdaria	/	/	10	400	/	/	/	/	/	/	/	/
Boumerdès	Bordj Ménaïel		/	01	35	/	/	15	653	140	4042	205	3724
Sétif	Bougaa		/	/	/	04	/	08	/	33		/	/

Source : Directions des transports des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Boumerdès, Bouira, Sétif, 2017

De la lecture du tableau ci-dessus, nous relevons en premier lieu que le langage en matière du parc composant le réseau de TEC n'est pas le même pour toutes les villes, comme nous l'a indiqué le directeur des transports de la wilaya de Béjaïa. Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, le parc roulant des villes d'Azazga et de DBK est constitué de bus, mini bus et fourgons aménagés (9 ou 14 places). Dans les autres wilayas, il est constitué de bus, mini-bus, auto-cars, mini-cars et micro-cars. La différence réside dans la capacité de chaque véhicule (voir annexe n°11 portant circulaire ministérielle du ministère de transports n°35).

En ce qui concerne la consistance du parc roulant, nous constatons que seule la ville de Bouira ayant bénéficié de l'introduction de l'opérateur public comptant un parc de vingt (20) bus, d'une capacité totale de 2 028 places, dépassant largement la taille du parc roulant offert par les opérateurs privés comptant trente (30) mini-bus et offrant une capacité totale de 1200 places. Pour les autres villes, le parc roulant du réseau de TEC détenu à 100% par le secteur privé.

b. Transport par taxi dans les villes intermédiaires de Kabylie : Entre concurrence et complémentarité ?

Le transport par taxi est un service mis en place pour compléter le transport en commun par bus. Il est plutôt complémentaire que concurrentiel car ce type de transport n'est utilisé que par une population très faible dans les villes intermédiaires (voir sous section2 du chapitre 6). La situation relative à l'exploitation du transport par taxi par wilayas et par communes est donnée dans le tableau n°16.

Tableau n°16 : Etat des licences de taxis attribuées et exploitées par commune et par wilaya

Wilaya	communes	Licences attribuées	Licences exploitées	Tx d'exploitation%
Tizi-Ouzou	**Azazga**	328	140	42.68
	DBK	448	195	43.52
	Total wilaya	14095	4141	28.61
Béjaïa	**Akbou**	235	68	28.93
	Kherrata	162	23	14.19
	Total wilaya	4834	781	16.15
Boumerdès	**Bordj Ménaïel**	195	145	74.36
	Total wilaya	1966	990	50.56
Bouira	**Bouira**	459	386	84.09
	Lakhdaria	281	193	68.68
	Total wilaya	2362	1175	49.74
Sétif	**Bougaa**	64	17	26.56
	Total wilaya	4662	3439	73.76

Source : Directions des transports des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Boumerdès, Bouira et Sétif, 2017

Du tableau n° 16, nous relevons que l'activité de transports par taxis demeure très faible, dans les deux wilayas de Tizi-Ouzou, de Béjaïa enregistrant respectivement un taux d'exploitation de 28,61% et de 16,15%. En effet, dans la wilaya de Tizi-Ouzou, seules 4 141 licences ont été mises en exploitation sur 14 095 attribuées. Dans la wilaya de Béjaïa, 781 licences exploitées sur 4 834 accordées par la direction des transports de la wilaya. Selon le directeur des transports de la wilaya de Béjaïa, ce faible taux d'exploitation s'explique par la cherté du service taxis qui entraîne un faible taux d'utilisation de la part de la population. Par conséquence, les détenteurs de licence cessent leur activité en raison de la faiblesse de rendement. Sur les 1 966 licences octroyées, seules 990 ont été mises en exploitation.

Le taux d'exploitation est également faible dans la wilaya de Bouira enregistrant un taux de 49,74%. Sur les 2 362 licences octroyées, seulement 1 175 ont été mises en exploitation. Dans la wilaya de Boumerdès, le taux d'exploitation est tout juste moyen enregistrant un taux d'exploitation estimé à 50,56%. Enfin, la wilaya de Sétif fait exception avec un taux d'exploitation qui dépasse les 70% (73.76%) car sur 4 662 licences attribuées, 3 439 ont été mises en exploitation. Ceci peut s'expliquer par le taux d'utilisation des taxis par la population, car les tarifs applicables sont relativement moins chers par rapport aux autres wilayas ; ce service est relativement rentable, ce qui incite les taxieurs à exploiter les licences que la direction des transports leur accorde.

Concernant le taux d'exploitation au niveau des villes intermédiaires, l'information que nous avons pu avoir auprès des services taxis des directions de transport des différentes wilayas porte sur les données communales. Ce qui constitue une limite pour notre analyse. Toutefois, nous avons abouti à des résultats à faire parler, en sachant que les taux d'exploitation des licences de taxis ne correspondent pas à ceux enregistrés au niveau wilayal. Le cas le plus marquant est celui de la commune de Bougaa, qui enregistre un taux d'exploitation très faible, soit 26,56%. Sur 64 licences

attribuées, seules 17 ont été mises en exploitation. Dans les communes d'Azazga, de DBK, d'Akbou et de Kherrata, bien qu'il soit supérieur à la norme enregistrée au niveau wilayal, le taux d'exploitation de licences de taxis demeure faible avec respectivement 42,68%, 43, 43,52%, 28,93% et 14,15%. Dans les communes de Bordj Ménaïel, de Bouira et de Lakhdaria, les taux d'exploitation sont élevés dépassant largement les taux enregistrés au niveau wilayal avec respectivement 74,36%, 84,68% et 68,68%.

Tableau n° 17 : Parc taxi selon le mode d'exploitation des wilayas Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif, arrêté au 31/12/2017

Wilaya / Type de taxi		Tizi-Ouzou	Béjaïa	Brouira	Boumerdès	Sétif
Taxis individuels	Nbre.	1292	44	82	238	/
	Capacité	6810	220	410	952	/
Taxis collectifs urbains	Nbre.	656	595	353	00	/
	capacité	4380	2975	2471	00	/
Taxis collectifs interurbain	Nbre.	1115	01	359	752	/
	Capacité	7390	07	2513	4512	/
Taxis collectifs inter-wilaya	Nbre.	204	126	372	00	/
	Capacité	1367	889	2976	00	/
Fourgons	Nbre.	875	01	09	00	/
	Capacité	7872	09	81	00	/
Société de taxi	Nbre.	/	/	02 (20 taxis)	01(10 taxis)	/
	Capacité	/	/	100	40	/
Total	Nbre.	4141	767	1175	990	/
	Capacité	27899	4100	6295	5464	/

Source : Directions des transports des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif, 2017

La capacité donc offerte par ce moyen de transport s'élève à 27 899 places dans la wilaya de Tizi-Ouzou, à 4 100 places dans la wilaya de Béjaïa, à 6 295 places dans la wilaya de Bouira et à 5 464 places dans la wilaya de Boumerdès. Ce qui représente respectivement un ratio de vingt et quatre (24), quatre (04), sept (07) et cinq (05) places pour 1 000 habitants. Dans le tableau n°18, nous présenterons, l'état du parc du service taxi dans les villes moyennes/intermédiaires de Kabylie, selon le mode d'exploitation.

Tableau n° 18 : Parc taxi par mode d'exploitation des villes intermédiaires de Kabylie

ville / Type de taxi		Azazga	DBK	Akbou	Kherrata	Bouira	Lakhdaria	Bordj Ménaïel	Bougaa
Taxis individuels	Nbre.	/	/	/	/	53	0	/	/
	Capacité	/	/	/	/	265	0	/	/
Taxis collectifs urbain	Nbre.	/	/	59	20	91	0	/	/
	Capacité	/	/	295	100	455	0	/	/
Taxis collectifs interurbain	Nbre.	/	/	/	/	45	162	/	/
	Capacité	/	/	/	/	239	1134	/	/
Taxis collectifs inter-wilaya	Nbre.	/	/	08	/	165	25	/	/
	Capacité	/	/	56	/	1320	200	/	/
Fourgons	Nbre.	/	/	/	/	0	0	/	/
	Capacité	/	/	/	/	0	0	/	/
Société de taxi	Nbre.	/	/	/	/	2	0	/	/
	Capacité	/	/	/	/	200	0	/	/
Total	Nbre.	/	/	67	20	356	187	/	/
	Capacité	/	/	351	100	2479	1334	/	/

Source : Directions de transports des wilayas de Tizi-Ouzou, Béjaïa, Bouira, Boumerdès et Sétif, 2017

Comme l'indique le tableau ci-dessus, nous n'avons pu avoir d'informations que pour certaines villes à savoir celles d'Akbou, de Kherrata, de Bouira et de Lakhdaria. Ce manque d'information est dû à l'absence de données statistiques au niveau des directions de transports des trois wilayas. Le résultat le plus marquant concernant l'exploitation consiste en la prédominance des moyens affectés à l'exploitation de transports de taxis collectifs dans toutes les villes intermédiaires. Le service de taxi individuel est absent dans les trois villes d'Akbou, de Kherrata et de Lakhdaria. Il est faiblement représenté dans la ville de Bouira utilisant 55 taxis offrant une capacité de charge de 256 places, soit 10.32% de la capacité globale.

c. Transports par rail en Kabylie : Un mode de déplacement modernisé mais non attractif de voyageurs dans certaines villes intermédiaires

Le réseau de transport ferroviaire, comme transport de masse, est l'un des modes de transports les plus importants dans toute stratégie des transports, de par son caractère consommateur d'espace modéré et sa grande capacité d'accueillir un nombre important de voyageurs.

Concernant la wilaya de Tizi-Ouzou, pour un train disposant d'une capacité de charge de 1 800 voyageurs/jour, ne transporte qu'entre 650 à 700 voyageurs par mois, ce qui fait un total de voyageurs de 7 800 à 9 100 pour l'année 2017, soit 0.42%. Dans la wilaya de Béjaïa, les données recueillies au niveau de la direction des transports de wilaya indiquent qu'en moyenne 2 538 voyageurs ont eu à recourir au transport ferroviaire pour leur déplacement journalier, pour l'année 2017 contre 1 200 000 voyageurs aux transports par bus.

Ce mode de transport assure les déplacements de la population de la wilaya de Boumerdès avec 44 navettes/jour et des points de passage composés de sept gares à : Corso, Boumerdès, Thénia, Béni Amrane, Issers, Bordj Ménaïel et Naciria, ainsi que cinq haltes situées à : Boudouaou, Tidjelabine, Souk El Had, Ammal et Si Mustapha, sur un linéaire de 67,5 Km de lignes. Pour l'année 2017, le nombre de voyageurs utilisant le train pour les déplacements à motif obligatoire ou non obligatoire, dépasse un total de voyageurs en moyenne par an de 2 400 000 et 2 104 étudiants abonnés. Le flux de voyageurs par rail a connu une augmentation ces dernières années. En effet, en 2010, le flux de voyageurs était de 1 547 127 voyageurs. Cela indique que le transport ferroviaire connait une dynamique, suite aux actions de modernisation et de développement du réseau ferroviaire.

Suivant la direction de programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Bouira, la participation du transport ferroviaire aux déplacements de voyageurs de la wilaya est qualifiée de modeste. En 2017, le transport ferroviaire de voyageurs globalise un nombre de voyageurs de 22 376 voyageurs dont 21999 au niveau de la ville de Bouira, 274 pour la ville d'Aomar et 103 pour la ville de Lakhdaria. La société nationale de transports ferroviaires projette d'ouvrir ses services

aux étudiants en assurant le transport universitaire. Celui de la wilaya de Sétif, le transport ferroviaire de voyageurs assure six (06) navettes dont trois (03) vers Alger et trois (03) vers Constantine, globalisant, en 2017, 8 236 voyageurs dont 8 221 enregistrés par la gare de Sétif et 15 par la gare d'El Eulma.

3. Infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs des villes intermédiaires de Kabylie

Les infrastructures d'accueil de transport ne sont pas qu'un simple lieu d'arrêt de stationnement de bus ou uniquement un lieu d'attente. Elles constituent le point de jonction de l'entré de l'usager dans le système de transport. Les gares peuvent être classées en gare multimodale, gares de types A, B et C dont les distinctions sont données dans le tableau n°19.

Tableau n° 19 : Caractéristiques des gares de type A, B et C

Type	Critères	Dimensionnement	Nbre. de quais
A	Flux supérieur à 1000000 voyageurs /an Mouvements supérieurs à 30000/an	Superficie totale 5000 à 10000m^2 Superstructure : 500 à 1500 m²	De 20 à 30
B	Flux supérieur à 750000 et inférieur 1000000 à voyageurs /an Mouvements supérieurs à 15000 et inférieurs 30000/an	Superficie totale : 2000 à 5000 m² Superstructure : 300 à 500 m²	De 10 à 20
C	Flux inférieur à 750000 voyageurs /an Mouvements supérieurs à 30000/an	Superficie totale : 1000 à 2000 m² Superstructure : 100 à 200 m²	Jusqu'à 10 quais

Source : Circulaire ministérielle de Ministère des transports n°448-2002

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, les infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs se sont concentrées au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, agglomération chef-lieu de wilaya. La ville de Tizi-Ouzou est dotée depuis 2011 d'une gare multimodale "de Bouhinoun" gérant à la fois le transport routier et le transport ferroviaire. Elle est également dotée de trois (03) principales stations intermédiaires au niveau des sorties Est de la ville de Tizi-Ouzou (station Oued-Aïssi, station Timizart-Loghbar et station axe de Béni-Douala), une station de Boukhalfa à la sortie ouest de la ville de Tizi-Ouzou sur la RN12 (2014). Les chefs-lieux des 66 communes restantes, y compris les villes intermédiaires ; ces dernières sont dotées de simples aires de stationnement.

Dans le cadre de l'amélioration des conditions de mobilité de la population de ces villes, il est prévu la réalisation d'une gare de type B au niveau de la ville d'Azazga qui permettra d'améliorer la qualité de service au profit des opérateurs et des usagers, l'organisation du transport public local, ainsi que la génération de recettes pour la commune d'Azazga et la création d'emplois. La ville de DBK est, quant à elle, dotée d'une infrastructure d'accueil et de traitement de voyageur du transport ferroviaire sur les trois gares desservant la ligne ferroviaire Tizi-Ouzou-Thénia.

Il est à souligner que cette situation n'est pas propre à la wilaya de Tizi-Ouzou dans la mesure où ce constat est relevé dans les autres wilayas de Béjaïa et de Boumerdès, excepté les wilayas de Bouira et de Sétif. Les grandes villes de la wilaya Sétif en l'occurrence les villes de Sétif,

d'Eulma et d'Ain Oulman sont dotées respectivement de gares routières de type A, B et C (voir tableau n°19). La ville de Bougaa ne dispose pas d'espace propre au service de TEC, une simple aire de stationnement. L'exception que représente la wilaya de Bouira réside dans le fait que la ville intermédiaire de Bouira, chef-lieu de wilaya, est dotée d'une gare routière de type "A" mise en service depuis 2011. Cette nouvelle gare, équipée de tableaux électroniques pour l'information et l'orientation des passagers, dispose de toutes les servitudes et commodités nécessaires aux voyageurs. Elle est implantée sur une surface de 2 ha, à l'entrée Ouest de la ville de Bouira, à proximité de l'autoroute Est- Ouest. Son coût de réalisation a été estimé à 398 millions de dinars. Elle est ainsi dotée de 15 quais et d'un parc de stationnement de taxis[1].

Sur les sept (07) gares dont disposent la wilaya de Bouira, la ville de Lakhdaria a bénéficié d'une gare non classée, vétuste, qui nécessite d'importants aménagements au niveau des clôtures, des infrastructures d'accueil et de l'éclairage. En matière d'infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs, les deux villes de Bouira et de Lakhdaria sont dotées chacune de gare ferroviaire.

Quant à la wilaya de Béjaïa, cette dernière est dotée d'une seule gare routière de type "A" localisée dans l'agglomération chef-lieu de wilaya, et les autres communes restantes disposent de simples aires de stationnement. Afin d'améliorer les conditions de mobilité dans les villes intermédiaires, il est prévu de réaliser une gare routière de type B dans la ville d'Akbou et une 01 station urbaine à Kherrata. En matière d'infrastructure d'accueil et de traitement de voyageurs dédiée au transport ferroviaire, la ville d'Akbou a bénéficié d'une gare ferroviaire sur les dix (10) desservants la ligne ferroviaire de la wilaya : Béjaïa, Oued Ghir, El Kseur, Timezrit Il Maten, Sidi-Aïch, Takarietz, Ighzer-Amokrane, Akbou, Tazmalt et Ath-Mansour.

Dans la wilaya de Boumerdes, le réseau de transport en commun par bus est structuré autour de cinq gares routières, situées au niveau des principales villes de Boumerdès, Bordj Ménaïel, Boudouaou, de Baghlia et Khemis El Khechna dont la classement en tant que gare routière est à revoir, de 06 stations urbaines de bus localisées dans les villes de Boumerdès, de Boudouaou El Bahri, de Zemmouri, de Chabet El Ameur, de Naciria et des Issers. Il est à noter que la majorité des communes ne disposent pas d'espace propre au service de transport[2].

La gare de dont dispose la ville de Bordj Ménaïel est une gare non classée se trouvant dans une situation délabrée et exploitée par les opérateurs privés après l'avoir obtenue par privilège à la fin des années 90. Cette ville était concernée par la réalisation d'un pôle d'échange multimodale

[1] http://www.sogral.dz

[2] Des terrains vagues ont été libérer pour laisser place à des aires de stationnement de fortune, non aménagées, représentés par l'inexistence de quais, d'abris de bus ou autres aménagements, dénombrant 16 aires au niveau des communes de Boumerdès, Djinet, Isser, Si Mustapha, Tidjelabine, Thenia, Corso, Ouled Moussa, Larbatache, Dellys, Ammal, Beni Amrane, Ouled Hadjadj, Hammedi, El Kharrouba et Boudouaou. Le transport au niveau des communes restantes, principalement rurales (Afir, Sidi Daoud, Timezrit, Bouzegza Keddara, Taourga, Ouled Aissa, Souk El Had, Boudouaou El Bahri et Laghata, est assuré par des points de passage (arrêts), majoritairement soit en état délabrant, soit dépourvue d'abris de bus ou autres aménagements spécifiques

prévu dans le cadre du programme d'action relatif au secteur des transports, qui s'inscrivait dans la tranche du programme (2010-2014). La mise en viguur de ce pôle d'échange contribuerait à l'amélioration des conditions de déplacements et du service des transports, en facilitant la mobilité des usagers. Dans le domaine du transport ferroviaire, cette ville a bénéficié d'une gare parmi les sept (07) gares ferroviaires structurant ce secteur au niveau de la wilaya de Boumerdès, qui se présentent d'Ouest en Est (les gares de Corso, de Boumerdès, de Thénia, d'Isser, de Naciria et de Béni Amrane.

Conclusion de la premmière section

Nous concluons que l'attractivité d'une ville est tributaire du niveau de sa dotation en infrastructures routières et ferroviaires facilitant leur accessibilité et leur connectivité au réseau wilaya et national. En effet, les villes intermédiaires de Kabylie sont dotées de systèmes de transports relativement maillés et denses leur permettant d'assurer leur fonctions d'intermédiation entre les agglomérations chefs-lieux de wilaya (grandes villes) et les arrières pays (petites villes et villages).

Section 2 : Impact de l'offre de transport sur la mobilité dans les villes intermédiaires de Kabylie : Analyse des mécanismes de régulation

Cette section sera consacrée à la caractérisation de la mobilité (motifs, distance, fréquence, modes de déplacements, etc.) et à l'examen de l'impact des systèmes de transports publics locaux sur sa régulation et sa maîtrise.

Sous section1 : Caractérisation de la mobilité de personnes dans les villes intermédiaires de Kabylie

Avant de procéder à l'analyse des caractéristiques de la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie, nous présenterons dans un premier lieu notre protocole de recherche sous tendu par un questionnaire, outil essentiel de notre enquête de terrain. La caractérisation de la mobilité repose sur l'idée selon laquelle tout déplacement individuel se caractérise par trois grands aspects qui sont une origine et une destination, le mode ou les moyens de déplacement et enfin les motifs de déplacement.

1. Présentation du protocole de recherche "questionnaire" : outil, méthode et démarche d'analyse des résultats

A côté des informations recueillies auprès des diretions de transports des cinq wilayas en matière de l'offre de TPL, la phase empirique de notre travail de recherche s'appuie sur la diffusion d'un questionnaire à administrer aux usagers de TPL, outil de collecte d'information sur la mobilité des personnes dans le but de comprendre cette fonction et de la caractériser. L'objectif est de

mesurer l'ampleur du phénomène de mobilité, de l'estimer, de le décrire ou d'obtenir des informations pour comprendre les facteurs explicatifs, les motifs de la mobilité des personnes ainsi que d'apprécier sa satisfaction eu égard à l'offre de transport mise en place.

a. Présentation de l'enquête de terrain et démarche relative à la délimitation de notre échantillon

Notre enquête sera réalisée à base d'un questionnaire composé de trois parties dont la première vise la connaissance des caractéristiques socio-économiques des populations enquêtées dans les villes intermédiaires : sexe, âge, situation matrimoniale, statut, revenu, fonction, lieu de résidence, équipement en voiture. L'analyse de ces informations va dans le sens de rendre compte du poids de chacune des variables citées ci-dessus dans l'orientation du comportement de mobilité chez les personnes enquêtées. La deuxième partie porte sur les caractéristiques de déplacements : destination, motifs, fréquence, distances et horaires de déplacements ainsi que celles relatives aux modes de déplacements utilisés et enfin, les informations relatives aux coûts ou aux dépenses de déplacements. La troisième partie porte, quant à elle, sur la satisfaction de l'usager concernant l'offre de transport. Ce qui nous amène à identifier le poids de cette offre dans l'orientation, la régulation et la maîtrise du comportement de mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie.

L'analyse et l'interprétation des réponses recueillies à base de ce questionnaire nous permettront d'accéder à une connaissance fine des déplacements et d'identifier les déterminants du comportement de mobilité de la population Kabyle. Il y a lieu de préciser que l'enquête que nous avons mené porte non seulement sur la connaissance et l'analyse des déplacements inscrits dans le périmètre urbain mais aussi ceux effectués en dehors de ce périmètre (interurbain).

En ce qui concerne l'administration du questionnaire, ce dernier est administré à toutes les personnes mobiles qu'elles soient résidentes ou non. Ces dernières constituent l'univers de notre enquête (population de l'enquête) défini comme l'ensemble des personnes ciblées par l'enquête dont la taille est arrêtée à 100 personnes par ville intermédiaire selectionnée pour constituer notre échantillon de villes à enquêter. Il est diffusé de manière aléatoire en interrogeant "au hasard" les sujets. La période de réalisation de l'enquête s'étale du mois d'avril au mois de juin de l'année 2018.

Le choix de cette méthode se justifie par le fait qu'il est difficile de déterminer les caractéristiques de la population globale dans la mesure où les individus effectuant des déplacements urbains peuvent être des résidents ou des non résidents des villes intermédiaires. Cela permet d'effectuer une comparaison entre les différentes agglomérations en termes de mobilité (nombre de déplacements quotidiens, structure des motifs, distances parcourues, mode de transport utilisé). C'est à ce niveau que l'introduction de la donne de mobilité est très intéressante car elle

permet de rendre compte de la capacité attractive de chaque agglomération du moment où elle attire envers elle des flux de mobilité importants grâce aux équipements administratifs, sportifs, culturels, de loisirs, économiques qu'elles concentrent.

Le questionnaire sera diffusé au niveau du centre de chaque ville intermédiaire de Kabylie. Le choix du centre-ville comme lieu de distribution de notre questionnaire se justifie par le fait qu'il représente un lieu de convergence des flux de mobilité. Le questionnaire est administré soit par nous même pour les villes les plus proches de la wilaya de Tizi-Ouzou. Toutefois, dans le cas des villes les plus éloignées comme Kherrata, Akbou et Bougaa, nous nous sommes faits aidés à le faire passer auprès de la population. Notre questionnaire est fait passer au niveau de huit (08) villes intermédiaires que sont : Azazga**,** DBK, Akbou, Kherrata, Bouira, Lakhdaria, Bordj Ménaïel et Bougaa. Le choix de ces villes n'est pas fortuit car il est fondé sur le rôle qu'elles jouent dans la structuration de leur territoire par rapport aux autres villes intermédiaires (voir chapitre 5). Ces villes, bien qu'elles n'aient pas encore atteint le seuil de 50 000 hab., elles représentent des pôles urbains et économiques permettant d'équilibrer l'armature urbaine de la Kabylie.

Une fois le questionnaire administré, nous avons procédé à son dépouillement et transposer les réponses de manière exploitable à l'aide de deux logiciel : Sphinx plus^2-Edition Lexica (V5) et SPSS. En dernière phase, nous aurons à interpréter les données, d'établir des relations entre différentes variables. L'analyse des résultats va permettre de confirmer ou d'infirmer les hypothèses de départ.

b. Caractéristiques socio-économiques de la population de l'échantillon par ville intermédiaire de Kabylie

Avant toute opération de traitement, d'analyse et d'interprétation des résultats, nous avons jugé préjudiciable de donner une présentation globale des caractéristiques socio-économiques de la population composant notre échantillon. Cette présention se fera par ville intermédiaire enquêtée. Les caractéristiques sociales de la population composant notre l'échantillon sont l'âge, le sexe, la situation matrimoniale (célibataire, marié, divorcée, veuf), le statut et le niveau d'instruction. Les caractéristiques économiques, quant à elles, sont représentées par la fonction exercée, le revenu et la possession d'un véhicule particulier. La synthèse de ces caractéristiques se résume dans le tableau suivant. D'après le tableau n°20 nous relevons une certaine homogénéité de la population.

Tableau n° 20 : Caractéristiques socio-économiques de la population composant notre échantillon

		Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
Variable	**Caractéristiques**	**Fré***	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**
Sexe	Homme	58	58	53	53,0	57	57,0	61	61,0	54	54,0	54	54,0	51	51,0	58	58,0
	Femme	42	42	46	46,0	43	43,0	39	39,0	46	46,0	46	46,0	49	49,0	42	42,0
	Total	**100**	**100**	**99**	**99,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**
	Manquant	/	/	1	1,0	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Age	Moins de 18ans	6	6,0	1	1,0	4	4,0	11	11,0	3	3,0	5	5,0	7	7,0	4	4,0
	De 18 à 26ans	23	23,0	27	27,0	20	2,0	21	21,0	23	23,0	32	32,0	25	25,0	21	21,0
	De 27 à 35ans	25	25,0	25	25,0	32	32,0	26	26,0	31	31,0	25	25,0	26	26,0	25	25,0
	De 36 à 44ans	26	26,0	23	23,0	26	26,0	23	23,0	25	25,0	12	12,0	31	31,0	30	30,0
	De 45 à 53ans	12	12,0	9	9,0	10	10,0	11	11,0	8	8,0	9	9,0	6	6,0	10	10,0
	54ans et plus	8	12,0	12	12,0	8	8,0	8	8,0	10	10,0	17	17,0	4	4,0	9	9,0
	Total	**100**	**100,0**	**99**	**99,0**	**100**	**100,0**	**99**	**99,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**
	Manquant	/	/	1	1,0	/	/	1	1,0	1	1,0	/	/		1,0	/	/
Situation matrimoniale	Célibataire	46	46	41	41,0	41	41,0	61	61,0	50	50,0	51	51,0	55	55,0	42	42,0
	Marié(e)	51	51	54	54,0	54	54,0	33	33,0	45	45,0	41	41,0	41	41,0	53	53,0
	Divorcé(e)	1	1	2	2,0	2	2,0	3	3,0	1	1,0	1	1,0	1	1,0	1	1,0
	Veuf (ve)	1	1	2	2,0	2	2,0	3	3,0	4	4,0	7	7,0	3	3,0	4	4,0
	Total	**99**	**99**	**99**	**99,0**	**99**	**99,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**
	Manquant	1	1	1	1,0	1	1,0	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Statut	Etudiant	25	25,0	21	21,0	21	21,0	28	28,0	27	27,0	30	30,0	30	30,0	22	22,0
	Sans emploi	6	6,0	17	17,0	1	1,0	3	3,0	4	4,0	7	7,0	9	9,0	5	4,0
	Travailleur	63	63,0	51	51,0	73	73,0	63	63,0	62	62,0	50	50,0	58	58,0	68	69,0
	Retraité	6	6,0	9	9,0	6	6,0	6	6,0	7	7,0	13	13,0	3	3,0	5	5,0
	Total	**100**	**100,0**	**98**	**98,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**	**100**	**100,0**
	Manquant	/	/	2	2,0	2	2,0	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Niveau d'instruction	Primaire	5	5,0	6	6,0	5	5,0	3	3,0	6	6,0	11	11,0	4	4,0	4	4,0
	Moyen	13	13,0	24	24,0	22	22,0	10	10,0	24	24,0	27	27,0	26	26,0	25	25,0
	Secondaire	32	32,0	21	21,0	28	28,0	40	40,0	15	15,0	16	16,0	19	19,0	13	13.0
	Universitaire	49	49,0	46	46,0	44	44,0	44	44,0	55	55,0	45	45,0	50	50,0	56	56,0

	Total	**99**	**99,0**	**97**	**97,0**	**99**	**99,0**	**97**	**97,0**	**100**	**100,0**	**99**	**99,0**	**99**	**99,0**	**98**	**98**
	Manquant	1	1,0	3	3,0	1	1,0	3	3,0	/	/	1	1,0	1	1,0	2	2,0
Possession de voiture	Oui	27	27.0	16	16,0	37	37,0	29	29,0	19	19,0	22	22,0	22	22,0	22	22,0
	Non	73	73.0	83	83 ,0	62	62,0	71	71,0	81	81,0	78	78,0	78	78,0	77	77,0
	Total	**100**	**100.0**	**99**	**99.0**	**99**	**99.0**	**100**	**100.0**	**100**	**100.0**	**100**	**100.0**	**100**	**100.0**	**99**	**99,0**
	Manquant	/	/	1		1	/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	1,0
Revenu en DA	Moins de 20 000	4	4,0	/	/	6	6,0	1	1,0	1	1,0	13	13,0	/	/	/	/
	de 20 000 à 29 999	7	7,0	9	9,0	10	10,0	7	7,0	8	8,0	10	10,0	9	9,0	13	13,0
	de 30 000 à 39 999	14	14,0	11	11,0	25	25,0	33	33,0	31	31,0	23	23,0	22	22,0	39	39,0
	de 40 000 à 49 999	19	19,0	17	17,0	20	20,0	16	16,0	14	14,0	11	11,0	20	20,0	12	12,0
	de 50 000 à 59 999	6	6,0	5	5,0	6	6,0	4	4,0	4	4,0	7	7,0	1	1,0	1	1,0
	60 000 et plus	11	11,0	8	8,0	8	8,0	4	4,0	11	11,0	12	12,0	9	9,0	6	6,0
	Total	**61**	**61,0**	**50**	**50,0**	**75**	**75,0**	**65**	**65,0**	**69**	**69,0**	**76**	**76,0**	**61**	**61,0**	**71**	**71,0**
	Manquant	39	39,0	50	50,0	25	25,0	35	35,0	31	31,0	24	24,0	39	39,0	29	29,0
Fonction exercée	Salarié	47	47,0	39	39,0	55	55,0	45	45,0	46	46,0	34	34,0	40	40,0	53	53,0
	Fonction libérale commerciale	9	9,0	13	13,0	16	16,0	16	16,0	13	13,0	11	11,0	12	12,0	12	12,0
	Fonction libérale non commerciale	/	/	/		1	1,0	/	/	3	3,0	3	3,0	5	5,0	3	3,0
	Total	**56**	**56,0**	**52**	**52,0**	**72**	**72,0**	**61**	**61,0**	**62**	**62,0**	**48**	**48,0**	**57**	**57,0**	**68**	**68,0**
	Manquant	44	44,0	48	48,0	28	28,0	39	39,0	38	38,0	52	52,0	43	43,0	32	32,0

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

* Fré : Fréquence

2. Caractéristiques générales relatives à la mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Cet axe sera consacré à la présentation des caracétristiques générales de la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie : les motifs, la fréquence, la distance moyenne, l'origine-destination de déplacements ainsi que les moyens de transports utilisés pour effectuer les déplacements.

a. Motifs de déplacements des personnes dans les villes intermédiaires de Kabylie : organisation et déterminants

Les motivations personnelles du déplacement, sa valeur sociale, sa signification culturelle, ses finalités et son degré de nécessité font référence aux motifs de déplacements (travail, achats, loisirs, etudes, etc.). Dans ce qui suit, nous procèderons à identifier le classement des motifs dans la vie quotidienne de populations des villes intermédiaires de Kabylie qui se résume dans le tableau n°21 et le graphique n°01.

Tableau n°21 : Classement des motifs des déplacements dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires

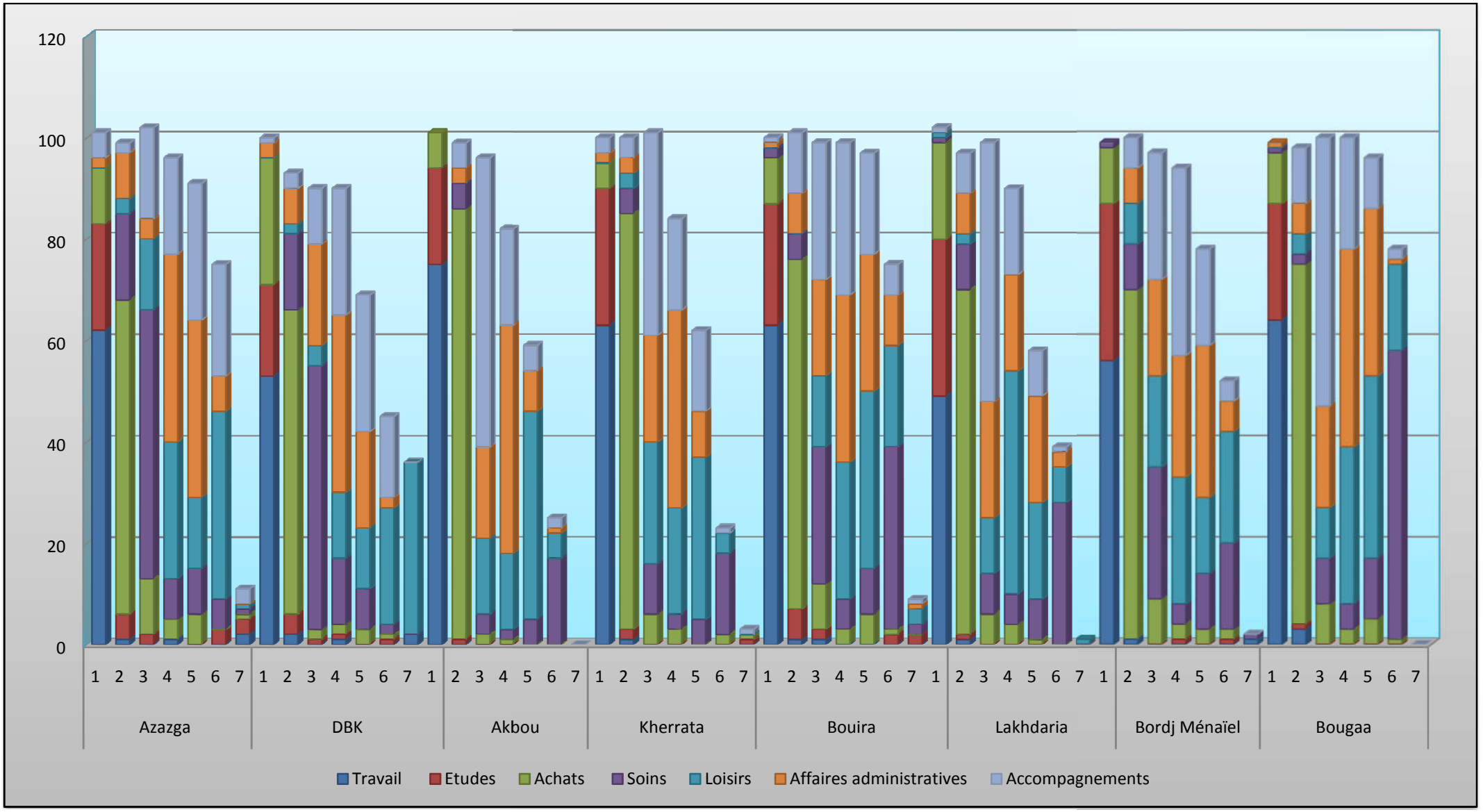
Ville	Classement des motifs	Motifs						
		Travail	Etudes	Achats	Soins	Loisirs	Affaires administratives	Accompagnements
Azazga	**1**	62	21	11	/	/	2	5
	2	1	5	62	17	03	09	2
	3	/	2	11	53	14	4	18
	4	1	/	4	8	27	37	19
	5	/	/	6	9	14	35	27
	6	/	3	/	6	37	7	22
	7	2	3	1	1	1	/	3
	Total	66	34	95	94	96	92	96
	Motif ignoré	34	66	5	6	4	8	4
	1	53	18	25	/	/	3	1
	2	2	4	60	15	2	7	3
	3	/	1	2	52	4	20	11
	4	1	1	2	13	13	35	25
	5	/	/	3	8	12	19	27
	6	/	1	1	2	23	2	16
	7	2	/	/	/	34	/	/
	Total	**58**	**25**	**93**	**88**	**88**	**86**	**83**
	Motif ignoré	**42**	**75**	**7**	**12**	**12**	**14**	**17**
Akbou	1	75	19	7	/	/	/	
	2	/	1	85	5	/	3	5
	3	/	/	2	4	15	18	57
	4	/	/	1	2	15	45	19
	5	/	/	/	5	41	8	5
	6	/	/	/	17	5	1	2
	7	/	/	/	/	/	/	/
	Total	**78**	**20**	**95**	**33**	**76**	**75**	**88**
	Motif ignoré	**25**	**80**	**5**	**67**	**24**	**25**	**12**
Kherrata	1	63	27	5	/	/	2	3
	2	1	2	82	5	3	3	4
	3	/	/	6	10	24	21	40

	4	/	/	3	3	21	39	18
	5	/	/	/	5	32	9	16
	6	/	/	2	16	4		1
	7	/	1	1	/	/		1
	Total	**64**	**30**	**99**	**39**	**84**	**74**	**83**
	Motif ignoré	36	70	1	61	16	25	17
Bouira	1	63	24	9	2	/	1	1
	2	1	6	69	5	/	8	12
	3	1	2	9	27	14	19	27
	4	/		3	6	27	33	30
	5	/		6	9	35	27	20
	6	/	2	1	36	20	10	6
	7	/	2	/	2	3	1	1
	Total	**65**	**36**	**93**	**88**	**99**	**99**	**97**
	Motif ignoré	35	64	3	12	1	1	3
Lakhdaria	1	49	31	19	1	1	/	1
	2	1	1	68	9	2	8	8
	3	/	/	6	8	11	23	51
	4	/	/	4	6	44	19	17
	5	/	/	1	8	19	21	9
	6	/	/	/	28	7	3	1
	7	/	/	/	/	1	/	
	Total	**50**	**32**	**98**	**60**	**85**	**74**	**87**
	Motif ignoré	50	68	2	40	15	26	13
Bordj Ménaïel	1	56	31	11	1	/	/	/
	2	1	/	69	9	8	7	6
	3	/	/	9	26	18	19	25
	4	/	1	3	4	25	24	37
	5	/	/	3	11	15	30	19
	6	/	1	2	17	22	6	4
	7	1	/	/	1	/	/	/
	Total	**58**	**33**	**97**	**69**	**88**	**86**	**91**
	Motif ignoré	42	67	3	31	12	14	9
Bougaa	1	64	23	10	1	/	1	/
	2	03	1	71	2	4	6	11
	3	/	/	8	9	10	20	53
	4	/	/	3	5	31	39	22
	5	/	/	5	12	36	33	10
	6	/	/	1	57	17	1	2
	7	/	/	/	/	/	/	/
	Total	**67**	**24**	**99**	**86**	**98**	**99**	**98**
	Motif ignoré	**33**	**76**	**1**	**14**	**2**	**1**	**2**

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement le classement des motifs des déplacements des populations des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n° 1 : Classement des motifs de déplacements dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

De la lecture du tableau n°21 représenté par le graphique n°01, nous pouvons déduire deux catégories de résultats concernant les motifs de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie.

Le premier type de résultat concerne la présence de chaque motif de déplacement dans la vie quotidienne des populations des villes intermédiaires de Kabylie. Nous relevons que le déplacement pour motif d'études est le moins représenté en constituant le principal motif que pour la catégorie des étudiants. Il est sans importance pour les travailleurs, les sans emplois et les retraités. Le motif de déplacement pour études est représenté à raison de 34% à Azazga, de 25% à DBK, de 20 % à Akbou, de 30% à Kherrata, de 36% à Bouira, de 32% à Lakhdaria, de 33% à Bordj Ménaïel, et de 24% à Bougaa. A l'opposé, le déplacement pour motif de travail est plus présent par rapport à celui pour motif des études, mais il est moins présent par rapport aux autres motifs ; il représente 66% à Azazga, 58% à DBK et à Bordj Ménaïel, 64% à Kherrata précédant le motif de soins 39%, 64% à Bouira, 67 % à Bougaa. Le taux le plus faible est enregistré à Lakhdaria avec 50% et le taux le plus élevé est enregistré à Akbou avec 78% devançant le motif pour affaires administratives avec un taux de présence de 75% et celui des soins avec 33%.

Les autres motifs de déplacements, bien qu'ils n'occupent pas les premiers rangs, mais ils sont plus présents dans la vie quotidienne des populations des villes intermédiaires de Kabylie comme l'a montré le tableau ci-haut, excepté le déplacement pour motif de soins qui est faiblement présent dans la vie quotidienne des populations des villes d'Akbou et de Kherrata avec respectivement 33% et 39%.

Le deuxième type de résultat concerne le classement des motifs de déplacements dans la vie quotidienne des populations des villes intermédiaires de Kabylie. D'après le tableau n°21, les déplacements pour motifs de travail et des études sont les plus importants en dominant les premiers rangs dans l'organisation des déplacements dans la vie quotidienne de la population. Précisant que le travail est le plus important représentant 62% à Azazga, 53% à DBK, 75% à Akbou, 63% à Kherrata et Bouira, 49% à Lakhdaria, 56% à Bordj Ménaïel et 64% à Bougaa. Suivi par le motif des études avec 21% à Azazga, 19% à Akbou, 27% à Kherrata, 24% à Bouira, 32% à Bordj Ménaïel et 23% à Bougaa. Représentant 18%, le déplacement pour motif des études vient après celui des achats avec 25% pour la population enquêtée dans la ville de DBK. Au deuxième rang, nous trouvons le déplacement pour motif d'achats est plus dominant avec 62% à Azazga, 60% à DBK, 85% à Akbou, 82 % à Kherrata, 69% à Bouira, 68% à Lakhdaria, 69% à Bordj Ménaïel, 71% à Bougaa. Cela peut s'expliquer par le fait que le déplacement pour motif d'achat n'est pas l'apanage d'une catégorie quelconque de population ; c'est un motif qui touche toute personne quelque soit son statut, sa situation familiale, son revenu, etc.

En résumé, il y a une certaine homogénéité concernant les déplacements pour motif de travail, des études et d'achat qui sont classées respectivement au premier rang pour les deux premiers et au deuxième rang pour le troisième motif de déplacements, dans toutes les villes intermédiaires de Kabylie. Toutefois, le troisième, le quatrième, le cinquième et parfois le sixième rang présentent une certaine hétérogénéité à travers les différentes villes intermédiaires enquêtées.

Concernant le déplacement pour motif de soins, ce dernier prédomine au troisième rang pour les populations enquêtées dans les villes d'Azazga, de DBK et Bordj Ménaïel, avec respectivement un taux de représentativité de 53%, 52% et 26%. Dans les autres villes, ce motif de déplacement est classé par la population enquêtée au sixième rang avec 17% à Akbou, 16% à Kherrata, 36% à Bouira, 28% à Lakhdaria et 57% à Bougaa.

En ce qui concerne, le déplacement pour motif de loisirs, bien qu'il prédomine au sixième rang dans la ville d'Azazga et de DBK enregistrant respectivement 37% et 34%, mais il présente aussi des parts relativement remarquables de population l'ayant classé au troisième, quatrième et cinquième rang avec respectivement 14%, 27% et 14% pour Azazga et 13%,12% et 23% pour la ville de DBK. Dans les villes d'Akbou, de Kherrata, de Bouira et de Bougaa, ce motif est classé au cinquième rang avec respectivement 41%, 32%, 35%, 36%. Nous remarquons aussi que la part de la population qui le classe au troisième et quatrième rang est relativement importante dans les villes d'Akbou (15%), celle de Kherrata (24% et 21%), et la ville de Bouira (14% et 27%). Pour les deux villes de Bordj Ménaïel et de Lakhdaria, ce motif est classé au quatrième rang avec respectivement 44% et 25%. Toutefois, la part de la population qui le classe au sixième rang est très faible dans les deux villes d'Akbou et de Kherrata et relativement importante dans les villes de Bouira (20%), de Bordj Ménaïel (22%) et Bougaa (17%).

En matière de déplacements pour motif d'Affaires administratives, son classement est également réparti entre le troisième, le quatrième et le cinquième rang avec une prédominance au quatrième rang pour les populations enquêtées dans les villes d'Azazga, de DBK, d'Akbou, de Kherrata, de Bouira et de Bougaa dont les taux de représentativité sont estimés respectivement à 37%, 35%, 45%, 39%, 33% et 36%. Cependant, ce motif est classé principalement au troisième rang par la population enquêtée de la ville de Lakhdaria avec 23% et au cinquième rang par la population enquêtée dans la ville de Bordj Ménaïel avec 30%.

Enfin, le déplacement pour motif d'accompagnement est classé, quant à lui, par la population des villes intermédiaires aux troisième, quatrième ou cinquième rangs. Ce motif prédomine au cinquième rang pour la population des villes d'Azazga et DBK avec 27%, au troisième rang pour la population des villes d'Akbou (57%), de Kherrata (40%) et Lakhdaria (51%), au quatrième rang

pour les villes de Bouira (30%) et de Bougaa (52%), au quatrième rang dans la ville de Bordj Ménaïel (37%).

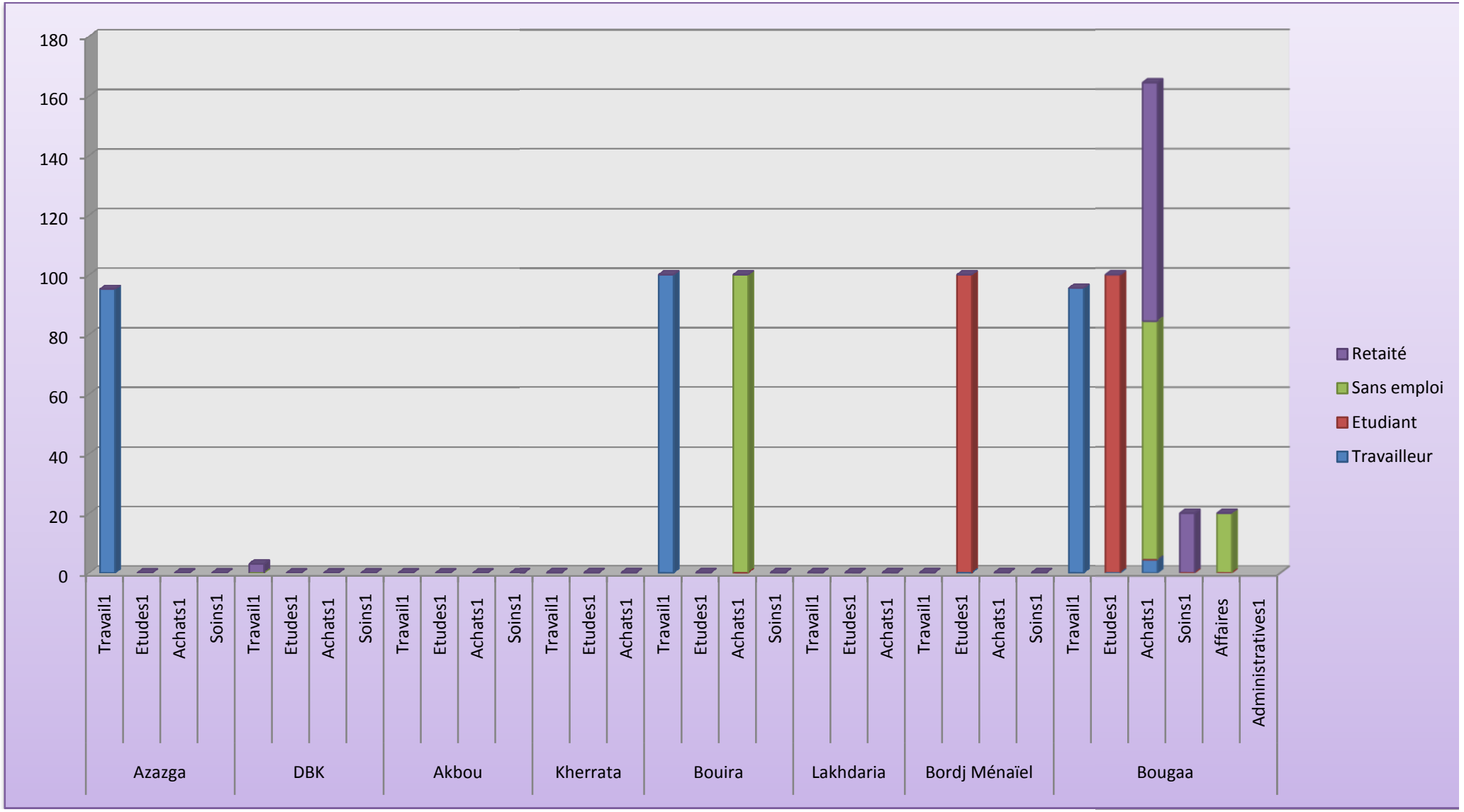
Afin d'identifier ce qui détermine ce classement des motifs dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires de Kabylie, nous avons croisé ce choix de motif avec quelques caractéristiques socio-économiques des individus notamment celle relative au statut des individus dans la société (travailleur, étudiant, sans emploi et retraité). A l'issue de cette opération, nous avons établi le tableau n°22 croisant le statut avec le classement des principaux motifs au premier rang dans leur vie quotidienne. Par conséquent, nous avons constaté que le classement du motif de déplacement au premier rang dans la vie quotidienne de la population dépend principalement du statut qu'occupe l'individu dans la société (voir tableau n°22) dans la mesure où la catégorie des travailleurs se déplace principalement pour le travail, celle des étudiants pour les études, celle des sans emplois ou des retraités pour les achats.

Tableau n°22 : Détermination du statut de l'individu du classement des motifs en première position dans la vie quotidienne

Ville	Motif classé en première position	Statut de l'individu							
		Travailleur		Etudiant		Sans emploi		Retraité	
		Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Azazga	Travail1	60	95,24	2	8.0	0	0.00	0	0.00
	Etudes1	0	0	21	84.0	0	0.00	0	0.00
	Achats1	3	4.76	1	4.0	2	33.33	5	83.33
	Soins1	0	0	0	0.0	0	0.00	0	0.00
DBK	Travail1	48	94.12	2	8.0	0	0.00	3	3
	Etudes1	1	1.90	17	80.95	0	0.00	0	0.00
	Achats1	4	7.84	2	9.52	14	82.35	4	44.44
	Soins1	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Akbou	Travail1	72	98.63	1	5.00	0	0.00	2	33.33
	Etudes1	0	0	19	95.0	0	0.00	0	0.00
	Achats1	1	1.37	1	5.0	1	100.0	4	66.67
	Soins1	0	0	0	0.00	0	0.00	0	0.00
Kherrata	Travail1	61	96.82	2	7.14	0	0.00	0	0.00
	Etudes1	1	1.58	26	92.28	0	0.00	0	0.00
	Achats1	0	0.00	0	0.00	0	0.00	5	83.33
Bouira	Travail1	62	100	1	3.70	0	0.00	0	0.00
	Etudes1	0	0	24	88.89	0	0.00	0	0.00
	Achats1	0	0	2	7.41	4	100	3	42.28
	Soins1	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	28.57
Lakhdaria	Travail1	49	98.0	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	Etudes1	0	0	30	100.0	1	14.29	0	0.00
	Achats1	3	6.0	0	0.00	4	57.14	12	92.31
Bordj Ménaïel	Travail1	56	96.55	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	Etudes1	1	1.72	30	100	0	0.00	0	0.00
	Achats1	1	1.72	0	0.00	7	77.78	3	100.0
	Soins1	0	0.00	0	0.00	1	11.11	0	0.00
Bougaa	Travail1	65	95,59	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	Etudes1	0	0	22	100,0	0	0,00	0	0,00
	Achats1	03	4,41	0	0,00	4	80	4	80,0
	Soins1	0	0,00	0	0,00	0	0,00	1	20,0
	Affaires Administratives1	0	0,00	0	0,00	1	20,0	0	0,00

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

Graphique n° 2 : Impact du statut sur l'organisation des motifs de déplacements dans la vie quotidienne de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

b. Fréquence des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Par la fréquence moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie, nous cherchons à identifier le niveau de mobilité de la population que nous avons rapporté au nombre de déplacements par jour (tableau n°23).

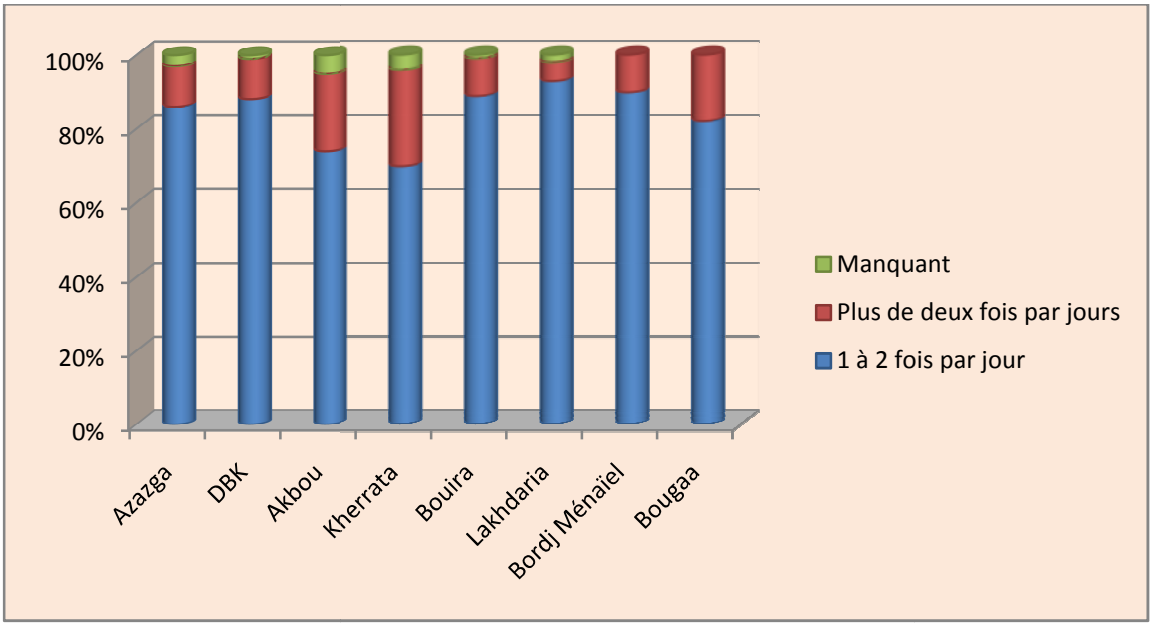
Tableau n° 23 : Fréquence moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Ville	Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
Fréquence des déplacements	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
1 à 2 fois par jour	86	86,0	88	88,0	74	74,0	70	70,0	89	89,0	93	93,0	90	90,0	82	82,0
plus de deux fois par jour	11	11,0	11	11,0	21	21,0	26	26,0	10	10,0	5	5,0	10	10,0	18	18,0
Total	97	97,0	99	99,0	95	95,0	96	96,0	99	99,0	98	98,0	100	100,0	100	100,0
Système	3	3,0	1	1,0	5	5,0	4	4,0	1	1,0	2	2,0	/	/	/	/

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement la fréquence moyennes des déplacements des populations des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n°03 : Fréquence moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

Le tableau et le graphique ci-dessus montrent que la part de la population qui effectue un à deux déplacements par jour est plus importante que la part de celle qui réalise plus de deux déplacements par jour dans toutes les villes intermédiaires. Nous constatons que la population de ces villes est faiblement mobile dans la journée enregistrant le taux le plus faible dans la ville de

Kherrata avec 70% et le taux le plus élevé Lakhdaria avec 93%. La part des populations les plus mobiles dans la journée est très faible dans les villes intermédiaires de Kabylie. Précisant que les villes de Kherrata et de Lakhdaria enregistrent respectivement les taux le plus élevé (26%) et le plus faible (05%) concernant la réalisation de plus de deux déplacements par jour.

c. Origine-destination de la population des villes intermédiaires de Kabylie : Mouvement de flux

Cette donne nous permet de mesurer l'importance des flux de mobilité entrant et sortant des populations des villes intermédiaires enquêtées et de rendre compte de l'attractivité et de la taille de l'aire d'influence de chacune (voir tableau n°24).

Tableau n°24 : Origine-destination de la population des villes intermdiaires de Kabylie

Ville	Lieu de résidence			Lieu de destination de la population			
	Lieu de résidence	Fré	%	Centre-ville	Périphérie	Une autre ville	Le nom de l'autre ville
Azazga	Aghrib	1	1,0	0	1	0	/
	Alger	1	1,0	1	0	0	/
	Azzefoun	2	2,0	2	0	1	/
	Boughni	1	1,0	1	0	1	/
	Bouzeguène	4	4,0	4	0	1	/
	Draa El Mizen	1	1,0	0	1	0	/
	Fréha	11	11,0	8	3	4	Tizi-Ouzou
	Idjeur	7	7,0	7	0	3	2 à Tizi-Ouzou, 1 à Fréha
	Ifigha	4	4,0	4	0	1	Tizi-Ouzou
	Illoula	6	6,0	5	0	1	Tizi-Ouzou
	Mekla	1	1,0	1	0	0	/
	Tizi-Ouzou	2	2,0	2	0	0	/
	Yakourène	2	2,0	2	0	0	/
	Azazga	**54**	**54,0**	**46**	**5**	**13**	10 Tizi-Ouzou et 2 Alger et une non identifiée
	Total	**97**	**97,0**	**83**	**10**	**25**	**/**
	Manquant	**3**	**3,0**	**3**	**0**	**0**	**/**
DBK	Makouda	1	1,0	1	0	0	/
	Naciria	1	1,0	11	1	1	Tizi-Ouzou
	Sidi Naamane	12	12,0	2	0	6	5 Tizi-Ouzou, 1 Tamda
	Tadmait	7	7,0	5	1	5	4 Tizi-Ouzou, 1 Alger
	Tirmitine	5	5,0	5	0	4	3 Tizi-Ouzou, 1 Tamda
	Tizi-Ouzou	12	12,0	11	1	1	Alger
	DBK	60	60,0	56	2	**20**	18 à Tizi-Ouzou, 1 à Alger, 1 à Tamda
	Total	**98**	**98,0**	**91**	**4**	**37**	**/**
	Manquant	**2**	**2,0**	**1**	**/**	**0**	**/**
Akbou	Adekar	1	1,0	1	0	1	ElKseur
	Chellata	9	9,0	9	0	4	3 Béjaïa, 1 Sétif
	Guenzet	1	1,0	1	0	0	/
	Ighram	9	9,0	9	0	0	/
	Illoula Oumalou	13	13,0	12	1	2	Béjaïa
	Sous Total	33	33.0	32	1	7	
	Akbou	66	66,0	65	1	20	13 Béjaïa, 2 El Kseur, 1 Essahel, 4 Sétif

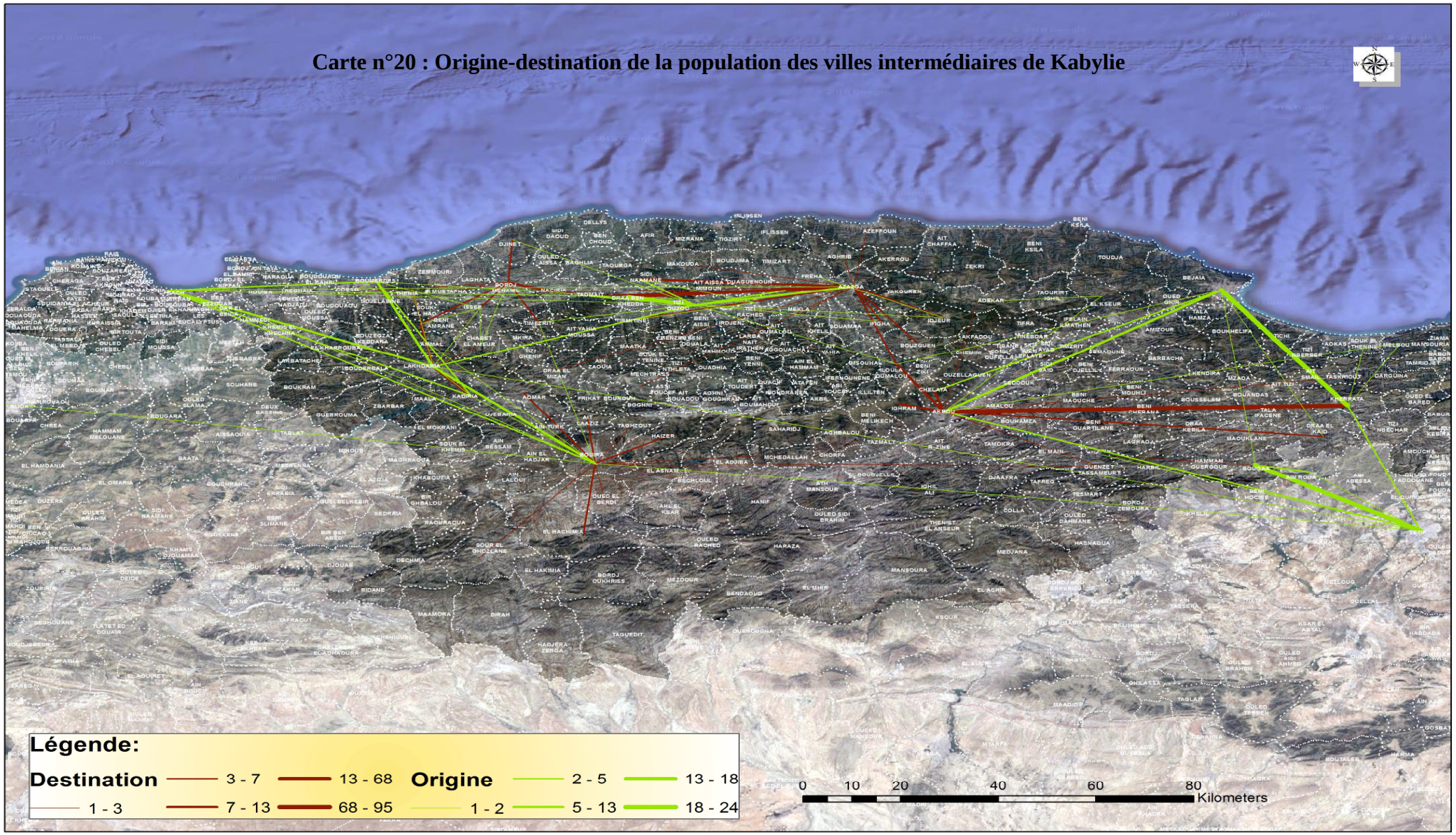
	Total	**99**	**99,0**	**97**	**2**	**27**	**/**
	Manquant	**1**	**1,0**	**1**	**0**	**0**	**/**
Kherrata	Taskariout	1	1,0	1	0	0	/
	Draa El Kaïd	7	7,0	7	0	2	Béjaïa
	Kherrata	92	92,0	89	2	30	24 Béjaïa, 1 Essahel, 4 Sétif, 1 Souk Eltnine
	Total	**100**	**100,0**	**97**	**2**	**32**	**/**
Bouira	Ain El Bord	2	2,0	2	0	0	/
	Aomar	7	7,0	7		0	/
	Ath Laaziz	4	4,0	4		0	/
	Bechloul	2	2,0	2		0	/
	El Hachimia	5	5,0	5		1	El Hachimia
	Guenzet	1	1,0	1		0	/
	Haizer	5	5,0	5		2	Haïzer
	Kadiria	1	1,0	1		0	/
	Lakhdaria	4	4,0	4		1	Lakhdaria
	Mechedallah	1	1,0	1		0	/
	Taghzout	1	1,0	1		0	/
	Ain Turc	3	3,0	3		0	/
	Sour El Ghozlane	3	3,0	3		0	/
	Bouira	60	60,0	58	2	5	3 Alger, 1 Blida, 1 Sétif
	Total	**99**	**99,0**	**97**		**9**	**/**
	Manquant	1	1,0	1		/	/
Lakhdaria	Ammal	3	3,0	3	0	1	Bouira
	Béni Amrane	4	4,0	4	0	1	Isser
	Bouira	1	1,0	1	0	1	Bouira
	Boumerdès	3	3,0	3	0	3	Alger
	Chaaba	2	2,0	2	0	2	1 Bordj Ménaïel, 1Isser
	Hemmadi	2	2,0	2	0	2	1 Alger, 1 Bouira
	Kadiria	12	12,0	12	0	7	3 Alger, 1 Bouira, 3 Boumerdès
	Thénia	4	4,0	4	0	3	2 Alger, 1 Bouira
	Lakhdaria	68	68,0	64	4	37	8 Alger, 9 Boumerdès, 10 Bouira, 4Tizi-Ouzou, 2 Thénia, 2 Isser, 1 Kadiria, 2 Sétif
	Total	99	99,0	96	4	58	/
	Manquant	1	1,0	4	0	/	/
Bordj Ménaïel	Azazna	1	1,0	1	0	0	
	Béni Amrane	4	4,0	3	0	2	1Béni Amrane, 1Tizi-Ouzou
	Cap Djinet	6	6,0	5	1	1	Tizi-Ouzou
	Corso	1	1,0	1	0	1	Boumerdès
	Isser	7	7,0	7	0	1	Boumerdès
	Naciria	10	10,0	10	0	4	1 Boumerdès, 1Naciria, 2 Tizi-Ouzou
	Si Mustapha	3	3,0	3	0	0	
	Tadmaït	1	1,0	1	0	0	
	Timezrit	5	5,0	5	0	2	1Bouira, 1 Tizi-Ouzou
	Bordj Ménaïel	62	62,0	60	2	18	4 Alger, 7 Boumerdès, 1 Isser, 6 Tizi-Ouzou
	Total	100	100,0				
Bougaa	Béni Yaala	1	01	01	0	01	Sétif
	Ain Roua	4	04	04	0	01	Sétif
	Bougaa	95	95	88	07	25	21 à Sétif, 03 à Ain Roua et 1 à Béjaïa

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

Retraçant les flux de mobilité des populations de et vers les villes intermédiaires enquêtées en Kabylie, le tableau n°24 confirme la fonction d'intermédiation que peut jouer chacune d'elle dans le territoire wilayal et Kabyle en constituant un point de jonction entre les villes agglomérations chefs-lieux de wilayas et les petites villes et le monde rural. D'après le tableau, nous avons relevé que toutes les villes enquêtées constituent la destination principale pour les populations non résidentes émanant des localités urbaines ou rurales de moindre importance.

Nous concluons que les villes intermédiaires étendent leurs aires d'influence au-delà des communes qu'elles encadrent administrativement. Ainsi, nous avons constaté qu'une partie des populations résidentes des villes intermédiaires choisissent comme seconde destination une autre ville outre que celle constituant leur lieu de résidence. Précisant que les agglomérations chefs-lieux de wilaya sont les plus fréquentées, ce qui traduit une relation de dépendance administrative de la ville intermédiaire à la ville de rang supérieur au niveau wilayal. Pour illustrer ce rôle d'intermédiation des villes intermédiaires, nous avons élaboré la carte n°20 ci-dessous configurant l'origine-destination de la population des villes intermédiaires.

Carte n°20 : Origine-destination de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etablie par l'auteur à l'aide de MapInfo

d. Distance moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Les distances moyennes parcourues par la population sont relation étroite avec la croissance de la ville passant de la ville pédestre à la ville motorisée (la théorie des trois âges développée dans le chapitre 4 de la partie 2). En effet, trois niveaux de distances parcourues par la population des villes intermédiaires de Kabylie sont à distinguer en l'occurrence de 2 à 5 km, de 10 à 15km et 20 à 25km dont la situation globale se résume dans le tableau n°25 et le graphique n°04.

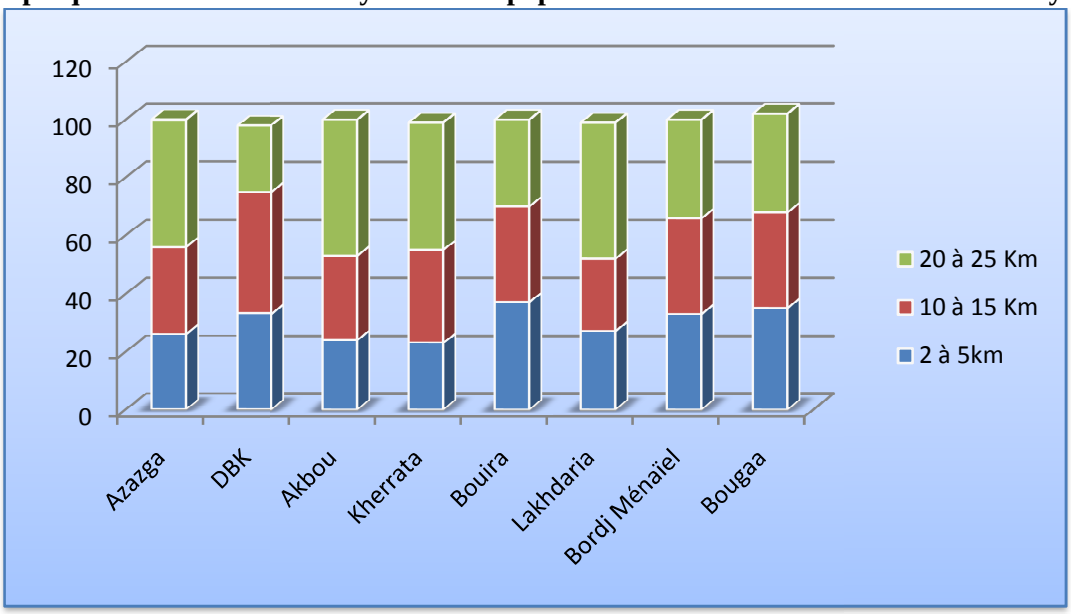
Tableau n°25 : Distance moyenne de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Ville	Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
Distance	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
2 à 5km	26	26,0	33	33,0	24	24,0	23	23,0	37	37,0	27	27,0	33	33,0	35	35,0
10 à 15 Km	30	30,0	42	42,0	29	29,0	32	32,0	33	33,0	25	25,0	33	33,0	33	33,0
20 à 25 Km	44	44,0	23	23,0	47	47,0	44	44,0	30	30,0	47	47,0	34	34,0	32	32,0
Total	100	100,0	98	98,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0	100	100,0
Manquant	/	/	2	2,0	/	/	1	1,0	/	/	1	1,0	/	/	/	/

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement les distances moyennes de déplacements des populations des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n° 04 : Distance moyenne de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

De la lecture du tableau n° 25 et du graphique n° 04, nous consatatons qu'il y a une quasi-homogénéité dans la répartition de ces niveaux de distance par l'ensemble des populations enquêtées dans les villes intermédiaires de Kabylie, bien qu'il y ait parfois un niveau qui prédomine par rapport aux autres. Environ 44% de la population des villes d'Azazga et de Kherrata, 47% de celle

d'Akbou et de Lakhdaria, réalisent des distances se situant entre 20 à 25km. Cette part est représentée par les travailleurs travaillant en dehors de leur lieu de résidance et par les étudiants universitaires effectuant leurs études dans une autre ville. La ville de DBK représente le taux le plus faible, cela peut s'expliquer par le fait de sa proximité de l'agglomération chef-lieu de wilaya, la ville de Tizi-Ouzou.

La part des populations parcourant une distance de 10 à 15km est relativement la même pour toutes les villes intermédiaires, exceptée pour la ville de DBK représentant 42% de la population enquêtée. Elle dépasse légèrement les 30% dans les villes de Bouira, de Bordj Ménaïel et de Bougaa (33%), de Kherrata (32%), d'Azazga (30%) et avoisine les 30% dans la ville d'Akbou (29%). Elle est estimée à 25% dans la ville de Lakhdaria. La distance de 2 à 5km est parcourue à environ 26% à Azazga, 24 % à Akbou, 23% à Kherrata, 27% à Lakhdaria, 33% à DBK et Bordj Ménaïel, 35% à Bougaa et 37% à Bouira.

e. Dépenses de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie : Absence de budget-transport

A défaut de l'absence de la notion du budget-transport chez les populations des villes intermédiaires de Kabylie, ces dernières n'ont pas une idée précise des dépenses qu'elles affectent aux transports. Ainsi, les montants des dépenses de déplacements présentées dans le tableau n°26 ne sont qu'approximatifs.

Tableau n°26 : Dépenses de déplacements des populations des villes intermdiaires de Kabylie

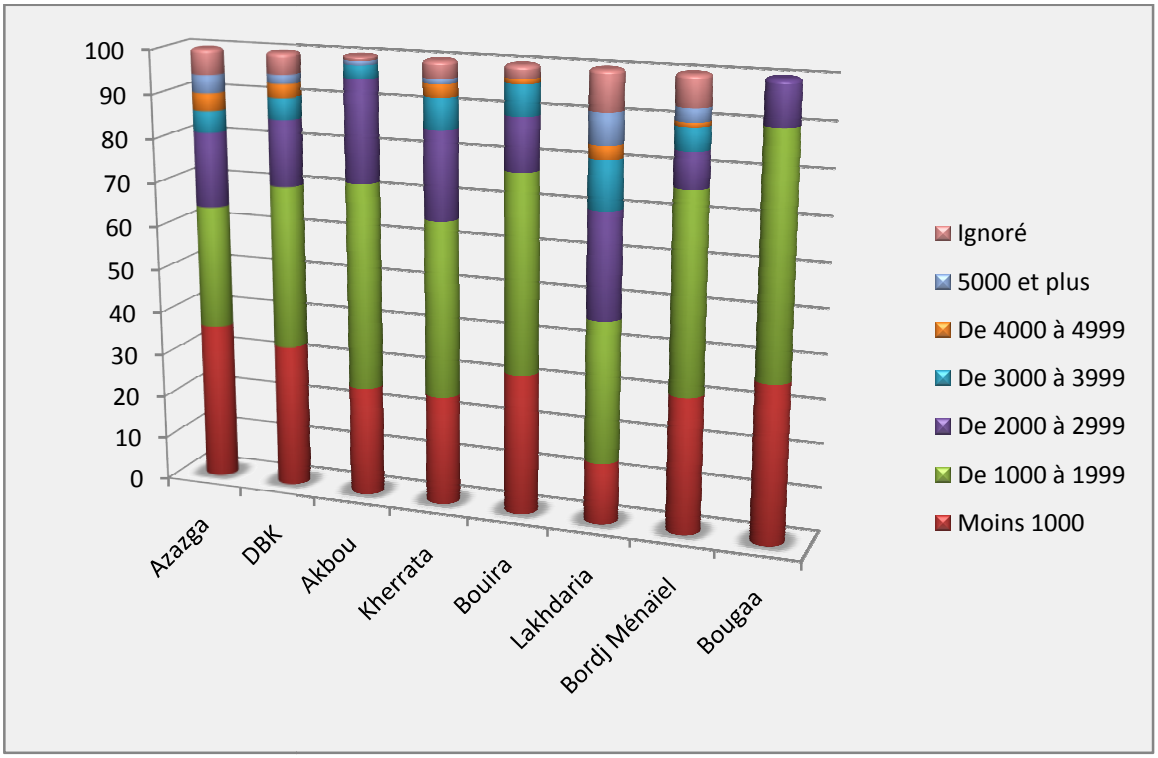
Ville	Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
Dépense en DA	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Moins 1000	36	36,0	33	33,0	25	25,0	25	25,0	32	32,0	14	14,0	31	31,0	36	36,0
De 1000 à 1999	28	28,0	37	37,0	47	47,0	40	40,0	45	45,0	32	32,0	45	45,0	54	54,0
De 2000 à 2999	17	17,0	15	15,0	23	23,0	20	20,0	12	12,0	24	24,0	8	8,0	10	10,0
De 3000 à 3999	5	5,0	5	5,0	3	3,0	7	7,0	7	7,0	11	11,0	5	5,0	0	00
De 4000 à 4999	4	4,0	3	3,0	0	00	3	3,0	1	1,0	3	3,0	1	1,0	0	00
5000 et plus	4	4,0	2	1,0	1	1,0	1	1,0	0	00	7	7,0	3	3,0	0	00
Total	**94**	94,0	**95**	95,0	**99**	99,0	96	96,0	**97**	97,0	**91**	91,0	**93**	93,0	**100**	100.0
Ignoré	6	6,0	5	5,0	1	1,0	4	4,0	3	3,0	9	9,0	7	7,0	/	/

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

De la lecture du tableau ci-dessus, nous déduisons que la part de la population dépensant entre 1000 et 1999 DA est plus importante dans presque toutes les villes intermédaires enquêtées ; cette part est estimée à 37% à DBK, 47% à Akbou, 40% à Kherrata, 45% à Bouira, 32% à Lakhdaria, 45% à Bordj Ménaïel et 54% à Bougaa. La ville d'Azazga fait exception dans la mesure

où c'est la part de population dépensant moins de 1000DA qui prédomine. Les dépenses de transports se situant entre 2000 et 2999DA se positionnent pour toutes les villes en troisième position, soit 17% Azazga, 15% à DBK, 23 % à Akbou, 20% Kherrata, 12% à Bouira, 24% à Lakhdaria, 8% à Bordj Ménaïel et 10% à Bougaa. Les parts des populations dépensant entre 3 000 et 3 999DA, 4 000 et 4 999 DA, et 5 000 DA et plus, sont très faibles. Elles représentent respectivement 5%, 4% et 4% à Azazga, 5%, 3% et 1% à DBK, 3%, 0% et 1% à Akbou, 7%, 3% et 1% à Kherrata, 7%, 1% et 0% à Bouira, 11%,3% et 7% à Lakhdaria, 5%, 1% et 3% à Bordj Ménaïel. Elles sont totalement absentes à Bougaa.

Graphique n° 05 : Dépenses de transport de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

3. Modes de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie : entre caractérisation et déterminants

Le mode de transport désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule utilisé, et par conséquent par l'infrastructure qu'il met en œuvre. Il existe des moyens de transports individuels tels que la voiture, la motocyclette, il y a également les modes de TEC, tels que l'autocar, le métro, le train et le taxi. Dans un premier point nous essayerons de caractériser les modes de déplacements de la population en identifiant les principaux modes de transports utilisés, par la suite nous essayerons d'identifier les facteurs déterminant le choix de l'utilisation de chaque mode de déplacements.

a. Taux d'utilisation des modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie : prédominance des TEC privés

A travers cet axe, l'objectif recherché est de déterminer la part de l'utilisation des transports publics locaux par les populations des villes intermédiaires de Kabylie. Le tableau n°27 montre que l'utilisation des TEC privés est prédominante dans presque toutes les villes intermédiaires de Kabylie : Azazga (55%), DBK (83%), Akbou (59%), Kherrata (65%), Lakhdaria (81%), Bordj Ménaïel (71%) et Bougaa (60%) excepté celle de Bouira où l'utilisation des TEC publics est plus importante (54%) par rapport aux TEC privés représentant 43%. Les parts d'utilisation des modes de transport est donnée graphiquement par le graphique n°06.

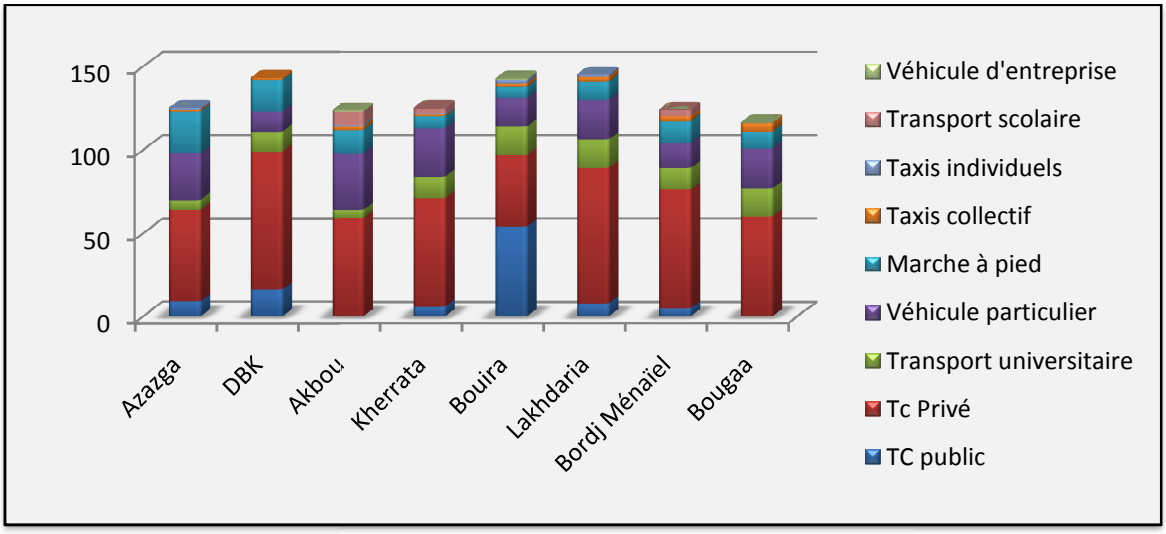
Tableau n°27 : Taux d'utilisation de tous les modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie (%)

Ville	TEC public	TEC Privé	Transport universitaire	Véhicule particulier	Marche à pied	Taxis collectif	Taxis individuels	Transport scolaire	Véhicule d'entreprise
Azazga	9	55	6	28	25	1	1	0	0
DBK	16	83	12	12	19	1	0	0	0
Akbou	0	59	5	34	14	2	1	8	1
Kherrata	6	65	13	29	7	1	1	3	0
Bouira	54	43	17	17	7	2	2	0	1
Lakhdaria	8	81	17	24	11	3	1	0	0
Bordj Ménaïel	5	71	13	15	13	3	0	4	0
Bougaa	0	60	17	21	10	5	0	0	0

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement le taux d'utilisation de tous les modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n°06 : Taux d'utilisation des modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

b. Modes de déplacement de la population des villes intermédiaires de Kabylie : Prédominance de la mono-modalité

Le concept de modes de déplacements renvoie aux combinaisons possibles que les populations des villes intermédiaires de Kabylie pratique en matière d'utilisation des modes de transports que nous représentons dans le tableau n°28. Ainsi, trois modes sont à distinguer à savoir la mono-modalité, la bi-modalité et la tri-modalité.

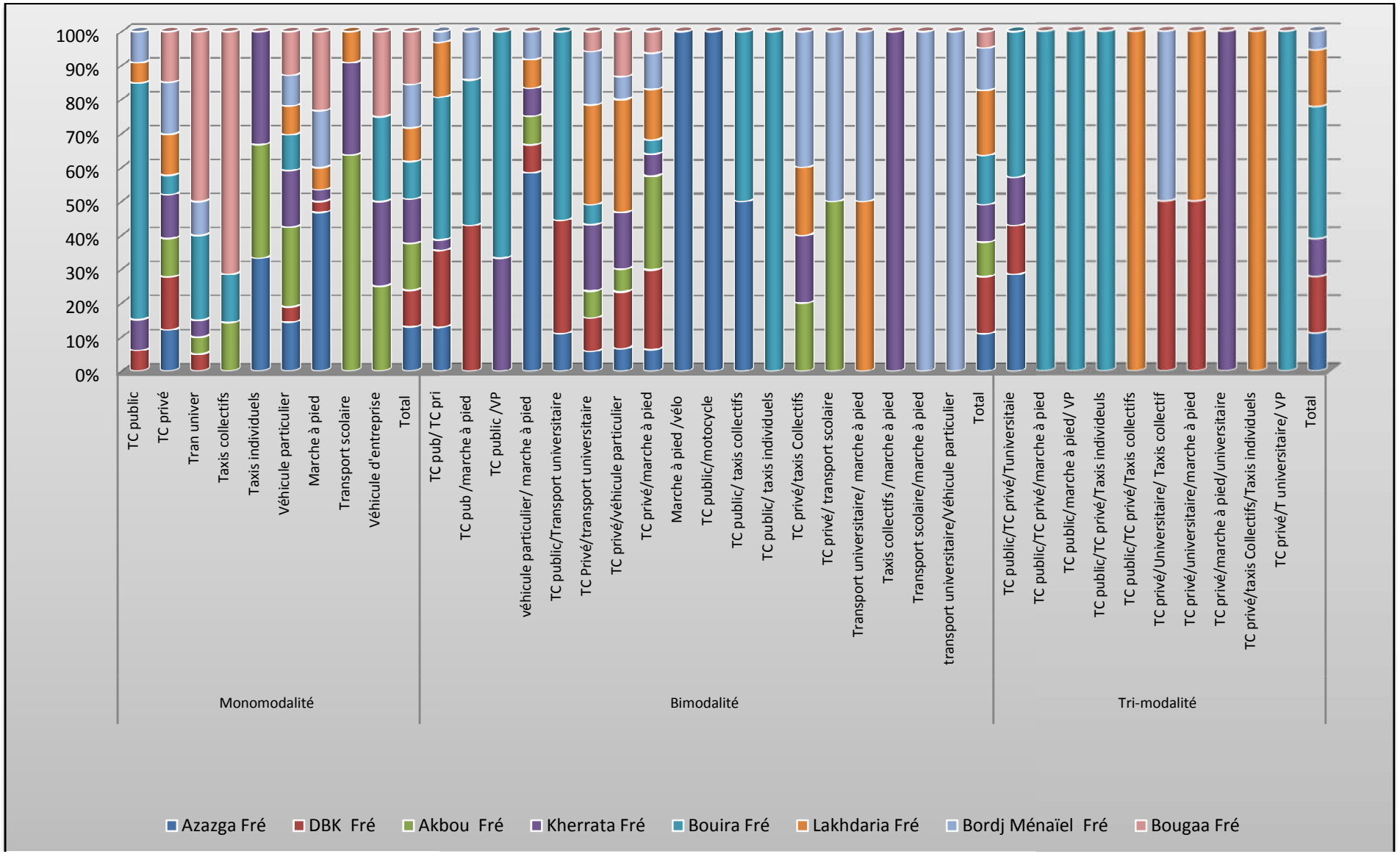
Tableau n°28 : Modes de déplacement de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Mode de déplacements	Ville	Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
	Mode de transport	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**
Mono-modalité	TEC public	0	0	2	3.23	0	0	3	4.0	23	36.50	2	3.51	3	4.10	0	00,0
	TEC privé	41	54.67	52	83.87	38	48.10	43	57.34	19	30.16	41	71.94	51	69.86	50	55,55
	Tran universitaire	0	0	1	1.61	1	1.27	1	1.33	5	7.94	0	00	2	2.74	10	11,11
	Taxis collectifs	0	00	0	00	1	1.27	0	00	1	1.59	0	00	0	00	5	5,56
	Taxis individuels	1	1.33	0	0	1	1.27	1	1.33	0	00	0	00	0	00	0	00,0
	Véhicule particulier	19	25.33	6	9.68	31	39.24	22	29.34	14	22.22	11	19.30	12	16.44	17	18.89
	Marche à pied	14	18.67	1	1.61	0	0	1	1.33	0	0	2	3.50	5	6.85	7	7.78
	Transport scolaire	0	0	0	0	7	8.86	3	4.0	0	0	1	1.75	0	00	0	00,0
	Véhicule d'entreprise	0	0	0	0	1	1.27	1	1.33	1	1.59	0	0	0	00	1	1.11
	Total	**75**	**100**	**62**	**100**	**79**	**100**	**75**	**100**	**63**	**100**	**57**	**100**	**73**	**100**	**90**	100
Bi-modalité	TEC public/ TEC privé	4	17.39	7	20	0	00,0	1	4.35	13	43.33	5	12.50	1	3.84	0	00,0
	TEC public /marche à pied	0	00	3	8.57	0	00,0	0	00	3	10	0	00	1	3.84	0	00,0
	TEC public/VP	0	00	0	00	0	00,0	1	4.35	2	6.67	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/Transport universitaire	1	4.35	3	8.57	0	00,0	0	00,0	5	16.67	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/motocycle	1	4.35	0	00	0	00,0	0	00,0	0	00	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/ taxis collectifs	1	4.35	0	00	0	00,0	0	00,0	1	3.33	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/ taxis individuels	0	00	0	00	0	00,0	0	00,0	1	3.33	0	00	0	00	0	00,0
	Sous-total	**07**		**13**	**37,14**	**0**	**00,0**	**2**	**8,70**	**25**	**72.22**	**5**	**12.5**	**2**	**7,68**	**0**	**0,00**
	TEC Privé/transport universitaire	3	13.05	5	14.29	4	19.05	10	43.48	3	10	15	37.50	8	30.77	03	30,0
	TEC privé/véhicule particulier	2	8.69	5	14.29	2	9.52	5	21.73	0	00	10	25	2	7.70	04	40,0
	TEC privé/marche à pied	3	13.04	11	31.43	13	61.90	3	13.04	2	6.67	7	17.5	5	19.24	03	30,0
	TEC privé/taxis Collectifs	0	00	0	00	1	4.76	1	4.35	0	00	1	2.50	2	7.70	0	00,0
	TEC privé/ transport scolaire	0	00	0	00	1	4.76	0	00	0	00	0	00	1	3.84	0	00,0
	Sous-total	**06**	**34,78**	**20**	**60.01**	**21**	**99,99**	**19**	**82,60**	**5**	**16.67**	**33**	**82.5**	**18**	**69.25**	**10**	**100**
	Transport universitaire/ marche à pied	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	1	2.50	1	3.84	0	00,0
	Transport universitaire/VP	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	1	3.84	0	00,0
	Sous-total	**0**	**00,0**	**0**	**00,0**	**0**	**00,0**	**0**	**00,0**	**0**	**00,0**	**1**	**2.50**	**2**	**7,68**	**0**	**00,0**
	Marche à pied /VP	7	30.43	1	2.85	1	4.76	1	4.35	0	00	1	2.50	1	3.84	0	00,0

	Marche à pied/Taxis collectifs	0	00	0	00	0	00	1	4.35	0	00	0	00	0	00	0	00,0
	Marche à pied/Transport scolaire/	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	3	11.55	0	00,0
	Marche à pied /vélo	1	4.35	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00,0
	Sous-total	**8**	**34,78**	**1**	**2,85**	**1**	**4,76**	**2**	**8,70**	**0**	**00,0**	**1**	**2,50**	**4**	**15,39**	**0**	**00,0**
	Total	**23**	**100**	**35**	**100**	**21**	**100**	**23**	**100**	**30**	**100**	**40**	**100**	**26**	**100**	**10**	**100**
Tri-modalité	TEC public/TEC privé/T. universitaire	2	100	1	3.33	0	00	1	50.0	3	42.86	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/TEC privé/marche à pied	0	00	0	00	0	00	0	00	1	14.28	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/marche à pied/ VP	0	00	0	00	0	00	0	00	1	14.28	0	00	0	00	0	00,0
	TEC public/TEC privé/Taxis individuels	0	00	0	00	0	00	0	00	1	14...28	0	00	0	00	0	00,0
	TC public/TC privé/Taxis collectifs	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	1	3.33	0	00	0	00,0
	TEC privé/Universitaire/ Taxis collectif	0	00	1	3.33	0	00	0	00	0	00	0	00	1	100	0	00,0
	TEC privé/universitaire/marche à pied	0	00	1	3.33	0	00	0	00	0	00	1	3.33	0	00	0	00,0
	TEC privé/marche à pied/universitaire	0	00	0	00	0	00	1	50.0	0	00	0	00	0	00	0	00,0
	TEC privé/taxis Collectifs/Taxis individuels	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00	1	3.33	0	00	0	00,0
	TEC privé/T universitaire/ VP	0	00	0	00	0	00	0	00	1	14.28	0	00	0	00	0	00,0
	Total	**2**	**100**	**3**	**99.99**	**0**	**00**	**2**	**100**	**7**	**100**	**3**	**99.99**	**1**	**100**	**0**	**00,0**
Total		**100**	**/**	**100**	**/**	**100**	**/**	**100**	**/**	**100**	**/**	**100**	**/**	**100**	**/**	**100**	

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

Graphique n° 07 : Modes de déplacement de la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

Les modes de déplacements de la population des villes intermédiaires sont dominés par la mono-modalité comme le montrent le tableau et le graphique ci-dessus, en raison de l'absence de développement de l'intermodalilté dans l'organisation des TPL des villes intermédiaires enquêtées. Elle représente 75% à Azazga, 62% à DBK, 79% à Akbou, 75% à Kherrata, 63% à Bouira, 57% à Lakhdaria, 73% à Bordj Ménaïel et 90%. La part de l'utilisation des TEC privés comme seul mode de déplacement est plus importante et représente 54.67 % à Azazga, 83.87% à DBK 48.10% à Akbou, 57.34% à Kherrata, 71.94% Lakhdaria, 69.86% à Bordj Ménaïel et 55,55% à Bougaa. Toutefois, dans la ville de Bouira, la part de la population utilisant les TEC privés comme seul mode de transport est la plus faible, elle est estimée à 30.16%.

Cela peut s'expliquer par la seule et unique raison qu'est l'introduction de l'entreprise publique de transports urbain et suburbain de Bouira entrainant un report modal de l'utilisation des TEC privés vers l'utilisation des TEC publics. La part de ces derniers dans le mode de déplacement monomodal de la population est plus élevée à celle des TEC privés ; elle est estimée à 36.50%. Par conséquent, nous constatons que l'introduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain a entraîné un changement de la structure de la mobilité. Nous pouvons déduire que l'amélioration de l'offre de transports peut contribuer à la régulation de la mobilité de la population en agissant sur le mode de transport à utiliser.

La part de l'utilisation du véhicule particulier est aussi remarquable mais faiblement concurrentielle à l'utilisation des TEC privés dans les villes d'Akbou (39,24%), de Kherrata (29,34%), Azazga (26.33%), Bouira (22.22%), Bougaa (18.89%) et Bordj Ménaïel (16.44%) et Lakhdaria (19.30%). L'utilisation du véhicule particulier n'est pas du tout concurrentielle à l'utilisation des TC privés dans la ville de DBK enregistrant le taux le plus faible, soit 9,68% de l'ensemble du mode de déplacement monomodal. Précisons que ce résultat est relatif ; il dépend du niveau de motorisation de la population enquêtée dans chaque ville intermédiaire (voir tableaux n°20 et n°29).

En ce qui concerne le transport universitaire et le transport scolaire, leur utilisation est réservée à une catégorie bien précise de population (étudiants universitaires pour le premier et élèves au CEM et Lycée pour le deuxième). Ce dernier mode de transport est assuré par la commune pour le transport scolaire et l'université pour le transport universitaire. En tant que seul mode de déplacement, ces deux modes ne sont pas très développés. Le taux le plus élevé en matière d'utilisation du transport universitaire est enregistré dans la ville de Bougaa avec un taux 11.11%, suivie par la ville de Bouira enregistrant un taux d'utilisation de 7,94%. Si la relative utilisation du transport universitaire est évidente pour la ville de Bouira, du fait de son caractère de ville universitaire, en ce qui concerne la ville de Bougaa, qui n'en est pas une, la seule explication que

nous pouvons donner à cette forte utilisation du transport universitaire par les étudiants est que l'université de Sétif organise des navettes entre les deux villes pour assurer le transport de ses étudiants résidents de Bougaa. L'utilisation du transport scolaire, quant à lui, est développée dans les villes d'Akbou (8,86%), de Kherrata (4%) et de Lakhdaria (1,75%).

La marche à pied, quant à elle, n'est pas assez développée dans les villes intermédiaires ; ce qui nous renseigne sur la transformation des villes intermédiaires de Kabylie à l'image de ce que WIEL avait qualifié de la transition urbaine marquant le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Le taux le plus élevé en matière d'utilisation de la marche à pied comme seul mode de déplacement est enregistré dans la ville d'Azazga avec 18.67 % suivie par celle de Bougaa avec un taux de 7,78%. En troisième position, nous trouvons la ville de Bordj Ménaïel avec un taux d'utilisation de 6,85%. Dans les villes d'Akbou et de Bouira, la marche à pied n'est pas adoptée comme seul moyen de déplacement. Concernant les villes de DBK, de Kherrata et de Lakhdaria, le taux d'utilisation de la marche à pied est très faible ; ne dépassant pas 2% pour les deux premières (1,61% et 1,33%) et 4% pour la troisième (3,50%).

Enfin, l'utilisation du taxi collectif et du taxi individuel est très faible du fait de la cherté de ce mode par rapport aux autres modes de transport. L'utilisation du taxi collectif est relativement développée dans la ville de Bougaa (5,56%) car le tarif applicable par les opérateurs de taxis est relativement abordable par la population par rapport aux tarifs applicables dans la wilaya de Béjaïa ou celle de Tizi-Ouzou. Selon le directeur des transports de la wilaya de Béjaïa, c'est une situation pour laquelle ils n'ont pas encore trouvé ni d'explication, ni de solution.

Le deuxième mode de déplacement adopté par la population enquêtée consiste en la bi-modalité qui consiste à combiner entre deux modes de transports. La part de son utilisation n'est pas homogène dans les villes intermédiaires de Kabylie ; elle est très faible dans certaines et en voie de développement dans d'autres. Ne dépassant pas la moyenne, le taux le plus élevé est enregistré dans la ville de Lakhdaria avec 40% de l'ensemble des modes de déplacements, suivie par celle de DBK avec 35%. En troisième position, nous trouvons la ville de Bouira avec 30%. Les autres villes enregistrent un taux inférieur à 30%. Elle est à concurrence de 23% dans les villes d'Azazga et de Kherrata, de 21% dans la ville d'Akbou et de 26% dans la ville de Bordj Ménaïel.

Cette bi-modalité est dominée par la combinaison des TEC publics aux TEC privés dans la ville de Bouira avec un taux de 43,33% suivie par la ville de DBK avec un taux de 20%, la ville d'Azazga avec un taux de 17,39% et la ville de Lakhdaria. La combinaison entre ces deux modes de transport par la population des trois dernières villes peut être s'expliquée par le fait que la population enquêtée se déplace en dehors de sa ville d'origine, vers la ville chef-lieu de wilaya, laquelle est dotée de transport public en commun assuré par l'entreprise publique de transport urbain et

suburbain. L'usage des TEC publics est associé à la marche à pied avec un taux de 10% dans la ville de Bouira, et de 8.57% dans la ville de DBK. Il est ainsi combiné avec l'utilisation du véhicule particulier en représentant une part de 6.67% de l'ensemble de la bi-modalité applicable dans la ville de Bouira. Le deuxième type de bi-modalité, le plus répandu, concerne la combinaison l'usage des TEC privés aux autres modes de transports. Cette combinaison représente 34,78% à Azazga, 60.01% à DBK, 99,99% à Akbou, 82,60% à Kherrata, 16.67% à Bouira, 82.5% à Lakhdaria, 69.25% à Bordj Ménaïel et 100% à Bougaa. La combinaison des autres modes de transports entre-eux reste très faible dans toutes les villes intermédiaires de Kabylie.

La tri-modalité, quant à elle, est très faible. Le taux de trimodalité le plus élevé est enregistré dans la ville de Bouira avec 7% du total de modes de déplacements, suivie par celle de DBK et de Lakhdaria avec 3%, puis les villes d'Azazga et de Kherrata avec 2%. La tri-modalité est estimée à 1% dans la ville de Bordj Ménaïel et nulle dans la ville d'Akbou. Le mode de combinaison tri modale le plus répandu est celui qui consiste à associer l'utilisation des TEC publics, TEC privés et transport universitaire. Cet état de fait peut s'expliquer par le non développement de l'intermodalité.

c. Impact des transports publics locaux sur la non utilisation de la voiture

L'objectif est d'identifier les facteurs les plus déterminants dans la répartition des modes de déplacements en mettant l'accent aussi bien sur le poids de la voiture (tableau n°29) et ses principaux avantages et des caracté ristiques des transports publics locaux. Les pourcentages sont obtenus en rapportant le nombre d'utilisation de l'automobile au nombre de personnes équipées ou non en voiture particulier (voir tableau n°20).

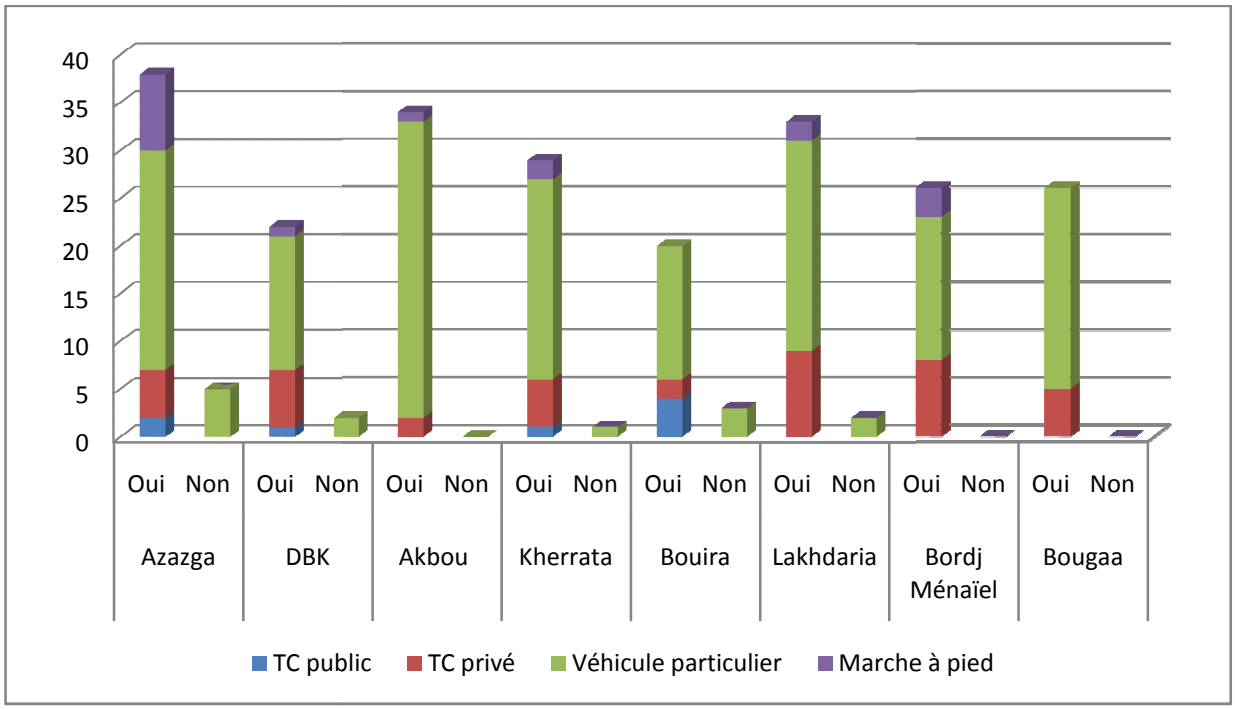
Tableau n°29 : Rapport modes de déplacements/possession de véhicule particulier (VP) par la population des villes intermédiaires de Kabylie

Ville	Equipé d'une voiture	TC public		TC privé		Total utilisation TC		VP		Marche à pied	
		Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Azazga	Oui	2	7.40	5	18.51	7	25.91	23	85.18	8	29.62
	Non	0	00	0	00	0	00	5	6.84	0	00
DBK	Oui	1	6.25	6	37.5	7	43.75	14	87.5	1	6.25
	Non	0	00	0	00	0	00	2	2.40	0	00
Akbou	Oui	0	00	2	5.40	2	5.40	31	83.78	1	2.70
	Non	0	00	0	00	0	00	3	4.76	0	00
Kherrata	Oui	1	3.44	5	17.24	6	20.68	21	72.41	2	6.89
	Non	0	00	0	00	0	00	1	1.40	0	00
Bouira	Oui	4	21.05	2	10.52	6	31.57	14	73.68	0	00
	Non	0	00	0	00	0	00	3	3.70	0	00
Lakhdaria	Oui	0	0	9	40.90	9	40.90	22	100	2	09.09
	Non	0	00	0	00	0	00	2	2.56	0	00
Bordj Ménaïel	Oui	0	00	8	36.36	8	36.36	15	68.18	3	13.63
	Non	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00
Bougaa	Oui	0	00	5	22.72	5	22.72	21	95.45	0	00
	Non	0	00	0	00	0	00	0	00	0	00

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement l'impact des TPL sur l'utilisation du véhicule particulier par la population des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n°08 : Impact des TPL sur l'utilisation du véhicule particulier par la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

De la lecture du tableau n°29 et du graphique n° 08, nous relevons deux types de résultats :

- Le premier consiste en l'impact de l'offre de transport sur l'utilisation de la voiture que nous avons essayé de mesurer par l'identification de la part de la population équipée de véhicule particulier utilisatrice des TEC publics et/ou privés. Cette part est estimée à 25.91% à Azazga, 43.75% à DBK, 5.40% à Akbou, 20.68% à Kherrata, 31.57% à Bouira, 40.90% à Lakhdaria, 36.36% à Bordj Ménaïel et 22.72% à Bougaa. Cette part, bien qu'elle soit faible, révèle des prémices de possibilité de la régulation et de la maîtrise de la mobilité par les transports publics locaux dans les villes intermédiaires en entraînant le report modal vers l'utilisation des TEC.
- Le deuxième résultat consiste en l'utilisation du véhicule particulier par une part de la population non équipée de voiture. Elle est estimée à 6.84% à Azazga, 2.40% à DBK, 4.76 à Akbou, 1.40% à Kherrata, 3.70% à Bouira et 2.56% à Lakhdaria. Ce phénomène, nullement étudié en Algérie, pourrions-nous l'expliquer par le développement des pratiques de co-voiturage de proximité à distinguer des pratiques réglementées définissant dans le monde de nouveaux modes de mobilités ?

d. Critères déterminants l'utilisation des TEC par rapport au véhicule particulier

Les critères influençant le choix de l'utilisation des TEC par rapport aux véhicules particuliers par les populations des villes moyennes/intermédiaires de Kabylie proposés dans notre enquête sont au nombre de huit (08) : moins chers, plus confortable, sécurité, disponibilité, proximité, plus rapide, habitudes, pas d'autres choix sont résumés dans le tableau n°30.

Tableau n°30 : Critères influençant le choix des TEC par rapport aux autres modes de transport par la population des villes intermédiaires de Kabylie

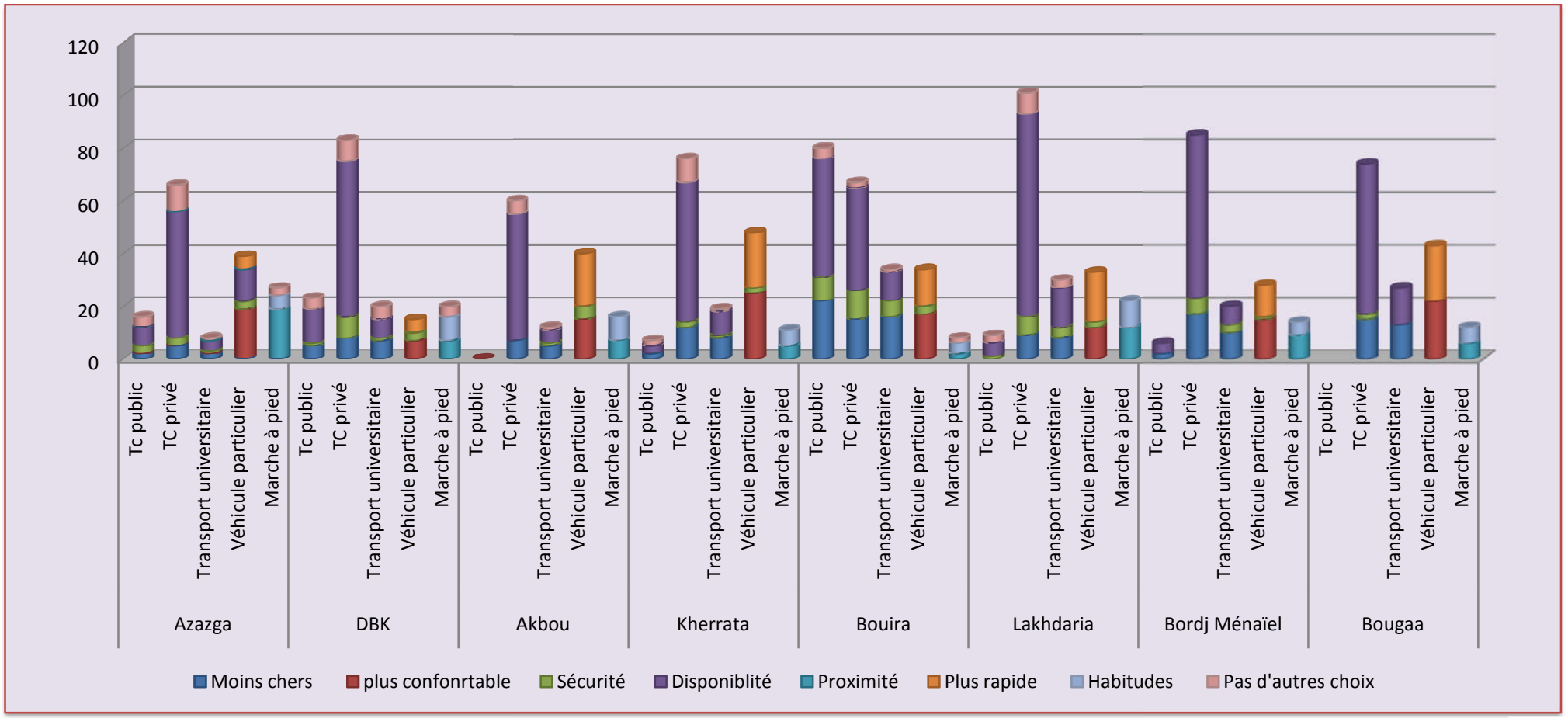
Ville	Transport en commun	Moins chers		Plus confortable		Sécurité		Disponibilité		Proximité		Plus rapide		Habitudes		Pas d'autres choix	
		Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Azazga	TEC public	2	22.22	/	/	3	33.33	7	77.78	/						4	44.44
	TEC privé	5	9.09	/	/	3	5.45	48	87.27	/						10	18.18
	Transport universitaire	2	33.33	/	/	1	16.67	4	66.67	/						1	
	Véhicule particulier	/	/	19	67.85	3	10.71	12	42.85	/	/	5	17.85				
	Marche à pied	/	/							19	76			5	26.31	3	12
DBK	TEC public	5	31.25			1	6.25	13	81.25							4	25
	TEC privé	8	8.63			8	8.63	59	71.08							8	8.63
	Transport universitaire	7	58.33			1	8.33	7	58.33							5	41.66
	Véhicule particulier			7	58.33	3	25					5	41.66				
	Marche à pied									7	41.17			9	52.94	4	23.52
Akbou	TEC public	/	/	/													
	TEC privé	7	11.86					48	81.35							5	8.47
	Transport universitaire	5	100			1	20	5	100							1	20.0
	Véhicule particulier			15	44.11	5	17.24					20	58.82				
	Marche à pied									7	50.0			9	64.28		
Kherrata	TEC public	2	33.33					3	50.0							2	33.33
	TEC privé	12	18.46			2	3.07	53	81.53							9	13.84
	Transport universitaire	8	61.53			1	7.69	9	69.23							1	7.69
	Véhicule particulier			25	86.20	2	6.89					21	72.41				
	Marche à pied									5	71.42			6	85.71		
Bouira	TEC public	22	40.74			9	16.66	45	83.33							4	7.40
	TEC privé	15	34.88			11	25.58	39	90.69							2	4.65
	Transport universitaire	16	94.11			6	35.29	11	64.70							1	5.88
	Véhicule particulier			17	100	3	17.64					14	82.35				
	Marche à pied									2	28.57			4	57.14	2	28.57
Lakhdaria	TEC public	/	/			1	12.5	5	62.5							3	37.5
	TEC privé	9	11.11			7	8.64	77	95.06							8	9.87
	Transport universitaire	8	47.05			4	23.52	15	88.23							3	17.64
	Véhicule particulier			12	50.0	2	8.33					19	79.16				
	Marche à pied									12	70.58			10	58.82		
Bordj Ménaïel	TEC public	2	40.0					4	80.0								
	TEC privé	17	23.94			6	8.45	62	87.32								
	Transport universitaire	10	76.92			3	23.07	7	53.84								
	Véhicule particulier			15	100	1	6.66					12	80				
	Marche à pied									9	69.23			5	38.46		
Bougaa	TEC public																

	TEC privé	15	25.0			2	3.33	57	95.0								
	Transport universitaire	13	76.47					14	82.35								
	Véhicule particulier			22	91.66							21	95.45				
	Marche à pied									6	60.0			6	60.0		

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement les critères influençant le choix des transports en commun par la population des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n°09 : Critères influençant le choix des transports en commun par la population des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

D'après le tableau n°30 et la graphique n°09, les transports publics locaux assurés par les TEC publics ou privés sont choisis comme moyens de déplacements en mono-modalité, bi-modalité ou tri-modalité par la population des villes intermédiaires de Kabylie pour leur disponibilité. Concernant les TEC publics, le taux le plus élevé concernant la disponibilité des TEC publics est enregistré dans la ville de Bouira où ce mode de transport est développé, soit 83.33%, suivie par la ville de DBK avec 81.25%. En troisième position nous trouvons la ville de Bordj Ménaïel avec 80% et celle d'Azazga avec 77.78%. Le taux le plus faible est enregistré dans la ville de Kherrata avec 50%. Dans les deux villes d'Akbou et de Bougaa, ce mode de transport est absent.

Quant aux TEC privés, qui est le principal moyen de transport pour toutes les villes excepté pour la ville de Bouira, la caractéristique de disponibilité est estimée à raison de 87.27% à Azazga, de 71,05% à DBK, de 81,35% à Akbou, de 81,53% à Kherrata, de 90,69% à Bouira, de 95,06% à Lakhdaria, de 87,32% et de 95% à Bougaa. La caractéristique de disponibilité est aussi une des spécificités citées en matière d'utilisation du transport universitaire par la population mais à des degrés moindres par rapport aux TEC publics ou privés excepté pour les villes d'Akbou, de Lakhdaria et de Bougaa dont les taux sont respectivement estimés à raison de 100%, de 88.23% et de 82.35%. Dans les autres villes, cette caractéristique représente 66.67% à Azazga, 58,33%, 69.23% à Kherrata, 64.70% à Bouira, 53.84% à Bordj Ménaïel. Elle détermine également l'utilisation du véhicule particulier avec 42.85% et cela ne concerne que la population de la ville d'Azazga.

Concernant la caractéristique du transport le "moins cher", cette dernière n'est pas déterminante en matière du choix d'utilisation des trois modes de transports en l'occurrence les TEC publics, les TEC privés et le transport universitaire par les populations des villes intermédiaires enquêtées. Elle est déterminante en matière du choix de l'utilisation du transport universitaire représentant 100% pour la population estudiantine de la ville d'Akbou, 94% pour celle de la ville de Bouira, environ 76 % pour celles des villes de Bordj Ménaïel et de Bougaa, environ 58% pour celle de DBK, sans atteindre la moyenne pour les populations des deux villes d'Azazga (33.33%) et de Lakhdaria (47.11%).

Cette caractéristique est moins déterminante en matière du choix d'utilisation des TEC publics et/ou privés. Environ 22% de la population enquêtée de la ville d'Azazga, 31% à celle de DBK, 33% de celle de Kherrata, 40% de celle de Bouira et de Bordj Ménaïel estime que les TEC publics sont choisis parce qu'ils sont moins chers. En matière du choix des TEC privés, cette caractéristique est moins déterminante car environ 9% de la population de la ville d'Azazga, 8% de celle de DBK, 11% pour celle d'Akbou, 18% pour celle de la ville de Kherrata, 11% pour la ville de Lakhdaria, 23% pour la ville de Bordj Ménaïel et 25% de Bougaa estiment qu'elles ont choisi leur

utilisation parce qu'ils sont moins chers. Le taux le plus élevé est enregistré dans la ville de Bouira avec 47%.

En matière de sécurité, la part de la population l'ayant choisi pour justifier l'utilisation des TEC publics et /ou privés est aussi très faible, ne dépassant pas 40%. Elle est estimée à environ 33% dans la ville d'Azazga, 16.66% dans la ville de Bouira, 12.5% dans la ville de Lakhdaria et que de 6% dans la ville de DBK. Cette caractéristique est ignorée par les populations des villes d'Akbou, de Kherrata, de Bordj Ménaïel et de Bougaa. Concernant le choix d'utilisation des TEC privés, cette caractéristique est aussi faiblement déterminante ; le taux le plus élevé est enregistré dans la ville de Bouira avec 25%. Dans certaines villes, cette caractéristique ne dépasse pas 5% comme pour le cas des villes de Kherrata (3.07%) et d'Azazga (4.45%). Pour les autres villes, les parts de populations l'ayant cité comme facteur explicatif en matière de choix des TEC privés ont dépassé les 5% mais sans atteindre 10%. Il s'agit des villes de Lakhdaria (8.64%) et de Bordj Ménaïel (8.45%).

Précisons que cette caractéristique est aussi citée comme raison explicative en matière du choix d'utilisation du véhicule particulier à raison de 10.5 % à Azazga, de 25% à DBK, de 17% à Akbou, de 6.89% à Kherrata, de 17.64% Bouira, de 8.33% à Lakhdaria, de 6.66% à Bordj Ménaïel. Quant aux caractéristiques de « plus confortable » et « plus rapide », toute la population enquêtée des différentes villes intermédiaires, les a citées comme raisons explicatives du choix de l'utilisation du véhicule particulier. Caractéristiques qui permettent au véhicule particulier de rivaliser avec les TEC publics et privés. Les deux raisons « de proximité » et « d'habitudes », quant à elles, concernent l'utilisation de la marche à pied.

En dernier lieu, nous avons conforté ces différentes caractéristiques afférentes aux différents modes de transports par une autre raison qui dépend directement de la volonté du choix de chaque individu que nous avons formulé par l'expression "pas d'autres choix". Le choix de ce critère nous renseigne sur la liberté et la détermination du choix de l'individu. A ce titre, excepté la population ayant choisi le véhicule particulier comme moyen de transports et celles des deux villes de Bordj Ménaïel et de Bougaa, une partie des populations des autres villes n'ont choisi leur moyen de transports que parce que c'est le seul moyen disponible et n'ont pas d'autres choix.

En effet, concernant le choix de l'utilisation des TEC publics, cette population représente 44,44% dans la ville d'Azazga, 25% à DBK, 33% à Kherrata et 37,5% dans la ville de Lakhdaria. Mais, elle est très faible dans la ville de Bouira vu les améliorations qu'a connues ce mode de transport dans cette ville. Quant à l'utilisation des TEC privés, cette part est estimée à 18.15% à Azazga, 8% à DBK, 8.47% à Akbou, 13.84% et 9.87% à Lakhdaria ; elle est très faible dans la ville de Bouira avec 4.65%. En ce qui concerne l'utilisation du transport universitaire, la part de la population l'ayant choisi comme mode de déplacement parce qu'elle n'a pas d'autres choix est

estimée à 1% à Azazga, 41.66% à DBK, 20% à Akbou, 7.69% à Kherrata, 5.88% à Bouira, 17.64% à Lakhdaria.

Nous concluons qu'en matière de régulation et de maîtrise de la mobilité, il est important de prendre en compte cette caractéristique, car dans le cas où d'autres opportunités se présentent notamment avec l'amélioration des conditions financières permettant à l'individu de se procurer un véhicule particulier, cela sera à l'origine du report modal de l'utilisation des TEC publics et/ou privés ou du transport universitaire vers l'automobilité.

Sous section 2 : Les TPL dans les villes intermédiaires de Kabylie : Entre satisfaction et changement de comportement de mobilité

A travers cette section, nous essayerons d'examiner la satisfaction de la population eu égard à l'offre de transport mise en place par les autorités publiques, afin de répondre aux besoins de mobilité de la population. Nous examinerons l'adéquation offre et demande de transport et l'impact des transports publics locaux des villes intermédiaires de Kabylie sur le comportement de mobilité.

1. Impact de la modernisation des moyens de transport sur l'amélioration des conditions de mobilité

Après avoir apprécié le niveau de satisfaction de la population concernant la disponibilité et la correspondance entre les différents moyens de transports, nous examinerons l'impact de la modernisation de l'offre de transports sur l'amélioration des conditions de mobilité.

a. Disponibilité et correspondance des moyens de transports des villes intermédiaires de Kabylie

L'adéquation offre de transport/demande de mobilité sera analysée à travers la variable de disponibilité de moyens de transports d'une part et de la correspondance entre eux d'autre part (tableau n°31).

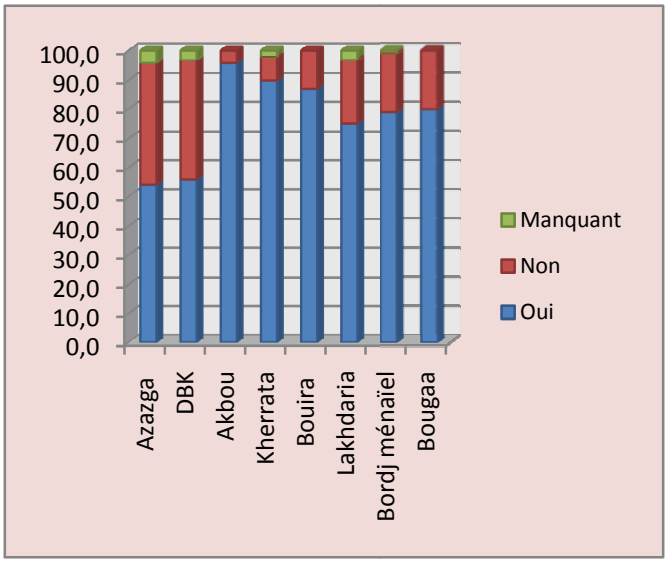
Tableau n°31 : Disponibilité de moyens de transports et correspondance entre modes de transport

Variable		Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
		Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Moyens disponibles répondent aux besoins de déplacements	Oui	54	54,0	56	56,0	96	96,0	90	90,0	87	87,0	75	75,0	79	79,0	80	80,0
	Non	42	42,0	41	41,0	4	4,0	8	8,0	13	13,0	22	22,0	20	20,0	20	20,0
	Total	96	96,0	97	97,0	100	100,0	98	98,0	100	100,0	97	97,0	99	99,0	100	100
	Manquant	4	4,0	3	3,0	/	/	2	2,0	/	/	3	3,0	1	1,0	/	/
Correspondance entre moyens de transports	Oui	34	34,0	48	48,0	73	73,0	65	65,0	78	78,0	57	57,0	69	69,0	68	68,0
	Non	63	63,0	49	49,0	27	27,0	33	33,0	22	22,0	40	40,0	28	28,0	32	32,0
	Total	97	97,0	97	97,0	100	100,0	98	98,0	100	100,0	97	97,0	97	97,0	100	100
	Manquant	3	3,0	3	3,0	/	/	2	2,0	/	/	3	3,0	3	3,0	/	/

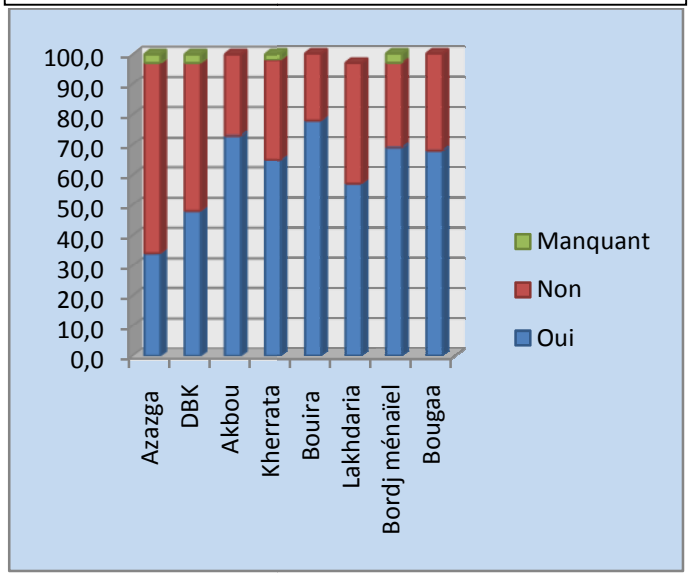
Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

Bien que les villes ne soient pas dotées de gares multimodales, le tableau montre qu'une part importante des populations des villes intermédiaires de Kabylie trouve qu'il y a une bonne correspondance entre les moyens de transports. Ici, l'habitude joue un rôle déterminant en matière d'utilisation du réseau de TEC publics ou privés. Cette part est de 73% pour Akbou, 65% pour Kherrata, 78% pour Bouira, 57% pour Lakhdaria, 69% pour Bordj Ménaïel et 68% pour la ville de Bougaa. Les villes d'Azazga et de DBK font exception à cette tendance, dans la mesure où la part de la population qui exprime une très bonne correspondance entre les moyens de transports ne dépasse pas la moyenne ; elle est de 34% pour Azazga et 49% pour DBK.

Graphique n°10 : Adéquation moyens de transports disponibles/besoins de déplacement



Graphique n°11 : Correspondance entre moyens de transports des villes intermédiaires de Kabylie



Etablis par l'auteur sur la base du questionnaire

b. Impact de la création de la gare routière et de la réintroduction de l'EPTUS de la ville de Bouira

Cet axe ne concerne que la ville de Bouira car elle est la seule ville intermédiaire de Kabylie ayant bénéficié de la réalisation d'une gare routière et de la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain. Le tableau suivant nous donne le degré de satisfaction de la population de ces deux équipements de transports mis en vigueur dans le but d'améliorer la qualité du service public des transports et les conditions de mobilité de la population. Le tableau n°32 nous renseigne sur l'impact de la création de la gare routière de type "A" sur l'amélioration des conditions de mobilité de la population qui sera examinée à travers trois (03) variables à savoir la diminution du temps, du coût et de la distance des déplacements de la population de la ville de Bouira. Ce tableau est représenté graphiquement par le graphique n°12.

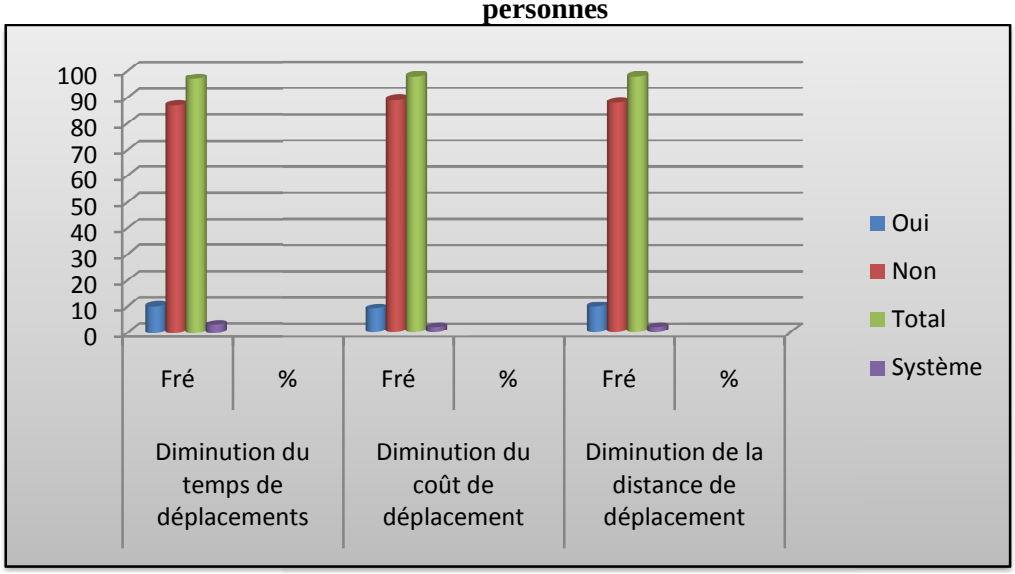
Tableau n°32 : Effets de la création de la gare de Bouira sur les conditions de déplacements des personnes

	Diminution du temps de déplacements		Diminution du coût de déplacement		Diminution de la distance de déplacement	
	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Oui	10	10,0	9	9,0	10	10,0
Non	87	87,0	89	89,0	88	88,0
Total	97	97,0	98	98,0	98	98,0
Manquant	3	3,0	2	2,0	2	2,0

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement les effets de la création de la gare de Bouira sur les conditions de déplacements des personnes comme suit :

Graphique n°12 : Effets de la création de la gare de Bouira sur les conditions de déplacements des personnes



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

D'après le tableau et le graphique ci-hauts, nous constatons que la part de la population qui estime qu'il y a une amélioration des conditions de leur mobilité en matière de temps, de coût et de distance de déplacements est très faible. Elle est à raison de 10% pour la diminution du temps et la distance de déplacements et de 9% pour la diminution du coût de déplacement. Cela est peut être dû au lieu de localisation de la gare qui se situe à la sortie Ouest de la ville de Bouira.

En ce qui concerne l'impact de la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain sur l'amélioration des conditions de mobilité de la population, elle sera examinée à travers les lignes desservies, les horaires de desserte, les tarifs applicables et la vitesse de déplacement dont la situation est résumée dans le tableau n°33 et le graphique n°13.

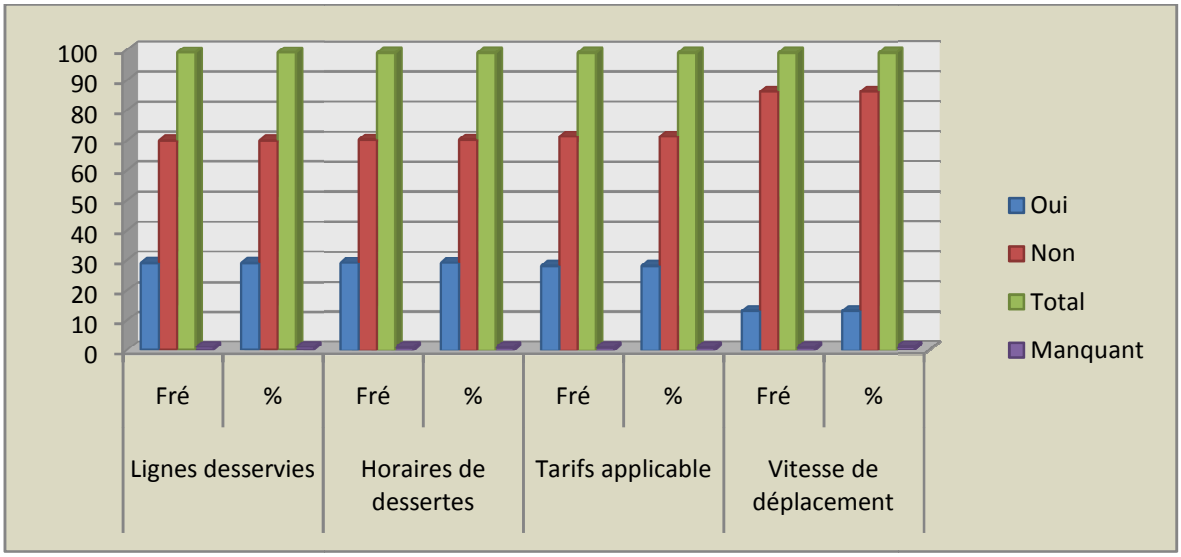
Tableau n°33 : Amélioration du service public de transport par l'EPTUS dans la ville de Bouira

	Lignes desservies		Horaires de dessertes		Tarifs applicables		Vitesse de déplacement	
	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Oui	29	29,0	29	29,0	28	28,0	13	13,0
Non	70	70,0	70	70,0	71	71,0	86	86,0
Total	99	99,0	99	99,0	99	99,0	99	99,0
Manquant	1	1,0	1	1,0	1	1,0	1	1,0

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement les effets de la réintroduction de l'EPTUS de Bouira sur l'amélioration de la qualité du service public des transports comme suit :

Graphique n°13 : Amélioration du service public de transport par l'EPTUS dans la ville de Bouira



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

De la lecture du tableau n°33, nous relevons que la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain de Bouira n'a pas produit une amélioration des conditions de mobilité selon la population enquêtée. En effet, seulement 29% de la population enquêtée trouve une certaine amélioration en matière de lignes desservies et des horaires de desserte, 28% de la population exprime que les tarifs applicables sont améliorés et 13% seulement estiment que les vitesses de déplacements sont améliorées. En ce qui concerne cette dernière variable, elle n'est pas maîtrisée par l'entreprise de transports urbain et suburbain car elle relève des prérogatives de la wilaya qui régule la circulation routière au niveau de la ville de Bouira.

Les résultats obtenus à travers le tableau n°33 seront complétés par ceux du tableau n°34 qui nous renseigne sur l'amélioration du service public local des transports en comparant la qualité de la prestation fournie par l'opérateur public "EPTUSB" à celle assurée par les opérateurs privés "TEC privés". Le tableau ci-après montre que la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain, bien qu'elle ait amélioré certains paramètres des conditions de mobilité de la

population, le service reste de mauvaise qualité. Malgré cela, 32% de la population trouve que le service public offert par cette entreprise est de meilleure qualité par rapport à celui fourni par les opérateurs privés (voir tableau n°35). Toutefois, la grande majorité, soit 66%, estime que le service fourni par l'EPTUS de Bouira n'est pas de meilleure qualité par rapport à celui fourni par les TEC privés. Précisons que 2% de la population est sans avis.

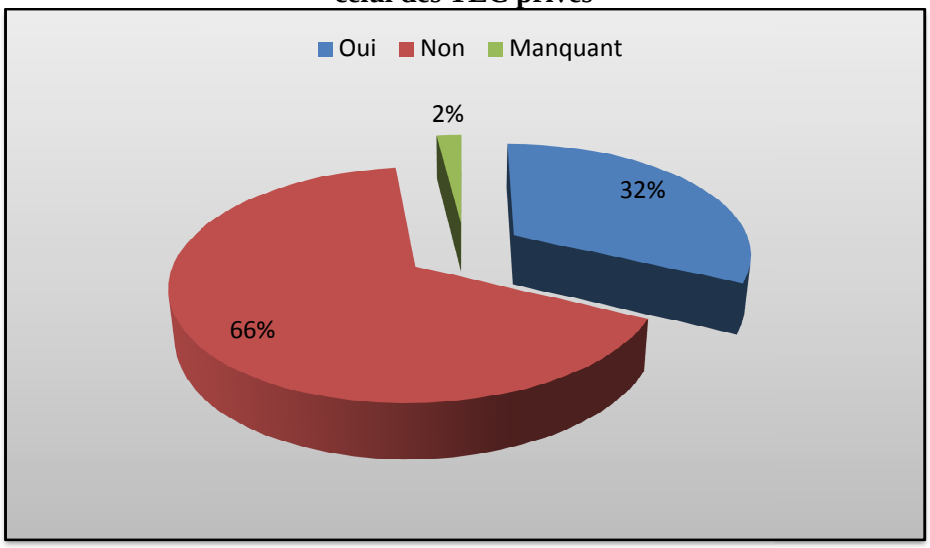
Tableau n° 34 : Comparaison de la qualité du service public offert par l'EPTUSB par rapport à celle des TEC privés

		Fréquence	Pourcentage
Service public offert par l'EPTUS de Bouira est de meilleure qualité par rapport à celui des TEC privés	Oui	32	32,0
	Non	66	66,0
	Total	98	98,0
	Manquant	2	2,0
		100	100,0

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement l'appréciation de la qualité du service de transport fourni par l'EPTUS de Bouira par rapport à celle du service assuré par les TEC privés comme suit :

Graphique n°14 : Qualité du service de transport fourni par l'EPTUS de Bouira par rapport à celui des TEC privés



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

2. Impact des TPL sur le comportement la mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie

L'impact des TPL sur le comportement de mobilité des villes moyennes qui sera examiné à travers les effets de leur organisation, des mesures incitatives notamment tarifaires et informationnelles sur le changement du comportement de mobilité de la population des villes intermédiaires enquêtées.

a. Une très faible influence de l'organisation des TPL sur le comportement de mobilité de la population

L'impact de l'organisation des TPL sur le comportement de mobilité sera examiné à travers plusieurs propositions à savoir le changement du lieu de résidence, le développement d'autres modes de transports, la réduction du nombre de déplacements à réaliser, le retour à la marche à pied, ou le développement d'autres modes de transports moins consommateurs d'énergie (voir tableau n°35).

Tableau n°35 : Impact de l'organisation des TPL sur le comportement de mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Ville	Impact de l'rganisation des TPL sur le comportement de mobilité					
	Réponse de la population	**Fré**	**%**	**Fré**	**%**	
Azazga	Oui	21	21,0	9	42.57	Changer le lieu de résidence
				1	4.76	Effectuer moins de déplacements
				1	4.76	Bicyclette
				2	9.52	Retourner à la marche à pied
				8	38.09	Développement d'autres modes de déplacements
		Total		21	100.0	/
	Non	79	79,0			
	Total	100	100,0			
DBK	Oui	15	15,0	8	53.33	Changer le lieu de résidence
				4	26.66	Effectuer moins de déplacements
				1	6.67	Bicyclette
				1	6.67	Retourner à la marche à pied
				1	6.67	Développement d'autres modes de déplacements
		Total		15	100	
	Non	84	84,0			
	Total	99	99,0			
	Manquant	1	1,0			
Akbou	Oui	9	9,0	2	22,22	Changer le lieu de résidence
				6	66.67	Effectuer moins de déplacements
				1	11.11	Retourner à la marche à pied
		Total		9	100	
	Non	89	89,0			
	Total	98	98,0			
	Manquant	2	2,0			
Kherrata	Oui	10	10,0	5	50.0	Changer le lieu de résidence
				3	30.0	Effectuer moins de déplacements
				2	20.0	Retourner à la marche à pied
		Total		10	100	
	Non	84	84,0			
	Total	96	96,0			
	Manquant	4	4,0			
Bouira	Oui	18	18,0	5	27.78	Changer le lieu de résidence
				2	11.11	Retourner à la marche à pied
				11	61.11	Développement d'autres modes de déplacements
		Total		18	100	
	Non	81	81,0			
	Total	99	99,0			
	Manquant	1	1,0			
Lakhdaria	Oui	23	23,0	12	52.17	Changer le lieu de résidence
				1	4.36	Effectuer moins de déplacements
				2	8.69	Retourner à la marche à pied
				6	26.09	Développement d'autres modes de déplacements
				2	8.69	Manquant

		Total		23	100	
	Non	76	76,0			
	Total	99	99,0			
	Manquant	1	1,0			
Bordj Ménaiel	Oui	23	23,0	7	30.44	Changer le lieu de résidence
				4	17.39	Effectuer moins de déplacements
				4	17.39	Retourner à la marche à pied
				8	34.78	Développement d'autres modes de déplacements
		Total		23	100	
	Non	76	76,0			
	Total	99	99,0			
	Manquant	1	1,0			
Bougaa	Oui	6	6%	5	83,33	Changer le lieu de résidence
				1	16,67	Effectuer moins de déplacements
		Total		06	100	
	Non	95	95			
	Total	100	100			
	Manquant	/	/			

Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

De la lecture du tableau ci-dessus, nous relevons deux types de résultats : Dans un premier lieu, l'impact de l'organisation des TPL sur le changement du comportement de mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie est très faible. Ainsi, la part de la population, qui exprime favorablement le changement de son comportement est estimée à raison de 21% à Azazga, de 15% à DBK, de 9% à Akbou, de 10% à Kherrata, de 18% à Bouira, de 23% à Lakhdaria et à Bordj Ménaïel et de 6% à Bougaa.

Dans un second lieu, les voies possibles relatives au changement du comportement de mobilité s'expriment de différentes manières d'une ville à l'autre avec une grande tendance au changement du lieu de résidence comme alternative aux problèmes liés aux dysfonctionnements des transports pour la majeure partie des populations des villes intermédiaires de Kabylie. Cette alternative est estimée à 42,57% à Azazga, 53,33% à DBK, 50% à Kherrata, 52,17% à Lakhdaria, 30,44 à Bordj Ménaïel et 83,33 à Bougaa.

La possibilité du changement de résidence est ainsi proposée dans les deux villes d'Akbou et de Bouira, mais à des taux inférieurs avec respectivement 22.22% et 27,78%. Nous concluons que cette solution proposée ne relève pas de la seule compétence des TPL en matière de régulation de la mobilité ; elle nécessite l'intervention d'autres champs de l'action publique à savoir la politique de logement et d'urbanisme dans une mesure de maîtrise de la croissance des villes par la migration résidentielle privilégiant l'approche territoriale de régulation.

La bicyclette ou le vélo sont rarement proposés comme solution par la population des villes intermédiaires. Ce mode de transport représente des parts très faibles dans les deux villes d'Azazga et de DBK avec respectivement 4.76% et 6.67%. Ceci peut s'expliquer à la fois par l'état des routes qui ne sont pas aménagées pour faciliter le déplacement au moyen de la bicyclette et la topographie

des villes à relief accidenté qui freinent son utilisation. En ce qui concerne, le développement d'autres modes de transports, cette solution est absente dans les solutions proposées par les populations des trois villes d'Akbou, de Kherrata et de Bougaa ; elle prédomine dans les solutions proposées par les populations de la ville de Bouira avec 61,11% suivie par les deux villes d'Azazga (38.09%) et de Bordj Ménaïel (34,78%) puis celle de Lakhdaria avec 26.09%. Pour la population de la ville de DBK, la recherche de développement d'autres modes de transports est très faible avec 6.67%.

Précisons que cette solution présente des limites en matière de régulation de la mobilité (voir le troisième chapitre de la première partie, dans la mesure où l'amélioration de l'offre de transport induit à moyen et à long termes une nouvelle demande comme pour le cas de la ville de Bouira avec la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain. Ce qui explique le taux élevé exprimé par la population enquêtée dans cette ville en matière de développement de nouveaux modes de transport, soit 61.11%.

La troisième solution choisie par la population des villes intermédiaires de Kabylie, consiste en la réduction du nombre de déplacements dont la part la plus importante est enregistrée à Akbou avec 66.67% et se plaçant de ce fait en première position avant le changement de résidence. L'objectif recherché peut être traduit par la rationalisation du temps affecté au déplacement. Cette solution est placée en deuxième position dans les villes de Kherrata, de DBK et de Bougaa avec respectivement 30%, 26.66% et 16.67%. Elle est classée troisième par les populations des villes de Lakhdaria (4.36%) et de Bordj Ménaïel (17.39%).

Enfin, la solution de retourner à la marche à pied, bien qu'elle présente une part très faible dans les réponses, elle est présente dans toutes les suggestions proposées par les populations des villes moyennes/intermédiaires de Kabylie. Elle représente 9.52% (deux personnes) à Azazga, 6.67% (une seule personne) à DBK, 11.11% (une seule personne) à Akbou, (deux personnes) 16.67% à Kherrata, 11.11% (deux personnes) à Bouira, 8.69% (deux personnes) à Lakhdaria, 17.39% (04 personnes) à Bordj Ménaïel.

b. Impact de la tarification sur l'utilisation des TEC et la mobilité des personnes

La politique tarifaire des transports publics est l'un des instruments utilisés afin d'agir sur la mobilité notamment quand il s'agit d'orienter et d'inciter les individus vers l'utilisation des transports en commun et l'abandon de l'usage de la véhicule particulier. Le tableau ci-après présente la perception du tarif des TPL par les populations de certaines villes intermédiaires.

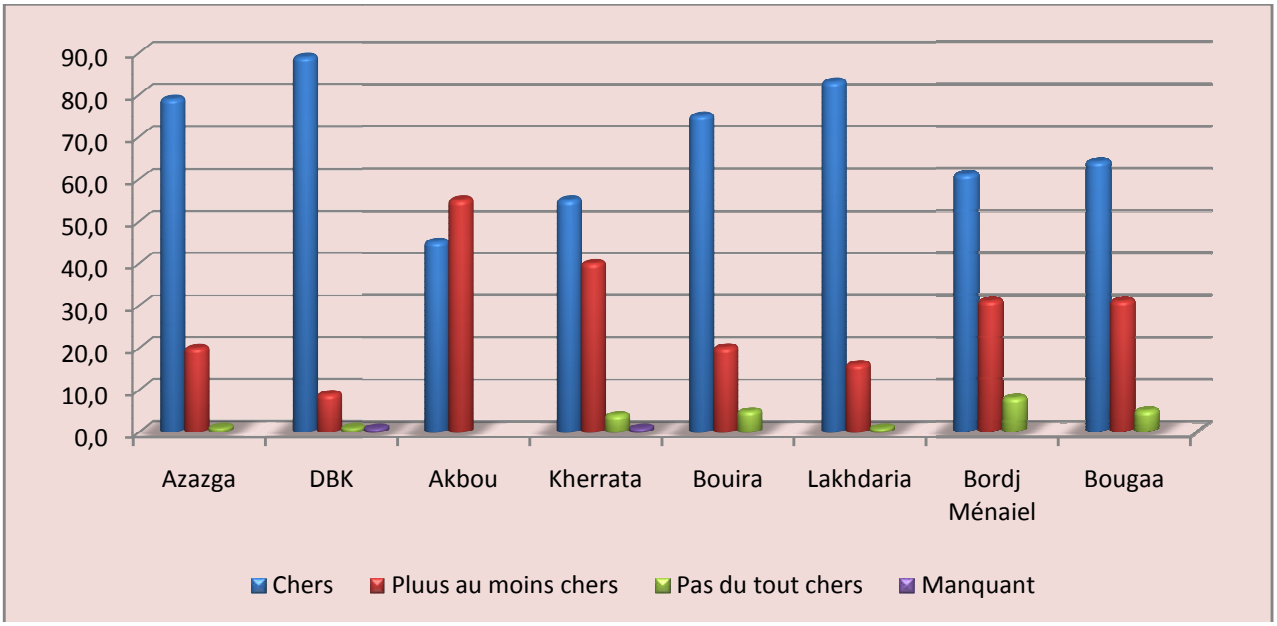
Tableau n°36 : Perception du tarif des TPL par la population des villes intermédiaires de Kabylie

Variable	Ville	Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
	Caractéristiques	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Tarif	Chers	79	79,0	89	89,0	45	45,0	55	55,0	75	75,0	83	83,0	61	61,0	64	64,0
	Plus au moins chers	20	20,0	9	9,0	55	55,0	40	40,0	20	20,0	16	16,0	31	31,0	31	31,0
	Pas du tout chers	1	1,0	1	1,0	0	0,0	4	4,0	5	5,0	1	1,0	8	8,0	5	5,0
	Total	100	100,0	99	99,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0	100	100,0	100	100,0	100	100
	Manquant	/	/	1	1,0	/	/	1	1,0	/	/	/	/	/	/	/	

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement la perception du tarif des transports publics locaux par la population des villes intermédiaires de Kabylie comme suit :

Graphique n°15 : Perception du tarif des transports publics locaux par la population des villes intermédiaires de Kabvlie



Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

D'après le tableau ci-dessus, une part importante de la population des villes intermédiaires enquêtées trouve le tarif des TPL "cher". Cette part est estimée à 79% à Azazga, à 89% à DBK, 75% à Bouira, 83% à Lakhdaria, 61% à Bordj Ménaïel et 64% à Bougaa. Exception faite pour les villes d'Akbou et de Kherrata où la part de la population qui trouve le tarif "cher" est quasi proche de celle le trouvant "plus ou moins chers". La part des populations le trouvant chers dans ces deux villes est estimée respectivement à 45% et à 55 %. La part de celles le trouvant "plus moins cher" est estimée à 55% pour Akbou et à 40% pour Kherrata comme plus ou moins chers. La part des populations trouvant les TPL "pas du tout chers" est très faible ; elle est estimée à 1% pour les villes

d'Azazga, de DBK, et de Lakhdaria et nulle pour la ville d'Akbou. Pour d'autres villes, cette part ne dépasse pas 10% de la population enquêtée : il s'agit des villes de Kherrata (4%), de Bouira, de Bougaa (5%) et de Bordj Menaïel (8%).

Dans le but d'analyser l'impact des mesures tarifaires sur le comportement de mobilité de la population, nous avons posé deux types de questions dont la première porte sur la possibilité d'avoir un seul ticket qui couvrira tout le trajet de déplacement de l'individu et la deuxième concerne la mise en place d'une carte d'abonnement et leur impact sur l'utilisation des TEC. Les réponses de la population à ces deux questions se résument dans le tableau n°37 dont la représentation graphique est donnée par les deux graphiques n°16 et n°17

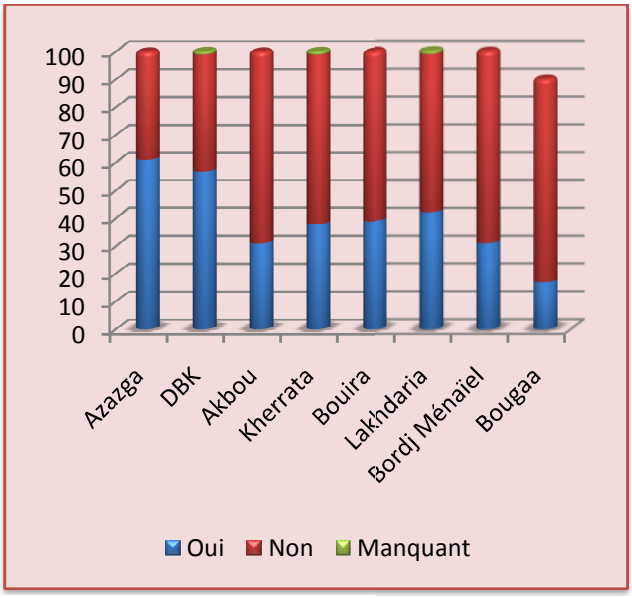
Tableau n° 37 : Possibilité de changement du comportement de mobilité suite à la mise en place de mesures tarifaires incitatives

Ville	Réponse de la population	Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaïel		Bougaa	
		Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Avoir un seul ticket	Oui	61	61,0	57	57,0	31	31,0	38	38,0	39	39,0	42	42,0	31	31,0	17	17
	Non	39	39,0	42	42,0	69	69,0	61	61,0	61	61,0	57	57,0	69	69,0	73	73
	Total	100	100,0	99	99,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0	100	100
	Manquant			1	1,0	/	/	1	1,0	/	/	1	1,0	/	/	/	/
La carte d'abonnement augmente l'utilisation des TEC	Oui	15	15,0	29	29,0	1	1,0	18	18,0	17	17,0	30	30,0	19	19,0	00	00
	Non	85	85,0	70	70,0	99	99,0	81	81,0	83	83,0	68	68,0	81	81,0	100	100
	Total	100	100,0	99	99,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0	98	98,0	100	100,0	100	100
	Manquant	/	/	1	1,0	/	/	1	1,0	/	/	2	2,0	/	/		

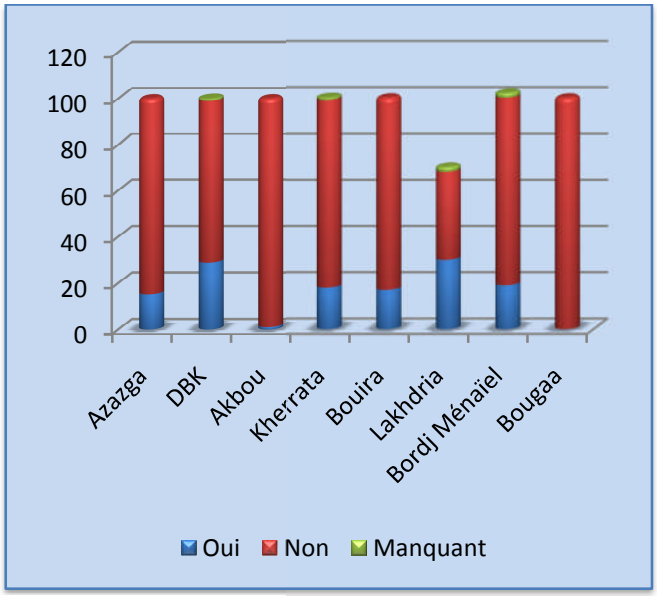
Source : Etabli par l'auteur sur la base du questionnaire

L'exploitation des données chiffrées de l'enquête à travers le tableau ci-dessus nous a permis d'illustrer graphiquement la possibilité de changement du comportement de mobilité suite à la mise en place de mesures tarifaires incitatives comme suit :

Graphique n°16 : Possibilité d'avoir un seul et unique titre de transport



Graphique n°17 : Carte d'abonnement et augmentation de l'utilisation des TEC



Source : Etablis par l'auteur sur la base du questionnaire

De la lecture du graphique n°16, nous relevons que les parts de populations exprimant leur souhaits en matière de mise en place d'un seul ticket qui leur permettra de couvrir tout le trajet est plus importante dans les villes d'Azazga et de DBK dépassant la moyenne avec respectivement 61% et 57%. Dans les villes d'Akbou, de Kherrata, de Bouira, de Lakhdaria et de Bordj Ménaïel, cette part n'a pas atteint la moyenne : elle est de l'ordre de 30% dans les villes d'Akbou et de Bordj Ménaïel (31%) et avoisine les 40% dans les villes de Kherrata (38%) et de Bouira (39%) et dépasse légèrement les 40% dans la ville de Lakhdaria (41%). Quant à la ville de Bougaa, celle-ci présente une part faible de la population souhaitant introduire un seul ticket de transport ; soit 17% de la population enquêtée.

Concernant la mesure relative à l'introduction d'une carte d'abonnement et son impact sur l'augmentation de l'utilisation des TEC, elle ne trouvera pas d'échos auprès de la population des villes intermédiaires de Kabylie. La part des populations exprimant la possibilité d'augmenter leur fréquence d'utilisation des TEC suite à la mise en vigueur de cette mesure est très faible dans certaines villes, comme c'est le cas des villes d'Azazga (15%), de DBK (29%), de Kherrata (18%), de Bouira (17%), de Lakhdaria (30%) et de Bordj Ménaïel (19%), insignifiante dans la ville d'Akbou (01%) et nulle la ville de Bougaa (0%).

En conclusion, bien qu'elle soit très faible, cette part traduirait la possibilité d'utiliser cette mesure incitative comme un instrument de régulation et de maîtrise de la mobilité dans le but de modifier le choix du mode de déplacement des populations à orienter vers l'utilisation des TEC. Ainsi, loin de la problématique liée à la rentabilité fiancière, les TPL, par les mécanismes tarifaires, peuvent agir sur la demande de mobilité tout en entraînant le report modale vers les TEC. Toutefois, il est à souligner la difficulté de mise en vigueur de ce mécanisme de régulation du fait de la multiplicité des opérateurs privés assurant cette activités de TEC. La portée de l'application des mesures tarifaires incitatives aux TPL auraient gagné en efficacité en matière de régulation de la mobilité si cette activité de transports était réorganisée à travers des regroupements des petits opérateurs en entreprises de transports dans le cadre de l'économie conventionnelle ou de l'économie sociale et solidaire.

c. Impact de l'information sur la réalisation des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie

Nous avons vu dans le troisième chapitre de la première partie que l'information est l'un des instruments qui peuvent exercer une influence sur la demande de mobilité incitant les individus à utiliser les TEC et réduire l'usage de la voiture particulière. Le tableau suivant montre l'importance de l'information dans la réalisation des déplacements par les populations de certaines villes intermédiaires de Kabylie, à travers l'étude de l'impact de l'affichage des horaires de départs et

d'arrivées des TPL et de celui de l'absence des cartes de présentation des réseaux de desserte sur les conditions de réalisation de leurs déplacements.

Tableau n° 38 : Impact de l'information sur la réalisation des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie

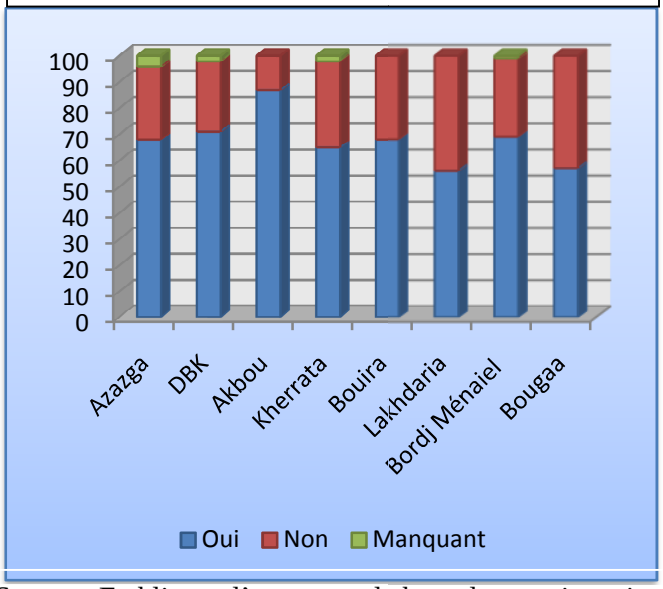
Ville		Azazga		DBK		Akbou		Kherrata		Bouira		Lakhdaria		Bordj Ménaiel		Bougaa	
Variable	réponse	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%	Fré	%
Absence d'affichage des horaires de départ et d'arrivée des TPL perturbe le voyage des personnes	Oui	68	68,0	71	71,0	87	87,0	65	65,0	68	68,0	56	56,0	69	69,0	57	57,0
	Non	28	28,0	27	27,0	13	13,0	33	33,0	32	32,0	44	44,0	30	30,0	43	43,00
	Total	96	96,0	98	98,0	100	100,0	98	98,0	100	100,0	100	100,0	99	99,0	100	100,0
	Manquant	4	4,0	2	2,0	/	/	2	2,0	/	/	/	/	1	1,0	/	/
Absence de carte de réseau est une contrainte informationnelle à la mobilité des personnes	Oui	67	67,0	70	70,0	27	27,0	22	22,0	55	55,0	32	32,0	49	49,0	22	22,0
	Non	30	30,0	28	28,0	73	73,0	76	76,0	44	44,0	68	68,0	51	51,0	88	88,0
	Total	97	97,0	98	98,0	100	100,0	98	98,0	99	99,0	100	100,0	100	100,0	100	100,0
	Manquant	3	3,0	2	2,0	/	/	2	2,0	1	1,0	/	/	/	/	/	

Source : Etabli par l'auteur sur la base de l'exploitation du questionnaire

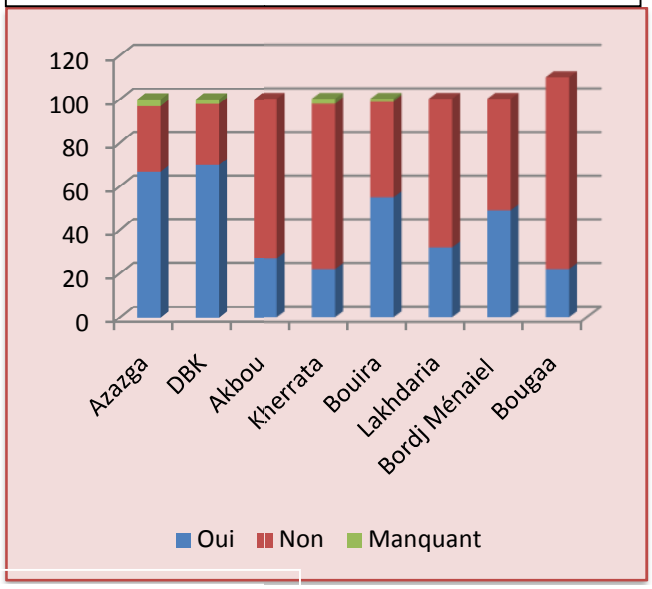
D'après le tableau, une part importante des populations des villes intermédiaires exprime que l'absence d'affichage des horaires de départ et d'arrivée des TPL perturbe leur voyage. Elle est de l'ordre de 68% à Azazga, de 71% à DBK, de 87% à Akbou, de 65% à Kherrata, de 68% à Bouira, de 56% à Lakhdaria, de 69% à Bordj Ménaïel et à 57% à Bougaa. En effet, l'information est indispensable pour la réalisation de leurs déplacements dans de bonnes conditions (voir le graphique n°18).

Concernant l'absence de la carte du réseau de desserte, les réponses divergent d'une ville à une autre dans la mesure où nous relevons que le taux le plus élevé à DBK à raison de 70% suivi de la ville d'Azazga (67%). En troisième position nous trouvons la ville Bouira à raison de 52%. Dans les autres villes, ce taux ne dépasse pas la moyenne : Akbou (27%), Kherrata (22%), Bordj Ménaïel (49%), Lakhdaria (32%) et Bougaa (22%), (voir le graphique n°19). Précisons qu'en pratique, un autre type d'information est mise à la disponibilité de la population dans la mesure où le receveur de bus, exerce un rôle informationnel au niveau de chaque station en indiquant les stations desservies afin d'attirer plus de clientèle suivant une stratégie concurrentielle.

Graphique n°18 : Absence d'affichage des horaires de départ et d'arrivée des TPL perturbe le voyage des personnes



Graphique n°19 : Absence de carte de réseau est une contrainte informationnelle à la mobilité des personnes



Source : Etablis par l'auteur sur la base du questionnaire

Conclusion de la seconde section

Suite à l'étude des caractéristiques de la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie, nous concluons que les différentes mesures et actions visant une meilleure organisation des transports publics locaux expriment un processus de régulation et de maîtrise de la mobilité qui est en cours de formalisation. La part très faible des populations dont la strututre de leurs mobilités est affectée par les TPL est une affirmation de la construction de ce processus et de la nécessité d'intégrer davantage la problématique de la mobilité dans les politiques publiques de transports.

Conclusion du sixième chapitre

Au terme de ce chapitre, nous constatons qu'en termes d'accessibilité, chaque ville intermédiaire est bien raccordée aux grands axes routiers et réseau ferroviaire de sa wilaya excepté les villes de Bougaa et de Kherrata qui ne sont pas reliées aux chemins de fer. Ce qui a engendré une dynamique de développement territorial et d'attractivité économique pour chaque ville intermédiaire de Kabylie qui se mesure à travers l'importance des flux de mobilité traduisant l'étendue de l'aire d'influence de chaque ville. Ces derniers constituent un outil de structuration de l'espace environnant et de l'arrière-pays de chaque ville étudiée. Ainsi, à travers l'étude de la densité des réseaux de transport des villes intermédiaires, nous relevons qu'elle est directement liée aux ressources locales et aux densités démographiques. Toutefois, le besoin de mobilité s'exprime partout, au-delà des limites administratives de ces territoires concernés par le développement territorial.

En ce qui concerne l'offre de TPL, dans sa dimension prestation (service final), cette dernière, bien qu'elle soit diversifiée en moyens mis à la disposition des populations des villes intermédiaires de Kabylie, elle présente un dysfonctionnement dans son organisation qui impacte négativement les conditions de mobilité et qui entraîne le report modal vers l'utilisation du véhicule particulier. Ainsi, la caractéristique principale du réseau de TPL de ces villes réside dans la multiplication des opérateurs privés de petites tailles (1 à 2 véhicules) au moyen de fourgons aménagés (9 à 14 places), qui amplifient le problème d'encombrement et de congestion dans les principales artères de chaque ville. Par conséquent, en l'absence d'autorité d'organisation des transports, la gestion de l'offre de TPL s'est restreinte à son aspect administratif d'attribution d'autorisation d'exploitation de transport régulier et de licence de taxis laissant pour compte le volet organisationnel et régulateur.

Quant au rôle des TPL dans la régulation et la maîtrise de la mobilité des personnes des villes intermédiaires de Kabylie, il demeure très faible dans la mesure où la part de la population équipée en véhicules particuliers préfère en faire l'usage à la place du TEC privés. Ainsi, les mesures incitatives tarifaires et informationnelles ne sont pas en mesure de produire un changement du comportement de mobilité chez les populations. Toutefois, la ville de Bouira présente une exception car l'amélioration du service public des transports par la création de la gare et la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain a permis non seulement d'augmenter la part d'utilisation des TEC d'une manière générale, mais elle a provoqué le partage de cette part entre les TEC publics et les TEC privés dont les premiers sont plus utilisés par rapport aux seconds.

Conclusion de la seconde partie

Aux termes de la deuxième partie nous pouvons conclure que les seuils de taille démographique fixée entre 50 000 et inférieur à 100 000 habitants pour définir la ville moyenne présente des limites dans la mesure où les signes d'urbanité ne sont pas très nets en Algérie. Sur le plan fonctionnel, la ville moyenne joue un rôle d'intermédiation du fait de son positionnement dans l'armature urbaine entre deux villes (la grande et la petite ville). Partant de ce critère de taille démographique, le réseau urbain de Kabylie a révélé un déficit en villes moyennes.

Selon le RGPH 2008, nous avons récencé une seule ville qui atteint ce seuil ; il s'agit de la ville de Bouira avec une population (68 545 hab.). En 2017, deux villes rejoignent la catégorie de villes moyennes dont une est localisée dans la wilaya de Boumerdès (la ville de Bordj Ménaïel avec une taille démographique de 52 803 hab.) et l'autre dans la wilaya de Bouira (la ville de Lakhdaria avec une taille démographique de 50 185 hab.).

En effet, nous avons pallié à ce problème par la désignation d'un certain nombre de villes qui ne sont pas des villes moyennes sur le plan statistique, mais qui jouent un rôle structurant sur le plan fonctionnel en reliant l'espace métropilisé (grande ville ou les ACLW) à l'espace non métropolisé (les petites villes de moins de 20 000 habitants et les agglomérations rurales). Les villes désignées comme telles sont les villes d'Azazga, de DBK, de Tizi-Gheniff, de Maatkas, de Bouzeguène dans la wilaya de Tizi-Ouzou, les villes d'Akbou, de Kherrata, d'Ouzelaguen, d'El Kseur, d'Amizour et Tazmalt dans la wilaya de Béjaïa, la ville Dellys dans la wilaya de Boumerdès et enfin la ville de Bougaa dans la wilaya de Sétif.

Les points communs à ces villes que nous avons qualifiées d'intermédiaires ont trait aux aspects administratif et urbain. Sur le plan administratif, ces villes sont toutes des agglomérations chef-lieu de daïra et de commune excepté la ville de Bouira, qui est une agglomération chef-lieu de wilaya. Ces villes du fait de leur rang administratif ont bénéficié d'un certain nombre d'équipements socio-économiques et administratifs leur permettant d'avoir une aire urbaine au-delà du périmètre urbain et suburbain, et parfois en dépassant le périmètre administratif de la daïra comme c'est le cas d'Azazga, de Bordj Ménaïel et d'Akbou. Sur le plan urbain, ces villes sont, classées dans la catégorie de strate urbaine.

CONCLUSION GENERALE ET RESULTATS

Aux termes de notre travail de recherche portant sur le management du transport public local dans les villes moyennes algériennes associé à la problématique de régulation et de maîtrise de la mobilité en Kabylie, nous pouvons faire ressortir trois niveaux de conclusions : conceptuelles, théoriques (principes et actions) et empiriques.

Sur le plan conceptuel, nous avons relevé une différence et une complémentarité entre les deux concepts de transport public local et de mobilité. La différence réside dans le fait que le transport public local constitue une activité de service public dont le qualificatif local renvoie aux critères organique et institutionnel, c'est-à-dire à l'autorité chargée d'assurer et d'exploiter le transport public. Il peut s'agir des collectivités territoriales ou des entreprises publiques de transports urbains ou suburbains. Ce qualificatif de "local" peut également renvoyer au périmètre territorial couvert par les services de transport public. Ceci permet de distinguer les lignes nationales ou inter-wilayales (qui sont exclues de notre cadre de recherche) et des lignes locales (intercommunales, urbaines, interurbaines, ou rurales). Il y a lieu de souligner que le TPL ne se limite pas au transport de personnes, mais inclut également le transport de marchandises.

Par contre, la mobilité, conçue comme un mouvement de l'individu dans le temps et l'espace entraînant un changement de sa situation sociale, représente pour les TPL une demande ou le besoin à satisfaire. Précisons que le sens que recouvre cette notion de mobilité a évolué pour représenter les attributs de bien commun et selon certains auteurs comme Marie CASTAIGNE (2003) d'une ressource territoriale mettant en évidence les valeurs positives des déplacements des individus dans la dynamisation des territoires. La convergence des deux notions, est alors d'ordre juridique en faisant référence à la notion de droit aux transports, ou à la mobilité. La mobilité et sa fluidité sont envisagées comme des données socialement construites, dont la matérialité possède une histoire sociale. La mobilité désigne les déplacements potentiels et donc les conditions techniques, spatiales, économiques et sociales qui permettent ou contraignent ces déplacements éventuels (GUDMUNDSSON, 2003 dans Boucher Fontaine, 2011). Elle renvoie aussi à la notion d'accessibilité des lieux de destination et à la capacité des individus à s'y rendre.

En termes d'action publique, là aussi nous assistons à une évolution conceptuelle et théorique qui s'observe tant dans le domaine du transport que celui de la mobilité. L'utilisation du concept de management des transports publics locaux renvoie au changement de paradigme de l'action et des politiques publiques. Ce changement s'exprime aussi bien sur le plan structurel avec la répartition des fonctions et des pouvoirs au sein d'une organisation entraînant le passage du management bureaucratique au *New Public Management* secrétant les principes de négociation et de coordination dans le but d'asseoir une approche globale dans le traitement des problèmes publics et sur le plan

organisationnel à travers la répartition des parts du marché des transports (le passage de la théorie du monopole naturel à celle de la concurrence).

La transformation introduite dans les politiques publiques est à l'origine de la multiplication des niveaux d'acteurs institutionnels et opérationnels. Ce qui présente un enjeu majeur pour les autorités publiques en termes de gouvernance (coordination horizontale et verticale des différents acteurs) et de régulation (concilier logique marchande des entreprises et finalité de l'intérêt général). Notons que ce processus de transformation de l'action publique en Algérie est accompagné par un ensemble de réformes engagées dans le domaine des transports, tant sur le plan réglementaire qu'institutionnel (autorité de régulation et autorité organisatrice de transports urbains) et financière (PPP). Ce processus de transformation est soutenu par le contexte global marqué par la croissance économique qu'a connue l'Algérie au début des années 2000 consécutive à l'augmentation du prix du pétrole et qui était à l'origine du lancement de nombreux projets structurants dans le domaine des transports (Tramway, entreprise de transport urbain et suburbain, métro, téléphérique, développement et modernisation du réseau routier et ferroviaires, etc.).

De la sorte, notre première hypothèse est confirmée. Elle part du principe que l'organisation et la gestion des TPL en Algérie est l'expression des choix publics qui recherchent à adapter les objectifs nationaux aux villes moyennes dont la déclinaison territoriale ignore la caractérisation de chacune en matière de mobilité. la confirmation de cette hypothèse est ainsi confortée par deux types de constats relatifs à la consistance de l'organisation territoriale et urbaine du territoire algérien. Le premier constat a trait à l'absence de statut juridique, d'acteurs propres à la ville, et donc à la ville moyenne. En effet, sa gestion relève de la commune à laquelle elle est rattachée en constituant son agglomération chef-lieu.

De ce fait, les problèmes que pose la ville algérienne d'une manière générale et la ville intermdéiaire, de manière particulière, ne sont pris en compte qu'en fonction du rang administratif qu'elle occupe. Il peut s'agir d'une agglomération chef-lieu de wilaya (Bouira) ou agglomération chef-lieu de daïra et de commune pour le reste des villes que nous avons qualifié de villes moyennes/intermédiaires. Ce rang administratif est un critère primordial dans la politique publique à mener aussi bien en matière d'aménagement urbain et du territoire, qu'en matière de transports publics locaux.

Le second constat concerne l'absence de mention de la région de Kabylie dans les schémas d'aménagement du territoire (SNAT et le SEPT) du fait que la notion de région en tant qu'entité de découpage territorial ou de collectivité territoriale est absente dans la hiérarchisation du système administratif algérien, fondé sur une forme de décentralisation revisitée, dont la commune est la cellule de base. Du fait de l'homogénéité territoriale caractérisant la région, la Kabylie se présente

comme une partie du territoire algérien se distinguant du reste du pays de par son organisation sociale et politique, géographique, culturelle et économique ayant concouru à la construction d'un modèle de mobilité que les acteurs de transports publics locaux n'ont pas suffisamment intégré dans la conception, la production et la mise en œuvre des politiques de transports.

Concernant les évolutions ayant marqué l'action et les politiques publiques en direction de la mobilité, ces dernières s'inscrivent dans un contexte global de développement durable qui pose la problématique de la maîtrise de l'utilisation de la voiture particulière. Depuis les années 1990, les politiques publiques de transports ne visent plus à répondre aux besoins de mobilité en agissant sur l'offre, à travers la réalisation de nouvelles infrastructures de transports, source de nouveaux besoins à long terme ; mais à optimiser l'existant en agissant sur la demande de mobilité. Des actions d'information, de sensibilisation et incitatives ont souvent été entreprises, afin d'orienter le comportement de mobilité des individus vers des modes de déplacements moins polluants (TEC, la marche à pied, le co-voiturage, etc.). La question de régulation et de maîtrise de la mobilité est alors de mise, suite à la montée en puissance des préoccupations relatives à la réalisation d'une mobilité durable en annonçant le changement de paradigme.

Ainsi, notre troisième hypothèse est également confirmée dans la mesure où l'action publique dans le domaine des transports en Algérie porte les prémices d'un nouveau référentiel de la mobilité fondé sur une approche sociétale et durable inscrite dans un processus global de régulation des transports publics locaux en vigueur depuis le début des années 2000. Les domaines de régulation de la mobilité sont nombreux : il peut s'agir de l'intermodalité, de la planification urbaine, de la gestion de la circulation, de la tarification des transports, de l'information et des TIC, etc. Or, nous avons constaté que la régulation de la mobilité ne se limite pas au domaine de l'action publique sur les transports.

Il s'agit de mobiliser l'approche globale suivant le principe d'interactions entre différents acteurs relevant de différents secteurs (transports, urbanisme, logement, localisation des activités, etc.). A ce titre, la prise de conscience d'une augmentation tant quantitative que qualitative des déplacements dans la ville oblige à repenser la façon dont ils sont pris en charge par les transports publics locaux à travers la mobilisation de deux types de mesures de régulation de la mobilité : les mesures *hard* (régulation, développement d'infrastructures et de services de transports en commun ou autre moyen) et les mesures *soft* (communication, incitation, motivation).

Concernant la conception de la "ville moyenne", la relativité du contenu et du sens que recouvre cette notion réside dans ce qu'elle exprime en diversité des contextes géographiques, de trajectoires historiques, de dynamiques économiques et de changements sociaux d'un système urbain national à un autre. Par ailleurs, si la notion de ville moyenne correspond à un niveau

intermédiaire (ville intermédiaire), ceci signifie qu'elle est à considérer comme un concept opératoire pour l'analyse de tous les systèmes urbains et de toutes les armatures de villes et que ces derniers comptent les trois principales catégories : grandes villes, villes moyennes et petites villes. Or, d'une période à l'autre et d'un pays à un autre, les trois catégories peuvent différer quant à leur taille et bien évidemment à leur contenu. En conclusion, la ville moyenne est une réalité économique, sociale, culturelle, politique et il est nécessaire de multiplier les éclairages pour mieux comprendre sa complexité.

Sous l'effet de l'insuffisance du critère de taille démographique pour mettre en valeur la place de cette catégorie dans le réseau urbain par rapport aux grandes villes, voire aux métropoles, certains auteurs ont proposé de conforter le critère statistique par le critère fonctionnel ; ce qui a donné naissance au concept de ville intermédiaire, concept que nous avons adopté, afin d'établir notre échantillon d'enquête de terrain, du fait du déficit du territoire de Kabylie en villes moyennes. Cette catégorie est représentée seulement par trois villes qui sont les villes de Bouira, de Lakhdaria et de Bordj Ménaïel (Données statistiques de 2017). Dans la catégorie de villes que nous avons appelé villes intermédiaires, nous en avons recensé douze (12) dont la taille démographique est supérieure à 20 000 habitants et inférieure à 50 000 habitants. Il s'agit des villes d'Azazga, de Draa Ben Khedda, de Bouzeguène, de Maatkas et de Tizi Ghénif dans la wilaya de Tizi-Ouzou, des villes d'Akbou, de Kherrata, d'El Kseur, d'Amizour, et d'Ouzelaguen dans la wilaya de Béjaïa, de la ville de Dellys dans la wilaya de Boumerdès et de la ville de Bougaa dans la wilaya de Sétif.

La caractérisation de ces villes montre une certaine variabilité des attributs permettant de faire ressortir la différence entre villes à prédominance de fonctions administratives et de service public (Bouira, Azazga, Akbou) et villes à fonction commerciale (Azazga), industrielle (Akbou, DBK, Bordj Ménaïel), touristique (Kherrata, Lakhdaria et Dellys). L'étude des systèmes de TPL (réseau d'infrastructure, de transports en commun et d'acteurs) et de mobilité pratiquée par la population de huit (08) villes enquêtées que sont Azazga, DBK, Akbou, Kherrata, Bouira, Lakhdaria, Bordj Ménaïel et Bougaa ; nous avons constaté qu'elles sont dotées d'un réseau routier suffisamment maillé en constituant des relations avec l'échelle supérieure ou espace métropolisé (agglomération chef-lieu de chaque wilaya) et inférieure ou espace non métropolisé (arrière-pays, villages). L'importance des flux de mobilité des populations des villes enquêtées en direction des agglomérations chefs-lieux correspondantes d'une part, et ceux des populations des localités environnantes en direction des villes enquêtées confirment leur fonction d'intermédiation au niveau du réseau urbain de Kabylie.

Ce qui confirme notre deuxième hypothèse qui stipule que le critère statistique adoptant la taille démographique comme référence pour la définition de la ville moyenne dans le contexte

algérien est réducteur, dès lors qu'il nous renseigne sur la taille de la population résidente dans son aspect statique tout en ignorant le dynamisme, l'attractivité de cette catégorie dont les mouvements de déplacement de la population sont secondaires. A ce titre, la notion de ville intermédiaire, conçue comme invention conceptuelle qui, loin de toute préoccupation de taille démographique, permet de rendre compte de l'importance de cette catégorie dans la structuration de l'armature urbaine et de la mobilité en Kabylie.

Sur le plan empirique, nos conclusions s'articulent autour deux volets dont l'un a trait aux caractéristiques de la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie et le deuxième, aux impacts des transports publics locaux sur sa régulation et sa maîtrise en modifiant sa structure (mode de transports, changement de résidence, etc.).

En ce qui concerne la caractérisation de la mobilité, nous avons relevé en premier lieu que les populations des villes intermédiaires organisent leurs déplacements dans leurs vies quotidiennes en fonction des activités qu'elles accomplissent dans la journée (travail, études, achats, soins, loisirs, affaires administratives et accompagnements). Ceci a donné naissance au classement des motifs de déplacement dont le statut de l'individu est déterminant dans le classement de certains motifs au premier rang dans la vie quotidienne de la population. Ainsi, le travail, les études et les achats sont les plus importants occupant respectivement les premiers rangs dans la vie quotidienne des catégories des travailleurs, des étudiants, des sans emplois et des retraités. Ce classement est commun à toutes les populations des villes intermédiaires de Kabylie. Les autres motifs de déplacements (soins, loisirs, affaires administratives et accompagnements) partagent les troisième, quatrième, cinquième, sixième rangs et rarement le septième rang.

En second lieu, nous avons relevé quelques caractéristiques homogènes quant à la fréquence, les distances et les dépenses de déplacement réalisés par les populations des villes intermédiaires de Kabylie. Ainsi, les fréquences de leurs déplacements dénotent une certaine rationalité quant au temps affecté aux déplacements dans la journée sachant que la part des populations réalisant un à deux déplacements par jour est plus importante que celle effectuant plus de déplacements par jour. Cela pourrait être expliqué par les combinaisons des motifs que font ces populations pour chaque déplacement effectué (chaîne de déplacements).

Concernant les distances de déplacements, nous avons constaté une certaine homogénéité quant aux distances parcourues par les populations enquêtées au niveau de certaines villes intermédiaires de Kabylie en représentant un certain équilibre en matière de répartition des parts de populations parcourant des distances entre 2 à 5km, celles franchissant cette distance en parcourant entre 10 à 15 km ou entre 20 à 25km. Enfin, les dépenses de déplacements par personne, tous modes de transports confondus, se distinguent par leur caractère approximatif en raison de l'absence du

budget-déplacement dont le montant des dépenses le plus prépondérant varie de 1 000 à 1 999 DA/mois représentant entre 37% de la population enquêtée dans la ville de DBK et 54% celle enquêtée dans la ville de Bougaa. Les parts des populations affectant aux déplacements un montant de dépenses dépassant les 3 000DA/mois sont très faibles.

Nous avons également essayé de caractériser la mobilité de la population à travers l'étude des modes de transports utilisés et les combinaisons qu'ils en font pour donner naissance à ce que nous avons qualifié de mode de déplacements. Dans un premier lieu, le taux d'utilisation des transports publics locaux (TEC publics et privés, transport universitaire ou le transport scolaire) paraît plus important par rapport aux autres modes de transport (véhicule particulier, marche à pied, vélo, taxis individuel ou collectif). Toutefois, le croisement de ce résultat avec une des caractéristiques économiques nous renseignant sur l'équipement de la population des villes intermédiaires en véhicules particuliers, a permis de le relativiser. Certes, l'utilisation de la voiture reste faible par rapport aux TEC public et/ou privés, mais elle est très élevée en la rapportant au niveau de motorisation de la population. En effet, la part de la population détentrice et utilisatrice du véhicule particulier varie entre 68.18% dans la ville de Bordj Ménaïel et 95.45% dans la ville de Bougaa.

En deuxième lieu, nous avons constaté que la population des villes intermédiaires enquêtées adopte un mode de déplacement fondé principalement sur la mono-modalité dont l'utilisation des TEC publics et/ou privés est prépondérante. La part de la mono-modalité varie entre 57% à Lakhdaria et 90% à Bougaa. En ce qui concerne la bi-modalité, elle est relativement développée dont la part d'utilisation de deux modes de transport est estimée 40% dans la ville de Lakhdaria, 35% dans la ville de DBK. Cependant, la ville de Bougaa est la seule ville où cette bi-modalité n'est pas assez développée représentant 10% de la population enquêtée. Il est à souligner que cette bi-modalité est fondée sur la combinaison de l'utilisation des autres modes de transports (véhicule particulier, marche à pied, taxi individuel ou collectif et transports universitaires) à celle des TEC publics ou privés. La combinaison des TEC publics et des TEC privés est le mode de déplacement le plus pratiqué dans la cadre de la bi-modalité. Enfin, nous avons relevé un autre mode de déplacement qui consiste en la tri-modalité qui est très faiblement pratiquée dans toutes les villes intermédiaires enquêtées. Le taux le plus élevé est enregistré dans la ville de Bouira avec 7%.

Quant à l'impact de l'organisation des TPL sur la régulation et la maîtrise de la mobilité, il est très faible. En effet, une part négligeable des populations des villes intermédiaires ont exprimé leurs souhaits de changer leur comportement de déplacement dont les solutions appuyées sont le changement de résidence (la mobilité résidentielle), le développement d'autres modes de transports, la réduction du nombre de déplacements à effectuer ou retour à la marche à pied. Ainsi, l'influence

des TPL sur l'utilisation du véhicule particulier est aussi très faible. La part de la population équipée en véhicules particuliers et utilisatrice de TEC publics et/ou privés varie entre 5.40% à Akbou et 40.90% à Lakhdaria.

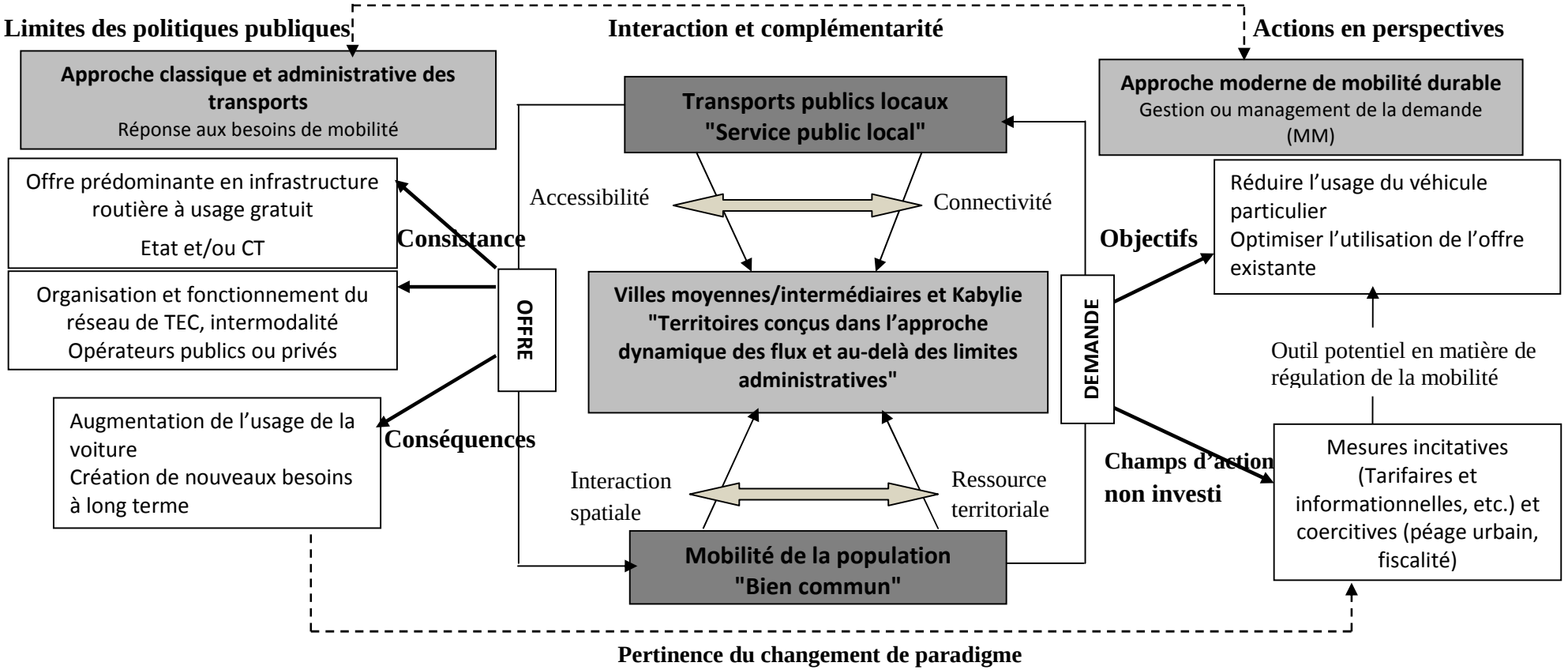
Les effets de l'amélioration de l'offre de transport par la réintroduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain (EPTUSB) et la création de la gare routière de type "A" dans la ville de Bouira annonce les prémices de régulation de la mobilité. Ainsi, l'EPTUSB a, à travers la réorientation d'une part de la population vers l'utilisation des TEC publics, modifié la structure de la mobilité de la population enquêtée. Ce qui nous amène à confirmer partiellement notre quatrième hypothèse car l'entreprise de transport urbain et suburbain peut être conçu comme un outil potentiel de régulation de la mobilité dans la ville de Bouira ayant bénéficié de cet outil eu égard à son rang d'agglomération chef-lieu de wilaya (ACLW). Nous concluons que ce critère relatif à la création des entreprises publiques de transport urbain au niveau des villes est pénalisant pour les autres villes que ne sont pas des ACLW.

Certes l'EPTUSB a amélioré la qualité du service public des transports selon 32% de la population enquêtée en la comparant à celle des services assurés par les TEC privés mais sans créer un environnement concurrentiel dans une approche de *Benchmarking* ; c'est-à-dire, elle n'a pas poussé les opérateurs à améliorer leurs prestations. Un autre objectif qui n'est pas atteint réside dans le fait que l'EPTUSB est sans aucun effet sur la réduction de l'utilisation du véhicule particulier, car sur 19 personnes équipées en véhicules particuliers, 17 en font l'usage pour la réalisation de leurs déplacements quotidiens, soit 73,68% de la population équipée en véhicules particuliers.

Quant à la gare routière de type "A" créée dans le but d'améliorer non seulement la qualité du service public en assurant une bonne organisation des opérateurs de transports (publics, privés et de taxis), mais aussi les conditions de la mobilité, une bonne partie la population enquêtée exprime son insatisfaction eu égard à la diminution du temps (87%), des coûts (89%) et des distances (88%) des déplacements.

Nous concluons que l'amélioration de l'offre de transport, si elle n'est pas accompagnée d'autres mesures incitatives à l'utilisation des transports en commun, reste inefficace en matière de régulation et de maîtrise de la mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie. Ceci nous permet de confirmer la première partie de la cinquième hypothèse annonçant que l'intermodalité portée par la diversification de l'offre de transports et l'optimisation de son utilisation n'est pas nécessairement une solution optimale, du moins dans une première phase, pour la régulation et la maîtrise de la mobilité. A travers le schéma ci-après nous avons essayé de schématiser et de simplifier le processus de régulation et de maîtrise de la mobilité par les TPL dans les villes intermédiaires de Kabylie.

Schéma n°2 : Modèle de régulation de la mobilité par les TPL dans les villes intermédiaires de Kabylie



Source : Etabli par l'auteur sur la base des lectures théoriques et des résultats empiriques

La lecture du schéma ci-dessus nous annonce l'existence d'un modèle de régulation et de maîtrise de la mobilité en Algérie d'une manière générale et dans les villes intermédiaires de Kabylie de manière particulière qui s'appuie sur l'offre de transport (réorganisation, modernisation et diversification de l'offre des TPL). Cependant, cette offre de transport améliorée à elle seule est insuffisante dans la mesure où elle n'a pas réduit l'utilisation de la voiture. Or, bien qu'elles n'induisent pas une diminution de l'utilisation du véhicule particulier, l'amélioration et la modernisation de l'offre en TPL demeurent un facteur essentiel du changement du comportement de mobilité de la population et donc de sa régulation.

En effet, les différentes actions en vigueur depuis les années 2000 visant à améliorer et à moderniser l'offre et l'organisation des transports publics algériens, notamment celles relatives à l'introduction de l'entreprise publique de transport urbain a permis d'orienter la population vers l'utilisation des TEC publics, en témoigne le cas de la ville Bouira. Dès lors, il est indispensable de la conforter par des mesures liées à la demande en recherchant à imprégner cette culture de l'utilisation des TEC qu'ils soient publics ou privés.

Ainsi, la mise en vigueur des mesures incitatives portant sur la gestion de la demande serait une solution complémentaire limitant les effets négatifs des premières relatives à la gestion de l'offre de transport. En effet, l'introduction des seules mesures tarifaires et informationnelles dans l'organisation des TPL des villes intermédiaires de Kabylie, pourrait soutenir la construction d'un autre niveau de régulation de la mobilité en agissant sur la demande. Facilitant l'utilisation des transports en commun tout en améliorant les conditions de mobilité de la population, la mise en vigueur de ces mesures influe sur la structure de la mobilité des individus en l'incitant à abandonner l'usage du véhicule particulier au profit des modes de déplacements alternatifs moins polluants et limitant l'effet d'encombrement.

En ce qui concerne les mesures tarifaires avec une possibilité de mise en place d'un seul ticket permettant de couvrir tout le trajet de déplacement, la part des populations des villes intermédiaires exprimant leurs souhaits de son application est motivant dans la mesure où elle estimée à 61% de la population enquêtée dans la ville d'Azazga, excepté la ville de Bougaa représentant une part égale à 17%. Néanmoins, celle relative à la possibilité de mise en place d'une carte d'abonnement avec une perspective d'augmenter la fréquence d'utilisation des transports en commun, cette mesure n'a pas trouvé d'échos auprès de la population.

Une part relativement appréciable des populations des six villes intermédiaires a exprimé son souhait d'augmenter leurs fréquences d'utilisation des TEC suite à l'introduction de ce mécanisme : Lakhdaria (30%), Azazga (15%), Kherrata (18%), Bouira (17%) et Bordj Ménaïel (19%). Cette part est insignifiant dans la ville d'Akbou (1%) et nulle dans la ville de Bougaa (0%). Ce résultat nous

conduit à poser une perspective de recherche en nous fondant sur l'analyse coûts-avantages des mesures tarifaires.

Nous avons aussi relevé que l'information pourrait être un outil potentiel en matière de régulation de la mobilité notamment à travers l'affichage des horaires de départs et d'arrivées des TEC dans les arrêts ou des cartes de réseau de desserte indiquant les lignes desservies. L'absence de ce mécanisme d'information perturbe le voyage de la population enquêtée dans les villes intermédiaires et donc sa mobilité. Ce qui nous amène à confirmer la deuxième partie de la cinquième hypothèse annonçant qu'une simple réorganisation des moyens de transports disponibles à travers l'amélioration de l'information ou par une politique de tarification contribue à l'optimisation de l'ensemble du système des transports et à la régulation des flux en agissant sur la demande de mobilité.

Enfin, nous pouvons conclure que le management des transports publics locaux des villes intermédiaires de Kabylie, limité à sa gestion administrative d'attribution d'autorisations d'exploitation et de lignes à exploiter, continue à penser la mobilité dans la seule problématique de besoins à satisfaire en écartant tout objectif de régulation. En effet, la problématique de régulation et de maîtrise de la mobilité n'est pas vue comme problème public devant être inscrit sur l'agenda des politiques publiques à traiter dans une approche globale.

Précisons que le texte fondateur en matière d'organisation et de gestion des TPL algériens date du début des années 2000 avec la loi n°01-13 promulguée dans un contexte d'ouverture du secteur à la concurrence dans le but d'améliorer quantitativement l'offre de transport. Soulignons que cette loi est complétée par la loi n°11-09 afin de le faire cadrer juridiquement l'organisation et l'exploitation des TCSP. Une réforme juridique, intégrant ces préoccupations de régulation de la mobilité s'avère inéluctable.

Il est à préciser que cet état de fait tel que décrit et analysé, limite l'attractivité économique et sociale de ces territoires en quêtes d'ouverture et de désenclavement. Il s'agit de l'un des paradigmes majeurs du fonctionnement de nos sociétés[1] car tout enclavement est source de déficit d'intégration spatiale faute d'absence d'interactions spatiales, sociales, économiques et culturelles des territoires entre eux faute du manque de réseaux dynamiques de transports. Cette situation est susceptible de freiner la mobilité des populations conduisant à construire un autre mode de vie caractérisé par l'immobilité. L'étude de l'impact de cette immobilité territoriale sur l'avenir des territoires et les modes de gouvernance territoriale en vigueur en vue de valorisation des ressources territoriales feront l'objet de travaux ultérieurs.

[1] DEBRIE Jean & STECK Benjamin (2001), L'enclavement, réevaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest, *Revue Espace géographique*, n°1, Tome 30, p.26-36, www.cairn.info

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

A. OUVRAGES

1. ADANDE Alexis (2007), Intégration régionale, démocratie et panafricanisme : paradigmes anciens, nouveaux défis, Ed. African Books Collective.
2. AHMED ZAID-CHERTOUK M., (2011), Le renouveau de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise économique mondiale in *Renewal of public intervention and contemporary crisis. Towards the emergence of a new form of regulation?* Ouvrage collectif sous la direction de Ph. BANCE et L. BERNIER, Publications du CIRIEC, Wiley Blackwell.
3. AHMED ZAID - CHERTOUK M., (2016), *Les déterminants des services publics et des modes de gestion publics en Algérie. L'évolution des concessions, DSP et autres PPP*, Chapitre d'ouvrage « Partenariats public-privé. Enjeux et défis » ss. Dir. H. BONIN et H. DELZANGLES, Edition Féret, Bordeaux.
4. AHMED ZAID - CHERTOUK M. (2018), *Co-construction of the general interest, and social innovations forms in Kabylia. A partnerships interaction approach based of three case studies*, chap. 10, *in* Providing public goods and commons, towards coproduction and new forms of governance for a revival of public action, Ph. BANCE (Dir.), 318p.
5. ALBOUY. M. (2002), Finance des organisations publiques et des entreprises privées : convergence ou rupture ?, CLIQUET Gérard & ORANGE Gérald, Organisations Privées, Organisations Publiques, Publication de l'Université de Rouen.
6. ALLEMAND Sylvain (2008), Apprendre la mobilité, les ateliers mobilité une expérience originale, Ed. Le Cavalier Bleu.
7. ALVERGNE Christel et LATOUCHE Daniel (2005), La ville retrouve son temps – Aperçu des politiques temporelles en France et au Québec in La ville autrement, Presses de l'Université du Québec, Sainte-Foy, Canada
8. AMAR George (2008), L'expression d'un changement de paradigme, In ouvrage Apprendre la mobilité : les ateliers mobilité une expérience originale, Sylvain Allemand, Ed. Le Cavalier Bleu.
9. AMAR Georges (2010), Homo-mobilis, le nouvel âge de la mobilité, éditions FYP.
10. ANDIN Odile et al. (1994), Mouvement, déplacement, transport : mobilité quotidienne, In Encyclopédie d'économie spatiale « Concepts, comportements, organisations » sous la direction AUKAY J.P., BAILLY A., DERYCKE P.H.et HURIOT J. M. Ed. Economica.
11. ANGELIER Jean-Pierre (2007), Economie des industries de réseau, Ed. Presses universitaires de Grenoble.
12. ACARDO F. (1892), Tableau général des communes de plein exercice, mixtes et indigènes des trois provinces, Imprimerie Pierre FONTANA et compagnie, https://gallica.bnf.fr
13. AURELIO (2000), Manuel de micro-économie, Librairie Droz.
14. AUCAPITAINE Henri (1836), Le pays et la société Kabyle, éd. A Bertrand, https://books.google.dz
15. AUCAPITAINE Henri (1864), Les kabyles et la colonisation de l'Algérie, Editeur Challamel.
16. AYDALOT Philippe (1985), Economie régionale et urbaine, Edition Economica.
17. BAIROCH Paul (1999), Villes et développement économique dans une perspective historique, Ouvrage Villes et croissance : Théories, modèles, perspectives, Sous la Direction de BAILLY Antoine et HURIOT Jean Marie, Ed. Anthropos.
18. BALZANI Bernard, BERTAUX Roger et BROT Jean (2002), Questions urbaines et politique de la ville, Ed. L'Harmattan.
19. BANCE Philippe (2013), La propriété et les services publics à l'échéance 2030, Working paper AUGUR projet, www.augurproject.eu
20. BANCE Philippe (2015), L'internalisation des missions d'intérêt général par les organisations publiques, Ed. Presses universitaires de Rouen et du Havre.
21. BARTOLI Annie (1997), Le management dans les organisations publiques, Ed. Dunod.
22. BAUBY Pierre et *ali*. (2007), Les services publics en Europe : Pour une régulation démocratique, Ed. Publisud.
23. BAUBY Pierre & CASTEX Françoise (2010), Europe : une nouvelle chance pour le service public, Paris, Fondation Jean Jaurès.

24. BAUMONT Catherine et HURIOT Jean-Marie (1999), La ville et représentations formelles, Ouvrage Penser la ville : théorie et modèle, Sous la direction de BAILLY Antoine et HURIOT Jean Marie, Ed. Anthropos.
25. BERNI-BOISSARD Catherine (2014), La métropole, d'un nouveau langage pour la ville à l'alternative : modèle grec ou modèle romain ? Ouvrage collectif Urbanisme en partage sous la direction Laurent VIALA, Editions de l'Espérou.
26. BOILLAT Patrick &PINI Giuseppe (2005), De la mobilité à la mobilité durable : politique de transport en milieu urbain, In ouvrage, « Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance », sous la direction de DACUNHA Antonio, PPUR presses polytechniques.
27. BOISVERT Jean, MALTAIS Daniel & ALLEN Steve (2000), Grands esprits du management, Ed. Presses de L'Université Québec, la première édition a été publié en 1994.
28. BOULIFA Ammar ou Saïd (1925), Le Djurdjura à travers l'histoire : depuis l'Antiquité jusqu'à 1830 : organisation et indépendance des Zouaoua (grande Kabylie), Bbiliothèque Nationale de Fance www.gallica.bnf.fr
29. BOURDIEU Pierre & SAYAD Abdelmalek (1965), Le déracinement : la crise de l'agriculture traditionnelle en Algérie, les éd. Minuit.
30. BOURDIEU Pierre (2000), Les structures sociales de l'économie, Edition Seuil, 289p.
31. BOURDIEU Pierre (2016), Sociologie de l'Algérie, Edition Thafat.
32. BOUZIDI Abdelmadjid (1988), 25 questions sur le mode de fonctionnement de l'économie algérienne, éd. APN.
33. BRUNET Roger (1997), Territoires de France et d'Europe, raisons de géographie, Belin
34. CARREY E. (1857), Récits de Kabylie, la conquête de 1857, éd. M. Lévy, Paris, https://gallica.bnf.fr
35. CARETTE Antoine-Ernest-Hippolyte (1849), Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841 et 1842 : origine et migrations des principales tribus de l'Algérie, Imprimerie impériale.
36. CHAPELON Laurent (2010), Les pôles d'échanges : des interfaces au service de l'intermodalité, Ouvrage géographie des interfaces : une nouvelles vision des territoires sous direction de Corinne Lampin-Maillet, Sandra Pérez, Paul Allard, Jean-Paul Ferrier, Editions Quae.
37. CHARVERIAT François (1889), Huit Jours en Kabylie : à travers la Kabylie et les questions kabyles, éditeur et imprimeur Librairie E. Plon, Nourrit et Cie, www.gallica.bnf.fr
38. CASTAIGNE Marie (2003), Droit et mobilité, Ed. Presses universitaires de Namur.
39. CLICHE Pierre (1980), Espace social et mobilité résidentielle, Presses Université Laval.
40. COTE Marc (1988), L'Algérie ou l'espace retourné, Edition Flammarion, Collection Géographes.
41. CURIEN Nicolas & GENSOLLEN Michel (1992), Economie des télécommunications : ouverture et réglementation, Economica.
42. CURIEN Nicolas (2000), Economie de réseaux, Paris, Ed. La Découverte.
43. DAUMAS Eugène (1853), Mœurs et coutumes de l'Algérie : Tell, Kabylie, Sahara, Edition Hachette, https://gallica.bnf.fr
44. DAUMAS Eugène (1857), La Kabylie, Edition Hachette, https://gallica.bnf.fr
45. DAUMAS Eugène (1858), Mœurs et coutumes de l'Algérie, Edition Bibliothèque cant. et univ. Lausanne, https://books.google.dz/books
46. DE COSTER Michel (1999), Sociologie du travail et gestion des ressources humaines, Edition, De Boeck Supérieur.
47. DE ROSNAY Joël (1975), Le macroscope : vers une vision globale, Edition Seuil, points, Paris.
48. DERYCKE Pierre-Henri (1979), Economie et planification urbaines. T1. L'espace urbain, Paris, Ed. PUF.
49. DERYCKE Pierre-Henri et GILBERT Guy (1988), Economie publique locale, Economica, Paris.
50. DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise (1996), Pour une confrontation des théories urbaines », In ouvrage, Penser la ville, sous la direction de DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Ed. Anthropos.
51. DESSOMMES François (1964), Notes sur l'histoire des Kabylies, FDB, Fort National.
52. DE TOCQUEVILLE Alexis (2003), Seconde lettre sur l'Algérie, 1837, 1ère éd., 1838 in La Presse de Seine-et-Oise, rééd. Mille et Unes Nuits, s.l.
53. DRAPERI Jean-François (2007), Comprendre l'économie sociale, fondements et enjeux. Dunod.

54. FARINE Charles (1865), A travers la Kabylie, Edition DUCRCQ.
55. FOURNIER Jacques (2013), L'économie des besoins. Une nouvelle approche du service public, éd. Odile jacob.
56. FREY Jean-Pierre (2003), La morphologie des petites villes. Ouvrage collectifs "L'avenir des petites villes, Actes du colloque international de Clermont, 20 et 21 novembre 2002" publié par le Centre d'études et de recherches appliquées au Massif Central, à la moyenne montagne et aux espaces fragiles (Clermont-Ferrand) eux éditions Presses Univ Blaise Pascal.
57. FREYDEFONT J-M. (2004), Projet urbain et petites villes, spécificités et généralisation, Ouvrage collectif L'avenir des petites villes : actes du colloque international de Clermont-Ferrand, 20 et 21 novembre, *Volume 21 de CERAMAC (Clermont-Ferrand)*, édition Presses Univ Blaise Pascal.
58. GAHLOUZ Mustapha (2011), Les *qanous* kabyles : anthropologie juridique du groupement social villageois de Kabylie, Ed. L'Harmattan.
59. GEGUIN Hubert (1996), Faut-il définir la ville ?, Ouvrage "Penser la ville" sous la direction DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Ed. Anthropos.
60. GLACHANT Jean-Michel (1994), Le marché et le hors-marché : une analyse économique des entreprises publiques françaises, Ed. Publication de la Sorbonne.
61. GOUILLON Charles (1880), Annuaire général de l'Algérie, Imprimerie PEZE V. et Cie et p.213 http://www.mekerra.fr
62. GRZYBOWSKI Cândido Romandes (2010), Biens communs et bien-vivre, Ouvrage, Les biens communs, modèle de gestion des ressources naturelles, sous coordination et réalisation de PETITJEAN Olivier, Passerelle DPH, Vol. 5, N°2, Ritimo, http://www.agter.asso.fr
63. GREFFE Xavier (1997), Economie des politiques publiques, 2e Edition Dalloz.
64. HAMOUMA Belaid & FERFERA (2002), Environnement concurrentiel et développement d'une entreprise publique de transports, Ouvrage, Transports urbains et interurbains en Algérie, CHANSON-JABEUR Chantal & MUSETTE Saïb, Ed. CREAD.
65. HANOUTEAU A. (1906), Essai de grammaire kabyle renfermant les principes du langage parlé par les populations du versant nord du Djurdjura, typographie Adolphe Jourdan Imprimeur-Libraire de l'académie, http://emediatheque.mmsh.univ-aix.fr
66. HENRI DUNANT M.J. (1858), Notice sur la régence de Tunis, Genève.
67. HEREZOG Philippe (2007), Droit, subsidiarité, efficacité : L'union européenne en quête d'une doctrine pour les SIG, *In* ouvrage Les services publics en Europe : Pour une régulation démocratique, BAUBY Pierre et *ali*., éd. Publisud.
68. HOURCADE (1996), Quelle mobilité pour demain : un autre regard sur les transports, Paris, la presse des transports aériens.
69. HUGHES Owen E. (2003), *Public Management and Administration: an Introduction, Palgrave* MacMillan, Basingstoke, (3rd Ed.).
70. HUGONNARD Jean-Christopher (1994), Le métro léger : illusion ou solution pour les pays en développement ? Ouvrage Les transports dans les villes du Sud : la recherche de solutions durables Xavier Godard, Edition Karthala.
71. HURIOT Jean-Marie (1999), Ville ou proximité organisée, Anthropos.
72. IBN KHALDOUN (2003), Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale, traduction de W.M. De SLANE, Alger, Berti.
73. JOINGNEAUX Guy, (2002), Transport et territoire, Ouvrage Le territoire aménagé par les réseaux : Energie, transports et télécommunications, MUSSO Pierre et al. Edition L'Aube.
74. JULIEN Charles-André (2015), Histoire de l'Afrique du Nord : Des origines à 1830, édition Talantkit, Béjaïa.
75. KAUFMANN Vincent (2004), La mobilité au quotidien, nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche, In ouvrage : Les territoires de la mobilité : l'aire du temps, réalisé sous la direction de VODOZ Luc, Ed. PPUR presses polytechniques.
76. KAUFMANN Vincent & MONTULET Bernard (2004), Mobilité, fluidité,… liberté, éd. Publications Fac St Louis.
77. KAUFMANN Vincent (2008), Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner, Ed. Presses polytechniques et universitaires romandes.

78. KAUFMANN Vincent (2014), Retour sur la ville : motilité et transformations urbaines, éd. Presses Polytechniques et universitaire.
79. KIRAT Thierry (1998), La réglementation des entreprises de services publics. Analyse économique, fondement juridiques et modalités institutionnelles. Ouvrage Collectif "Le service public en crise" : Tome 2, réponses, comparaisons internationale, sous direction de DARREON Jean-Louis, Sciences de la société, février, n°43, Ed. PU MIDI.
80. KITOUNI Housni (2013), La Kabylie Orientale dans l'histoire, Paris, L'Harmattan.
81. LACOUR Claude (1996), Forme et formalisations urbaines, Ouvrage Penser la ville, théorie et modèles sous la direction DERYCKE Pierre-Henri, HURIOT Jean-Marie et PUMAIN Denise, Ed. Economica.
82. LAFLAMME Marcel (1977), Le management : Approche systémique. Théorie et cas, Ed. Gaëtan Morin et Associés Ltée, Québec.
83. LAJUGIE Joseph (1974), Les Villes moyennes, Paris : Cujas
84. LAMARQUE Jean Maximilien, BARON FRIRION François Nicolas (1845), Le spectateur militaire : Recueil de science, d'art et d'histoire militaires, 2e édition, Bureau spectateur militaire, numérisé en 2008.
85. LAVILLE Jean Louis et SAINSAULIEU Renaud (1997), Sociologie de l'association. Des organisations à l'épreuve du changement social, éd. Desclée de Brouwer.
86. LASCOUMES Pierre & LE GALES Patrick (2007), Sociologie de l'action publique, Ed. Armand Colin.
87. LEGAY Jean Marie (2005), La ville durable, du politique au scientifique, sous la direction de MATHIEU N. et GUERMOND Y., Ed. CEMAGREF, CIRAD, IFREMER, INRA,
88. LE GOIX Renaud (2005), Villes et mondialisation : le défi majeur du XXI siècle, Ed., Ellipses
89. LEVEQUE François (2004). Economie de la réglementation, Ed. La Découverte
90. LEVY Jacques (2014), Justice spatiale : une boussole pour l'action urbaine, Ouvrage, Qualité urbaine, justice spatiale et projet : Ménager la ville, sous direction de DA CUNHA Antonio, GUINAND Sandra, PPUR Presses polytechniques,
91. LONNOY P. & RAMADIER TH. (2007), La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne, Ed. Bruylant-Academia.
92. MAKILAM (1996), La magie des femmes kabyles et l'unité de la société traditionnelle, Ed. L'Harmattan, Collection Histoire et perspectives méditerranéennes.
93. MAMMERI Mouloud (1980), Poèmes kabyles anciens, Ed. François Maspero, Paris, 470p. réédit. en 1987.
94. MANZANO Francis (2009), Berbères, berbérité : noms, territoires, identités, Considérations anthropologiques, lexicologiques et onomastiques en suivant Germaine Tillion (2000) et quelques autres. Cahiers de sociolinguistique, PUR - Presse Universitaire de Rennes, 2006.
95. MAYNTZ Renate (2010), L'idéal-type wébérien de la bureaucratie et la sociologie des organisations Traduction de Patrice Duran.
96. MAUNIER René (1932), La construction collective de la maison en Kabylie. Etude sur les coopérations économiques chez les berbères du Djurdjura, Paris, Institut d'Etnologie, Travaux et mémoires de l'institut d'ethnologie-III.
97. MEHERZI Djalel (2015), Les finances locales en Algérie : caractéristiques et problèmes, édition ITCIS
98. MERLIN Pierre (1991), Géographie, économie et planification des transports, éd. PUF.
99. MERLIN Pierre (1994), La croissance urbaine, Que sais-je ? Ed. PUF.
100. MICHEL Michel (1977), Ville moyenne, ville-moyen, Annales de géographie, Novembre-Décembre, n° 478, Armand Colin / CNRS.
101. MONTOUSSE Marc & WAQUET Isabelle (2008), Microéconomie, Ed. Bréal.
102. MORIN Edgar (1973), Le paradigme perdu : La nature humaine, Ed. Le Seuil, Réedit en 1979
103. MORIZOT Jean (1985), Les Kabyles : Propos d'un témoin, Paris, Centre des hautes études sur l'Afrique et l'Asie modernes (diff. Documentation française), coll. Publications du CHEAM.
104. MULLER Pierre (1990), Les politiques publiques, Edition PUF, Collection : Que sais-je.
105. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (2002), La demande du trafic routier : Relever le défi, Edition OCDE.
106. OSTROM Elinor (2010), La gouvernance des biens communs : Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Ed De Boeck, Révision scientifique de Laurent BAECHLER.

107. POLANYI Karl (1983), La grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temps, Editions Gallimard, 419p.
108. PYESSONNELE Jean André et DESFONTAINES René Louiche (1838), Voyage dans les régences de Tunis et d'Alger, publié. par M. Dureau de La Malle, Edition Gide, https://gallica.bnf.fr
109. PETRELLA Ricardo (1997), Le bien commun ; Éloge de la solidarité, Ed. Pages deux, Collection Cahiers libres.
110. PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse (2001), Les interactions spatiales : flux et changement dans l'espace, Ed Armand Collin.
111. REMOND Martial (2001), Au cœur du pays kabyle. La Kabylie touristique illustrée des années trente, rééd. Publisud, Paris.
112. REMY Jean & VOYE Liliane (1992), La ville : vers une nouvelle définition ? Edition L'Harmattan
113. REMY Jean (2004), Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité, In ouvrage territoires de mobilité : l'aire du temps, sous la direction de VODOZ Luc & GIAUQUE Barbara Pfister.
114. ROUSSEAUX Vanessa (1999), Disparités des strates urbaines et de la distribution hiérarchique des villes dans trois pays du Maghreb, Revue Méditerranée, Tome 91, 1-2-1999. Littoralisation et disparités spatiales Machrek Maghreb.
115. RAUX Charles (1996), Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne, Rapport de la cent-deuxième table ronde d'économie des transports tenue à paris les 9-10 mai, Conférence Européene du Ministère des transports, Tables Rondes CEMT, Edition OECD publishing,
116. SAÏDOUNI Maouia (2000), Eléments d'introduction à l'urbanisme : histoire, méthodologie, réglementation, Edition CASBAH.
117. SANTO Viriato-Manuel & VERRIER Pierre-Éric (1993), Le management public (2e éd.) Editeur : Presses Universitaires de France.
118. SARI Djilali (1993), Deux décennies d'urbanisation sans précédent en Algérie, In ouvrage Croissance démographique et urbanisation : politique de peuplement et aménagement du territoire : séminaire international de Rabat (15-17 mai 1990). Association internationale des démographes de langue française, INED.
119. SPERGER Wolfel (1995), Economie publique, Ed., PUF.
120. THIETART Raymond-Alain (2014), Le management, Ed. ITCIS, 13e édition.
121. VANIER Martin (2005), L'interterritorialité : des pistes pour hâter l'émancipation spatiale, Ouvrage Le territoire est mort, vive les territoires, ANTHEAUME Benoît & GIRAUT Frédéric, édition IRD.
122. WACKERMAN Gabriel (2000), Géographie urbaine, Ed. Ellipses.
123. WIEL Marc (2004), La ville en état de panique, in ouvrage Mobilité, fluidité et libertés, Bertrand Montulet.
124. WIEL Marc (2004), Ville et mobilité, un couple infernal ? Editions de l'aube.

B. PERIODIQUES

1. AGERON Charles-Robert (1966), La politique kabyle sous le Second Empire, Revue française d'histoire d'outre-mer, Tome 53, n°190-191, premier et deuxième trimestres, https://www.persee.fr
2. AGERON Pierre(2014), Notion à la une : intermodalité, Revue Géoconfluences, http://geoconfluences.ens-lyon.fr
3. AHMED ZAID M., (2008), Note de lecture pour la Revue « *Espaces et Sociétés* » de l'ouvrage de Nadir BOUMAZA et al., *Villes réelles, villes projetées. Villes maghrébines en fabrication*, Maisonneuve & Larose, Paris, 2006, 694 p. (Publication *on line* et version papier, plate-forme Cairn, portail des revues en sciences sociales), juin.
4. AHMED ZAID M. & BANCE Ph., (2015), What public governance with respect to public enterprises in rent economy, *Annals of Public and Cooperative Economics*, Vol. 86, Issue 4, pp. 657-681, Wiley Blackwell.
5. AHMED ZAID - CHERTOUK M., (2015), Fluctuation de la relation Etat-entreprises publiques dans les pays en transition. Cas de l'Algérie », *Revue de la Régulation.*
6. AHMED ZAID M., (2007), Le développement local à travers une analyse critique des finances communales de la wilaya de Tizi-Ouzou, *Revue Campus*, UMMTO, mars, pp. 10-30.
7. ALLEMAND Sylvain (2000), Ville à l'heure de l'urbanisation généralisée, Revue Sciences Humaines, Hors série, n° 34.

8. AMAR Anne & BERTHIER Ludovic (2007), Le Nouveau Management Public : Avantages et Limites, Revue Recemap, Décembre, volume 5, https://accthinkthank.files.wordpress.com
9. AMAR Georges (1988), Pour une nouvelle conception des réseaux dans la ville, Revue Quaderni, Vol 6, n°1 Fait partie d'un numéro thématique : Télé-ville, Pp. 23-33 http://www.persee.fr/doc/quad,
10. APPERT Manuel (2009), Les mobilités quotidiennes à Londres : aspects, impacts et régulations, Revue en ligne géo-confluences http://geoconfluences.ens-lyon.fr
11. BANCE Philippe & CHASSY A., (2018), *Citizen advisory committees: a tool to remedy the shortcomings of the Contingent Valuation Method within the system of multi-level governance*?, avec International Journal of Public Administration (IJPA), Aug, Hcéres B
12. BAOUNI Tahar, BAKOUR Mohamed & BERCHACHE Rafika (2013), Effets de la multi-modalité à Alger sur la mobilité des usagers, Revue Insaniyat, 62, mis en ligne 31/01/2016, http://journals.openedition.org
13. BARRIOS Edgar Varela (2009), Vers une anthropologie de la bureaucratie, Revue Cuadernos de administración / Universidad del valle / n° 41 / ENE. - JUN, http://www.redalyc.org,
14. BARTOLI Annie & CHOMIENNE Hervé (2007), Le développement du management dans les services publics : évolution ou révolution ?, Cahier français "les services publics", n°339, juillet-août, Ed. La Documentation Française.
15. BAUBY Pierre (1997), Services publics : Des modèles nationaux à une conception européenne, Revue Politique et management public, vol 15, n°3, pp. 107-122.
16. BAUBY Pierre, (1998), Service public : De la tutelle au la régulation, Revue Flux n°31-32, www.persée.fr
17. BAUBY Pierre (2007), Quels modèles de service public dans les pays de l'OCDE ?, Cahiers français "les services publics", n° 339.
18. BAUBY Pierre (2013), Valeurs, objectifs et gouvernance des services publics : refonder l'action publique, Revue algérienne des finances publiques, n°3 décembre, pp. 39-55.
19. BAUMOL W. (1982), *Contestable Markets : An Uprising in the Theory of Industry Structure, American Economic Association*, vol72, n°1, pp. 1-15, http://www.jstor.org
20. BEAUDRY Richard (1973), Les déterminants des migrations au Québec, Revue L'Actualité économique, vol.49, n°1, pp.113-127.
21. BEITONE Alain (2014), Biens publics, biens collectifs : Pour tenter d'en finir avec une confusion de vocabulaire, Revue MAUSS, 22 avril en ligne, http://www.journaldumauss.net
22. BELHEDI A. (1998), Intermédiarité et espaces intermédiaires. Quelques réflexions sur l'espace médian" second séminaire du Département de géographie de Sfax 2-4 mars.
23. BELHEDI A. (2007), Les villes intermédiaires en Tunisie. Quelques éléments de problématique, pp. 55-85 "Villes intermédiaires dans le monde arabe", Cahier GREMAMO, n° 19 Lab Sedet-CNRS, Univ Paris VII.
24. BENLAHCEN TLEMÇANI Mohamed(1995), Le secteur des transports au Maghreb, Revue Région & Développement n°1, p. 4, consulté le 15 mars 2012, http://region-developpement.univ-tln.fr
25. BELKHATIR Aziz (1999), Villes et territoires en Algérie, Revue Méditerranée, Tome 91, n°1-2. Littoralisation et disparités spatiales Machrek Maghreb, www.persée.fr
26. BENDJELID Abed (1998), Crise de développement et nouvelles stratégie d'acteurs dans les petites villes de montagnes et de steppe de l'Algérie occidentale, Revue *Insaniya*t, n°06, mis en ligne le 31 mars 2013, www.insaniyat.revue.org consulté le 17 mars 2017.
27. BENDJELID Abed. (2001), Armature urbaine et population en Algérie, Insaniyat, *Insaniyat* [Online], n°13, en ligne depuis 28 Février 2013, consulté le 24 juillet 2017. http://journals.openedition.org
28. BENDJELID Abed (2002), L'émergence de petits entrepreneurs privés dans le transport collectif en milieu rural en Algérie, Insaniyat [Online], n°16, Online since 31 October 2012, connection on 31 May 2018. http://journals.openedition.org
29. BEREZOSKA-AZZAG Ewa (2007), Redéfinir la ville, Revue Vies de villes, faire mûrir une stratégie de reconquête, pour la ville de demain, février, n°1 Hors Série.
30. BEZES Philippe (2005), Le modèle de l'État-stratège : genèse d'une forme organisationnelle dans l'administration française, Revue Sociologie du travail, n°47, pp. 431-450, https://spire.sciencespo.fr
31. BIALES Christian (2014), La gestion, cet article est une version légèrement modifiée de celui paru dans Les cahiers économie et gestion, n°65, en 2000, www.christian-biales.net

32. BOUBAKOUR Farès & BENCHERIF Houria (2013), Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat, Revue Géotransports, Transport et développement des territoires, n°1-2, www.cnfg.fr
33. BOURDAGES Jade & CHAMPAGNE Eric (2012), Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport, Vertigo - Revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-série 11, Online since 07 May 2012, consulté le 31 Mars 2018. http://journals.openedition.org
34. BOURDEAU-LEPAGE Lise, HURIOT Jean-Marie (2009), L'idée de région et le fait urbain, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, n°2 avril, pp. 267-287 www.cairn.info
35. BOURDIEU Pierre (1980), Le capital social, Actes de la recherche en sciences sociales. Volume 31, Fait partie d'un numéro thématique : Le capital social, http://www.persee.fr
36. BRANDELEER Céline et ERMANS Thomas (2016), Quand gérer des feux de circulation préfigure des choix de mobilité. Les enjeux stratégiques d'un outil technique, *Brussels Studies*, Numéro 103, 19 septembre 2016, pp. 01-15 www.brusselsstudies.be
37. BROTONS Jefferson (2013), La planification environnementale : nouveau modèle des politiques publiques territoriales durables ? Revue Pôle développement durable et territoires méditerranéens CERIC/CNRS-Aix Marseille Université http://pddtm.hypotheses.org
38. CARRIER Mario, DEMAZIERE Christophe (2012), La socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, n°2 (avril), pp.135-149, www.cairn.info
39. CATTAN Nadine (2009), Mobilité spatiale, Revue en ligne Hypergéo, http://www.hypergeo.eu
40. CARTELIER Lysiane (2007), Production et régulation des services en réseau : évolution de l'analyse économique, Cahiers français, n°339.
41. CHABANAS Nicole et VERGEAU Eric (1996), Nationalisations et privatisations depuis 50 ans, Revue Insee Première, n° 440 – Avril, p.1, Document, www.insee.fr
42. CHADLI M. & HADJIEDJ A. (2003), L'apport des petites agglomérations dans la croissance urbaine en Algérie, Cybergeo : Revue européenne de géographie, n° 251, 20 octobre, https://journals.openedition.org
43. CHAPPOZ Yves & PUPION Pierre-Charles (2012), Le New Public Management, Revue Gestion et management public, n°2, https://www.cairn.info
44. CLAVAL Paul (1968), La théorie des villes, Revue géographique de l'Est, Tome 8, n°1-2, janvier juin, Pp.3-56 https://www.persee.fr
45. CORDONNIER Laurent (2012), Eclairages sur la notion de biens communs, Document de travail, Revue Alternatives Economiques. http://alternatives-economiques.fr
46. CORIAT Benjamin & WEINSTEIN Olivier (2010), Les théories de la firme entre "contrats" et "compétences", Revue d'économie industrielle, 1er et 2e trimestres, 129-130, document 4, mis en ligne le 15 juin 2012, http://rei.revues.org
47. COTERREAU Alain (1969), L'apparition de l'urbanisme comme action collective : l'agglomération parisienne au début du siècle, Revue sociologie du travail, Numéro spécial publié avec collaboration d'AHTIK Vito, CASTELLS Manuel et al., Onzième année, n° 4, octobre- décembre, pp.342-344.
48. CUEILLE Sandrine (2007), Quelle forme organisationnelle pour la réalisation d'une activité de service public ? Réflexion sur les transformations organisationnelles de l'hôpital public. Revue Politiques et management public, vol. 25, n° 4, Actes du seizième Colloque international Florence "Public : nouvelles figures ? Nouvelles frontières ?" Tenu le15 et 16 mars 2007et organisé en collaboration avec l'Université Paris X (Laboratoires CEROS et CRDP) - Tome 2. www.persee.fr
49. CUSTOS D. (2001), Agences indépendantes de régulation américaines (IRC) et autorités administratives indépendantes françaises (AAI). L'exemple de la "Federal Communications Commission" (FCC) et de l'autorité de régulation des télécommunications (ART), Revue Politiques et management public, vol. 20 n° 1, 2002. Reconfigurer l'action publique : big bang ou réforme ? Actes du onzième colloque international - Nice, jeudi 4 et vendredi 5 octobre- Tome 1.
50. DEBRIE Jean & STECK Benjamin (2001), L'enclavement, réevaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest, Revue Espace géographique, n°1, Tome 30, pp.26-36, www.cairn.info
51. DELLEY Jean-Daniel (1997), Nouvelle gestion publique. Quand l'Etat se donne les moyens de son action, Travaux CETEL, Nouvelle gestion publique chances et limites d'une réforme de l'administration, n° 48, http://www.unige.ch

52. DELPIROU Aurelien (2013), Villes moyennes, Revue en ligne Métropolitique, https://www.metropolitiques.eu
53. DELORME Robert et ANDRE Christine (1991), Deux siècles de finances publiques : de l'État circonscrit à l'État inséré, In Revue d'économie financière, Volume 01, n°01, pp. 51-64, Fait partie d'un numéro thématique : Caisse des dépôts et consignations, http://www.persee.fr
54. DEMAZIERE Christophe (2007), Trente ans de réorientation de l'action de l'Etat : l'impact sur les services publics, Cahiers français "les services publics", n° 339 Edition Documentation française
55. DEMAZIERE Christophe (2014), Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? Un potentiel pour la recherche urbaine, Revue Métropolitiques, 29 janvier. http://www.metropolitiques.eu
56. DEUTSCHER Issac (1969), Les racines de la bureaucratie, Revue L'homme et la société, n°145, www.persee.fe
57. DUMOND Jean-Paul, JOURDAIN Alain (2006), L'action publique entre la planification et la contractualisation négociée : la perception des administrateurs des hôpitaux. Revue Politiques et management public, vol. 24, n° 2, p.3 Document consulté le 17/09/2015, http://www.persee.f
58. DUPONT Véronique & GUILMOTO Christophe Z. (1993), Mobilité spatiale et urbanisation : théorie, pratiques et représentation, Cahier des Sciences Humaines, n°29 (2-3), www.rechercheisidore.fr
59. DUPUY Gabriel (1984), Villes, systèmes et réseaux : le rôle historique des techniques urbaines. Revue Réseaux, volume 2, n°4, thématique : Réseaux urbains, p. 9, pp. 3-23 ; http://www.persee.fr
60. ÉDOUARD, J. C. (2012), La place de la petite ville dans la recherche géographique en France : de la simple monographie au territoire témoin, Revue Annales de géographie, n° 683, www.necplus.eu
61. FOULQUIER Norbert et ROLIN Frédéric (2012), Constitution et service public, Nouveaux Cahiers du Conseil Constitutionnel n° 37, Dossier : Conseil constitutionnel et le droit administratif, octobre 2012.
62. FOURNY Marie-Christine & CAILLY Laurent (2013), Gérer les proximités et franchir les distances, Revue Géo-Regards, Modes de vie de proximité, n°6, www.alphil.com/fr
63. FREMEAUX Philippe (1994), Williamson et la nouvelle économie institutionnelle, Entretien avec Oliver Williamson E., Revue Alternatives Economiques n° 122, http://www.alternative-economique.fr
64. GARCIA Serge, BREUIL Lise, GUERIN-SCHNEIDER Laetitia (2003), Régulation des services publics d'eau et d'assainissement : pertinence d'un observatoire européen sur la délégation, Les Cahiers de Recherche du Laboratoire Gestion de l'Eau et de l'Assainissement, n°1, www.agroparistech.fr
65. GARDERE Élizabeth (2012), Institution communicante et nouveau management public, Revue Communication et organisation, n°41, en ligne le 01 juin 2015 http://communicationorganisation.revues.org
66. GENDRON Bénédicte (2007), Le management éducatif... éclairage sur la notion, Magazine, Education & Management n° 34, pp. 60-63 http://www.educ-revues.fr
67. GENRE-GRANDPIERRE Cyrille (1999), La desserte spatiale des réseaux de transport routier : une approche fractale. Revue Flux, n°38, pp. 56-68 http://www.persee.fr
68. GILLES Martin (2010), La nouvelle économie institutionnelle, Revue Idées économiques et sociales, 1/2010 (N° 159), pp.35-40. http://www.cairn.info
69. GOHIER J. (1973), Portrait-robot, Revue Urbanisme, n° 136.
70. GOUDARD Fabienne, MOREL Cédric & LECHEVALIER Marc (2015), Répondre aux défis de l'intermodalité : Partenariat entre collectivités ou Syndicat Mixte ? Congrès ATEC ITS France sous la thématique "Les Rencontres de la Mobilité Intelligente", GUILLERME André, ISNARD Achille-Nicolas, LEPETIT Bernard (1989), L'utilité des routes et des canaux navigables, Revue Flux numéro spécial, pp. 5-14. http://www.persee.fr
71. GUINARD Dorian (2007), Réflexions actuelles sur la notion de service public, Revue Regards croisés sur l'économie, Volume 2/n° 2), pp. 36-43. http://www.cairn.info
72. HARDIN Garett (1968), *The Tragedy of the Commons*, Science, New Series, Vol. 162, No. 3859 (Dec. 13,), Pp. 1243-1248 Published by American Association for the Advancement of Science, http://www.jstor.org et http://www.geo.mtu.edu
73. HARRIBEY Jean Marie (2011), Le bien commun est une construction sociale. Apports et limites d'Elinor OSTROM. Revue l'économie politique, n°49, pp. 98-112
74. HERAN, F. (2001). La réduction de la dépendance automobile. Des Cahiers Lillois d'économie et de Sociologie, volume n° 37.

75. IDRES Bilal & KAID TLILANE Nouara (2016), La politique de transport en Algérie : Moteur de croissance économique ou de dépense ?, Les cahiers du MECAS, n° 13/ Juin, https://mecas.univ-tlemcen.dz
76. IRAGAËL Joly, MASSON Sophie, PETIOT Romain (2006), Les déterminants de la demande en transports collectifs urbains : comparaison internationale et analyse économétrique. Les Cahiers scientifiques du transport, AFITL, pp. 91-120.
77. JOSÉ M. VIEGAS, ROSÁRIO MACÁRIO (2001), Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport, Les Cahiers Scientifiques du Transport N° 40/- pp. 9-26, http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr
78. JOUMARD Isabelle, KONGSRUD Per Mathis (2003), Les relations financières entre l'État et les collectivités locales, Revue économique de l'OCDE /1 (no36), http://www.cairn.info
79. JUILLARD Étienne (1962), La région : essai de définition. Annales de Géographie, t. 71, n°387, 1962. pp. 483-499, http://www.persee.fr
80. KALTBRUNNER D (1871), Recherches sur l'origine des Kabyles. Le Globe. Revue genevoise de géographie, tome 10, pp. 31-75 ; http://www.persee.fr
81. KAUFMANN Vincent (2003), Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique. », Revue d'Économie Régionale & Urbaine n°1/ février, pp. 39-58.
82. KHAROUFI Mostafa (2003), Urbanisation et recherche urbaine dans le monde arabe, Revue *Insaniyète*
83. LAIB Lamia (2015), Privatisation des entreprises publiques : justifications théoriques et empiriques, Revue « Le manager » n°02, p. http://www.epsecg-alger.dz
84. LALANNE Aurilie (2010), Hiérarchie de places centrales vs hiérarchie de réseaux : Une revue de la littérature, http://econpapers.repec.org
85. LALMI Nedjma Abdelfettah (2004), Du mythe de l'isolat kabyle, Cahiers d'études africaines [En ligne], 175 |, mis en ligne le 21 novembre 2013. pp.507-531, http://etudesafricaines.revues.org
86. LANNOY Pierre (2003), L'automobile comme objet de recherche, Chicago 1915-1940, Revue française de sociologie, Volume 44, n°03, Juillet-septemebre, pp. 497-529, www.jstor.org
87. LANNOY Pierre (2005), Familles et automobile dans les travaux de l'école de Chicago. Un chapitre oublié de la recherche sociologique sur la motorisation, Revue *Networks and communication studies*, vol19, n°3-4, pp. 141-155.
88. LAUFER Romain (2008), Où est passé le management public ? Incertitude, institutions et risques majeurs, Revue Politiques et management public, Vol. 26/n°3, consulté le 15 avril 2016, http://pmp.revues.org
89. LEBAN Raymond & MAILLE-BELLEST Florence (2001), La régulation du secteur électrique britannique dans la concurrence : De l'œuvre pionnière à la maturité, Revue Flux, n°46, octobre-décembre, pp.37-46, http://olegk.free.fr
90. LEMISTRE Philippe et MAGRINI Marie-Benoît (2010), Mobilité géographique des jeunes : du système éducatif à l'emploi : Une approche coûts/bénéfices des distances parcourues, Revue Formation emploi, 110, consulté le 27 décembre 2015. http://formationemploi.revues.org
91. LENOIR Rémi (2012), L'État selon Pierre Bourdieu, Revue Sociétés contemporaines, volume 3, n° 87, www.cairn.info
92. LE PORS Anicet (2008), Conception française de l'intérêt général, du service public et de la fonction publique, Revue du Projet du PCF, Mars, n°27, http://projet.pcf.fr/
93. LE PORS Anicet (2013), La propriété publique, fondement du service public, Revue du Projet du PCF, Mai, n°27, http://projet.pcf.fr/
94. LEPTIT Bernanrd (1989), De l'utilite des routes et canaux navigables, Achille-Nicolas(1781), De l'utilité des routes et canaux navigables. Revue Flux, numéro spécial, pp. 5-14
95. LESPES René (1909), Le climat de la Kabylie du Djurdjura, Revue Annales de géographie, t.18, n° 97, www.persee.fr
96. MACLOUF Etienne et WIERZBICKI Bruno (2008), La mobilité géographique pour optimiser la gestion des ressources humaines publiques ?, Revue Politiques et management public, Vol 26/2, mis en ligne le 25 octobre 2011, consulté le 22 janvier 2016. http://pmp.revues.org
97. MANZANO Francis (2009), Berbères, berbérité : noms, territoires, identités, Considérations anthropologiques, lexicologiques et onomastiques en suivant Germaine Tillion (2000) et quelques autres.

Cahiers de sociolinguistique, PUR - Presse Universitaire de Rennes, 2006, pp.175-214. https://hal.archives-ouvertes.fr

98. MARGAIL F (1996), De la correspondance à l'interopérabilité : les mots de l'interconnexion, Revue flux n°25, pp. 28-35 http://collectivitesviables.orgs/intermodalite
99. MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre (2005), La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, Cahiers internationaux de sociologie 1 (n° 118), www.cairn.info
100. McAFEE R. Preston et MIALON Hugo M. (2004), Barrières à l'Entrée dans l'Analyse Antitrust, l'article original intitulé "Barriers to Entry in Antitrust Analysis" a été traduit par les soins de M. Patrice Bougette, LAMETA, Université de Montpellier 1, http://vita.mcafee.cc
101. MECHTOUB Akli (2001), Environnement social et habitat en milieu Villageois : le cas de Taourirt Mokrane en Kabylie, Revue *Insaniyat*, n°14-15, mis en ligne le 31 janvier 2012, http://insaniyat.revues.org
102. MERLAND Guillaume (2004), L'intérêt général, instrument efficace de protection des droits fondamentaux ? Cahiers du Conseil constitutionnel n° 16 http://www.conseil-constitutionnel.fr
103. MORIER Marc-Antoine (2016), Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.) : Motilité et mobilité : mode d'emploi, Revue Lectures [En ligne], Les comptes rendus, mis en ligne le 10 mai, http://journals.openedition.org
104. MONTEL-DUMONT Olivia (2007), Services publics : Quel bilan de la libéralisation ?, Cahiers français "les services publics", La Documentation française, n° 339,
105. MUGNIER Eric (2011), La mobilité de demain : quels changements pour les acteurs économiques ? Newsletter Se déplacer en 2020, http://www.ey.com
106. MUSSO Pierre (1999), La symbolique du réseau. Revue Quaderni, n°38, Printemps, fait partie d'un numéro thématique, "Politique symbolique et communication", Pp. 69-98 http://www.persee.fr
107. MUSSO Pierre (2000), L'ère de l'information de Manuel Castells. Revue Quaderni, n°41, Utopie II : les territoires de l'utopie, http://www.persee.fr
108. NUMA Guy(2010), Note sur le monopole naturel et le monopole pratique chez J. S. Mill, Revue économique, n°2 (Vol. 61), pp. 341-352, www.cairn.info/revue -économique-2010
109. OFFNER Jean-Marc (1996), Réseaux et Large Technical System : concepts complémentaires ou concurrents ? Revue Flux, n°26, pp. 17-30, http://www.persee.fr
110. OPPENCHAIM Nicolas (2011), La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris, Revue Articulo - *Journal of Urban Research*, consulté le 17 janvier 2016. http://articulo.revues.org
111. PARASIE Sylvain & ISRAËL Liora (2004), *In memoriam Isaac Joseph* (1943-2004), Revue Terrains & travaux, n° 7, https://www.cairn.info
112. PARROCHIA Daniel (2005), Quelques aspects historiques de la notion de réseau, Revue *Flux* 4/ (n° 62), Pp. 10-20 https://www.cairn.info
113. PENARD Thierry (2002), L'accès au marché dans les industries de réseau : Enjeux concurrentiels et réglementaires, Revue internationale de droit économique, *n*° 2 (t. XVI), pp. 293-312, https://www.cairn.info
114. PERCEBOIS Jacques (2003), Ouverture à la concurrence et régulation des industries de réseaux : le cas du gaz et de l'électricité Quelques enseignements au vu de l'expérience européenne, Revue Economie publique, 12/01, https://journals.openedition.org
115. PIANTONI Frédéric (2002), Les recompositions territoriales dans le Maroni : relation mobilité-environnement, Revue européenne des migrations internationales, vol. 18, n°2 , http://remi.revue.org
116. PINOL Jean-Luc (1999), La mobilité dans la ville : Révélateur des sociétés urbaines?, Annales de démographie historique, 1999-1. Faire son chemin dans la ville. La mobilité intra-urbaine. pp. 7-15 ; http://www.persee.fr
117. PIPERNO Serge (2017), Un système de transport intelligent : un enjeu pour notre institut, Magazine Trajectoire de l'Ifsttar "Systèmes de transports intelligents : vers une mobilité intelligente", n° 13 - Juin 2017 http://www.ifsttar.fr
118. RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika & BOURAS Zohra (2016), Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement-réengagement de l'Etat, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, n°07, pp. 09-44.

119. RAYMOND André (1979), La conquête ottomane et le développement des grandes villes arabes, Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, n°27, pp. 115-134.
120. RIGGS Fred W. (1979), Introduction : Évolution sémantique du terme "bureaucratie", Revue internationale des sciences sociales, volume XXXI "A la recherche de l'organisation bureaucratique", n° 4.
121. RODRIGUES Stéphane (2001), La régulation communautaire des services publics de réseaux : Vers une théorie générale de la « concurrence régulée »?, Revue Flux, n°44-45, pp.80-90, www.cairn.info
122. SANTAMARIA (2000), La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni. Annales de géographie, Armand Colin, Pp.227-239. https://halshs.archives-ouvertes.fr
123. SAPIR Jacques (2004), Les monopoles naturels. Problèmes de définition et de contrôle, p1, http://russeurope.hypothèses.org Article publié sous le titre de *"Estestvennye monopolii : problemy opredelenija i kontrolja*" Revue *Problemy Prognozirovanija*, n°6/2004, pp. 42-55.
124. SAYAD Abdelmalek (1994), Aux origines de l'émigration kabyle ou montagnarde, Revue Hommes et Migration, n°1179, cet article fait partie d'un numéro thématique "Les Kabyles. De l'Algérie à la France", pp.06-11 https://www.persee.fr
125. SERVAIS Marc et *al (*2004), Polycentrisme urbain : une réalité spatialement mesurable ?, Revue *Cybergeo*, Espace, Société, Territoire, mis en ligne le 07 avril dont le texte a été modifié le 22 juin 2007. www.cybergeo.eu.
126. SJAASTAD Larry (1962), *The costs and returns of human migration", Journal of Political Economy,* 70(5, partie 2), pp. 80-93.
127. ST-GERMAIN Michel (2001), Une conséquence de la nouvelle gestion publique l'émergence d'une pensée comptable en éducation, volume XXIX, automne 2001, Revue Education et francophonie, http://www.acelf.ca
128. TORNE L. J. M. (2001), Un réseau de villes à l'échelle de la planète, Revue Diagonal n°148.
129. TREIBER Hubert (2010), État moderne et bureaucratie moderne chez Max Weber, Revue Trivium n°7, "Max Weber et la bureaucratie" consulté le 11 janvier 2016. www.trivium.revues.org
130. VANDELLI Luciano (2000), La cellule de base de toutes les démocraties", *Pouvoirs*, Revue française d'études constitutionnelles et politiques novembre, n° 95- La commune en France et en Europe, www.revue-pouvoirs.fr
131. VANIER Martin (2005), La relation "ville/campagne" excédée par la périurbanisation. Les Cahiers français : documents d'actualité, La Documentation Française, pp.13-17. https://halshs.archives-ouvertes.fr
132. VAUDOUR-JOUVE Nicole (2002), La mobilité et la ville : l'exemple de l'agglomération marseillaise, Revue Méditerranné,
133. VRAIN Philippe (2003), Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels, Revue Innovations, volume 2 (n° 18), www.cairn.info
134. WEINSTEIN Olivier (2013), Comment comprendre les "communs" : Elinor Ostrom, la propriété et la nouvelle économie institutionnelle, Revue de la régulation [En ligne], 14 | 2e semestre, mis en ligne le 13 février 2014. http://regulation.revues.org
135. WIEL Marc (1999), Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales, Revue Espace, populations, sociétés, n°2. Les mobilités spatiales. pp. 187-194, http://www.persee.fr
136. WOESSNER Raymond &LANNEAUX Marie-Agnès (2012), Territoires et Transports en Commun en Site Propre : réalisations, limites et perspectives », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 52/1-2, mis en ligne le 04 février 2013, http://journals.openedition.org/rge/3496
137. YAYA Hachimi Sanni (2005), Les partenariats privé-public comme nouvelle forme de gouvernance et alternative au dirigisme étatique : ancrages théoriques et influences conceptuelles, Revue de l'innovation dans le secteur public, Volume 10 (3), n° 1, http://www.innovation.cc
138. YESGUER Hichem (2008), Les incidences du système de transport sur l'ouverture des zones rurales. Cas de la Kabylie (Algérie), Les Cahiers Scientifiques du transport, n° 54, www.afitl.ish-lyon.cnrs.fr
139. YOUSFI Badr-Eddine (2014), Dynamiques urbaines des villes sahariennes petites et moyennes du sud-ouest algérien, Cahiers de démographie locale 2012, Néothèque, coll. "Dynamiques des populations locales", Pp. 251-280 http://www.neotheque.info
140. ZUNE Marc (2006), De la pénurie à la mobilité : le marché du travail des informaticiens, Revue Formation emploi, 95 | juillet-septembre, http://formationemploi.revues.org

C. COMMUNICATIONS ET CONFERENCES

1. AHMED ZAID M., (2010), La régulation du service public de l'eau et de l'assainissement en Algérie, International Seminar *Services of general economic interest in Europe : Facts, Experience and Prospects*, University of Pavia-Italy, Department of Public and Territorial Economics, September 24-25.
2. AHMED ZAID M., (2011), Le service public de l'eau et de l'assainissement en Algérie, Colloque international *La régulation de l'action publique dans le contexte de crise financière mondiale*, UMMTO-CIRIEC, 28-29 mai.
3. AHMED ZAID M., (2011), Performance financière et performance sociale dans les entreprises publiques algériennes, International workshop, Universidad Politécnica de Valencia & CIRIEC-Espana, Valencia.
4. AHMED ZAID M., (2011), Lecture "*Local public services management in Northern Africa: economic, social and cultural aspects*", Summer school in Applied Environmental and Regulatory Economics Turin, September 9.
5. AHMED ZAID M., (2011), Les déterminants du management des collectivités territoriales algériennes dans le contexte de mondialisation, *Les effets de la mondialisation sur le management des organisations des pays en développement*, Université Badji Mokhtar, Annaba, 6 - 7 décembre
6. AHMED ZAID M., & al.., (2012), Economie sociale et action sociale territoriale : les innovations des associations à caractère social en Kabylie (Algérie), Xlle Rencontres du RlUESS, *L'économie sociale et solidaire face aux défis de l'innovation sociale et du changement de société*, Laboratoire 2L2S, Université de Lorraine, 5-6 juin
7. AHMED ZAID M., (2012), Valeurs Publiques et encadrement humain dans les collectivités territoriales algériennes : Impact sur l'initiation et le pilotage de projets territoriaux, *Valeurs Publiques*, Congrès de l'AIRMAP, Université Paris 2, 6-7 décembre.
8. AHMED ZAID M. &, RAMDINI S. (2013), Global performance and public services' mission of National Company of the Rail Transports (SNTF) in Algeria in context of change. Case study, *The future of public enterprise, Mission, performance and governance: learning from success and failures*, 9-10/9/ 2013, Brussels.
9. AHMED ZAID M., 2013, *La régulation des services publics d'intérêt économique en Afrique du nord. Approche comparative*, Workshop maghrébin *Management de services publics d'intérêt économique au Maghreb*, Laboratoire REDYL, UMMTO, 11-12 décembre.
10. AHMED ZAID M., 2013, Social Action and regulation of the Social Economy Sector in Algeria: Analysis of the future of social action devices, 4th CIRIEC International research Conference on Social Economy *Social economy on the move …at the crossroad of structural change and regulation*, Antwerp, October.
11. BAOUNI Tahar (2010), Les dysfonctionnement de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes, CODATU a organisé sa XIVe conférence internationale « Transport durable et qualité de vie en ville » à Buenos Aires du 24 au 27 octobre http://www.codtu.org
12. BAOUNI Tahar (2015), Impact des nouveaux TCSP sur la mobilité des usagers à Alger, http://www.codatu.org
13. BEAUREGARD Claude, CARASSUS David & ONGODOU Maurice Fouda (2010), Les mécanismes de gouvernance publique locale : une comparaison à l'échelle internationale, projet de Communication aux 8e rencontre internationale « Villes et Management », organisées sur le thème "La gestion démocratique des biens collectifs" à Marrakech (Maroc) du 15 au 16 mars en En partenariat avec l'Université Cadi Ayyad (Marrakech) et l'université Mohammed V Souissi (Rabat).
14. BENALLEGUE A. (2006), La gouvernance des systèmes productifs dans le secteur des transports en Algérie » Governance, Competitiveness and Networks Conference, Naples, October, In Revue Euromed « Vers un système intégré de transports Euro-Méditerranéen www.mittwaldserver.info
15. BEHAR Daniel (2010), Les incertitudes stratégiques de l'aménagement du territoire. Une illustration par les villes moyennes », communication au colloque « Villes petites et moyennes, un regard renouvelé », Tours, 9 10 décembre.
16. BIOT-PAQUEROT Guillaume (2007), Théorie de l'architecture organisationnelle et gouvernance publique : Le cas des universités de France, 6ème Conférence Internationale de Corporate Governance, Juin, Genève, Suisse, https://hal.archives-ouvertes.fr

17. BOURDIEU Pierre (1997), De la maison du roi à la raison d'État : un modèle de la genèse du champ bureaucratique, Actes de la recherche en sciences sociales, n°118, Pp. 55-68, http://www.persee.fr/
18. BOUBAKOUR Farès (2008), Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions apportées, communication représentée lors de la conférence de CODATU XIII, Ho CHI Minh City (Saigon) Vietnam. Les 12,13 et 14 novembre http://www.codatu.org
19. BOUBAKOUR Farès (2013), Développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie : quel arbitrage avec le transport collectif, In Actes de conférence Internationale CODATU XIV, Buenos Aires (Argentine). Thème de la conférence : Transport durable et qualité de vie en ville. http://www.codatu.org
20. BOUBAKOUR Farès, AMRANE Ahmed Youssouf (2013), Le prix du carburant et le développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie, http://www.congres-atecitsfrance.fr
21. BOYLE James (2003), *The Second Enclosure Movement and the Construction of the Public domain, In Boyle (ed.), special issue of Law and comtemporary problems, Vol. 66, nos, 1&2 (Winter/Spring)* [33-74] https://scholarship.law.duke.edu
22. BUCHIKHI Hamid & KIMBERLY John (1991), Le management bureauganique ou réconcilier le clan avec la bureaucratie, rédigé à partir d'une exposé de Thérèse RIEUL, séminaire vie des affaire, 21° séance, février.
23. CHEVALIER Jacques (1976), Essai sur la notion du service public, Publications de la faculté de droit d'Amiens, numéro 7, Pp136-161, https://www.u-picardie.fr
24. COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL (1997), Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'union européenne une logique de systèmes pour le transport de marchandises stratégies et actions visant à promouvoir l'efficacité, les services et le développement durable, http://cordis.europa.eu
25. COSSALTER Philippe (2007), Le droit de l'externalisation des activités publiques dans les principaux systèmes européens, Chaire MADP, Sciences-po, séminaire 27 mars 2007, Les délégations d'activités publiques dans l'Union européenne, LGDJ, http://www.sciencespo.fr
26. DUCHENE Chantal (2004), Le rôle des élus et des collectivités territoriales dans les relations entre les différents niveaux territoriaux, CODATU XI, BUCHAREST (Romania) : *Towards more attractive urban transport*, p.3 http://www.codatu.org/
27. HAMZAOUI Mohamed Alaid (2017), Le foncier industriel dans la wilaya de Bejaïa : Situation actuelle et perspectives, Conférence présentée à la 7e édition des rendez-vous économique des forum des chefs d'entreprises, tenu à l'université de Béjaïa, www.univ-bejaia.dz
28. LEVEQUE François (2000), Concepts économiques et conception juridique de la notion du service public, In Chapitre 8, KIRAT Thierry et SERVERIN Evelyne (Dr.), Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action, Editions CNRS, http://www.ensmp.fr
29. MARCHETTI Jean-Marc (2004), Comment les villes moyennes ont-elles traversé vingt ans de décentralisation ? Colloque International *La décentralisation au service de développement local*, organisé par le laboratoire REDYL-Université Mouloud MAMMERI, de Tizi-Ouzou tenu le 27 et 28 Novembre
30. NADOU Fabien (2010), La notion de "villes intermédiaires", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques, Colloque sur la thématique "ville petites et moyennes, un regard renouvelé" tenu le 09-10 octobre à Tours, France.
31. OUAZENE Mourad (2015), Promotion des carburants propres, Séminaire sur l'efficacité énergétique dans le transport, Alger le 03 et 04 Juin, http://staging.unep.org
32. OUAZENE Mourad (2017), Expérience algérienne dans la promotion des carburants et véhicules propres, Conférence au workshop sur la Promotion des Carburants Propres, Balaclava, 12 et 13 octobre 2017- République de l'ile de Maurice, http://wedocs.unep.org
33. RAMDINI Samira (2010), Le service public local des transports en Algérie : le processus de régulation du secteur au gré des réformes, Séminaire international Service of genenral economic interest in Europe : Fact, experience and prosepects, organisé par l'université de Pavie-Italie, 24-25 Septembre.
34. RAMDINI S. & AHMED ZAID M. (2011), Les problèmes du management de l'entreprise de transport public local dans le contexte de mondialisation : Cas de l'ETUTO (Entreprise de Transports Urbains de Tizi-Ouzou), Communication au séminaire international "Les effets de la mondialisation sur le management des organisations des pays en développement", 6-7 décembre et organisé par l'Université Badji MOKHTAR Annaba.

35. RAMDINI S. & AHMED ZAID M., (2013), Impacts de la capacité logistique des transports terrestres algériens sur la mobilité, *5ème Colloque international Logistiqua*, 30-31 mai, EMI, Tanger.
36. RAMDINI S. & AHMED ZAID M. (2015), L'organisation spatiale et fonctionnelle du transport public local dans la ville de Tizi-Ouzou. Le rôle des acteurs dans la gestion de la mobilité des personnes, Colloque international *De la coordination des acteurs pour un développement durable de territoires Euro-méditerranéens* – CADEM11, Université A. Mira de Béjaïa, 16-18 mai.

D. MEMOIRES, THESES DE DOCTORAT, HABILITATION

1. AGBOSSOU Igor (2007), Modélisation et simulation multi-agents de la dynamique urbaine : Application à la mobilité résidentielle, thèse de doctorat en géographie, réalisée Sous la co-direction de FRANKHAUSER Pierre et WEBER Christiane, Université de FRANCHE-COMTÉ, https://tel.archives-ouvertes.fr
2. AGERON Pierre (2013), L'intermodalité-voyageurs au prisme de la mondialisation : vers la structuration d'un méta-réseau intégré, thèse de doctorat en Géographie physique, humaine et régionale réalisé sous la direction VARLET Jean Université de Grenoble, https://tel.archives-ouvertes.fr
3. AHMED ZAÏD CHERTOUK Malika, 1998, Contribution à l'étude de la toponymie villageoise kabyle, Thèse de doctorat, INALCO, Paris, 1 vol. (703-XV f.), illustrations, cartes.
4. AICHOUR Boudjemâa (2008), Le probleme de l'embouteillage du trafic urbain et son impact sur la ville de Constantine, de Doctorat d'Etat en Urbanisme, réalisée sous la direction de LASSERRE Jean-Claude, Université de Constantine.
5. AIT BARA Hani (2015), Etude comparative de deux modes de transport collectif de voyageurs en Algérie : Le transport routier et le transport ferroviaire, Mémoire de Magister en sciences économiques, réalisé sous la direction de KHELADI Mokhetar, Université de Béjaïa, http://www.univ-bejaia.dz
6. AOUNI Mehenna (2014), Centralités urbaines et développement touristique à Bejaïa (Algérie), thèse de doctorat en Sciences de l'homme et de la société, discipline : Aménagement de l'espace, urbanisme, réalisée sous la direction de BAZIN Marcel, Université de Reims Champagne-Ardenne, https://tel.archives-ouvertes.fr
7. BELLAHSENE Tarik (2006), La colonisation en Algérie : Processus et procédures de création des centres de peuplement. Institutions, intervenants et outils, Les cas de centres en Kabylie du Djurdjura, 1857-1899 : Une illustration, de la plaine vers la montagne, thèse de doctorat en architecture, spécialité "Ville et Environnement" réalisée sous la direction PINON Pierre, Université de Paris8–Vincennes/Saint-Denis, https://fr.scribd.com
8. BONNEL Patrick(2001), Prévision de la demande de transport, Rapport présenté en vue de l'obtention du diplôme d'habilitation à diriger les recherches, université Lumière Lyon 2, Faculté des sciences économiques, https://tel.archives-ouvertes.fr
9. BOUTEILLER Cathrine (2015), Différenciation tarifaire dans les réseaux de transports urbains et interurbains de voyageurs : quels apports pour les services publics de transport et l'aménagement ? Thèse de doctorat en géographie, Aménagement et Urbanisme, spécialité, Architecture et aménagement de l'espace, réalisée sous la direction de FAIVRE D'ARCIER Bruno, Université Lyon 2 https://hal.archives-ouvertes.fr
10. CHANT Stéphane (2005), Modélisation dynamique macroscopique de l'écoulement du trafic hétérogène poids lourds et véhicules légers, thèse de doctorat en Génie civil réalisée sous la direction de BUISSON Christine et de LESORT Jean-Baptiste, L'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon. http://theses.insa-lyon.fr
11. CHEVASSON Guillaume (2007), Le calcul économique à l'épreuve des contraintes du secteur de transport routier, thèse de doctorat de sciences économiques, mention économie des transports, sous la direction de Crozet Yves. www.theses.univ-lyon2.fr
12. CHOUMERT Johanna (2009), Analyse économique d'un bien public local : les espaces verts, thèse de doctorat en sciences économiques, réalisée sous la direction OUESLATI M. Walid, Université d'Angers, Ecole doctorale DEGEST - Droit, économie, gestion, environnement, sociétés et territoires. https://tel.archives-ouvertes.fr
13. COQUIO Julien (2008), La performance adaptative des systèmes de transports collectifs. Modélisation, mesures de vulnérabilité et évaluation quantitative du rôle de l'information des voyageurs dans la régulation des situations perturbées. Thèse de doctorat en l'aménagement de l'espace et urbanisme

réalisée sous la direction de MATHIS Philippe, Université de François Rabelais, https://tel.archives-ouvertes.fr

14. DARGIROLLE Rébecca (2014), Les exclus de la mobilité : De l'observation a la décision, thèse de Doctorat en géographie, Sous la co-direction de Thomas THEVENIN et Benjamin MOTTE-BAUMVOL, Université de Bourgogne. https://www.theses.fr
15. DIAGANA Yakhoub (2010), Mobilité quotidienne et intégration urbaine à Nouakchott : des difficultés d'accès aux transports urbains à l'expérimentation des stratégies d'adaptation, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la codirection de PIHAN Jean et d'OUALLET Anne, Université Rennes. https://tel.archives-ouvertes.fr
16. DJEMEL Manel (2008), Impact de l'évolution des formes de croissance urbaine sur l'identité de la ville et de ses citoyens, Mémoire de Maîtrise en urbanisme réalisé sous la direction de Isabelle Thomas Maret, p.36 https://papyrus.bib.umontreal.ca
17. EPSTEIN David (2103), La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle, l'exemple des résidents actifs luxembourgeois, Thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction WEBER Christiane, Université de Strasbourg. www.theses.fr
18. GALLEZ Caroline (2015), La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir, Dossier d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris Est Marne la-Vallée Sciences politiques, Spécialité Aménagement, www.halshs.archives_ouvertes.fr
19. GAUDIN Solène (2013), Villes moyennes et rénovation urbaine : discours et actions d'une transaction spatiale : exemples pris en Bretagne, Thèse de doctorat en Géographie /aménagement réalisée sous la direction de COMMERCON Nicole, Université de RENNES2 sous le sceau de l'Université européenne de Bretagne. https://tel.archives-ouvertes.fr
20. GIORGI Florence (2002), Prise en compte des transports en commun de surface dans la modélisation macroscopique de l'écoulement du trafic, thèse de doctorat en Génie civil réalisée sous la direction de Jean-Baptiste LESORT, L'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, http://theses.insa-lyon.fr
21. GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (2008), La tarification des déplacements : évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour L'Île-De-France. Thèse de doctorat en Economie, spécialité Transport, réalisée sous la direction de Laterrasse Jean, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. https://pastel.archives-ouvertes.fr
22. GUEROIS Marianne (2003), Les formes urbaines vues du ciel : une contribution de l'image de CORINE à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe Occidentale, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction de Denis PUMAIN, Université Paris 1, https://tel.archives-ouvertes.fr
23. GUERRAB Saïd (2014), Analyse dialectométrique des parlers berbères de Kabylie, Thèse de doctorat en Langues, littératures et sociétés du monde, réalisée sous la direction de Kamal NAIT-ZERRAD, Institut National des Langues et Civilisations Orientales, https://tel.archives-ouvertes.fr
24. GUEROIS Marianne (2003), Les formes des villes européennes vues du ciel. Une contribution de l'image CORINE Land cover à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe occidentale, thèse de doctorat en géographie réalisée sous la direction de PUMAIN Denise, Université Paris I. https://tel.archives-ouvertes.fr
25. HADJEM Madjid (2009), Fonctions de la ville d'Azazga et organisation de l'espace : cas de la fonction commerciale de distribution des biens, mémoire de magister en économie spatiale, régionale et urbaine, sous la direction de BIA Chabane, UMMTO
26. KHALFI Kamel (2012), Gare routière, démarche conceptuelle vers un système constructif ouvert, mémoire de magister en génie civile, réalisé sous la direction de KABAB Ahamed, Université de Souk-Ahras. http://www.univ-soukahras.dz
27. KORKAZ Harz-Allah (2013), L'impact des déplacements sur la forme de la ville et leur place dans les outils de la planification urbaine. (Cas d'étude : la ville de Laghouat), Mémoire de Magister en " Urbanisme et Développement Durable", réalisé sous la direction de BAOUNI Tahar, Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme "EPAU" Alger.
28. KONING Martin (2012), Essais sur la congestion dans les transports à Paris, Thèse de Doctorat en Sciences Économiques réalisée sous la direction de KOPP Pierre, Université de Paris I – Panthéon Sorbonne. https://tel.archives-ouvertes.fr

29. LE NEDIC Thierry (2009), La Performance dans le secteur public : Outils, acteurs et stratégies L'expérience de la Ville de Paris, mémoire de master sciences de gestion réalisé Sous la direction de KLETZ Frédéric, Ecole des Mines de Paris, http://www.focusintl.com
30. MADANI Saïd (2012), Les mutations des villes intermédiaires en Algérie : Cas de Sétif, thèse de doctorat en Architecture réalisée sous la direction de TACHERIFT Abdelmalek, Université Ferhat Abbas de Sétif, http://www.univ-setif.dz/
31. MASQUERAY Emile (1886), Formation des cités chez les populations sédentaires de l'Algérie : Kabyle du Djurdjura, Chaouïa de l'Aoures, Béni Mezab, thèse présentée à la faculté des lettres, Edition Ernest Leroux, http://gallica.bnf.fr
32. MIGNON Jean-Marie, ROMANN Dominique (1977), Structures des activités et rôle des deux villes moyennes algériennes : Tlemcen et Saida, Thèse de doctorat de troisième cycle en géographie, réalisée sous la direction de ROCHEFORT Michel, Université Panthéon-Sorbonne-Paris I https://tel.archives-ouvertes.fr
33. NGUYEN Thi Than Huong (2011), Eléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorises, le cas de Hanoï, Thèse de doctorat en Géographie, aménagement, urbanisme réalisée sous la direction de Jean-Michel Deleuil, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon. http://theses.insa-lyon.fr/
34. OULMAKKI Ouail (2015), Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc, thèse en Sciences économiques, réalisée sous la direction du Professeur Thierry Blayac et la codirection du Professeur Mohammed Abdouh, l'Université Moulay Ismail Meknès, Maroc. https://tel.archives-ouvertes.fr
35. POUYANNE Guillaume (2004), Forme urbaine et mobilité quotidienne, thèse de doctorat en sciences économiques, réalisée sous la direction LACOUR Claude, Université Montesquieu-Bordeaux IV. https://tel.archives-ouvertes.fr
36. RAMDINI Samira (2010), Action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou : Prémices d'une politique de la ville, mémoire de magister en Sciences Economiques, spécialité économie publique locale et gestion des collectivités locales, sous la direction du professeur AHMED AID Malika, université Mouloud Mammeri. https://dl.ummto.dz
37. SAINT-AMAND Pascale (2011), L'adéquation d'un système de transport aux systèmes territoriaux méditerranéens : pour une mobilité durable. Modélisations et aide à la décision thèse de doctorat en géographie et aménagement du territoire réalisée sous la direction de VOIRON-CANICIO Christine, Université de Nice Sophia Antipolis, https://tel.archives-ouvertes.fr
38. TABAKA Kamila(2009), Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Etude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble, thèse de doctorat en géographie co-dirigée VANIER Martin et CHARDONNEL Sonia, Université Joseph Fourier Grenoble. https://tel.archives-ouvertes.fr
39. TRENTINI Anna (2012), Proposition d'un système de transport urbain mixte : application dans le cadre de la ville moyenne de La Rochelle, thèse de doctorat en sciences de gestion, réalisation sous la co-direction de MOLET Hugues MALHENE Nicolas, Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris, https://halshs.archives-ouvertes.fr
40. VIVRE EN VILLE et ÉQUITERRE (2017), Pour un Québec leader de la mobilité durable, Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur la Politique de mobilité durable, https://vivreenville.org
41. VOLKOFF Laurent (2013), Leadership et formation des managers, thèse de doctorat, spécialité : Cognition, Langage, Education, réalisée sous la direction de PEYRON-BONJAN Christiane. https://www.theses.fr
42. YESGUER Hichem (2009), Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles, Doctorat en Géographie réalisé sous la direction de Benjamin STECK, Université du Havre, https://halshs.archives-ouvertes.fr,
43. ZOUBIR Ayman(2013), Management de mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable. Quelles voies possibles de régulation, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme réalisée sous la direction de FAIVRE D'ARCIER Bruno. https://tel.archives-ouvertes.fr

E. RAPPORTS ET AUTRES DOCUMENTS

1. ABID H. (2009), Besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée occidentale, cas des pays du Maghreb, Etude réalisée pour le compte CEMTO, p.10 http://www.cetmo.org
2. ABORD DE CHATILLON Emmanuel et DESMARAIS Céline (2011), Le Nouveau Management Public est-il pathogène ? IREGE, Université de Savoie, http://www.chaires-iae-grenoble.fr
3. African Development Bank (2007), Perspectives économiques en Afrique 2007, éd. OECD Publishing
4. AHMED ZAID-CHERTOUK M., (2013), Économie Sociale et Solidaire en Algérie, réalités et perspectives » in *L'économie sociale et solidaire dans les pays du Maghreb*, IPEMED, Paris.
5. ALLIER Hubert (2015), Intérêt général : nouveaux enjeux, nouvelles alliances, nouvelle gouvernance, Rapport collectif sur l'intérêt général, Novembre, https://rapportinteretgeneral.files.wordpress.com
6. ANGELIER Jean-Pierre (2006), Les changements institutionnels dans les industries de réseaux : une libéralisation prématurée dans les pays en développement ?, Communication au colloque Institutions et croissance économique, Université d'Oran, 11-12 mars 2006.
7. Association Think tank européen « Pour la Solidarité » (2010), La mobilité durable : Emergence et application d'un concept, working paper, Bruxelles, www.pourlasolidarité.be
8. ATEC ITS (2015), Mobilité 3.0 ensemble pour la mobilité intelligente, Livre vert "mobilité", https://www.mobilite-intelligente.com
9. Banque Mondiale (1977), Evaluation d'un deuxième projet routier en Algérie, Rapport d'évaluation de la banque mondiale (construction du tronçon Boudouaou -Lakhdaria www.documents.worldbank.org
10. BEAUGUITTE Laurent (2015), Réseaux spatiaux et analyse de flux, ENSAI Cours 3, Groupe fmr (flux, matrices, réseaux), http://groupefmr.hypotheses.org
11. BEN AMOR Kamel (2014), Les transports ferroviaires au Maghreb, Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéens, Études & analyses, http://www.ipemed.coop.
12. BOUNNAFOUS Alain (2004), Le choix entre la voiture et le transport collectif, Institut des villes, Ed. villes et économie, la Documentation française, p.185-206.
13. BRANDELEER Céline et ERMANS Thomas (2016), Quand gérer des feux de circulation préfigure des choix de mobilité. Les enjeux stratégiques d'un outil technique, *Brussels Studies*, Numéro 103, www.brusselsstudies.be
14. BRAUN C. (1999), Villes intermédiaires, régions municipales et développement territorial, Lettre d'information n° 11 Programme URB-AL -CEE Direction Générale Relations Extérieures.
15. BRICOCOLI Massimo, SAVOLDI Paola (2014), La mixité fonctionnelle à l'épreuve : Une perspective européenne (les expériences de Milan, Copenhague, Hambourg), Plan Urbanisme Construction Architecture Appel à proposition de recherche : Mixité fonctionnelle versus zoning : de nouveaux enjeux ? http://www.urbanisme-puca.gouv.fr
16. CALETRIO Javier (2017), BAUMAN (Zygmunt), In Forum Vies Mobiles – "Préparer la transition mobilitaire". Publié le 28 février et consulté le 2 Mars, http://fr.forumviesmobiles.org
17. Centre International de Recherche et d'Information sur l'Economie publique, Sociale et Coopérative CIRIEC(2000), Les services d'intérêt économique général en Europe : régulation, financement, évaluation et bonnes pratiques", Etude réalisée par le CIRIEC et le CEEP avec le soutien de la Commission européenne – DG Emploi et Affaires sociales, Université de Liège.
18. CERTU (2011), La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010, Editions du CERTU, Collection Dossiers, mars, www.bv.transports.gouv.qc.ca
19. CERTU (2012), Plaquette Enquête Déplacement Villes Moyennes, p.03 www.grand-albigeois.fr
20. CHATELIN Céline (2003), Efficience *vs* inefficience des organisations publiques : la contribution des théories contractuelles, document de recherche n° 5 du Laboratoire Orléanais de Gestion, http://www.univ-orleans.fr
21. CIVITAS GUARD (2010), Systèmes d'information novateurs pour les transports en commun, http://civitas.eu
22. CLAVAL Paul (2005), L'étude géographique des réseaux au croisement des théories de la communication et des relations institutionnalisées, conférence du Festival international de géographie, 16e Edition sous la thématique "Le monde en réseaux, lieux visibles, liens invisibles", tenu du 30 septembre au 2 octobre pays invité l'Italie, http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005

23. Commission du 29 mai 1997, relative à l'intermodalité et au transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne.
24. COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (2003), Livre vert sur les services d'intérêt général, Journal officiel C 76 du 25.03.2004, http://eur-lex.europa.eu
25. CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE ET SOCIAL (1998), Rapport sur la ville algérienne ou le devenir urbain du pays, douzième session, Bulletin officiel, Novembre n° 6, Pp. 96-164.
26. CONSEIL D'ETAT ET LA JURISICTION ADMINISTRATIVE (1999), Réflexions sur l'intérêt général, Rapport public http://www.conseil-etat.fr
27. CONSEIL DES MINISTRES (1992), La Charte des services publics, 18 mars, La documentation française, http://discours.vie-publique.fr
28. CROZET Yves & JOLY Iragaël (2003), De l'hypothèse de la constance du budget-temps transport à sa remise en cause : Une double interpellation des politiques publiques de transports urbains, rapport de recherche, laboratoire d'économie des transports, Université Lumière Lyon, https://halshs.archives-ouvertes.fr
29. DIDIER Michel & PRUD'HOMME Rémy (2007), Infrastructures de transport, mobilité et croissance, Rapport du Conseil d'analyse économique, Ed. La Documentation française, http://www.ladocumentationfrancaise.fr
30. DIRECTIVE DE LA COMMISSION DE LA CEE de 1983
31. DOLOWY ENET (2003), Impact de la mobilité sur les formes urbaines et architecturales, Rapport PREDIT réalisé pur le compte du ministère d'équipement, du logement et des transports, http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr
32. Entreprise portuaire de Béjaïa (2016), Ouverture d'une ligne maritime Alger-Béjaïa, Revue Béjaïa port info, n°88, https://www.portdebejaia.dz
33. Entreprise portuaire de Djendjen (2016), Le Port de Bouddis de nouveau une destination très prisée, In Revue Djendjen Infos, n°14, trimestre03, http://www.djendjen-port.com
34. FINEZ J. (2012), Les métamorphoses de la tarification à la SNCF : de la péréquation au *yield management* (1938-2011)", Document de travail.
35. GALLEZ Caroline & KAUFMANN Vincent (2009), Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, Chapitre paru dans Flonneau M. & Guigueno V., 2009, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, Presses Universitaires de Rennes, https://hal.archives-ouvertes.fr
36. GANGLOF Florence (2009), Le nouveau management public et la bureaucratie professionnelle, la place de la dimension européenne dans la Comptabilité Contrôle Audit, May, Strasbourg, France https://hal.archives-ouvertes.fr
37. GART (2011), La coopération institutionnelle en matière de transport Commission Intermodalité Périurbain, Rapport de la Commission Intermodalité Périurbain, 20 septembre.
38. GART (2014), Les systèmes d'information multimodale, http://www.gart.org/
39. GART (2015), Mobilité et villes moyennes. État des lieux et perspectives, https://www.gart.org
40. GODARD Xavier (2006), Les obstacles à l'application de mesures pour la mobilité urbaine en faveur du développement durable Synthèse des enseignements des ateliers de Sfax, Batna, Aix-Marseille et Barcelone Rapport de synthèse établi par Synthèse INRETS pour le Plan Bleu (rapport rédigé par) Convention entre le Plan Bleu et l'Inrets de avril 2005, INRETS http://www.euromedina.org
41. Groupe pour le développement socio-économique Région Moyen-Orient et Afrique du Nord (2007), A la recherche d'un investissement public de qualité, Revue dépenses publiques, Document de la Banque Mondiale, Volume I, Rapport n° 36270 du 15 août.
42. GUGLIELM Gilles J. (2006), Un service universel ?, Communication à la journée d'étude de la promotion "doctrine/s" sur le thème "objets et sujets universels" à paraître en 2007 aux presses universitaires de Strasbourg, http://www.guglielmi.fr
43. Table ronde : transport et mobilité durable, Conférence environnementale, Ce document de travail résulte des débats de la commission spécialisée du Conseil national de la transition écologique réunie les 9 juillet, 24 juillet, 12 et 19 septembre, 17 octobre et 12 novembre2014, www.adcf.org
44. KANANURA Paul (2005), Mobilités et la ville de demain Par, Université de Bordeaux3, https://www.unil.ch

45. KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier & ROSSEL Pierre (2004), Mobilité et motilité. De l'intention à l'action. Cahier du LASUR n°4, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, février, https://infoscience.epfl.ch
46. KAUFMAN Vincent (2012), Dans une perspective large, la mobilité peut être définie comme l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social. www.forumviesmobiles.org
47. Laboratoire REDYL, (2004), *La décentralisation au service du développement local*, Proceedings colloque international, novembre 2004, UMMTO
48. Laboratoire REDYL, (2008), *Gestion durable des territoires, développement local et solidaire*. *Regards croisés*, Tome 1, Proceedings du Colloque international UMMTO-UHA, octobre 2007
49. Laboratoire REDYL, 2011, *La régulation de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise financière mondiale, Proceedings du colloque international UMMTO-CIRIEC, mai 2011*
50. Laboratoire REDYL-UMMTO & CREAM NORMANDIE – UNIVERSITE, Proceedings du Séminaire International « Etat stratège et régulation publique en Algérie : Quelle évolution pour l'Etat dans l'économie ? », 2 octobre 2017
51. LAUGIER Robert (2010), Ville et mobilité durables, Une synthèse documentaire établie pour le compte du Centre de Ressources Documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN), http://www.pourlasolidarite.eu/fr
52. Livre blanc de la mobilité géographique des salariés (2015), Mobilité géographique des salariés la sécurisation des mobilités au service de l'emploi et des territoires.
53. Maison de l'emploi de Marseille (2013), La mobilité quotidienne un enjeu stratégique aujourd'hui et demain, n°6.
54. MALKI Hichem (2012), L'inter-modalité (clé de la mobilité durable), Post-graduation Urbanisme et ville durable, EPAU, Alger, publié en Juin.
55. MANSENCAL Céline, MICHEL Didier (2004), Théories des Organisations, Module de Formation Management, Centre de Ressources en Économie Gestion-CREG, Académie Versailles, France, http://www.creg.acversailles.fr
56. Ministère des transports (2008), Les transports dans l'économie nationale, Communication du ministre des transports Amar TOU, 89e Edition du comptoir Suisse, Journée économique nationale, 28 septembre, http://www.ambassade-algerie.ch
57. NEFF A. (2006), Coopération entre autorité organisatrices de transport ligne ferrée de l'Est Lyonnais (Leslys), CERTU, Rapport de stage. www.lara.inist.fr
58. OCDE (1996), Le contrôle de gestion dans les administrations publiques modernes : Études comparatives des pratiques, Documents SIGMA, n° 4, Éditions OCDE. www.oecd-ilibrary.org
59. ONS, Rétrospective Statistique 1962 – 2011 : CHAPITRE- XI – TRANSPORT, www.ons.dz
60. O.N.S., (2011), RGPH 2008, La Direction Technique Chargée des Statistiques Régionales, l'Agriculture et de la Cartographie, sous la direction de BERRAH Mounir Khaled Collections Statistiques n° 163, Série S : Statistiques Sociales, http://www.ons.dz,
61. ORFEUIL Jean-Pierre (2000), L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Synthèse INRETS n° 7, Les collections de l'INRETS.
62. ORFEUIL Jean-Pierre (2015), Les sens de la mobilité, http://politiquedulogement.com
63. Organisation de l'aviation civile internationale (2004), Manuel de la réglementation du transport aérien international.
64. PESQUEUX Yvon (2002), Les réseaux et leur impact organisationnels. Technologie et management de l'information : enjeux et impacts dans la comptabilité, le contrôle et l'audit, Mai, France.CD-Rom, https://halshs.archives-ouvertes.fr
65. PETIT Fanny (2005), Quels principes pour les services publics? Egalité, continuité, adaptation, accessibilité, neutralité, transparence, confiance et fiabilité, AITEC (Association internationale de techniciens, experts et chercheurs) aitec.reseau-ipam.org
66. Rapport public du Conseil d'État (1999), Jurisprudence et avis de 1998. L'intérêt général, La Documentation française.
67. Réseau Action Climat(2017), Assises de la mobilité https://reseauactionclimat.org

68. RICHER Cyprien, HASIAK Sophie & JOUVE Nicolas (2011), Les Syndicats Mixtes de transport de la loi SRU : un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités?, *Flux* 1,n°83, www.cairn.info
69. RIES Roland (2003), Transports urbains : Quelles politiques pour demain, Rapport du Commissariat Général du Plan, p.25 www.ladocumentationfrancaise.fr
70. RIES Roland (2012), Les enjeux de la coopération institutionnelle dans les transports, In les Cahiers GART, http://www.ville-rail-transports.com/
71. ROSALES-MONTANO Silvia (2002), Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? Réalités et perceptions vues à travers la planification et les discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon Recherche réalisée pour le compte du PUCA dans le cadre de l'appel à recherche « Inégalités et mobilités » par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise p.59, http://www.innovations-transports.fr
72. ROUCHAD Didier (2016), Transports collectifs en site propre : Quel impact des investissements sur la fréquentation ? Document édité par Service de l'évaluation, de l'économie et de l'intégration du développement durable, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, juillet, http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr
73. SAFAR ZITOUN Madani & TABTI-TALAMALI Amina(2009), La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspectives, http://planbleu.org
74. SCHNEIDER YVES & CLÉMENT-WERNY CÉCILE (2012), Transport par câble aérien en milieu urbain, document publié par CERTU, Collection Références n°125, http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr
75. SILVERSTEIN Paul A. (2003), De l'enracinement et du déracinement. Habitus, domesticité et nostalgie structurelle kabyles, Actes de la recherche en sciences sociales (n° 150), Pp. 27-42 www.cairn.info
76. Transports : Grâce à une reconversion totale, le système s'adapte aux exigences nouvelles du pays, www.monde-diplomatique.fr
77. SULMONT N. (2014), Le secteur des transports en Algérie, Chiffres clefs, Direction Générale Trésor, Rapport de synthèse de l'Ambassade de France en Algérie-Service Économique Régional, Février, Revu par Françoise MELEY.
78. Tendances du trafic, politiques de transport et plans dans la Méditerranée Occidentale (2003), Revue Destion "Définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée Occidentale", Annexe A Algérie, Octobre.
79. THOMANN Sandra et al. (2002), Report modal en périurbain et représentation de l'installation résidentielle, Simiane, une gare de l'agglomération marseillaise, rapport pour le Ministère des Transports DRAST-PREDIT 1996-2000 LC n°00MT52-mars, http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr
80. UIA - CIMES, (1999), Villes intermédiaires et urbanisation mondiale" publié en mai par la mairie de Lleida, avec le concours de l'UNESCO, l'UIA et le ministère des affaires étrangères espagnol. Éditions en six langues, sous la direction de Josep Maria Llop Torné.
81. VIVRE EN VILLE et ÉQUITERRE (2011), Changer de direction. Pour un Québec libéré du pétrole en 2030. Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes, www.vivreenville.org
82. VUJISIC Milan (2005), Quel avenir pour les services publics en Europe ? http://www.creg.ac-versailles.fr/
83. ZARROUK Najat (2010), L'Ethique, la Transparence, la Responsabilisation, le Professionnalisme et l'Intégrité dans le Service Public, Atelier à l'intention du Personnel chargé des ressources humaines en Afrique sur le "Renforcement des capacités des ressources humaines pour la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) et le développement de l'Afrique" Cotonou, République du Bénin, http://unpan1.un.org

F. DICTIONNAIRES ET ENCYCLOPEDIES

1. CAMPS Gabriel (2012), « Babor », Encyclopédie berbère, n° 9, Baal – Ben Yasla, mis en ligne le 01 décembre, http://encyclopedieberbere.revues.org

2. CHAKER Salem (2004), Le berbère de Kabylie (Algérie), *Encyclopédie berbère, n° 26* mis en ligne le 01 juin 2011, *http://journals.openedition.org*
3. CHOAY Françoise & MERLIN Pierre (1988), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Nelle éd. P.U.F. Paris.
4. DEMERS Louis (2012), Structuration des organisations publiques, Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique, CÔTE L. et SAVARD Jean-François (dir.), p. 02 http://www.dictionnaire.enap.ca
5. Dictionnaire Larousse, http://www.larousse.fr/
6. DUPUY Gabriel (2012), RÉSEAUX, *philosophie de l'organisation*, *Encyclopædia Universalis*, en ligne, http://www.universalis.fr
7. GEORGE Pierre (1970), Dictionnaire de la géographie, Paris, PUF.
8. MALTAIS Daniel (2012). "Planification (stratégique et organisationnelle)", dans L. Côté et J.-F. Savard (dir.), Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique, www.dictionnaire.enap.ca
9. MERLIN Pierre, CHOAY Françoise (2009), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 2e éd, Quadrige.
10. LEVY Jacques & LUSSAULT Michel (2003), Dictionnaire de la géographie. Paris, Belin,
11. LEVY Jacques (2003), Capital spatial, dans LEVY Jacques et Lussault MICHEL, *Dictionnaire de la géographie*, Belin, p. 124-126.
12. ORFEUIL Jean-Pierre (2003), Mobilité habituelle, Dictionnaire de l'habitat et du logement, Brun Jean, SEGAUD M., Driant J.C. Editeurs, Armand Colin. Université Paris XII, Créteil.
13. REDJALA M'Barek, SEMMOUD Bouziane (2011), KABYLES, *Encyclopædia Universalis* [en ligne], http://www.universalis.fr
14. SEGAUD Marion, BRUN Jacques & DRIANT Jean-Claude, (2001), Les sens de la mobilité, *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement.* Paris, A.Colin.
15. SALES Arnaud (2013), Bureaucratie et organisation formelle, Encyclopédie canadienne en ligne, www.encyclopediecanadienne.ca
16. SHEPPARD Elizabeth (2014), Problème public, Dictionnaire des politiques publiques. 4e édition précédée d'un nouvel avant-propos. Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2014, pp. 530-538.

G. DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

1. Annuaire statistique de la wilaya de Béjaïa (2017), Direction de la programmation et du suivi budgétaire (DPSB).
2. Annuaire statistique de la wilaya de Boumerdès (2017), DPSB.
3. Annuaire statistique de la wilaya de Bouira (2017), DPSB.
4. Annuaire statistique de la wilaya de Sétif (2017), DPSB.
5. Annuaire statistique de la wilaya de Tizi-Ouzou (2017), DPSB.
6. Bilan d'activité du secteur des transports (2017), Direction des transports de la wilaya de Béjaïa.
7. Bilan d'activité du secteur des transports (2017), Direction des transports de la wilaya de Boumerdès.
8. Bilan d'activité du secteur des transports (2017), Direction des transports de la wilaya de Bouira.
9. Bilan d'activité du secteur des transports (2017), Direction des transports de la wilaya de Sétif.
10. Bilan d'activité du secteur des transports (2017), Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.
11. Etat du réseau routier (2017), Direction des travaux publics de la wilaya de Béjaïa.
12. Etat du réseau routier (2017), Direction des travaux publics de la wilaya de Boumerdès.
13. Etat du réseau routier (2017), Direction des travaux publics de la wilaya de Bouira.
14. Etat du réseau routier (2017), Direction des travaux publics de la wilaya de Sétif.
15. Etat du réseau routier (2017), Direction des travaux publics de la wilaya de Tizi-Ouzou.
16. Plan d'aménagement de la wilaya de Tizi-Ouzou (2012).
17. Plan d'aménagement de la wilaya de Boumerdès (2012).
18. Plan d'aménagement de la wilaya de Bouira (2012).
19. Plan d'aménagement de la wilaya de Tizi-Ouzou (2012).

H. TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

1. Constitution de la RADP, 1996 http://www.gitpa.org
2. Constitution de la RADP, 2016 http://www.gitpa.org
3. Loi 84-09 du 4 février relative au découpage territorial administratif
4. Loi n°88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres
5. Loi cadre n°01-13 du 07 août 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres
6. Loi n°01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, à la sécurité et la police de la circulation routière
7. Loi 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.
8. Loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville, JO N° 15 du 12 mars 2006.
9. Loi n°10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire, Journal Officiel, n°16.
10. Loi n°08-16 du 03 Août 2008 portant orientation agricole, Journal Officiel n°46, p.3
11. Loi n°08-12 du 25 juin 2008 relative à la concurrence complétée par la loi n° 10-05 du 15 août 2010
12. Loi n° 11-09 du 05 juin 2011 portant orientation et organisation des transports terrestres complétant et modifiant la loi n° 01-13.
13. Loi n° 11-10 du 22 juin 2011relative à la commune modifiant et complétant la loi n° 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune.
14. Loi n° 12-07 du 21 février 2012 relative à la wilaya modifiant et complétant la loi n° 90-09 du 7 avril 1990 relative à la wilaya.
15. Ordonnance n°63-466 du 2 décembre 1963 portant réorganisation des communes
16. Ordonnance n°63-142 du 28 octobre 1963 portant réorganisation des communes
17. Ordonnance n°74-69 du 2 juillet 1974 relative à la refonte de l'organisation territoriale des wilayas
18. Ordonnance n°76-28 du 25 Mars 1976 portant création de la Société Nationale des Transports Ferroviaires
19. Ordonnance n° 95-06 du 25 janvier 1995 relative à la concurrence
20. Décret n°49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et l'harmonisation des transports
21. Décret n° 63-129 du 19 avril 1963 portant organisation de l'administration centrale du ministère de la reconstruction, des travaux publics et des transports JO n° 27 du 03 mai 1963, p.405.
22. Décret n° 63-429 du 7 novembre 1963 relatif à l'organisation et aux attributions de l'office national des transports.
23. Décret n° 65-246 du 30 septembre portant changement de nom de certaines communes, JO n°100
24. Décret n° 67-31 du 02 février 1967 relatif à l'organisation de l'administration centrale du ministère d'Etat chargé des transports, J.O. n° 11 du 03 février 1967, page 130.
25. Décret n°82-148 du 17 avril 1982 portant mesures relatives à l'exercice des activités des transports terrestres
26. Décret n°82-85 du 14 Août 1982 portant création de l'entreprise portuaire de Béjaia
27. Décret 87-42 du 10 février 1987 modifiant et complétant le décret n°82-148 du 17 avril 1982 portant mesures relatives à l'exercice des activités des transports terrestres
28. Décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des directions des transports de wilaya.JO N° 51 du 28 novembre 1990, Page 1388.
29. Décret n°90-391 du 1 décembre 1990 portant transformation de la nature juridique et du statut de la SNTF
30. Décret n°96-39 du 15 janvier 1996 portant tarification des transports de voyageurs par routes
31. Décret exécutif n°02-448 du 25 juin 2002 relatif aux tarifs du transport de voyageurs par taxis individuels et taxis collectifs
32. Décret exécutif 04-415 du 20/12/2004 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transport routier de personnes et de marchandises.
33. Décret exécutif n°04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes.
34. Décret exécutif n°04-417 du 20 décembre 2004 explique la concession de système des transports urbains
35. Décret n°05-256 du 20 juillet 2005 portant création de l'agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires, Journal Officiel n°52 du 26 juillet 2005.

36. Décrets exécutifs n°06-496 à n°06-505 du 24 décembre 2006 portant création d'établissement public de transports urbains, Journal Officiel n°01 du 03 janvier 2007.
37. Décrets exécutifs n°09-163 à n°09-169 du 02 mai 2009 portant création d'établissement public de transports urbains, Journal Officiel n°29 du 17 mai 2009.
38. Décret exécutif n° 11-263 du 30 juillet 2011 modifiant et complétant le décret exécutif n° 04-415 fixant les conditions de délivrance des autorisations d'exercice des activités de transports routier de personnes et de marchandises.
39. Décret exécutif n° 12-109 du 16 mars 2012 fixe l'organisation, le fonctionnement l'autorité organisatrice de transports urbains
40. Décret n°12-188 du 25 avril 2012 portant déclaration d'utilité publique l'opération de réalisation de la première ligne de Tramway à Sidi Bel Abbès
41. Décret n°12-188 du 25 avril 2012 portant déclaration d'utilité publique l'opération de réalisation d'une ligne de Télécabines et téléphériques combinés dans la wilaya de Tizi Ouzou reliant Kef Nadja-nouvelle ville-stade du 1er novembre-haute ville-Sidi Baloua-Redjaouna.
42. Décret n°12-190 du 25 avril 2012 portant création d'une Autorité organisatrice des transports urbains dans certaines wilayas, Journal officiel n°25, p.10
43. Décret présidentiel n°15-140 du 27 mai 2015 portant création des circonscriptions administratives dans certaines wilayas et fixant les règles particulières qui leurs sont liées.
44. Décret exécutif n°15-141 du 28 mai 2015 portant organisation et fonctionnement de la circonscription administrative.
45. Décret exécutif n° 16-82 du 01 mars 2016 modifiant et complétant le décret exécutif n° 12-230 du 24 mai 2012 portant réglementation du transport par taxi.
46. Décret 16-83 du 1 mars 2016 fixant les modalités d'élaboration du plan d'aménagement du territoire de wilaya
47. Décret exécutif n° 16-311 du 1er décembre 2016 fixant les attributions du ministre des travaux publics et des transports, JO n° 71 du 11 décembre 2016.
48. Décret présidentiel n°18-303 du 5 décembre portant création des circonscriptions administratives dans certaines wilayas et fixant les règles particulières qui leurs sont liées.
49. Décret présidentiel n°18-337 du 25 décembre portant création de circonscriptions administratives dans les grandes villes et nouvelles villes et déterminant les règles de leur organisation et leur fonctionnement
50. Arrêt du Conseil d'Etat Winkell de 1909.
51. Arrêt du tribunal des conflits du 22 janvier 1921 société commerciale de l'ouest africain.
52. Arrêté du 18 février 1964 relatif à la répartition du trafic de marchandises entre les transporteurs publics routiers.
53. Arrêté du 2 janvier 2001.
54. Arrêté du 11 août 2007 portant cahier des charges-type fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personnes.
55. Arrêté interministériel du 31 octobre 2011 fixant la nomenclature des recettes et des dépenses du compte d'affectation spéciale n°302-125 intitulé fonds spécial pour le développement des transports publics.
56. Circulaire du ministre des transports n°0104/09M/DTT du 10 février 2009 relative à l'investissement dans le domaine du transport routier de voyageurs.
57. Circulaire du ministre des transports n°0278/09M/DTT du 04 juin 2009 relative au traitement des demandes d'autorisations d'exploitation des services de transport public routier de voyageurs.
58. Circulaire du ministre des transports n°0483/10/M/DTTU du 29 juillet 2010 relative au relèvement de la tarification des prestations de transport collectif urbain.
59. Circulaires du ministre des transports n°12/2503 du 29 décembre 2012 et 13/0014 du 06 janvier 2013.
60. Circulaire n°634 du 07/11/2017 du Ministre de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire relative à la création de mini zones d'activités.

I. SITES

http://www.andi.dz
http://www.anesrif.dz
http://www.directferries.fr/algerie_

http://www.interieur.gov.dz ;
http://www.metroalger-dz.com
www.ministèredestransports.dz ;
http://www.poma.net/le-groupe-poma/nos-partenaires
http://www.sntf.dz ;
http://www.sogral.dz
www.aotu-alger.dz
http://transgironde.gironde.fr

ANNEXES

Annexes

Annexe n°01 : Agglomérations urbaines selon la stratification statistique

	RGPH1966	**RGPH1977 : 211 *agglomérations***	**RGPH1987 : *447 agglomérations***	**RGPH1998 : *579 agglomérations***	**RGPH2008**
Unité urbaine	Agglomération	Agglomération	Agglomération	Agglomération	Agglomération
Strate supérieure urbaine	/	/	/	Comprend 24 agglomérations, le nombre des occupés est supérieur à 10 000 dont plus de 75 % non agricoles. Elles concentrent un grand nombre de services de type supérieur : Enseignement supérieur, Hôpitaux spécialisés, infrastructures de base très denses (gare routière, ferroviaire, port, aéroport, stades de sports de grandes capacités, centres de loisirs et d'attraction	
Strate urbaine		constituée par 67 agglomérations ayant chacune : plus de 1 000 actifs non agricoles représentant au moins 75 % du total des actifs ; un nombre d'habitants supérieur ou égal à un seuil minimum de 10 000. Toutefois les chefs lieux de wilaya ont été intégrés dans cette strate quelque soit leur population.	Composée de 121 agglomérations d'au moins 10000 habitants[1]. Les actifs occupés non agricoles sont plus de 2 000 et représentent au moins les trois quarts des actifs occupés.	Comprend 121 agglomérations ayant au moins 20000 habitants le nombre des occupés non agricoles est supérieur à 2000, représentant au moins 75% non agricole du total des occupés. Contrairement à l'urbain supérieur, elles ne concentrent qu'un nombre de service supérieur limité.	
Strate suburbaine		comprend 29 agglomérations constituant soit des zones de résidence soit des zones d'activité voisines des quatre métropoles13. Elles comptent plus de 75 % des actifs non agricoles différenciés dans la 13 Il s'agit des Agglomérations d'Alger, d'Oran, de Constantine et d'Annaba population totale. Ceux-ci peuvent exercer leur activité aussi bien dans les autres localités suburbaines que dans la ville noyau et dans leur propre agglomération.	comprend 68 agglomérations constituant des zones de résidence ou d'activité proches des grandes métropoles régionales. Ces agglomérations présentent des caractéristiques urbaines, selon les critères indiqués ci-dessus et parmi les actifs occupés qui résident dans chacune d'entre elles, moins du quart exercent une profession agricole.	Ce sont les 94 agglomérations constituant des zones d'habitat voisines, représentant l'extension en termes d'habitat et parfois d'activités des quatre grandes métropoles. Il s'agit essentiellement des agglomérations très proches des quatre métropoles régionales (villes satellites). Celles ci répondent aux critères d'activité et des principales caractéristiques urbaines.	

[1] Sauf Tamanrasset qui avait été classée en strate urbaine au recensement précédent, alors que sa population n'était que de 7 641 habitants en 1977)

Strate semi-urbaine		Comprend 49 agglomérations dont une partie prédominante des fonctions sont urbaines. Généralement, elles répondent à tous les critères de la strate urbaine mais le seuil de population a été ramené à 5 000 habitants au lieu de 10 000.	comprend 175 agglomérations qui satisfont à tous les critères de la strate urbaine, sauf la population minimale ramenée à 5 000 habitants au lieu de 10000 et le nombre minimal d'actifs occupés hors agriculture ramené à 1 000 au lieu de 2000.	Comprend 340 agglomérations dont le nombre d'occupés hors agriculture est fixé à 1000 actifs et celui du seuil minimum d'habitants à 5000. Cette strate est composée d'unités qui ont un rayonnement local et offrent un service minimum notamment en matière d'éducation et de santé pour non seulement leur population mais également au profit des unités rurales proches (semi-rural et le rural aggloméré et épars).	
Strate semi-urbaine potentielle		**Regroupe** 55 agglomérations tient compte de la potentialité du fait urbain dû au dynamisme et à la réalisation de certains projets ou à des prévisions de leur développement ou enfin à la taille de leur population qui entraîneront nécessairement une urbanisation rapide.	a été définie de la même manière qu'au précédent recensement. Elle regroupe 58 agglomérations, dont deux chefs lieux de wilayas (Illizi, Naama)		
non classees ailleurs Ne répondaient pas à tous les critères pour être classées dans l'une des		Composait de 11 agglomérations dont chacune répondait différemment et nécessairement à l'un des critères relatif à au moins l'un des critères relatifs à la taille, l'activité ou la fonction pour être distinguées du reste des agglomérations.	Composée de 25 agglomérations dont chacune répondait différemment et nécessairement à l'un des critères relatif à au moins l'un des critères relatifs à la taille, l'activité ou la fonction pour être distinguées du reste des agglomérations. Dans cette strate, les agglomérations sont toutes des chefs-lieux de daïras	/	/

Annexes

Annexe n° 02 : Agglomérations urbaines des wilayas de Tizi Ouzou et de Béjaïa

Wilaya de Tizi Ouzou					Wilaya de Béjaia				
Agglo.	1998		2008		Agglo.	1998		2008	
	Pop.	Strate	Pop.	Strate		Pop	Strate	Pop	Strate
Tizi Ouzou	76206	US	104312	US	Béjaia	144405	US	176139	US
Redjaouna	6758	SU	6953	SU	Amizour	17654	SU	20314	U
Ain El Hammam	-	SR	7575	SU	Feraoun	11930	SU	12167	SU
Freha	6541	SU	8155	SU	El Had	-	SR	17211	SU
Mechtrass	7223	SU	9361	SU	Souk El Tenine	-	SR	6953	SU
Tamazirt	-	RA	9383	SU	Tichy	6561	SU	9192	SU
Makouda	-	SR	9948	SU	Ighram	-	RA	8737	SU
Draa El Mizan	17480	SU	19451	SU	Aokas	6079	SU	7268	SU
Tizi Ghenif	18217	SU	20738	U	Akbou	32791	U	38291	U
Alma	8548	SU	8975	SU	Seddouk	8500	SU	13907	SU
Azazga	22135	U	26515	U	Tazmalt	19832	SU	24559	U
Larbaa Nath Irathene	7111	SU	8278	SU	Guendouz	8059	SU	7931	SU
Tizi Rached	6945	SU	7235	SU	Chemini	9424	SU	9364	SU
Tikoubain	-	SR	6712	SU	Tala Hamza	8142	SU	9320	SU
Ain Zaouia	-	SR	6685	SU	Ouzellaguen	13527	SU	20408	U
Souk El Khemis	25490	SU	26142	U	Agouni Gouroise (Beni	-	RA	8069	SU
Beni Douala	12024	SU	11948	SU	Sidi Aich	10534	SU	12870	SU
Bouzeguene	17775	SU	21097	U	El Kseur	19779	SU	23579	U
Ouadhia	10462	SU	13626	SU	Leflay	6234	SU	5982	SU
Azzefoun	-	SR	6197	SU	Kherrata	13377	SU	23657	U
Tigzirt	-	SR	8002	SU	Oued Ghir	-	SR	6848	SU
Tala Ililane	10116	SU	13264	SU	Total	336828		462766	
Beni Mendes (Taguemon)	7552	SU	7499	SU					
Boghni	15576	SU	16100	SU					
Draa Ben Khedda	26232	U	29403	U					
Djemaa N'Saharidj	7342	SU	6530	SU					
Tizi N'Tleta	13898	SU	13558	SU					
Taourirt Mimoun	6810	SU	5734	SU					
Boudjima	7101	SU	14469	SU					
Souk El Thenine	13857	SU	14538	SU					
Tadmait	13483	SU	13791	SU					
Ait Djemaa	11511	SU	12157	SU					
Ait Hidja	14053	SU	14774	SU					
Total	389446		509105						

Annexe n° 03 : Agglomérations urbaines des wilayas de Bouira et de Boumerdès

wilaya de Bouira					Wilaya de Boumerdes				
Agglomération	**1998**		**2008**		**Agglomération**	**1998**		**2008**	
	Pop.	**Strate**	**Pop.**	**Strate**		**Pop.**	**Strate**	**Pop.**	**Strate**
Bouira	52509	U	68545	U	Boumerdes	28480	U	28996	U
El Asnam	-	SR	7139	SU	Ben Merzouga	8958	SUB	10796	SUB
Kadiria	8735	SU	11341	SU	Boudouaou	42507	SUB	56398	SUB
Haizer	-	SR	8155	SU	Bordj Menaiel	35556	U	44572	U
Lakhdaria	37770	U	42886	U	Baghlia	6930	SU	8921	SU
El Hachimia	7285	SU	8859	SU	Naciria	6998	SU	7374	SU
Chorfa	12150	SU	14313	SU	Isser	13654	SU	17650	SU
Bordj Oukhris	-	SR	7500	SU	Zemmouri	8698	SU	17873	SU
Ahl El Ksar	-	SR	8146	SU	Si mustapha	-	SR	7148	SU
Takerbouzt/Aghbalou	-	SR	8857	SU	Tidjelabine	-	SR	10267	SU
Ain Bessam	28431	U	32548	U	Chaabet el ameur	8361	SU	10098	SU
Bir Ghbalou	-	SR	6471	SU	Thénia	15336	SU	15558	SU
M'chedallah	-	SR	10227	SU	Corso	5658	SU	11907	SU
Sour el Ghezellane	35475	U	43985	U	Ouled Moussa	16900	SUB	40692	SUB
Ath Mansour	-	SR	6491	SU	Larbatache	10936	SUB	13560	SUB
Total	182355	-	285463	-	Dellys	19453	SU	22013	U
					Beni Amrane	-	SR	7571	SU
					Souk El Had	-	SR	5836	SU
					El Bahri-Le plateau	8007	SUB	12500	SUB
					Ouled haddadj	8751	SUB	29012	SUB
					Hammadi	8372	SUB	15491	SUB
					Oueld Belhadi-BenAmar	-	SR	5216 7571	SUB
					Ouled Brahim	-	SR	9197	SUB
					Chebchab	-	SR	5398	SUB
					Khemis Elkechena	32010	SUB	46965	SUB
					El Kharrouba	6839	SUB	9480	SUB
					Total	292404		465489	

Annexe n° 04 : Agglomérations urbaines des wilayas de Bordj Bou Arreridj et de Sétif

Wilaya de Bordj Bou Arreridj					Wilaya de Sétif				
Agglomération	**1998**		**2008**		**Agglomération**	**1998**		**2008**	
	Pop.	**Strate**	**Pop.**	**Strate**		**Pop.**	**Strate**	**Pop.**	**Strate**
BBA	129004	U	158812	U	Setif	214842	US	252127	US
Ras El Oued	34081	U	44947	U	Ain Trick	-	SR	12455	SU
Bordj Zemoura	10575	SU	9274	SU	Chouf Lekdad	-	SR	8060	SU
Mansourah	13143	SU	14770	SU	Fermatou	-	RA	6769	SU
El M'hir	-	SR	11090	SU	Ain el kbira	20183	U	24075	U
El Achir	11521	SU	16550	SU	Beni Aziz	-	SR	8196	SU
Ain Taghrout	-	SR	8086	SU	Ain roua	-	SR	6541	SU
Bordj Ghdir	17272	SU	21967	U	Bir el Arch	-	SR	11698	SU
Sidi Embarek	-	SR	8568	SU	Addaoua	-	SR	8636	SU
El Hamadia	-	SR	8578	SU	Ain Abessa	6956	SU	8987	SU
Belimour	-	SR	8227	SU	Souk el djemaa	-	SR	5962	SU
Medjana	8469	SU	14517	SU	Ras El Ma	-	SR	8193	SU
Bouaroua	-	RA	7199	SU	Ain el Hadjar	7527	SU	9810	SU
Cherchar	-	SR	11167	SU	El Eulma	104758	U	145380	US
Khellil	9453	SU	12786	SU	Djemila	7689	SU	9244	SU
El Anseur	8430	SU	11710	SU	Ain Arnat	13694	SU	25315	U
Bir Kasdali	10228	SU	12935	SU	Amoucha	9854	SU	13411	SU
Ghilassa	-	SR	8077	SU	Ain Oulmane	39033	U	51207	U
Total	252176		389260		Beidha bordj	-	SR	9145	SU
					El Mellah	-	SR	6500	SU
					Soukhna	-	SR	6471	SU
					Mezloug	-	SR	6374	SU
					El Ouricia	8714	SR	11851	SU
					Tizi n'bechar	-	RA	6393	SU
					Salah bey	14382	SU	19471	SU
					Ain Azel	30238	U	37970	U
					Tizi N'Brahim	-	SR	7061	SU
					Bougaa	30551	U	31922	U
					Beni Fouda	6577	SU	7665	SU
					Agueni Foughal	-	SR	5790	SU
					Ain Sebt	-	SR	6819	SU
					Ksar el abtal	-	SR	8924	SU
					TOTAL	514998		788422	

Annexe 05 : Répartition des équipements socio-économiques par commune au niveau de la wilaya de Tizi Ouzou dont l'ACL est qualifée de ville intermédiaire

Secteur		DBK	Azazga	Bouzeguène	Maatkas	Tazi Ghenif
Education	Cycle préscolaire	21	25	13	18	19
	Enseignement primaire	11	14	15	17	17
	Enseignement moyen	04	05	04	5	5
	Enseignement secondaire	02	03	02	02	02
	Total	**38**	**47**	**34**	**42**	**43**
Formation professionnelle	CFPA	01	01	01	01	01
	Annexes CFPA et instituts	01	01	00	00	00
	Total	**02**	**02**	**00**	**00**	**00**
Jeunesse et sport	Maisons de jeunes	01	01	01	01	00
	Salles polyvalentes	00	01	00	01	01
	CSP	00	00	01	00	01
	Auberges de jeunes	00	01	00	00	00
	Foyers de Jeunes	00	00	00	00	00
	Total	**01**	**03**	**02**	**02**	**02**
habitat et urbanisme	Parc logement habité	5824	7163	5339	6012	6537
	Total Parc logement	**8934**	**9785**	**7954**	**7257**	**7955**
Santé	Hôpitaux	01	01	/	/	/
	Polycliniques	01	02	01	01	01
	Salles de soins	04	07	05	03	06
	Maternité	01	01	01	/	01
	Laboratoire d'analyse médicale	01	03	01	01	01
	UDS	02	01	01	01	01
	CMS	02	/	/	/	/
	Total	**18**	**13**	**09**	**07**	**16**
Action sociale	Etablissements spécialisés	01	00	01	00	00
	Jardins d'enfants	/	/	/	/	/
Moudjahidine	Stèles	04	06	11	07	02
	Sites historiques (cimetières de Chouhada)	02	02	04	03	01
	Autres (centres de torture pendant la révolution)	00	03	05	01	01
Culture	Maison de la culture	00	Annexe de la Maison de la culture M. MAMMERI	00	00	00
	Centre culturel	01 APC	00	01	00	00
	Bibliothèques	00	01 FCCL DC	00	00	01 (DC), 01 SL (DC)
	Bibliothèques communales	01 01 FCCL	00	01 FCCL	01 en cours de réalisation	00
	Salles de cinémas	01 APC	00	00	00	01 (DC)
	Théâtre	00	00	00	00	00
	Musées	00	00	00	00	00
	Sites archéologiques	00	00	00	01 (étude gelée, non inscrit en réalisation)	00
Culte	Mosquées	10	14	27	25	08
	Zaouia	00	01	01	00	00

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Tizi Ouzou * Gérés par le mouvement associatif

Annexe n°06 : Répartition des entreprises industrielles par secteur d'activités par commune la wilaya de Tizi Ouzou dont l'ACL est qualifée de ville intermédiaire

Commune	Secteur d'activités	Nbre d'entreprises	Nbre. D'employés
	Agroalimentaire	04	101
	Construction de matériaux	04	117
	ISMME	06	816
	Chimie et plastique	03	54
	Total	**17**	**1089**
DBK	Industrie de textile	4	700
	Industrie du bois et de papier	3	448
	Agroalimentaire	10	677
	Construction de matériaux	02	25
	ISMME	04	57
	Chimie et plastique	2	103
	Total	**25**	**862**
Maatkas	Industrie de textile	2	29
	Agroalimentaire	1	6
	Total	**03**	**35**
Bouzeguène	Agroalimentaire	02	45
	Chimie et plastique	01	8
	ISMME	01	7
	Total	**04**	**60**
Tazi Ghenif	Industrie de textile	02	31
	ISMME	1	6
	Total	**03**	**37**

Source : Etabli par l'auteur sur la base des données de l'annuaire statistique wilaya de Tizi Ouzou 2017

Annexe 07 : Répartition des équipements socio-économiques par ville intermédiaire dans la wilaya de Béjaïa

Secteur	Equipements	Akbou	Kherrata	Ouzelaguen	El Kseur	Amizour
Tourisme et artisanat	Hôtel classés	03 (privés)	00	01 (privé)	00	00
	Hôtels non classés publics	00	00	00	00	00
	Hôtels non classés privés	01	00	01	02	00
	Etablissements destinés à l'hôtellerie	01	01	00	01	00
Culture	Centre culturel	01	01	01	01	01
	Salle de cinéma	01	01	00	01	00
	Bibliothèque municipale	01	01	01	01	01
	Musées	00	00	01	00	00
	Monuments et sites historiques classés	00	00	01	03	00
Culte	Mosquées	15	27	09	11	24
	Ecoles coraniques	01	01	00	00	00
	Zaouiayates	00	/	01	00	00
	Centre culturels islamiques	00	/	00	00	00
Habitat et urbanisme	Logement habité	9753	6115	5896	5819	6562
	Logement total	15167	9320	7897	7598	9968
Education	Enseignement primaire	23	31	15	10	20
	Moyen	08	05	04	04	05
	Secondaire	04	03	02	03	02
Formation professionnelle	INSFP	/	/	/	/	/
	CFPA	02	01	01	01	01
Santé et protection sociale	CHU	00	00	00	00	00
	EPH	01	01	/	/	01
	EHS	00	00	00	00	00
	EPSP	00	01	00	01	00
	Polycliniques	01	02	01	01	01
	Salles de soins	05	06	04	03	07
	Pharmacie Publique	03	01	00	00	00

	Etablissement de protection sociale	01	00	00	00	00
Jeunesse et sport	Maison de jeunes	02	01	01	01	01
	Stades communaux	01	01	01	00	01
	Aires de jeux	29	09	13	12	24
	CSP	00	00	01	01	01
	Salle OMS	01	01	01	01	00
	Camps de jeunes	00	00	00	00	00
	Salles polyvalentes	01	01	00	01	00
	Piscine	01	00	00	00	00

Source : Direction de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Béjaïa, 2017

Annexe n°08 : Répartition des équipements socio-économiques dans les communes de Bordj Ménaïel et Dellys

Secteur	Equipements	Dellys	Bordj Ménaïel
Education et Formation professionnelle (2015)	Primaire	20	28
	Moyen	05	05
	Secondaire	04	04
	INSFEP	00	00
	CFPA	01	02
	CFPA de Rattachement	00	00
Santé	Hôpital	01	01
	EPH	01	01
	EPSP	01	01
	Polyclinique	01	01
	Salles de soins	06	06
	Maternité	01	01
	CMS	00	01
	UDS	01	01
	Laboratoire d'analyse	04	03
Action sociale		Centre Spécialisé de Protection (CSP)	École des jeunes aveugles (EJA) et des jeunes sourds (EJS)
Tourisme	Hôtels classés	01	00
	Zones d'extension touristiques	02	03
	Agences touristiques et de voyage	01	01
	Sites touristiques	01	01
Jeunesse et sport	Maisons de jeunes	01	02
	Auberges	00	00
	Camp de jeunes	01	00
	Complexe sportif de proximité	00	00
	Stades communaux	01	01
	Salles OMS	01	01
	Salles spécialisées	00	01
	Terrains combinés	03	03
	Aires de jeux	00	02
	Stades OMS	00	00
	Piscines	00	00
	Camp de tennis	00	00
	Base nautique	00	00
Culture et culte	Centre culturel	01	01
	Bibliothèques	00	01
	Théâtre	00	01
	Salle de cinéma	00	01 non fonctionnelle
	Mosquées	17	22
	Ecoles coraniques	00	01
	Salles coraniques	00	01
	Mausolées	03	00

Source : Annuaire statistique de la wilaya de Boumerdès, DPSB, 2017

Annexe n°09 : Répartition des équipements socio-économiques par secteur dans la commune de Lakhdaria et de Bouira

Secteur	Equipements	Bouira	Lakhdaria
Education	Primaire	48	33
	Moyen	15	07
	Secondaire	08	04
Formation professionnelle	INSFP	01	01
	CFPA	01	01
Enseignement supérieur	Centre universitaire	01	00
Santé et protection sociale	EPH	01	01
	EPSP	01	01
	Polyclinique	03	01
	Salle de soin	09	07
Action sociale	E.E.H.A	01	00
	Foyer d'accueil de l'orpheline victime du terrorisme (reconverti en C.A.T)	01	00
	FEA	01	00
	FPH	01	00
	CPP	01	00
Jeunesse et sport	Stade OMS	01	01
	Stade de football	01	01
	Salles OMS	01	01
	Terrain de sport collectif	00	00
	Terrains combinés	07	03
	Aires de jeux	04	02
	Piscine	01	01
	Maisons de jeunes	01	00
	Salles polyvalentes	00	01
	Complexes sportifs de proximité	01	00
	Centre de loisirs scientifique	01	01
	Auberge de jeunes	00	01
Logement	Parc logement	20747	11660
	TOL	5.2%	6%
Tourisme	Hôtels classés	03	00
	Hôtels non classés	03	00
	Agences de voyage	12	03
Environnement	CET	01	00
	Décharge publique		01
	Parc citadin	01	
Culture et culte	Maison de la culture	01	00
	Mosquées	12	14
	Ecoles coraniques	00	01
	Salles coraniques	03	05

Source : Direction de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Bouira, 2017

Annexe n°10 : Répartition des équipements socio-économiques dans la commune de Bougaa

Secteur	Equipements publics	Commune de Bougaa
Education	Enseignement primaire	18
	Enseignement moyen	06
	Enseignement secondaire	04
	Enseignement universitaire	00
Formation professionnelle		/
		/
		/
Santé		
Culte et culture	Centre culturel	01
	Bibliothèque	01
	Mosquées	18
	Ecoles coraniques	00
	Centre coranique islamique	00
	Salles coraniques	02
Jeunesse et sport	Salles polyvalentes	00
	Salles Omnisport	01
	Salle spécialisées	00
	Complexe sportif	00
	Stade	01
	Piscine de proximité	01
	Piscine semi olympique	00
	Piscine olympique	00
	Piscine couverte	00
	Complexe sportif de proximité	01
	Aires de jeux	04
	Auberge de jeunes	00
	Maison de jeunes	00
Tourisme	Hôtels classés	00
	Hâtelles non classés	01
	Station thermique	00
	Agences de voyages	03
Social	Etablissement sociaux	00
	Crèches publiques	00
	Crèches privées	03

Source : Direction de la programmation et du suivi budgétaire de la wilaya de Sétif, 2017

Annexe 11 : Circulaire ministérielle des transports n°35

: الوســـائـــــل
يتم النقل الجماعي للمسافرين عبر الطرق بواسطة عربات ذات محرك المتوفرة على أكثر من تسعة (09) مقاعد بما في ذلك السائق و تتمثل في الأصناف التالية:
- حافلة كبيرة من نوع "أوتوكار" (Auto-Car): عربة ذات 35 مقعد فأكثر.
- حافلة صغيرة من نوع "ميني كار" (MiniCar): عربة ذات 24 إلى 34 مقعد.
- حافلة كبيرة من نوع "أوتوبوس" (AutoBus) : عربة ذات 70 مكان فأكثر بما في ذلك المقاعد.
- حافلة صغيرة من نوع "ميني بوس" (MiniBus) : عربة ذات 35 إلى 69 مكان بما في ذلك المقاعد.
- العربات الأخرى (MicroBus) : من 10 إلى 23 مقعد.

مقعد = Places Assises
مكان = Places Offertes y compris les places assises

Annexe n° 12

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI OUZOU
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et de Gestion
Laboratoire Réformes Economiques et Dynamiques Locales –REDYL

Questionnaire adressé aux usagers des Transports Publics Locaux

Ce questionnaire s'inscrit dans le cadre de l'enquête servant la réalisation d'une thèse de doctorat en Sciences Economiques ayant pour thème ***"Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes : Régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie"*.** **N**otre enquête vise à caractériser le comportement de mobilité, à comprendre les raisons qui influencent le choix du mode de déplacement et à sonder la satisfaction des usagers de transports publics locaux (transport en commun public et privé), dans les villes moyennes de Kabylie. L'anonymat vous est systématiquement garanti puisque nous ne ferons pas référence à vos coordonnées personnelles sur le questionnaire.

Nous vous remercions pour votre collaboration.

A. CARACTERISTIQUES SOCIO-ECONOMIQUES DES PERSONNES

1) Quel âge avez-vous ? [….]
2) Quel est votre sexe : Homme [ ] Femme [ ]
3) Quelle est votre situation matrimoniale ? [ ] Célibataire [ ] Marié (e) [ ] Divorcé (e) [ ] Veuf
4) Quel est votre lieu de résidence permanente ? …….
5) Quel est votre statut ? [ ] Etudiant(e) [ ] Sans emploi [ ] Travailleur (se) [ ] Retraité(e)
6) Quel est votre niveau d'instruction ? [ ] Primaire [ ] Moyen [ ] Secondaire [ ] Universitaire
7) Si vous travaillez, précisez votre fonction […….]
8) Quelle distance journalière parcourez-vous pour vous rendre à votre lieu de travail ? (*préciser lieu de travail*) […….]
9) Quel est votre revenu mensuel (approximativement) ? [……..]
10) Etes-vous équipé d'une voiture ? Oui [ ] Non [ ]

B. CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS

I. Motifs, destination, distance et fréquence des déplacements

11) Pourquoi déplacez-vous ? (*classer ces motifs par ordre d'importance de 1 à 7*)
a) Travail [ ] b) Etudes [ ] c) Achat [ ] d) Soins [ ]
e) Loisirs [ ] f) Affaire administrative [ ] g) Accompagnement [ ]

12) Quelle combinaison faites-vous de ces motifs dans vos déplacements quotidiens ?
[ ] Travail-Achat -accompagnement [ ] Etudes-achat-Loisirs [ ] Achat-Loisirs-Accompagnement
[ ] Autres *(préciser)*

13) Quelles est votre destination la plus fréquente *? préciser le lieu le plus fréquenté*
Centre-ville [……..] Périphérie [……] Une autre ville (préciser) [……]

14) Quelle la distance moyenne de vos déplacements quotidiens ?
2 à 5km [ ] 10 à 15 Km [ ] 20 à 25 Km [ ]

15) Quelle est la fréquence de vos déplacements quotidiens ?
[ ] 1 à 2 fois par jour [ ] Plus de deux fois par jour
[ ] Une à deux fois par semaine [ ] deux fois par semaine [ ] plus de deux fois par semaine

II. Moyens, horaires et coûts de déplacements

16) Quel mode utilisez-vous le plus pour vos déplacements quotidiens ?
[ ] TEC public [ ] TEC privé [ ] Transport universitaire [ ] Taxis Collectif
[ ] Taxis individuel [ ] Véhicule particulier [ ] Marche à pied [ ] Autres *(préciser*) ……

17) Pourquoi vous avez choisi ce mode de déplacement ?

[ ] *Moins chers* [ ] Plus confortable [ ] Sécurité [ ] Disponibilité [ ] Proximité du domicile
[ ] Plus rapide [ ] Habitude [ ] Pas d'autres choix [ ] Autres (préciser)…….

18) Quels sont les horaires de vos déplacements ? (*classez-les par ordre de préférence*)?

La Matinée [ ] 05h00 [ ] 06h00 [ ] 07h00 [ ] 8h00 [ ] 09h00
L'après midi [ ] 17h00 [ ] 18h00 [ ] 19h00 [ ] 20h00 [ ] 21h00

19) Quel est le montant approximatif mensuel de vos dépenses de déplacements (en dinar) ? [……]

C. SATISFACTION DES USAGERS DE L'OFFRE DE TRANSPORT

I. Moyens, tarification des transports publics et infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs

20) Pensez-vous que les moyens de transports disponibles répondent-ils à vos besoins de déplacements ?

21) Y a-t-il une bonne correspondance entre les différents modes transport empruntés? [ ] Oui [ ] Non

22) Si votre ville dispose de gare intermodale, gare de type A ou B, cette dernière a-t-elle amélioré les conditions de vos déplacements en termes de ?

[ ] Diminution du temps de déplacement. [ ] Oui [ ] Non Volume horaire :
[ ] Diminution des coûts de déplacement [ ] Oui [ ] Non DA :
[ ] Diminution des distances de déplacement [ ] Oui [ ] Non Nombre de km :

23) L'introduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain a-t-elle amélioré la qualité du service public de transport en matière ?

[ ] Vitesse [ ] Oui [ ] Non
[ ] Horaires de dessertes [ ] Oui [ ] Non
[ ] Lignes desservies [ ] Oui [ ] Non
[ ] Tarifs applicables [ ] Oui [ ] Non
[ ] Autres (préciser)

24) Pensez-vous que les transports collectifs privés sont de meilleure qualité par rapport à l'entreprise publique de transports urbain et suburbain ? [ ] Oui [ ] Non

25) Les tarifs de transports sont-ils ? [ ] Chers [ ] Plus au moins chers [ ] pas du tout chers

26) Souhaitez-vous la mise en place d'un seul et unique ticket prenant en charge tout votre trajet ?

27) L'adoption d'un système d'abonnement au transport en commun vous pousse-t-elle à utiliser davantage les transports publics ? [ ] Oui [ ] Non. Si oui dans quelle fréquence ? [ ]

II. Temps de déplacement et information relative à la rotation de moyens de transports publics

28) Combien de temps passez-vous dans les transports publics ?

[ ] Moins de 30mn. [ ] De 30 mn à 1h [ ] De1h à 2h [ ] Plus de 2h

29) L'absence d'affichage des horaires de départ et d'arrivée des transports publics locaux perturbe-t-elle votre projet de déplacement ? [ ] Oui [ ] Non

30) L'absence des cartes du réseau indiquant les stations desservies par les TPL est-elle une contrainte allongeant le temps consacrés à vous déplacements **?** [ ] Oui [ ] Non

III. Impact de l'organisation des TPL sur le comportement de mobilité des personnes

31) L'organisation actuelle des transports vous pousse-t-elle à changer vos habitudes de déplacement ?
[ ] Oui [ ] Non

32) Si vous répondez par « Oui », Comment ?

[ ] Changer le lieu de résidence Où : [……..]
[ ] Effectuer moins de déplacements
[ ] Bicyclette
[ ] Retourner à la marche à pied
[ ] Souhaitez-vous développer d'autres modes de transports (*préciser*)

TABLE DES MATIERES

Table des matières

Liste des abréviations
Liste des cartes, figures, graphes, schémas et tableaux
Sommaire
Introduction générale…… 01
Partie 1 : Management des TPL et régulation de la mobilité en Algérie : réflexion théorique et ancrage territorial…… 15
Introduction de la première partie…….. 15
Chapitre 1 : Réflexions conceptuelles sur les notions de transport public local et de mobilité : croisement entre service public et bien commun…… 16
Introduction du premier chapitre…… 16
Section 1 : Conception et caractérisation du service public des transports au gré des innovations technico-sociales et managériales…….. 16
Sous section 1 : La notion de service public dans le domaine de transport…… 16
1. Conception juridique et européenne du service public des transports : entre critère organique et matérielle…… 17
a. Service public est une activité prise par une personne publique : discuter le critère organique au regard de l'intérêt général…… 17
b. Fondements constitutionnels de la conception juridique du service public des transports en Algérie : Notions de propriété et d'utilité publique…… 21
c. Respect des principes du service public dans le domaine de transport : normes juridiques et valeurs publiques…… 23
§1- La portée limitée du principe d'égalité dans le domaine des transports : exclusion tarifaire et ségrégation territoriale……. 23
§2- Principe de continuité : régularité de fonctionnement du service public des transports……..…… 25
§3- Principe de mutabilité : Evolution organisationnelle et managériale des TPL…… 25
d. Conception européenne du service public des transports : entre logique de concurrence et objectif d'intérêt général……..... 26
2. Conception économique : Essai de rapprochement entre service public et bien collectif…… 29
a. Concept de bien collectif et correction des défaillances du marché……..... 30
b. Classification économique des services publics : TPL qualifiés de bien de club…… 31
c. Caractérisation du service public des transports en tant qu'un bien public local : effets d'une offre décentralisée……..... 33
Sous-section 2 : Caractéristiques du service public en réseaux appropriées aux TPL…… 36
1. Eclaircissements du concept de service public en réseau……..... 37
a. Concept de réseau de transport au sens technique des ingénieurs : de la réticulation à l'interconnexion territoriale……..... 37
b. Conception économique du réseau de transport comme mode organisationnel…….. 41
c. Réseau ou système de transports : deux concepts qui nécessitent d'être nuancés…… 43
2. Morphologie du service public en réseau des transports : la théorie des trois couches……. 46
a. La couche basse : l'infrastructure est une composante essentielle du réseau de transport…… 46
b. L'infostructure : Services intermédiaires de contrôle ou réseau de commande…… 46
c. La couche haute : le service rendu ou réseaux de services…… 48
Conclusion de la première section……48
Section 2 : La mobilité comme phénomène complexe : notion émiettée par les disciplines et nécessité d'une approche globale…… 48
Sous section 1 : Evolution de la conception de la mobilité : déclinaisons disciplinaires de l'usage de la notion de mobilité…… 49
1. De la mobilité sociale à la mobilité spatiale : quelques repères historiques, changements d'outils d'analyse et innovation conceptuelle……..... 49
a. Les réflexions sociologiques : la mobilité spatiale est un phénomène social total…….. 49
b. Essor de l'automobile et affirmation de la science du trafic : la mobilité comme phénomène spatial symbolisant la liberté…… 51
c. De la socio-économie des transports : la mobilité synonyme de la demande des transports…… 54
2. Les approches géographiques de la conception de la mobilité spatiale : phénomène transversal à

dominance spatiale…… 55
a. La mobilité en géographie : Usages et déclinaisons conceptuelles ..…….. 56
b. Les formes de mobilité spatiale : Mouvements s'opérant sur la double échelle espace/temps.....59
3. Conception économique de la mobilité : Rationalité individuelle, spécialisation des espaces et allocation des ressources..... 61
a. La mobilité spatiale comme forme d'investissement individuel : minimiser les coûts et gérer les avantages…… 62
b. La mobilité spatiale comme matérialisation des échanges : un phénomène lié à la spécialisation des espaces..... 64
c. La mobilité spatiale : Facteur de stabilisation économique et d'allocation des ressources……..... 65
Sous section 2 : Conceptualisation de la mobilité dans une approche systémique : en quête de nouveau paradigme…….. 66
1. Elargissement du champ d'analyse de la mobilité spatiale : Rénover la compréhension des pratiques de déplacement……..... 67
a. La mobilité est une demande dite dérivée : approche espace-temps-activités/modes de vie…….. 67
b. La mobilité est un système organisé autour de trois dimensions : Approche transversale ou interdisciplinaire ouverte…….. 69
2. La mobilité généralisée : Innovation de nouveaux outils conceptuels……..... 71
a. Les controverses autour du concept de mobilité généralisée…… 71
b. La motilité comme potentiel : la mobilité est associée à la mise en œuvre d'un projet…….. 73
c. Du doit au transport au droit à la mobilité : changement de référentiel fondé sur la notion de bien commun…… 76
d. La mobilité est une "ressource territoriale" : outil de revalorisation des territoires……..... 78
Conclusion de la seconde section …… 81
Conclusion du premier chapitre……..... 82
Chapitre 2 : Management des TPL en Algérie : Ouverture à la concurrence en réponse aux besoins de mobilité…… 83
Introduction du second chapitre…… 83
Section 1 : Management des TPL dans le contexte du monopole de l'Etat : fondements théoriques et limites empiriques..... 83
Sous section 1 : Gestion publique bureaucratique : Prémices d'une approche managériale…… 83
1. Fonctionnement bureaucratique des organisations publiques en matière de fourniture de service public : Quelle légitimité ?..... 83
a. Spécificités des organisations publiques : management bureaucratique des services publics au nom de la performance……..... 84
b. Les principales caractéristiques du management bureaucratique…… 87
2. Le management bureaucratique et efficacité publique : lecture théorique et limites empiriques…… 88
a. La vision mécaniste du management bureaucratique : Une rationalité légale et efficacité en matière de gestion des services publics…… 88
b. Management bureaucratique des services publics et la fonction d'administration de Fayol dans les organisations publiques…….. 91
c. Limites du management bureaucratique pesant sur l'efficacité du service public…….. 94
Sous section 2 : Monopole de l'Etat et internalisation de l'intérêt général dans les transports terrestres en Algérie (1962-1988)…….. 96
1. Description et inscription contextuelle du modèle « tout public »…….. 96
a. Monopole public en Europe et internalisation de l'intérêt général : changement de paradigme de l'intervention publique……..... 96
b. Périmètre du monopole public en Algérie : planification et recherche de coordination…… 98
2. Les justifications de l'économie industrielle et de l'économie publique du « tout public » : La théorie du monopole naturel……..... 101
a. Monopole naturel justifié par la présence de rendements d'échelle croissants relatifs aux infrastructures… 102
b. Efficacité et limite de régulation des monopoles publics des transports en Algérie…… 103
Conclusion de la première section …… 105
Section 2 : Management des TPL en Algérie : une libéralisation en réponse aux besoins de mobilité…… 105

Sous section 1 : Du New public management (NPM) : nouveau paradigme de l'action publique visant la performance publique…… 106
1. Le NPM dans la gestion des services publics : Crise de légitimité de l'Etat et réforme de l'action publique……. 106
a. Emergence et développement du NPM : réforme du secteur public et introduction des outils de management privé.....107
b. Principes, outils et démarche du NPM : Développement de l'innovation des organisations publiques….. 109
c. Le NPM : Dogme de la performance publique et de la qualité du service public pour la satisfaction de l'usager-client…… 111
2. Socle théorique et prescriptions du NPM : Produit de la théorie néolibérale…… 113
a. La théorie des choix publics : Approche individualiste de l'Etat et décentralisation…… 114
b. La théorie des coûts de transaction : Externalisation de la gestion du service public…… 115
c. La théorie des droits de propriété : privatisation et efficience organisationnelle…….....117
d. La théorie de l'agence et gouvernance des services publics avec le système d'incitation…… 119
Sous section 2 : Cadre réglementaire et institutionnel relatif à la démonopolisation des TPL : vers une approche managérialiste ?..... 120
1. Les différentes lois ayant structuré la démonopolisation des TPL : Le management par la déréglementation…… 121
a. La loi 88-17 : Déréglementation et changement du paradigme de l'action publique dans le domaine de transport..... 121
b. La loi 13-01 : Apports et limites en matière de libéralisation des TPL…… 122
2. Jeux d'acteurs et gouvernance des TPL en Algérie : Multiplicité d'acteurs et absence de coordination…. 124
a. Organisation institutionnelle des TPL au niveau national : Approche interministérielle avec une prédominance du rôle du MTPT…… 124
b. Acteurs territoriaux, autonomie locale et territorialisation de la politique publique des transports…….....128
§1- Organes déconcentrés de Wilaya : Direction des transports comme autorité organisatrice des transports urbains.…… 128
§2- Décentralisation du service public des TPL : Rôle limité des collectivités territoriales.…… 129
3. Nature des marchés et réglementation de l'exploitation privée des TPL dans un contexte d'ouverture à la concurrence : Réponse aux besoins de mobilité……..... 132
a. Multiplicité des petites entreprises de transport et atomicité du marhé des TPL : Déclin du secteur public local au profit du secteur privé..... 133
b. Conditions d'accès au marché des TPL et attribution des autorisations d'exploitation aux personnes satisfaisant aux normes établies…… 136
c. Limites de l'augmentation de l'offre de transport en termes de service public et de mobilité……..... 138
d. Démonopolisation et externalisation de plusieurs fonctions de la société nationale de transports ferroviaires……. 139
4. Régulation des TPL justifiée par la nécessité de préservation des missions de service public dans un contexte concurrentiel……..... 141
a. Concept de régulation et son application aux services publics : concurrence régulée…… 141
b. Acteurs de régulation des services publics : rôle, autonomie et efficacité…… 144
c. Institutionnalisation du processus de régulation sectorielle des TPL en Algérie : choix d'un niveau d'intervention pertinent ?..... 147
Conclusion de la seconde section…… 150
Conclusion du second chapitre …… 151
Chapitre 3 : Management des TPL et régulation de la mobilité en Algérie : un processus en construction…… 152
Introduction du troisième chapitre…….. 152
Section 1 : Problématique de régulation de la mobilité en Algérie portée par une logique de planification intermodale des transports…… 153
Sous section 1 : Régulation de la mobilité : Contexte, fondements et actions…… 153
1. Régulation et maîtrise de la mobilité : un changement de paradigme des politiques publiques de transports…… 153
a. Concept de mobilité durable : Un nouveau cadre normatif des politiques de transports algérien..... 154
b. Régulation de la mobilité confrontée la difficulté de la maitrise de l'automobile : en quête du report

modal……. 159
2. Deux stratégies du système de transport en matière de régulation de la mobilité : du "*hard*" infrastructurel au "*soft*" organisationnel…… 161
a. Système de transports comme levier de la régulation de la mobilité : Approche par l'augmentation de la capacité de l'offre…….. 161
b. Des mesures coercitives (réglementaires et économiques) pour soutenir la régulation de la mobilité par l'offre : problème d'acceptabilité sociale…… 163
c. Régulation de la mobilité par la maîtrise de la demande : "*Mobility management"*…… 165
3. Approche systémique et régulation globale de la mobilité…….. 168
a. Une régulation au-delà de l'approche technique des services publics des transports…… 168
b. Approche moderniste de la régulation de la mobilité : Gestion et organisation du temps de travail…… 171
c. Régulation de la mobilité dans une approche globale : complexité institutionnelle et problème de gouvernance…….. 172
Sous section 2 : Régulation de la mobilité, aménagement et stratégie planification des transports : approche intermodale au nom d'un rééquilibrage modal……. 175
1. L'intermodalité comme système technico-actoriel : gouvernance des transports et régulation de la mobilité…….. 175
a. L'intermodalité pour des systèmes de transports intégrés et durables : repenser la planification urbaine.. 176
b. Fondements juridiques de l'intermodalité en Algérie…….. 179
c. L'organisation intermodale correspond aux relations d'acteurs : nouvelle forme de gouvernance portée par les syndicats mixtes……..... 180
2. Stratégie de planification des TPL en Algérie : une intermodalité soutenue par la modernisation des infrastructures…… 183
a. Les objectifs assignés aux infrastructures de transports dans le SNAT : durabilité, attractivité et compétitivité…… 183
b. Un réseau routier et ferroviaire en plein développement au nom de l'augmentation de la capacité de charge…… 186
c. Les gares intermodales en Algérie comme levier d'intermodalité : pour une optimisation des déplacements……. 188
Conclusion de la première section ……. 190
Section 2 : Intermodalité et stratégie de dynamisation du réseau de transport en commun au service d'une mobilité durable……..... 190
Sous section 1 : Politique de renforcement de réseau de transports en commun dans les villes algériennes : fluidifier la mobilité…….. 191
1. Efficacité de densification de réseau TEC par autobus en matière de mobilité : une nécessaire politique de partage de la voirie…… 191
a. Renforcement du réseau TEC par la réintroduction de l'entreprise publique de transports urbains : avantages et limites en termes de mobilité…… 191
b. Gestion trafic et partage de la voirie en faveur des TEC : un outil régulation de la mobilité……..... 194
2. Stratégie de maillage du réseau TEC par le développement de transport guidé : Pour une mobilité et un urbanisme soutenable…… 196
a. Le transport en commun en site propre en Algérie : levier d'aménagement urbain et une réelle alternative à l'utilisation de la voiture…… 197
b. Intégration de transport par câble dans le transport urbain algérien : un système de mobilité adapté aux villes à relief accidenté…… 201
3. Transport urbain maritime de voyageurs à des fins touristiques et de décongestionnement de la route…… 203
Sous section 2 : Mesures incitatives à l'utilisation des transports publics "TEC"…… 206
1. Une tarification intégrée en faveur des TPL en Algérie : instruments clés de régulation de la mobilité…… 206
a. Fondements Théoriques de la politique tarifaire des transports publics locaux : maximisation du bien-être social ou de la clientèle……..... 206
b. Evolution de la politique tarifaire sociale des TPL en Algérie : vers une tarification intégrée des réseaux de TEC……. 209
c. Mesures tarifaires incitatives à l'utilisation des TPL : Subvention des exploitants et réduction des tarifs.....212
2. Système d'information (TIC) indispensable à l'optimisation d'utilisation des TPL mais non encore non

développé en Algérie……..... 214
Conclusion de la seconde section…… 217
Conclusion du troisième chapitre …… 218
Conclusion de la première partie…… 219
Partie 2 : Etude de l'impact des TPL sur la régulation et la maîtrise de la mobilité dans les villes moyennes de Kabylie……..... 220
Introduction de la seconde partie……..220
Chapitre 4 : Discussions du concept de « villes moyennes » : entre théorie et réalité algérienne……..... 222
Introduction du quatrième chapitre…… 222
Section 1 : Ville, mobilité et transport comme système…….. 222
Sous section 1 : Penser la ville à travers la mobilité…… 222
1. Opposition ville/campagne, espace tiers et rôle majeur de la mobilité : Des frontières moins évidentes……223
a. Opposition ville/campagne : Deux territoires/deux modes de mobilités……..... 223
b. De l'opposition à l'interterritorialité ville/campagne : rôle de la mobilité dans l'émergence d'espaces tiers…… 225
2. Villes et mobilité : Deux concepts intimement liés…… 226
a. La ville comme une réalité complexe et interdisciplinaire…… 227
b. La ville est un lieu de polarisation des flux…… 231
c. Ville et mobilité font système…….. 233
Sous section 2 : Interrelations ville/mobilité et rôle prédominant des évolutions technologiques du secteur du transport..... 235
1. La mobilité influence les structures urbaines…….. 235
a. La mobilité au cœur de la transition urbaine : la théorie des trois âges de la ville…… 235
b. Automobilité, croissance des villes et périurbanisation : la mobilité comme principe de métropolisation..... 239
2. La mobilité est structurée par les caractéristiques et organisation socio-spatiales de la ville…… 243
a. Accessibilité, diffusion spatiale de la mobilité et exclusion sociale : Equilibre des territoires et droit à la ville……. 243
b. Restructuration de l'organisation spatiale de la ville au nom d'une mobilité durable : du zonage à la diversité fonctionnelle…….. 246
c. Densité urbaine et mobilité : Promouvoir la ville de proximité…….. 249
d. Restructuration du réseau viaire (Dessin urbain) : une solution de mobilité universelle…… 252
e. Les rythmes urbains modulent la mobilité et l'utilisation des transports : concept d'adhérence territoriale des déplacements…….. 254
3. Manque d'articulation politique urbaine/système de transports en Algérie : Instruments de panification des transports…… 256
a. Le plan de transport : outils de planification des infrastructures de transports…….. 256
b. Les transports dans la planification urbaine : une crise d'ordre urbanistique et aménagiste…….. 257
Conclusion de la première section ……. 259
Section 2 : Discussion théorique et essai de caractérisation de la ville moyenne en Algérie……..... 259
Sous section 1 : La ville moyenne : concept et objet d'étude difficile à cerner…… 260
1. Difficulté de définir la ville moyenne : une entité territoriale réelle mais non identifiable……..... 260
a. La ville moyenne dans la pensée géographique et urbaine…….. 260
b. Insuffisance de la définition de la ville moyenne selon le critère de taille démographique…… 263
c. La ville moyenne, une ville d'entre deux catégories…… 266
d. La mobilité dans les villes moyennes : Un territoire à prédominance de l'automobile……. 268
2. Substitution de la ville intermédiaire à la ville moyenne : un concept opérationnel ?..... 270
a. Ville moyenne ou ville intermédiaire : Rôle fonctionnel structurant son espace régional…… 271
b. Seuil et bornes de la ville intermédiaire : une approche par la taille démographique ?..... 273
Sous section 2 : Les stratifications et place des villes moyennes dans le tissu urbain retenues en Algérie…… 275
1. Définition des villes moyennes dans l'armature urbaine algérienne : entre stratification statistique et légale…… 275
a. La stratification statistique ignore la hiérarchisation urbaine en grande, moyenne et petite villes……..275
b. Les strates légales : Conception juridique de la ville moyenne selon le critère de la taille……..... 277

2. Croissance urbaine et poids des villes moyennes dans le système urbain algérien……..... 279
a. Stratégie de développement urbain et promotion administrative des unités urbaines : villes moyennes et maillage du territoire urbain…….. 279
b. Poids démographique des villes moyennes dans le tissu urbain algérien…… 285
Conclusion de la seconde section …… 286
Conclusion du quatrième chapitre…… 286
Chapitre 5 : Déficit en villes moyennes en Kabylie : Apport du concept de ville intermédiaire dans la délimitation du terrain de l'enquête……..... 287
Introduction du cinquième chapitre……..287
Section 1 : Caractéristiques et délimitation géographique du périmètre territorial de la Kabylie : Une singularité territoriale..... 288
Sous section 1 : La Kabylie : un territoire et un produit social d'une société à structure intégrée……..... 288
1. La Kabylie : Des frontières plutôt linguistiques et ethniques que naturelles ?.....288
a. Une origine française du toponyme "Kabylie"……..... 288
b. Effort de délimitation géographique du territoire de la Kabylie……. 292
2. La région de Kabylie : un territoire caractéris par une homogénéité sociale un un mode de gouvernance appropriée……. 301
a. La Kabylie : Des valeurs (violence symbolique) communes produisant une société intégrée…… 301
b. Structure sociale et organisation politique de la société Kabyle……. 304
3. Une organisation économique spécifique de la Kabylie engendrant une forte mobilité de la population…… 308
a. Une montagne densément peuplée et régulation de la mobilité à l'intérieur du village…… 308
b. Développement d'une économie traditionnelle en Kabylie favorisant une forte mobilité liée au travail et au commerce..... 310
c. Les souks : Lieu d'échange, polarisation de flux de mobilité et de structuration de l'espace social…… 312
Sous section 2 : Reliefs et voies de communication de la Kabylie : spécificités géographiques produisant un modèle de mobilité…….. 314
1. La Kabylie du Djurdjura : composée de trois ensembles montagneux séparés par des vallées constituant des voies de communication……..... 314
a. Kabylie du Djurdjura…… 315
b. La Kabylie Maritime…… 317
c. La Basse Kabylie : une voie d'accès vers la montagne…… 317
d. La Kabylie des Bibans…… 318
2. La Petite Kabylie……..... 318
a. La Kabylie des Babors……..... 319
b. La Kabylie Eddough ou Kabylie Orientale : Voie de communication l'oued l'Kbir…… 320
Conclusion de la première section…….. 323
Section 2 : Caractérisation du réseau urbain en Kabylie et identification de villes moyennes…… 323
Sous section 1 : Poids des villes moyennes dans le réseau urbain en Kabylie…… 323
1. Caractérisation du réseau urbain en Kabylie par wilaya majoritairement kabylophones : Tizi Ouzou et Béjaïa……. 323
a. Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya de Tizi Ouzou : Absence de villes moyennes…… 323
b. Caractérisation du réseau urbain dans la wilaya d Béjaïa : Absence de villes moyennes…….. 326
2. Caractérisation du réseau urbain en Kabylie par wilaya plus ou moins majoritairement kabylophone…… 328
a. Caractérisation du réseau urbain de la partie nord de la wilaya de Bouira…… 328
b. Caractérisation du réseau urbain de la partie Est de la wilaya de Boumerdès……..... 330
3. Caractérisation du réseau urbain en Kabylie par wilayas minoritairement kabylophone…… 332
a. Caractérisation du réseau urbain de la partie nord de la wilaya de BBA…… 332
b. Caractérisation du réseau urbain de la partie nord de la wilaya de Sétif……. 333
Sous section 2 : Les villes *medius* ou intermédiaires en Kabylie : A la recherche de l'élargissement du champ de l'enquête ……..... 336
1. Grille d'indicateurs du rôle d'intermédiation des villes : outil d'élargissement du champ de notre enquête.. 336

a. La grille d'indicateurs du rôle d'intermédiation des villes selon NADOU……. 336
b. Importance du rôle d'intermédiation des villes dans l'élargissement de notre champ de notre enquête…… 338
2. Caractérisation et typologie des villes intermédiaires en Kabylie…… 341
a. Hiérarchisation des villes intermédiaires en Kabylie en fonction de la taille et du rang administratif……... 341
b. Typologie des villes intermédiaires en Kabylie selon le critère géographique……..... 343
c. Fonctions économiques des villes intermédiaires en Kabylie …… 347
d. Organisation et hiérarchisation des villes intermédiaires en Kabylie selon le niveau des équipements socio-économiques…….. 355
Conclusion de la seconde section ……358
Conclusion du cinquième chapitre…….. 358
Chapitre 6 : Prémices de régulation et de maitrise de la mobilité à travers la caractérisation des systèmes de TPL des villes intermédiaires de Kabylie……..... 359
Introduction du sixième chapitre……. 359
Section1 : Caractérisation de l'offre de transport public local dans les villes intermédiaires en Kabylie……..…… 359
Sous section 1 : Caractéristiques du réseau infrastructurel des villes intermédiaires en Kabylie :: Prédominance du réseau routier……..... 359
1. Consistance et densité du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie…….. 359
a. Consistance du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie : Prédominance des chemins communaux……..... 360
b. Densité du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie……..... 363
2. Connectivité des villes intermédiaires aux grands axes routiers et au réseau ferroviaire de Kabylie ……..... 364
a. Raccordement des villes d'Azazga et de DBK au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Tizi Ouzou... 364
b. Raccordement des villes d'Akbou et de Kherrata au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Béjaïa …. 366
c. Raccordement des villes de Bouira et de Lakhdaria au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Bouira..367
d. Raccordement de la ville de Bordj Ménaïel au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Boumerdès….. 369
e. Raccordement de la ville de Bougaa au réseau routier et ferroviaire de la wilaya de Sétif…… 371
Sous section 2 : Consistance et organisation des transports publics locaux dans les villes intermédiaires de Kabylie ……..... 374
1. Réseau de lignes de transports des villes intermédiaires de la Kabylie…….. 374
2. Réseau des TEC dans les villes intermédiaires de Kabylie…… 377
a. Consistance du réseau de TEC (par secteur et par parc roulant) des villes intermédiaires de Kabylie…… 377
b. Transport par taxi des villes intermédiaires de Kabylie : Entre concurrence et complémentarité ? …… 378
c. c. Transports par rail en Kabylie : Un mode de déplacement modernisé mais non attractif de voyageurs dans les villes moyennes intermédiaires…….. 381
3. Infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs des villes intermédiaires de Kabylie……..... 382
Conclusion de la première section …… 384
Section 2 : Impact de l'offre de transport sur la mobilité dans les villes intermédiaires de Kabylie : Analyse des mécanismes de régulation…… 384
Sous section1 : Caractérisation de la mobilité de personnes dans les villes intermédiaires de Kabylie…….. 384
1. Présentation du protocole de recherche "questionnaire" : outil, méthode et démarche d'analyse des résultats……. 384
a. Présentation de l'enquête de terrain et démarche relative à la délimitation de notre échantillon…… 385
b. Caractéristiques socio-économiques de la population de l'échantillon par ville intermédiaire de Kabylie ……..386
2. Caractéristiques générales relatives à la mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie ……..389

Table des matières

a. Motifs de déplacements des personnes des villes intermédiaires de Kabylie : organisation et déterminants …… 389
b. Fréquence des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie…… 396
c. Origine-destination de la population des villes intermédiaires de Kabylie : Mouvement de flux..... 397
d. Distance moyenne des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie…… 401
e. Dépenses de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie : Absence du budget-transport…….. 402
3. Modes de déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie : entre caractérisation et déterminants……... 403
a. Taux d'utilisation des modes de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie : prédominance des TEC privés…… 404
b. Modes de déplacement de la population des villes intermédiaires de Kabylie : Prédominance de la mono modalité…….. 405
c. Impact des transports publics locaux sur l'utilisation de la voiture…….. 411
d. Critères déterminants l'utilisation des TEC par rapport au véhicule particulier…… 413
Sous section 2 : Les TPL dans les villes intermédiaires de Kabylie : Entre satisfaction et changement de comportement de mobilité……418
1. Impact de la modernisation des moyens de transport sur l'amélioration des conditions de mobilité…… 418
a. Disponibilité et correspondance des moyens de transports des villes intermédiaires de Kabylie……418
b. Impact de la création de la gare routière et de la réintroduction de l'EPTUS de la ville de Bouira……419
2. Impact des TPL sur le comportement la mobilité de la population des villes intermédiaires de Kabylie…… 422
a. Une très faible influence de l'organisation des TPL sur le comportement de mobilité de la population……423
b. Impact de la tarification sur l'utilisation des transports en commun et la mobilité des personnes…… 425
c. Impact de l'information sur la réalisation des déplacements de la population des villes intermédiaires de Kabylie……428
Conclusion de la seconde section ……430
Conclusion du sixième chapitre …… 431
Conclusion de la seconde partie …… 432
Conclusion générale et résultats…….. 433
Références bibliographiques …… 443
Annexe n°01 : Agglomérations urbaines selon la stratification statistique…… I
Annexe n° 02 : Agglomérations urbaines des wilayas de Tizi Ouzou et de Béjaïa…… III
Annexe n° 03 : Agglomérations urbaines des wilayas de Bouira et de Boumerdès…….. IV
Annexe n° 04 : Agglomérations urbaines des wilayas de Bordj Bou Arreridj et de Sétif……V
Annexe 05 : Répartition des équipements socio-économiques par commune au niveau de la wilaya de Tizi Ouzou dont l'AGL est qualifiée de ville intermédiaire ……. VI
Annexe n°06 : Répartition des entreprises industrielles par secteur d'activités dans les communes la wilaya de Tizi Ouzou dont l'ACL est qualifiée de ville intermédiaire …….. VII
Annexe 07 : Répartition des équipements socio-économiques par commune dans la wilaya de Béjaïa dont l'ACL est qualifée de ville intermédiaire …….. VII
Annexe n°08 : Répartition des équipements socio-économiques dans les communes de Bordj Ménaïel et de Dellys..... VIII
Annexe n°09 : Répartition des équipements socio-économiques par secteur dans la commune de Lakhdaria et de Bouira…….. IX
Annexe n°10 : Répartition des équipements socio-économiques dans la commune de Bougaa……. X
Annexe 11 : Circulaire ministérielle des transports n°35…… X
Annexe n° 12 : QUESTIONNAIRE…….. XI