

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE.

ⵓⵏⵉⵎⵉⵏⵉⵔ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ

ⵍⵓⵎⵓⵔ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ

ⵍⵓⵎⵓⵔ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ ⵏ ⵉⵏⵙⵉⵎⵉⵏⵉⵎ

UNIVERSITE MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU.



DEPARTEMENT DES SCIENCES ECONOMIQUES ET DE

SCIENCES DE GESTION.

Laboratoire Réformes Economiques
Et Dynamiques Locales (REDYL).

Mémoire en vue de l'obtention Du diplôme de Master.

SPÉCIALITÉ : Management Territorial et Ingénierie des Projets.

OPTION : Management des services publics territoriaux.

Titre

*La régulation du transport urbain et le développement
durable dans la ville de Tizi-Ouzou.*

Présenté par :

Mlle OUNNAR Thileli.

Mlle OUSMAAL Djamila.

Encadré par :

Mme RAMDINI Samira.

Jury de soutenance :

Présidente : AHMED ZAID Malik, professeur à L'UMMTO.

Encadreur : RAMDINI Samira, MAA, UMMTO.

Examineur : LALEG Aziz, doctorant à L'UOEB.

Examineur : OUNASSI Hassen, MAA, UMMTO.

Promotion 2016/2017

Résumé.

L'amélioration du niveau de vie donne facilement accès à l'automobile et au transport public urbain, et ainsi le développe des infrastructures routières. Le développement durable s'impose comme objectif principal pour tout projet urbain. Le transport urbain des personnes contribue à satisfaire les besoins de la population en matière de déplacement. Cette demande de déplacement est elle-même liée à la pratique de diverses activités (travail, études, achats, des démarches, se récréer, etc.). En d'autres termes, la demande de services du transport urbain est une consommation intermédiaire, au sens où ce n'est pas le déplacement qui constitue une fin en soi, mais bien l'accomplissement de l'activité. La régulation du transport urbain est la seule solution pour joindre, la croissance urbaine et le développement durable, dans la ville de Tizi-Ouzou.

Mots clés : services public, transport public urbain, externalité de transport urbain, développement durable, la régulation, ville de Tizi-Ouzou.

Abstrac

The improvement of the standard of living gives easy access to the automobile and urban public transport, and thus the development of road infrastructures. Sustainable development is a primary goal for any urban project. Urban passenger transportation helps to meet the population's travel needs. This travel request is itself related to the practice of various activities (work, study, shopping, procedures, recreation, etc.). In other words, the demand for urban transport services is intermediate consumption, in the sense that it is not displacement that constitutes an end in itself, but the fulfillment of the activity. The regulation of urban transport is the only solution to join urban growth and sustainable development in the city of Tizi-Ouzou.

Key words: *public services, urban public transport, urban transport externality, sustainable development, regulation, city of Tizi-Ouzou.*

Remerciements.

Nos remerciements vont spécialement à Madame RAMDINI Samira notre encadreur, pour ses précieux conseils et orientations.

Nous tenons particulièrement à remercier le chef de spécialité notre professeur madame AHMED ZAID-CHERTOUK Malika, la directrice de laboratoire REDYL pour son accompagnement et ses orientations et Monsieur LALEG Aziz, ainsi que tous les enseignants de la formation « management territorial et ingénierie de projet ».

Nos remerciements s'adressent également à tout le personnel de la direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Enfin, nous remercions tous les membres de jury qui ont bien voulu nous honorer de leurs présence afin d'évaluer notre travail.

Dédicaces.

Je dédie ce modeste travail à :

❖ *Mes chers parents.*

❖ *Mon frère & mes sœurs.*

❖ *Toute ma famille et mes proches.*

❖ *Et tous mes ami(e)s.*

Thileli.

Dédicaces.

Je dédie ce modeste travail à :

Mes chers parents.

A ma belle-famille.

Mes frères et mes sœurs.

Mes ami(e)s.

Je saisi cette opportunité également à mon cher fiancé HAKIM pour sa patience et son encouragement infini, merci d'être à mes côtés.

Que tous trouvent dans ces quelques lignes l'expression de ma gratitude.

Djamila

Liste d'abréviations

ABRIVATIONS ET SIGLES UTILISES.

%	Pourcentage	N°	numéro	G	Gare
Art	Article	DA	Dinar Algérien	p	Page
Km	Kilomètre	Nb	Nombre	vol	volume

AAI	Autorité Administrative Indépendante
ANDI	Agence Nationale de Développement de l'Investissement
ANSEJ	Agence Nationale de Soutien à l'Emploi de Jeunes
AOTU	Autorité Organisatrice de Transport Urbain
AR	Autorités de Régulation
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CW	Chemins Wilaya
DBK	Draa Ben Khedda
DD	Développement Durable
DSP	Délégation des Services Publics
DTP	Direction des Travaux Publics
DTT	Direction des Transports Terrestres
DTW	Direction de Transport de la Wilaya
DTW TO	Direction de Transport de la Wilaya Tizi-Ouzou
EMA	Entreprise Métro d'Alger
ENIEM	Entreprise Nationale des Industries de l'Electroménager
ÉPÉ	Établissement Public à vocation Économique
ÉPIC	Établissement Public à vocation Industrielle et Commerciale
ETUSA	Entreprise des Transports Urbains et Suburbains d'Alger
ETUSTO	Entreprise des Transports Urbains et Suburbains de Tizi-Ouzou
LNI	Larbaa Nath Iratnen
LOOTT	Loi portant Orientation et Organisation des Transports Terrestres
MC	Ministère du Commerce

MCB	M ouvement C ulturel B erbère
MF	M inistère des F inances
MHU	M inistère de l' H abitat et de l' U rbanisme
MICL	M inistère de l' I ntérieur et des C ollectivités L ocales
MTPT	M inistère des T ravaux P ublics et des T ransport
ONT	O ffice N ational du T ransport
PAW	P lan d' A ménagement de W ilaya
PCD	P lans C ommunaux de D éveloppement
PDAU	P lan D irecteur d' A ménagement U rbanisme
PIB	P roduit I ntérieur B rut
POS	P lan d' O ccupation du S ol
PTU	P lan de T ransport U rbain
RGPH	R ecensement G énéral de la P opulation et de l' H abitat
RN	R oute N ationale
SAE	S ystème d' A ide à l' E xploitation
SDRA	S chéma D irecteur R outier et A utoroutier
SNTF	S ociété N ationale de T ransport F erroviaire
SPA	S ervice P ublic A ministratif
SPIC	S ervice P ublic I ndustriel et C ommercial
TC	T ransport C ollectif
TM	T able de M arche
TO	T izi- O uzou
TRANSUB	T ransport S uburbain
UMMTO	U niversité M ouloud M ammeri de T izi- O uzou
ZHUN	Z one d' H abitation U rbaine N ouvelle

Sommaire.

Sommaire

Introduction générale	06
Chapitre I : Caractérisation de service du transport urbain	10
Section 01 : Descriptions générale du service public du transport urbain	11
Section 02 : L’externalité et les coûts de transport urbain.....	19
Section 03 : Les modes de gestion du service public de transport urbain	27
Chapitre II : Régulation et politique de transport urbain en Algérie	35
Section 01 : Généralité sur la notion de la régulation	36
Section 02 : Stratégies transports urbains en Algérie	46
Section 03 : Planification du transport urbain	59
Chapitre III : L’organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou	66
Section 01 : Présentation de la zone d’étude, la ville de Tizi-Ouzou	67
Section 02 : Offre de transport dans la ville de Tizi–Ouzou	72
Section 03 : Présentation de l’enquête	82
Conclusion générale	94

Introduction générale.

Introduction générale.

Le transport public, occupe une place primordiale dans l'économie et le développement des pays. À l'échelle urbaine, il représente un élément fondamental de la dynamique et de l'organisation des villes. La ville de Tizi-Ouzou domine largement le réseau urbain de sa wilaya, mais la ville souffre de plusieurs problèmes tels que l'étalement urbain qui engendre une augmentation rapide de la demande de déplacement urbain.

Ce dernier est une activité de service public d'intérêt générale (loi n° 01-13)¹, il occupe une place importante dans la ville de Tizi-Ouzou. Il assure non seulement les déplacements des personnes, mais il participe aussi au désenclavement des régions éloignées, le rôle des transports devient primordial, et l'insuffisance du transport urbain est un critère de sous-développement.

La rapidité de la croissance urbaine et l'amélioration du niveau de vie qui donne facilement accès à l'automobile et au transport public urbain ainsi que le développement des infrastructures routières ont contribué largement à l'émission de polluants comme oxyde de carbone (CO₂), gaz à effet de serre, ainsi qu'une qualité d'air fortement dégradée dans les villes. Tout ça provoquent aujourd'hui de graves problèmes (environnementaux, sociaux, santé publique...), et ne sont pas compatibles avec la vision du développement durable, que ce soit à l'échelle locale ou internationale. L'un des sujets les plus préoccupants de nos jours est celui de la protection de l'environnement. Le développement durable s'impose comme objectif principal pour tout projet urbain. Le développement durable intervient donc aujourd'hui de manière récurrente dans les discours sur l'avenir des transports urbains dans ses différentes dimensions, environnementales, économiques et sociales².

¹ Loi n°01-13 du 17 jourmada el oula 1422 correspondant au 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

² NICOLAS. J-P, POCHET. P et POIMBOEUF. H.(2002), Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ?, les Cahiers Scientifiques du Transport, AFITL, n° 41, pp.53-76.

L'objectif de travail.

À travers cette étude, nous nous intéressons au sujet de la régulation du transport urbain et le développement durable dans la de villes Tizi-Ouzou. Notre objectif est de comprendre la régulation du transport urbain au tant qu'élément important de toute stratégie de développement. Nous allons aussi essayer d'apporter un éclairage aux problèmes de la régulation du transport urbain face aux défis du développement durable dans la ville de Tizi-Ouzou. Le nombre réduit des études et travaux de recherche sur ce thème nous a encouragées pour continuer dans cette démarche scientifique.

Problématique.

Notre problématique se résume dans cette question principale : **Dans quelle mesure la régulation du transport urbain intègre la problématique du développement durable dans la ville de Tizi-Ouzou ?**

Cette question principale suscite plusieurs interrogations structurantes, notamment celles de savoir :

- ✓ Quels sont les acteurs et les mécanismes de la régulation du transport urbain en Algérie?
- ✓ Les mécanismes mis en place, sont-ils intégrés dans la notion du développement durable ? Quel impact auront-ils dans la ville de Tizi-Ouzou ?
- ✓ Quels sont les niveaux de l'offre et de la demande du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou ?
- ✓ Comment se présente la qualité des services du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou ?

Hypothèses.

Afin de répondre, notre problématique nous allons avancer les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 1:** Les mécanismes de régulation respectent les obligations du service public et l'introduction à la concurrence (répartition des marchés du transport dans le cadre opérationnel) ;

- **Hypothèse 2:** Le développement du cadre législatif et réglementaire, est un renforcement des capacités institutionnelles des transports urbains ;
- **Hypothèse 3 :** La mise en place d'une régulation et organisation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou permet d'assurer un service de transport public urbain capable de répondre aux besoins des usagers ;
- **Hypothèse 4 :** Les moyens de transport urbain sont les principaux émetteurs de pollution dans la ville de Tizi-Ouzou.

Méthodologie du travail.

Nous situons la démarche de notre recherche dans un cadre scientifique. Pour réaliser ce travail, nous avons adopté la démarche méthodologique suivante :

Nous avons effectué dans un premier temps, une recherche bibliographique pour élargir nos connaissances de recherche, en consultant divers documents écrits (ouvrages, thèses, mémoires, articles, rapports et documents officiels et des informations statistiques) et cartographiques (plan, cartes, schémas et photos). Cette documentation nous a permis de définir le service public de transport urbain et le développement durable, dans la ville de Tizi-Ouzou. Dans un second temps, nous avons effectué une étude sur le terrain. A ce niveau, nous avons procédé à la collecte des statistiques auprès de la direction du transport de la wilaya de Tizi-Ouzou. En dernier lieu, nous avons terminé notre étude par une analyse du corpus (questionnaire) réalisée dans les différentes stations et arrêts de la ville.

Pour apporter des éléments de réponse à notre problématique et vérifier nos hypothèses de recherche, nous avons organisé notre travail en trois chapitres. Le premier chapitre sera consacré à la caractérisation du service public de transport urbain. Le deuxième chapitre traitera de la régulation et de la politique du transport urbain en Algérie. En fin le dernier chapitre où nous allons étudier l'organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou.

Chapitre I :
Caractérisation de
service du transport
urbain.

Introduction.

La notion de service public regroupe toutes activités d'intérêt général, d'utilité et d'autorité publique. Il est l'entité qui assume la responsabilité et la gestion, il s'introduit 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 en réseaux (transport, postes, télécommunication...).

Le transport urbain est clairement identifié comme étant la mobilité des personnes dans une ville et représente un des plus importantes activités humaines. Un service de transport urbain de personnes efficient est un élément essentiel pour l'équilibre d'une ville et participe au développement des relations sociales et économiques.

Nous allons aborder dans ce chapitre la description générale sur les transports urbains, apporter quelques éclaircissements sur la notion du service public, et service public en réseaux, ainsi que ses principes. Et aussi d'aborder les externalités et les coûts de transport urbain. Enfin, la troisième section est consacrée pour les différents modes de gestion du transport urbain en Algérie.

Section 01 : Descriptions générale de service du transport urbain.

Le transport urbain en générale est le déplacement des personnes ou des biens d'un endroit à un autre. Il prend plusieurs formes selon les moyens utilisés. Le transport urbain constitue un vecteur de la croissance économique et un moyen indispensable de l'activité humaine. Dans le cadre de cette section, nous allons présenter quelques définitions relatives aux notions de service du transport urbain et ses principes. Ainsi les modes de transport dans la ville et ses caractéristiques.

1. Définition de la notion du service public de transport urbain.

Le transport urbain est principalement un service public et particulièrement un service en réseaux. Alors, pour définir la notion de transport urbain, il faut d'abord définir les deux notions, service public et service public en réseaux.

1-1. Définition de la notion de service public.

Le service public, un concept flou et imprécis qui ne dispose pas d'une définition précise. La tradition classique de l'économie politique reconnaît la notion de service public, depuis le 20^{ème} siècle. La réflexion économique sur le service public s'appuie le plus souvent sur la théorie néoclassique. Les juristes s'intéressent également au service public depuis les années 1980¹ ; ce qui lui a donné son importance et ses caractères principaux, pour devenir par la suite le critère exclusif du droit administratif².

La conception actuelle du service public s'est lentement élaborée, à partir de l'émergence d'une part de la notion d'intérêt général « *on ne peut pas interroger les services publics sans questionner l'intérêt général auquel ils se réfèrent* »³ ainsi que le principe d'utilité publique qui devient moyen de réaliser et de mettre en œuvre la loi de manière satisfaisante et conformité avec l'intérêt général ; d'autre part, de la représentation d'un bien commun.

¹ BARBIER. V et al. (2003), service public local et développement durable, revue d'Economie Régionale et Urbaine, édition ARMAND COLIN, n° 2, p.318.

² KEDEROUCI. S, (2010), administration et performance le cas de l'administration Algérienne, mémoire de Magister en Sciences de Gestion, Spécialité Gestion des Ressources Humaines, Université ABOU-BAKR BELKAID Tlemcen, p. 44.

³ MONTIALOUX. C, (2007), service public et intérêt général, regards croisés sur l'économie, édition LA DECOUVERTE, n°2, p. 25-26.

1-2. Définition de la notion du service public en réseaux.

Il existe plusieurs définitions du réseau parmi lesquelles on a choisi de retenir deux visions, une de l'ingénieur et une autre de l'économiste :

Selon un économiste, les réseaux se définissent comme des objets qui mettent en relation les fournisseurs et les consommateurs de certains biens et services. Ainsi, le réseau est le lieu technique de concrétisation d'une intermédiation économique, il représente un instrument d'échange marchand entre des producteurs et des consommateurs, la plateforme transactionnelle permettant la confrontation d'une offre et d'une demande⁴.

Selon l'ingénieur, un réseau évoque en premier l'interconnexion d'équipement complémentaire, coopérant entre eux afin de transporter des flux de personnes, de matière, d'énergie ou d'information et de les acheminer d'une origine vers une destination. Selon cette vision, l'organisation physique et l'inscription dans l'espace dominant et sous-tendent les questions que se pose l'ingénieur lorsqu'il planifie, construit ou développe un réseau⁵.

1-3. Définition du transport urbain.

Le transport, nous pouvons donner au départ une définition en termes physiques : c'est l'acte qui consiste à déplacer des personnes ou des produits dans l'espace. Il est alors possible de préciser un certain nombre de critères techniques applicables à ce déplacement et permettant déjà de la spécifier et d'opérer certaines typologies. Nous en proposerons quatre :

- **La rapidité** : qui a son importance dans la vitesse de circulation des marchandises et donc de rotation des capitaux, et qui occupe une place de premier plan dans les transports de personnes ;
- **La régularité** : tant en matière d'approvisionnement pour les industriels et les commerçants, que pour la desserte des voyageurs ;
- **La sécurité** : des personnels, des entreprises de transport, des passagers et des personnes non directement impliquées, mais aussi des produits transportés ;

⁴ CURIEN. N, (2000), Economie des réseaux, édition LA DECOUVERTE, Paris, p 07.

⁵ CURIEN. N, (2000), op.cit., p 05.

- **L'adéquation** : des moyens de transport à la nature de l'activité : transport par « containers », par frigorifique, etc. pour les produits, confort pour les personnes⁶.

Nous constatons que ces critères peuvent s'appliquer indifféremment aux transports de personnes et aux transports de produits. Nous remarquons, également, que les critères proposés s'appliquent à l'acte de déplacement proprement dit et ne visent pas les formes organisationnelles repérables dans l'activité de transport.

Le transport urbain; est une activité de production de service qui réunit les moyens humaines, matérielles tels que les véhicules, les techniques d'exploitation, la réglementation et l'infrastructure (réseau physique inscrit sur le sol, possèdent les caractéristiques de monopole naturel), dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement des citoyens et atteindre des fins individuels ou collectifs, dans les meilleurs conditions de confort, de disponibilité, de coût, d'efficacité etc. Ainsi que se définissent comme l'ensemble des transports en commun permettant d'assurer les déplacements internes aux agglomérations. « Ce sont, le plus souvent, des services publics urbains de transport des passagers, accessibles contre paiement d'un billet. Opérant suivant des horaires établis, le long de trajets désignés, avec des arrêts déterminés »⁷.

1-4. définition de la mobilité urbaine.

PIERE Merlin et CHOAY Françoise, proposent une définition large de la mobilité: elle correspond à la « *proportion d'une population à se déplacer* ». L'unité de déplacement est l'une des unités utilisées pour mesurer la mobilité des individus, elle peut être réalisée avec plusieurs modes de transports. Elle correspond au mouvement d'une personne qui va d'un lieu à un autre pour un motif déterminé, comme par exemple un déplacement domicile travail⁸.

La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un environnement urbain, pour l'opposer aux déplacements interurbains. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain. Elle relève des activités habituelles ou

⁶ CHAPOUTOT. J-J et GAGNEUR. J, (1973), Caractères économiques des transports urbains, UER Urbanisation et Aménagement, Université des sciences sociales, Grenoble, 2 vol, p 44.

⁷ WOLKOWITSCH. M, (1982), Géographie des transports, édition ECONOMICA, Paris, p 12.

⁸ CHEMLA. F,(2014), la problématique des transport locaux et de mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master en science économique, UMMTO, spécialité management territoriale et ingénierie de projet, p 08.

routinière des individus. La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail ; aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités des individus⁹.

La mobilité urbaine est généralement mesurée par le nombre de déplacements effectués, au cours d'une journée, d'une semaine. Soit par l'ensemble des membres d'un ménage, par un adulte ou par une personne de plus de six ans.

2. Les modes de transport dans la ville.

Les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communication utilisées, ce sont les transports terrestres (routiers et ferroviaires ou guidés), les transports maritimes, les transports par voies d'eau (fleuves et canaux), et les transports aérospatiaux (aériens et spatiaux), individuels ou collectifs.

Une ville peut-être caractérisée par l'ensemble des déplacements nécessaires pour répondre à la demande exprimée par les personnes. À travers la nécessité de participer aux activités sociales et économiques de la ville, de développer les activités quotidiennes (travail, école, achats, visites et loisirs de proximité) et tous les aspects qui caractérisent la qualité de vie des habitants. Aujourd'hui, les citoyens se trouvent face à une offre de transport de plus en plus plurimodale. Selon la taille de la ville, les transports urbains se déclinent sur plusieurs modes. Selon l'article 26, les transports collectifs de personnes sont effectués sous forme de¹⁰ :

- **Les services publics réguliers** sont les services qui obéissent à un itinéraire, à un horaire et à une fréquence déterminés et affichés à l'avance, prenant et laissant des passagers en des points désignés et matérialisés le long de leur itinéraire ;
- **Les services occasionnels** sont effectués par des entreprises autorisées 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. Exemple le transport des équipes sportives, les excursions ;

⁹DJERMOUNE. L et YAICHE S, (2016), Calcul du coût de revient d'un titre de transport urbain cas de l'ETUSB, mémoire de master en sciences économiques, option économie du transport, université abderrahmane mira Béjaïa, p 17.

¹⁰Loi n°01-13 du 17 jourmada el oula 1422 correspondant au 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

- **Les services privés** sont effectués par des personnes physiques ou morales pour leur propre compte, à l'aide de véhicules leur appartenant ou loués ou mis à leur disposition exclusive par des entreprises autorisées de transport public de personnes.

2-1. Les caractéristiques d'un mode de transport.

Les Caractéristiques d'un mode de transport, s'articulent autour des quatre dimensions fondamentales citées précédemment ; la **vitesse** (de la circulation automobile, des autobus...), la **capacité** rapportée à l'espace utilisé, **l'économie** (coût de construction des infrastructures, coût de fonctionnement, consommation d'énergie) et le **confort**, qui peut être apprécié de diverses façons¹¹ :

- L'espace disponible par voyageur (debout ou assis) ;
- La nécessité ou non de changer de moyens de transport en cour de trajet ;
- L'existence et l'importance des trajets terminaux à pied ;
- La fréquence ;
- L'intimité : caractère propre aux transports individuels, outre un confort physique et esthétique satisfaisant pour l'automobile, celle-ci offre un avantage considérable : la possibilité de ne voyager qu'avec des personnes de son choix. Pour beaucoup, c'est là un élément décisif, que l'insécurité qui règne au sein des transports en commun, aux Etats-Unis comme en Europe, ne peut que conforter ;
- Le confort physique (forme et qualité des sièges) ;
- L'agrément esthétique (aménagement des véhicules, des stations, des paysages traversés).

¹¹MERLIN. P, (1985), Les politiques de transport urbain, LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, Paris, p 11.

3. Les principes de service public applicables au transport urbain.

La qualification de service public est soumise au respect de critères fondamentaux. Souvent appelés « lois de Rolland »¹², ces règles et principes sont des critères de ressemblance à tous les services publics. On distingue donc trois principes communs à tous les services publics et urbains : principe d'égalité, principe de continuité et principe de mutabilité.

3-1. Principe d'égalité.

C'est le principe selon lequel la personne en charge d'un service public doit traiter d'une manière identique les usagers de ce service public ; chacun doit être à même de bénéficier des prestations du service public sans se trouver en position d'infériorité en raison de sa condition sociale, de son handicap, de sa résidence, ou de tout autre motif tenant à sa situation personnelle ou à celle du groupe social dont il fait partie¹³. De même l'accès égalitaire aux différentes infrastructures de transport existantes est assuré pour les différents usagers.

En Algérie, dans le cadre de *l'égalité des chances et de l'équité*, les enfants issus des zones enclavées et déshéritées, bénéficient d'une prise en charge en matière de transport scolaire. L'État assure aussi la prise en charge des frais de transport à raison d'un titre de transport par année universitaire, l'accès au transport urbain au profit des personnes handicapées, en application des dispositions de la loi n° 02-09 du 8 mai 2002 relative à la protection et la promotion des personnes handicapées. Ces dernières bénéficient, selon le taux d'invalidité, de la gratuité des transports ou de la réduction de 50% des tarifs des transports terrestres intérieurs (modalités de bénéfice définies par le décret exécutif n° 06-144 du 26 avril 2006). Le différentiel est pris en charge par le budget.

3-2. Principe de continuité.

C'est le principe selon lequel le fonctionnement du service public doit être assuré de manière régulière ou continue ; il doit aussi satisfaire de façon continue les besoins collectifs, sans interruption de son fonctionnement, ce qui exige l'implication de la mise en place d'un service minimum en cas de grève.

¹² CARBAJO. J, (1997), Droit des services publics, édition DALLOZ, Paris, p 40.

¹³ Coulibaly. M, (2016), cours de droit administratif, licence en droit niveau 02, université Toulouse, p51. www.lex-publica.com consulté le 12/12/2017 à 10 :10h.

La continuité des services publics signifie en quelques sortes la continuité de l'Etat. L'existence des infrastructures de transport nécessaires revêt d'une importance principale pour garantir la continuité de service public de transport, car sans infrastructure, il est impossible d'assurer le service de transport¹⁴.

3-3. Principe d'adaptation ou de mutabilité.

Le principe d'adaptation ou de mutabilité implique qu'en raison de la poursuite permanente de l'intérêt général, le service public doit être évolutif dans le temps et dans l'espace, s'adapte aux mutations économiques et sociales et à la volonté du législateur. Ce qui signifie que le service public doit pouvoir s'adapter à l'évolution des besoins du public et au changement des techniques. En application du principe de mutabilité, les usagers du service public n'ont aucun droit au maintien des conditions de fonctionnement du service. Cela signifie que les usagers ne peuvent s'opposer ni à des modifications dans les conditions de fonctionnement du service, ni à la suppression du service¹⁵

En Algérie, cela est justifié par l'article 03 de la loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres : « Le système des transports terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement ».

4. Les obligations du service public de transport urbain.

Les obligations du service public constituent plutôt un aménagement du principe de continuité qu'une règle autonome. Il a divers aspects, l'usage peut se voir imposer des modifications dans le fonctionnement du service lorsque celles-ci sont imposées par l'intérêt public. Il en va de même pour l'agent public. En contrepartie, l'administration est tenue pour fautive si elle n'a pas adapté le service au changement de circonstances en affectant le fonctionnement. Le pouvoir de modification que possède l'administration dans

¹⁴ DELMI. K, (2014), Incidences des infrastructures de transport sur le développement territorial de la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master II en sciences économiques, UMMTO, spécialité Management Territorial et Ingénierie de Projets, p. 10.

¹⁵ COULIBALY. M, (2016), op. cit, p 49.

l'exécution des contrats administratifs trouve son fondement et ses limites dans les nécessités d'adaptation du service¹⁶.

Les transports urbains doivent être davantage organisés et répondre à des objectifs d'obligation de service public et ayant le souci de prise en charge des catégories les plus défavorisées en termes d'accessibilité et de tarifs¹⁷.

5. Les indicateurs de performance des réseaux de transport public.

L'analyse de la performance des réseaux de transports publics se distingue de celle des autres services publics sur deux plans¹⁸ :

D'une part, la performance des services du transport public ne réside pas uniquement dans la qualité du service offert en cours de déplacement, mais aussi dans l'accès qu'elle assure aux différentes aménités urbaines (lieux de travail, d'études, de services, de commerces).

D'autre part, les transports collectifs ne constituent qu'un moyen parmi d'autres (marche, vélo, voiture particulière) pour répondre aux besoins de mobilité des personnes (tout le monde a un robinet d'eau dans son logement, mais tout le monde n'est pas usager des transports collectifs) ; ils s'insèrent dans l'organisation globale.

¹⁶ CHERABA. A-H, (2012), La concession : nouveau mode de gestion pour les entreprises publiques algériennes cas de la distribution de l'eau en Algérie, mémoire de magistère en management, université d'Oran p 82.

¹⁷ BOUBAKOUR. F, Equité et lutte contre l'exclusion dans les transports, www.fares-boubakour.edu.dz consulté le 04/01/2018 à 23:26 h.

¹⁸ IPPOLITI. L, (2012), Mesure de la performance des lignes de transport public urbain, thèse de Doctorat, sous la direction de FAIVRE D'ARCIER B, Université Lumière Lyon 2, discipline géographie, aménagement et urbanisme, p 17.

Section 2 : Externalité et coûts de transport urbain.

Nous constatons qu'il y a externalité lorsque l'activité de consommation ou de production d'un agent a une influence sur le bien-être. Les externalités des transports se rapportent aux situations dans lesquelles un usager des transports ne supporte pas la totalité des coûts (coûts environnementaux, encombrements routiers et accidents) de son activité de transport.

1. Externalités de transport urbain et de leurs effets.

Nous distinguons deux types d'externalités, externalités positives et les externalités négatives :

1-1. Externalités positives.

Le transport urbain, permet à chacun de se déplacer facilement. Le degré de développement des transports urbains et de leurs infrastructures est le facteur décisif du fonctionnement de tout système économique et de tout système social. En effet, l'amélioration des infrastructures du transport urbain engendre plusieurs effets, comme la baisse des coûts du transport (augmentation des flux), l'intensification de la vitesse (augmentation de la distance parcourue), et la réduction des encombrements (hausse du gain de temps). Ces éléments favorisent la mobilité urbaine, autant en termes qualitativement et quantitativement¹⁹. L'évolution de la mobilité urbaine a des effets positifs sur les échanges et les activités commerciales (création d'opportunités économiques).

Le degré du développement des transports urbain et de leurs infrastructures est un facteur décisif du fonctionnement de tout système économique et de tout système social. Ravitaillement en matières premières et distribution des produits finis. Le déplacement de l'objet du travail, ainsi que des moyens et forces de travail, jouent un grand rôle dans tout processus de production ; de même, mais à une échelle plus large. Pour les marchandises finies d'un lieu de production à un autre, puis de la sphère de la production dans celle de la consommation. Deux facteurs principaux :

¹⁹BULTEAU. J., (2009), la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement, thèse de doctorat en sciences économiques et finances, université de Nantes institution d'économie et de management, Français, p.22.

La création d'opportunités économiques, est fonction de qualité et de quantité des ressources, la taille et le dynamisme du marché, l'ampleur du changement apporté aux tarifs et services de transport. La réaction face à ces opportunités, dépend d'une prise de conscience des opportunités économiques, des attitudes adoptées vis à vis du changement économique²⁰. Au-delà de ces effets positifs sur le développement durable et économique.

1-2. Externalités négatives.

Face à la forte croissance des transports publics urbains, l'utilisation des différents modes de transport urbain et les infrastructures de transport sont de plus en plus surchargées ou mal entretenues, cela diffuse une image négative. L'externalité négative du transport urbain correspond à la dégradation de l'environnement, la qualité de l'air fortement dégradée dans les villes. Les principales externalités négatives engendrées par le transport peuvent être soulignées :

1-2-1 La congestion.

Selon Georgina Santos, « Il y a congestion routière lorsque le volume du trafic dépasse la capacité de flux non perturbé sur un segment ou un nœud routier. Chaque véhicule supplémentaire impose alors un retard aux autres, et subit en retour les inconvénients d'un parcours plus lent et plus coûteux. »²¹

La congestion agit sur tous les systèmes de transport routiers, ferroviaires et aériens. Les effets de la congestion varient Pour les utilisateurs de la voiture particulière, se présentent par un allongement de temps de parcours, une surconsommation de carburant et un ralentissement de la vitesse entraînant une pollution de l'air et du bruit. La congestion ferroviaire se traduit par des retards et par le décalage occasionné à un train par rapport aux horaires prévus et par la suppression des trains incompatibles. Le coût de cette congestion correspond au coût de la perte de temps pour les usagers et au coût de la perte financière des compagnies²².

1-2-2. Pollution atmosphérique.

La pollution résulte de nombreux facteurs tels que les rejets de l'industrie, l'évaporation des solvants, le tabagisme, le chauffage et le transport. Les effets directs et

²⁰CHAPOUTOT. J-J et GAGNEUR J, (1973), Caractères économiques des transports urbains, UER Urbanisation et Aménagement, Université des sciences sociales, Grenoble, 2 vol, p 28.

²¹ DE PALMA. A et ZAOUALIY. N, (2007), Monétarisation des externalités de transport : un état de l'art, Université de Cergy-Pontoise et Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Laboratoire Thema, France, p 11.

²² Idem.

indirects sur l'environnement de la pollution induite par les transports constituent un ensemble de phénomènes très divers et souvent complexes. L'usage d'énergie dans les transports est notamment à l'origine du rejet dans l'atmosphère d'importantes quantités de produits de combustion. Certains des produits rejetés, tels que le dioxyde de carbone, sont chimiquement stables et tendent à s'accumuler dans l'atmosphère dont ils modifient les propriétés physiques (effet de serre). D'autres, chimiquement actifs, peuvent réagir avec les corps avec lesquels ils entrent en contact (corrosion des matériaux, toxicité vis à vis des organismes vivants...); ils peuvent aussi réagir avec d'autres polluants de l'atmosphère et générer de nouveaux polluants dits secondaires (ozone, particules de nitrates, de sulfates, etc...)²³. En matière de pollution atmosphérique dû au transport, une étude de PNAE (Plan National d'Actions Environnementales) effectuée sur la base des données relatives aux parcs de 1995 sur le grand Alger et les wilayas limitrophes, a estimé la concentration du dioxyde d'azote dans l'air à 18% du total national, le plomb à 22%, le dioxyde de soufre à 14% et enfin à 20,5% du total national en oxydes de carbone²⁴.

Les émissions de gaz à effet de serre, contribuant indéniablement au réchauffement climatique de la planète, la pollution atmosphérique locale, surtout en milieu urbain, représentant un risque pour la santé humaine. En effet, les effets sanitaires à court terme correspondent à une mortalité qui se manifeste par des décès prématurés de personnes les plus fragiles, et une morbidité qui se présente à travers des affections des voies respiratoires (bronchites aiguës et crises d'asthme). A long terme, il y aura des décès supplémentaires suite à une réduction très importante de durée de vie et en ce qui concerne la morbidité les affections les plus fréquentes résultent des bronchites chroniques, des cancers du poumon, morbidité cardio-vasculaire, etc.²⁵.

1-2-3. Le bruit.

Le bruit est une sensation auditive gênante et désagréable reçues et transmises par l'oreille jusqu'aux cellules du cerveau. Ce phénomène acoustique produit sur notre organisme un ensemble de vibrations sonores complexes et désordonnées. La gêne liée au bruit dépend à la fois de son intensité, qui peut être forte ou faible. Le bruit dans

²³ LANDRIEU. G et (ali). (1997), L'évaluation des effets externes du transport sur l'environnement. 4^{ème} Colloque scientifique International « Transport et pollution de l'air », Avignon, France. pp.257-264.

²⁴BOUBAKOUR. F et MERAZGA A, (2006), Planification du transport urbain et développement durable: Quelques réflexions à propos de la ville de Batna (Algérie), Revue TRANSPORTS N° 437, éditions TECHNIQUES ET ECONOMIQUES, Paris, p 9.

²⁵DE PALMA. A et ZAOUALIY. N, (2007), Op. cit, p 16.

l'environnement humain est émis par diverses sources, circulation, l'industrie et les activités de loisirs apparaissent comme la première nuisance environnementale. Le bruit des transports est une cause majeure de gêne grave et d'effets négatifs sur la santé²⁶, elles se manifestent par des atteintes psychiques, physiques, sociales et économiques.

1-2-4. Les accidents.

Un accident est un événement imprévu qui entraîne des dommages. Il est défini selon cinq caractéristiques : type d'accident, objet ou usager de la route, les personnes impliquées, les victimes et les fautes²⁷. Plusieurs personnes sont tuées, et certains sont blessés ou handicapés à cause des accidents de la circulation.

Le tableau ci-dessous, montre clairement les effets négatifs du transport urbain sur l'environnement.

²⁶ SCHADE. W, (2003), Le bruit du transport : un défi pour la mobilité durable, *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 311-328. www.cairn.info

²⁷ DE PALMA. A et ZAOUALIY. N, (2007), Op. cit, p 17.

Tableau n° 01 : Effets du transport routier sur l'environnement.

	Air	Ressources en eau	Ressources en sol	Déchets solides	Bruit	Accidents, Risques Et effets	Autres effet
Transports routiers	Pollution atmosphérique (CO-HC-NO, particules et additifs pour carburants comme le plomb)	Pollution des surfaces et des eaux souterraines par les eaux de ruissellement modification des systèmes hydrologiques lors de la construction de routes	Utilisation de terrains pour les infrastructures extraction des matériaux de construction des routes	Dépôts abandonnés et matériaux de démolition des chantiers routiers. Véhicules routiers retirés du service. Huiles usées	Bruit et vibrations par les automobiles, les motocyclettes et les poids lourds dans les villes et le long des routes	Décès et dommages corporels ou matériels dus aux accidents de la route. Risques liés au transport de substances. Risques d'apparition de défauts de structure dans les équipements routiers anciens ou usés	Effet de coupure et dégradation de quartiers, de terres agricoles et d'habitats de la faune sauvages, congestion.

Source : BONNAFOUS. A., (1992), transports et environnement, In : Economie et statistique, n° 258-259, vol 258, p. 12.

1. Classification les coûts des transports.

Les pouvoirs publics doivent arrêter des mesures visant à réduire ces externalités, dans un souci tant d'efficacité économique que d'équité. Une approche tarifaire garantit que les prix payés par les usagers correspondent davantage aux coûts totaux. Toute activité de transport génère une série de coûts. La séparation entre ces coûts s'effectue en fonction de la personne qui paie. Nous distinguons²⁸ :

- Les coûts dits publics, ceux qui sont pris en charge par l'État, les collectivités locales et régionales ; les coûts publics comprennent les coûts de voirie (investissement, fonctionnement), et le financement public des transports collectifs. Pour apprécier les coûts de voirie liés à la mobilité urbaine des personnes, Les coûts pour les transports publics comprennent l'investissement direct des collectivités et les contributions des autorités organisatrices à l'investissement et au fonctionnement, alimentées par le versement transport et par les collectivités.
- Les coûts dits privés, supportés par les usagers eux-mêmes.
- Les coûts dits externes, les circulations sont source de nuisances, d'accidents, de congestion et contribuent au changement climatique. Les pertes de bien-être pour les populations présentes ou futures, appelées coûts externes, sont difficiles à évaluer puisque elles ne sont pas révélées par un marché. Ceux occasionnés aux autres usagers ou à la société dans son ensemble et qui ne sont pas supportés par les usagers de transport (coûts environnementaux, et coût d'accident).

Les transports de personnes urbains et interurbains, posent de graves problèmes sur les trois axes du développement durable, l'économique, le social et l'environnemental. Sur l'axe économique, la forte croissance de la mobilité des personnes. Correspondant à la croissent des coûts souvent plus vite que le PIB. Cela peut être dû à des sous-tarifcations de l'offre, notamment en transports urbains, qui éloignent l'équilibre offre-demande de l'optimum économique. L'intervention de la puissance publique est en principe, nécessaire pour faire respecter une tarification. Les coûts d'investissement et d'exploitation des infrastructures sont très élevés, ce qui conduit naturellement à des situations de monopole ou de quasi-monopole. Là aussi, une forte intervention de la puissance publique est nécessaire pour assurer un bon choix des investissements ainsi qu'une utilisation optimale. Ces choix doivent tenir le plus

²⁸ ORFEUIL. J-P, (2006), Les coûts des déplacements urbains : la durabilité du modèle en question. In: Revue d'économie financière, n°86. Le financement de la ville. pp. 65-79. <http://www.persee.fr>

grand compte des externalités engendrées par les transports, et notamment des coûts du bruit et de la pollution²⁹.

Sur l'axe social, le développement des transports s'accompagne d'inégalités croissantes entre groupes sociaux et entre territoires. Les transports collectifs urbains doivent assurer l'accessibilité du centre principal et des centres secondaires de l'agglomération, ainsi que des principales zones d'activités, à toutes les catégories de population. Les habitants des zones périurbaines veulent accéder, avec leur voiture à la ville ou, au moins, à proximité de la ville. Sur l'axe de l'environnement, les transports sont reconnus responsables de nombreuses nuisances résultant de la congestion de certaines infrastructures et de différentes formes de pollution dangereuses pour la santé publique. Certaines infrastructures, par les modifications imposées aux milieux naturels, portent atteinte à la biodiversité. Mais les principales préoccupations viennent de la consommation de produits pétroliers par les transports³⁰, principalement par les transports routiers, et surtout ils représentent une part importante et croissante des émissions de gaz à effets de serre.

Tarifaires peuvent contribuer à résoudre les principaux problèmes de transport les encombrements, les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit. Tous ces problèmes sont liés en effet aux différences considérables existant entre les prix payés par les individus et les coûts qu'ils imposent aux autres usagers des transports et à la société dans son ensemble. Les entrepreneurs de transport établis dans différents États membres et utilisant différents modes de transport se sont en effet vu offrir la possibilité de proposer leurs services et d'entrer en concurrence les uns avec les autres. Pour éviter les distorsions et créer des conditions équitables de concurrence, il est essentiel d'appliquer de manière plus systématique le principe selon lequel chaque entrepreneur et usager doit payer sa quote-part aux dépenses. Procéder autrement serait non seulement injuste, mais également inefficace, parce que les usagers choisiraient alors les entrepreneurs de transports sans tenir pleinement compte des coûts en termes de ressources qui résultent de leurs décisions³¹.

D'un point de vue économique, le tarif de transport ne permet pas d'internaliser le coût social (externalités) des transports. Ainsi, le système de tarification est complété par la mise

²⁹Rousselot M, (2006), Politiques publiques de transports et développement durable, in l'encyclopédie du développement durable 4D, éditions des Récollets, N°12, p 2.

³⁰Idem.

³¹KINNOCK N, (1995), Vers une tarification équitable et efficace dans les transports. Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'union européenne, édition Bruxelles (CEE), p 2.

en place un ensemble de taxes inscrites dans le cadre du système de fiscalité verte, inventé par Pigou en 1932 sous l'appellation de « taxe Pigouvienne » dans le sens d'internaliser les externalités négatives des transports. L'étude de l'efficacité économique et sociale et des limites d'un tel système fera l'objet de travaux ultérieurs³².

³² RAMDINI. S, AHMED ZAID. M et BOURAS. Z. (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 38.

Section 03 : Modes de gestion de service du transport urbain en Algérie.

Les modes de gestion des services publics selon l'organe gestionnaire se distinguent en deux modes. Soit le service public est directement ou indirectement géré par une personne publique, soit il est géré par une personne privée.

Dans cette section, nous nous attacherons à montrer la diversité des modes de gestion du service public, et également leur utilisation particulière selon le service du transport urbain.

1. Gestion du service public par une personne publique.

La gestion du service public par une personne publique peut être géré directement par la personne titulaire de la compétence (c'est la régie) ou le service public peut être géré par une personnalité juridique autonome (c'est l'établissement public).

1-1. Gestion directe, et Régie.

La collectivité publique en charge d'un service public peut gérer elle-même directement par ses propres moyens, régie simple, ou par l'intermédiaire, régie directe, dotée soit de la seule autonomie financière, soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière soit par l'établissement public³³. La plupart des services publics sont toutefois exercés dans le cadre de la régie. Il existe deux formes de régie, la première est dite régie simple, alors que la seconde est qualifiée de régie autonome.

1-1-1. Régie simple.

Selon Stéphane BRACONNIER³⁴, la régie simple correspond à une formule dans laquelle le service public est géré directement, c'est-à-dire sans intermédiaire par la personne publique qui se trouve à l'origine de sa création. La collectivité gère le service avec ses propres moyens humains, matériels, et financiers. Le service public ne fait l'objet d'aucune individualisation dans le budget et les comptes de la collectivité. Il gère directement le service en prélevant sur son budget les moyens financiers et en utilisant ses propres moyens en matériel et en personnel. Toutes les dépenses engagées sont imputables au budget de la collectivité, le régie simple est actuellement pratique en particulier pour les services régaliens est administratif (SPA).

³³BAUBY. P, (2011), service public, service public, édition LA DOCUMENTATION, paris, p 57.

³⁴BRACONNIER. S, (2007), droit des services publics, collection Thémis 2^{ème} édition paris, p 405.

1-1-2. Régie directe :

C'est une variante qui apparaît lorsque le service public concerné reçoit une certaine autonomie (juridique et /ou financière). La collectivité territoriale peut assurer une activité de service public par une régie dotée soit de la seule autonomie financière. La régie dotée de l'autonomie financière est une structure non dotée de la personnalité morale, elle est intégrée dans la personnalité juridique de la collectivité qui l'a créée mais qu'est dotée d'une comptabilité distincte et plus souvent d'un budget annexe. Les dépenses et les recettes générées par l'accomplissement de la mission de service public font l'objet d'un budget annexe à celui de la collectivité territoriale³⁵.

1-2. Gestion par un établissement public :

Selon les articles 153 et 154 de la loi 11-10 relative à la commune, pour la gestion des services publics, la commune peut créer des établissements publics communaux dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Ces établissements sont à caractère administratif ou industriel et commercial.

L'établissement public qu'est une forme de régie directe dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, il constitue une forme d'action plus décentralisée que la régie ; ce n'est pas la collectivité locale qui fournit directement le service public, c'est une structure publique dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière qui assure le service. Dans ce mode de gestion, on trouve une séparation entre l'établissement qui fournit le service et la collectivité territoriale, l'établissement dispose d'un statut propre et d'un budget distinct³⁶. A titre d'exemple nous pouvons citer ETUSTO qui assure le service de transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou.

³⁵ Loi 11-10 correspondant au 22 juin 2011 relative à la commune.

³⁶ AOUDIA. F, (2013), la gestion intercommunale des services publics locaux : application au service des déchets dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master II, UMMTO, spécialités management territorial et ingénierie de projet, p 15.

2. La gestion du service public par une personne privée.

Il s'agit de la gestion du service par un ordre professionnel, des sociétés ou d'économie mixte, des groupements privés ayant en commun le fait qu'ils ne sont pas concessionnaires. Le caractère privé de la personne gérant le service, restreint considérablement le champ d'application du droit public et le statut légal et réglementaire. Cependant, la part que prend l'État ou les collectivités publiques dans le contrôle de la personne privée constitue un élément important des conditions de fonctionnement du service³⁷. Pour exercer une activité de service public, la collectivité publique compétente peut décider pour des raisons de souplesse ou d'efficacité, de confier la gestion de ce service public à une personne privée. Soit en délégation unilatérale ou bien en délégation contractuelle.

2-1. La délégation unilatérale du service public.

Le législateur peut recourir aux personnes privées pour assurer un service public. La motivation de ce type d'habilitation est de confier la gestion d'une activité d'intérêt public aux représentants de la catégorie de personnes concernée par cette activité. Ainsi, ce mode de gestion s'est développé au profit des syndicats professionnels, au profit de certaines associations, telles que les associations communales de chasse, les fédérations sportives, ou bien au profit des ordres professionnels tels que les ordres des avocats, des médecins.

2-2. La délégation contractuelle de service public.

La délégation contractuelle suppose la conclusion d'un contrat entre l'autorité délégante et le délégataire. Un tel contrat est nécessairement administratif, car il confie l'exécution même d'une mission de service public à la personne privée qui contracte avec la personne publique. Il existe plusieurs types de contrat permettant de confier la gestion d'un service public à une personne privée. Exemples de compétences déléguées aux municipalités algériennes en matière de services publics locaux et d'équipements collectifs. En matière de services publics locaux et d'équipements collectifs, le conseil communal décide de la création et de gestion de services publics communaux dans les différents domaines tel que le transport³⁸.

³⁷ VEDEL. G, (1976), droit administratif, édition THEMIS droit, paris, p 832.

³⁸ AHMED ZAID CHERTOUK M, (2010), Local public services management in Northern Africa countries: economic, social and cultural aspects, FA ISSAERE, Torino.

3. Les modes de gestion des transports publics en Algérie.

L'activité du service public des transports peut être prise en charge directement par les autorités publiques (régie simple, directe), ou indirectement en confiant la gestion à soit à un organisme public (établissement public ou entreprise publique) doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière ou à une personne privée (physique ou morale) dûment autorisée par les services du ministre des transports³⁹. Les types de contrats en délégation il contient deux types, le marché public et la délégation des services publics qui sont détaillés ci-dessous⁴⁰.

3-1. Le marché public.

Selon l'article 02, Les marchés publics sont des contrats écrits au sens de la législation en vigueur, passés titre onéreux avec des opérateurs économiques, dans les conditions prévues dans le présent décret, pour répondre des besoins du service contractant, en matière de travaux, de fournitures, de services et d'études⁴¹.

Le présent cahier des charges a pour objet de détermine les sujétions imposées par l'Etat à l'établissement public de transport urbain et suburbain, en application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur⁴². Les cahiers des charge, actualisés périodiquement, précisent les conditions dans lesquelles les marchés publics sont passés et exécutés. Ils comprennent notamment :

- Les cahiers des clauses administratives générales applicables aux marchés publics de travaux, de fournitures, d'études et de services, approuvés par décret exécutif ;
- Les cahiers des prescriptions techniques communes, qui fixent les dispositions techniques applicables tous les marchés publics portant sur une mime nature de travaux, de fournitures, d'études ou de services, approuvés par arrêté du ministre concerné ;

³⁹RAMDINI. S, AHMED ZAID. M et BOURAS. Z. (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 13.

⁴⁰ BELLAMY. A, les modes de gestion à la disposition des collectivités, Réunion du 13 mai 2011, de l'Observatoire Régional des Transports de Midi-Pyrénées, AGIR.

⁴¹ Décret présidentiel n° 15-247 du 2 dhou el hidja 1436 correspondant au 16 septembre 2015 portant réglementation des marchés publics et des délégations de service public.

⁴² Décret exécutif n°10-91 du Rabie el Aoual 1431 correspondant au 14 mars 2010 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain.

- Les cahiers des prescriptions spéciales qui fixent les clauses propres à chaque marché public⁴³.

3-2. La délégation des services publics.

La délégation de service public (DSP) est un contrat qui permet à la collectivité, tout en finançant ce service, de transférer le risque d'exploitation à une personne privée ou publique, selon l'article 210 code des marchés et des délégations de service public ; la délégation de service public peut prendre selon le niveau de délégation, de risque pris par le délégataire et de contrôle de l'autorité délégante la forme de concession, d'affermage, et régie intéressée, la délégation de service public peut également prendre d'autres formes que celles définies ci-dessous, dans les conditions et modalités définies par voie réglementaire.

3-2-1. La concession.

L'autorité délégante confie au délégant soit la réalisation d'ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires à l'établissement du service public et à son exploitation, soit elle lui confie uniquement l'exploitation du service public. Le délégataire exploite le service public en son nom et à ses risques et périls, sous le contrôle de l'autorité délégante, en percevant des redevances sur les usagers du service public. Le délégataire finance lui-même la réalisation, les acquisitions et l'exploitation du service public.

3-2-2. L'affermage.

L'autorité délégante confie au délégataire la gestion et l'entretien d'un service public, moyennant une redevance annuelle qu'il lui verse. Le délégataire agit pour son propre compte et à ses risques et périls. L'autorité délégante finance elle-même l'établissement du service public. Le délégataire est rémunéré en percevant des redevances sur les usagers du service public.

3-2-3. La régie intéressée.

L'autorité délégante confie au délégataire la gestion ou la gestion et l'entretien du service public. Le délégataire exploite le service public pour le compte de l'autorité délégante qui finance elle-même l'établissement du service public et conserve sa direction. Le

⁴³ Décret présidentiel n° 15-247 du 2 dhou el hidja 1436 correspondant au 16 septembre 2015 portant réglementation des marchés publics et des délégations de service public.

délégataire est rémunéré directement par l'autorité délégante au moyen d'une prime fixée en pourcentage du chiffre d'affaires, complétée d'une prime de productivité et éventuellement par une part des bénéfices. L'autorité délégante détermine en association avec le délégataire les tarifs payés par les usagers du service public. Le délégataire perçoit les tarifs pour le compte de l'autorité délégante concernée.

3-2-4. La gérance.

L'autorité délégante confie au délégataire la gestion ou la gestion et l'entretien du service public. Le délégataire exploite le service public pour le compte de l'autorité délégante qui finance elle-même le service et conserve sa direction. Le délégataire est rémunéré directement par l'autorité délégante au moyen d'une prime fixée en pourcentage du chiffre d'affaires complétée d'une prime de productivité. Les tarifs payés par les usagers sont fixés par l'autorité délégante qui conserve les bénéfices. En cas de déficit, elle rembourse celui-ci au gérant qui perçoit une rémunération forfaitaire, le délégataire perçoit les tarifs pour le compte de l'autorité délégante concernée.

Conclusion.

Le service de transport urbain est l'un des services public, son objectif principale est d'assurer l'intérêt générale pour l'ensemble des citoyens pour bien mener sa mission, il joue un rôle important dans le bon fonctionnement d'une ville et offre des possibilités de mobilité aux personnes n'ayant pas de voiture particulière ou un autre choix de mode de déplacement, il base sur certains principes comme il met en application des modes de gestion très spécifiques à son domaine. Mais ce service des transports est une source importante de pollution de l'air au niveau local, régional, et mondial. C'est aussi l'un des principales sources de la pollution atmosphérique.

Chapitre II :
Régulation et
Politique de transport
urbain en Algérie.

Introduction.

La régulation est un ensemble de mesures ou de méthodes (action de régulation) qui essayent de remettre de l'ordre dans un secteur perturbé. L'organisation des transports en Algérie relève de multiples intervenants, ministères, wilaya, divers organismes officiels et établissements publics à vocation industrielle et commerciale (EPIC) ou à vocation économique (EPE). La multiplicité des intervenants répond au souci d'apporter la meilleure solution au problème des mobilités urbaines.

En Algérie, l'intervention de l'État réside dans l'élaboration est la mise en place de politique et des stratégies à la fois urbaines et organisationnelles par la planification des transports de façon à répondre aux exigences de l'heure, respectant les préceptes du développement durable. À Travers ce chapitre nous présenterons les Généralités sur la notion de la régulation. Puis les stratégies des transports urbains en Algérie. Et enfin la planification du transport urbain.

Section 01 : Généralité sur la notion de la régulation.

Dans cette section, nous allons expliquer l'origine et les différentes définitions qui gravitent autour de la notion de la régulation, ainsi que ses principes, objectifs, finalités et fonctions.

1. Origine et définition de la notion de la régulation.

1-1. Origine de la régulation.

L'une des sources d'ambiguïtés du terme régulation vient de son origine (d'origine anglo-saxonne)¹. L'idée de la régulation prend naissance aux Etats-Unis avec la nécessité d'instaurer des mécanismes de contrôle au réseau ferroviaire national. En droit public américain, la régulation signifie le contrôle des opérateurs de certains marchés publics. Ce contrôle est exercé par le juge ou par des organismes particuliers, appelés régulateurs, alors la régulation recouvre à la fois un instrument (*réglementation*) et une politique publique particulière.

Aux États-Unis, l'absolue nécessité de soustraire aux influences politiques la régulation d'un secteur stratégique pour l'intérêt général, a été décisive dans la mise en place de ces autorités au XIXe siècle². C'est ainsi que le congrès américain créa en 1887, l'*Inter state Commerce Commission*³, une autorité indépendante spéciale, pour « soustraire aux influences politiques » la régulation des pratiques des sociétés de chemin de fer et visant à protéger les agriculteurs américains des abus et des discriminations tarifaires dans le transport des grains. La mise en place d'autorités indépendantes s'est accélérée dans la plupart des États démocratiques depuis les années 1980⁴.

1-2. Définitions le concept de la régulation.

La notion de régulation est apparue récemment dans le vocabulaire économique et législatif, recouvrant un domaine d'intervention relativement large (les normes et règles qui s'imposent "réglementation" à tous les acteurs. Le « contrôle » de leur exécution et de leur

¹ RAMDINI. S, AHMED ZAID M, BOURAS. Z. (2016), op, cit, p 24.

² ROSANVALLON P, (2010), La Légitimité démocratique, Impartialité, réflexivité, proximité. Seuil, p. 122-132.

³ Commission de commerce inter-Etats.

⁴ PIRAUX. A, (2015), Les outils publics de la régulation. La démocratie sous perfusion de l'expertise dite « indépendante », *Barricade*, p.5.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

respect, ainsi que les éventuelles sanctions, mais aussi les nécessaires adaptations au fur et à mesure) afin de concilier les mécanismes de concurrence avec des finalités d'intérêt général⁵.

Aux Etats-Unis, la régulation revêt un double concept, elle s'entend à la fois d'une fonction et d'un acte juridique. En tant que fonction, largement définie, elle est synonyme de toute intervention de la puissance publique dans le déroulement des activités économiques et sociales, elle est ainsi la marque d'un Etat interventionniste soucieux de compenser les déraillements du marché, strictement définie, elle se démultiplie en trois sous-fonctions (législative, exécutive et juridictionnelle) susceptibles d'être dévolues à toute autorité régulatrice que celle-ci soit rattachée à l'exécutif ou indépendante.

En tant qu'acte juridique, elle constitue une des formes d'accomplissement de la régulation-fonction strictement perçue. En ce sens, elle est le résultat de la production réglementaire de ladite autorité qui, en vertu d'une délégation octroyée par le Congrès et en raison de son ampleur au sein de l'administration indépendante, est assimilée à l'exercice de la fonction législative.

Régulation-fonction ou régulation acte-juridique, elle évoque directement l'emprise de l'Etat sur la société civile. Régulation-acte juridique, elle concentre les accusations d'omniprésence de la main étatique et constitue la cible première des campagnes de dérégulation ou de déréglementation qui visent les agences indépendantes aussi bien que les commissions exécutives⁶.

En France, la régulation est initialement conçue comme une fonction réservée aux AAI. Pour l'exercer, celles-ci, à l'instar de leurs consœurs américaines, dans l'idéal type, cumulent des compétences exécutives et juridictionnelles. Un tel cumul est, outre l'indépendance, un deuxième trait de distinction d'avec l'administration classique alors qu'aux Etats-Unis il peut être depuis longtemps partagé avec elle. Ici, la notion de régulation-acte juridique n'existe pas, même si l'AAI est parfois dotée d'un pouvoir réglementaire. La séparation entre la régulation assurée par l'AAI et la réglementation adoptée par les pouvoirs publics est mise en exergue⁷.

La notion de régulation est identifiée à la relation entre l'État et le marché, plus précisément, le terme anglais *régulation* renvoie au contrôle de l'État sur le marché. Mais la régulation s'applique à de nombreux autres domaines d'activité, et en particulier au champ

⁵ RAMDINI S, AHMED ZAID M et BOURAS Z. (2016), op, cit, p.24.

⁶ CUSTOS. D, (2002). 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). In: Politiques et management public, vol. 20, n° 1, P 70

⁷ Idem. P 71.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

des droits de l'Homme. La notion réfère aussi au concept de gouvernance. La régulation constitue l'ensemble des techniques qui permettent d'instaurer et de maintenir un équilibre économique optimal qui serait requis par un marché qui n'est pas capable, en lui-même, de produire cet équilibre⁸.

Selon BAUBY P⁹, la régulation comme mode d'ajustement permanent, conformément à une règle ou à une norme, d'une pluralité d'action et de leurs effets. Permettant d'assurer l'équilibre dynamique de systèmes instables, elle recouvre donc la réglementation (l'établissement des lois et contrats) et le contrôle, et leur exécution, ainsi que les nécessaires adaptations. Et selon CANGUILHEM G¹⁰, le concept de régulation renferme au minimum trois idées, celle de relation d'interaction entre des éléments instables, celle de critère ou de repère et celle de comparateur. Alors la régulation est l'ajustement par rapport à quelques règles ou normes, d'une pluralité de mouvements ou d'actes, et de leurs effets ou produits, que leur diversité ou leur succession rend d'abord étranger.

C'est ce sens qu'est retenu par la loi n°08-12 relative à la concurrence. Elle 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, 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 cela peut conduire au développement de trois phénomènes de polarisation : économique (les rendements croissants conduisant à de nouvelles concentrations et à la reconstitution de monopoles), sociale (l'écroulement du marché » amenant des différenciations croissantes selon les revenus des utilisateurs) et territorial (les régions et zones les moins rentables risquant d'être progressivement délaissées)¹¹.

⁸ EYOMBI A-J, (2012), La régulation des télécommunications au Congo, mémoire de magister en droit public Université Marien NGOUABI de Brazzaville. www.memoireonline.com

⁹ BAUBY P, (1998), Service public : de la tutelle à la régulation, in Revue Flux n°31-32, p 29. www.persee.fr

¹⁰ LEMOIGNE J-L, (1988), Régulation des Réseaux et Réseaux de Régulation, In: Cahier / Groupe Réseaux, n°11, p2.

¹¹ RAMDINI S, AHMED ZAID M et BOURAS Z. (2016), op, cit, p.26.

2. Fonctions de régulation.

Selon BAUBY. P, la fonction de la régulation relevée huit fonctions, sont :

- La réglementation ;
- Les objectifs éventuels de politiques publiques ;
- L'application du droit de la concurrence ;
- L'équité d'accès à l'infrastructure-monopole naturel ;
- Les tensions entre concurrence et obligations de service public ;
- Le financement de ces obligations et des investissements à long terme nécessaires pour assurer la qualité, la continuité et l'universalité du service ;
- Le contrôle de l'ensemble de ces fonctions, l'arbitrage des conflits ainsi que les éventuelles sanctions ;
- L'évaluation multicritères de l'efficacité économique et sociale du système, afin de contribuer à l'évolution dans le temps et dans l'espace, pour répondre aux besoins des consommateurs, des citoyens et de la société¹².

3. Légitimité des autorités de régulation.

Selon Sandrine BAUME, la légitimité des autorités de régulation repose sur deux exigences. D'une part, une demande accrue de compétence et d'expertise de la part des pouvoirs publics. D'autre part, une nouvelle demande sociale d'impartialité, à entendre comme neutralité. Il s'agit de protéger la démocratie de deux périls redoutés, l'incompétence et l'esprit partisan¹³. Nous pouvons donc affirmer à l'inverse que la quête de compétence et de neutralité sont les deux sources principales de légitimité des organes de régulation.

3-1. La compétence des régulateurs.

L'incompétence ou la faible compétence des membres des autorités de régulation constitue donc un risque important pour l'autorité elle-même. Ainsi, l'expérience de l'expert pourrait être limitée ou trop ancienne, ou bien l'expert pourrait consacrer trop peu de temps à l'exercice de sa mission. Afin de s'assurer des compétences nécessaires, la sélection des experts devrait être faite par des personnalités scientifiques reconnues, dans le cadre d'un

¹² BAUBY. P., (2011), op. cit., p.75

¹³ BAUME S, (2012), De l'usage des pouvoirs neutres, in Pouvoirs n° 143, « La Séparation des pouvoirs », Seuil, p. 17-27.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

appel public à candidature précisant le contenu de la mission, sa portée, la charge de travail prévisible, les indemnisations et prises en charge des frais et les exigences quant aux déclarations publiques de liens d'intérêt¹⁴.

Toutefois, selon les cas, aucune condition de compétence professionnelle n'est attendue, ou bien ces conditions de compétence sont très générales et larges, ou bien on préfère des critères de représentativité politique ou socioprofessionnelle. Il n'y a donc pas d'exigence standard¹⁵.

3-2. Neutralité des organes de régulation.

L'indépendance comme premier élément constitutif de la neutralité. Cette dernière est devenue une des valeurs centrales dans la confiance que portent les citoyens aux institutions. Elle a pour effet de contrer le soupçon et la défiance qui frappent les autorités. L'indépendance se manifeste par rapport à d'autres pouvoirs (exécutif, législatif, mais aussi financier). Elle requiert un statut plus ou moins protecteur. Plus l'indépendance sera garantie par un statut, moins il sera nécessaire de faire appel à la vertu et à l'éthique personnelle des membres de l'instance de régulation. L'indépendance relative des régulateurs dépend de leur mode de financement, du mode de nomination, des incompatibilités applicables et surtout des conditions d'exercice de la fonction. L'impartialité (des membres) comme second élément constitutif de la neutralité des autorités de régulation. L'impartialité des autorités publiques (tout comme la défense de l'intérêt général) est un principe fondamental, qui transcende et garantit notamment les intérêts et les convictions de chacun¹⁶.

De l'indépendance et de l'impartialité découlerait un pouvoir réputé et neutre. L'indépendance et l'impartialité des membres faisant partie des organes de régulation sont donc des prérequis, la mise en place d'un pouvoir neutre en résulte.

4. Principes de la régulation.

Le besoin de régulation apparaît dans les secteurs d'activité où les conditions de marché favorisent la formation de monopoles. Elle est souvent confiée à une autorité de

¹⁴ HOUSSIN D, (2013), « Indépendance et expertise, Santé publique et prévention des conflits d'intérêts » in Pouvoirs n° 147, « Les conflits d'intérêts », Seuil, p. 114-116.

¹⁵ PIRAUX A, (2015), Les outils publics de la régulation, la démocratie sous perfusion de l'expertise dite « indépendante », barricade, p.10.

¹⁶ Idem, p.11.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

régulation, à la fois indépendante des autorités publiques et des acteurs économiques, avec pour mission de veiller à ce que la concurrence s'exerce de manière effective, loyale et durable¹⁷.

L'ouverture progressive des activités de service public, de réseaux à la concurrence repose sur une série de séparations. Elle se développe également sur le besoin d'assurer une évaluation régulière et suivie du fonctionnement et des performances du système afin de permettre ses adaptations aux évolutions économiques, technologiques et sociales. Alors, l'ouverture à la concurrence touche désormais, à des degrés divers selon les secteurs, l'ensemble des services publics. Elle repose sur **plusieurs principes**¹⁸ :

- La séparation entre fonctions d'opérateur et de régulateur ;
- La séparation entre infrastructures et services ;
- La séparation entre la fourniture du service et les activités de réseau ;
- La séparation entre la fonction d'actionnaire et la fonction régulation ;
- L'indépendance de régulateur (se conforme aux textes légaux et réglementaires, qui encadrent son action) ;
- Désintégrer les activités qui ont été fortement intégrées dans le cadre de la gestion par le monopole : pour l'électricité, séparer de façon organique ou au moins comptable les activités de production, de transport et de distribution ;
- Permettre l'accès des tiers aux réseaux d'infrastructures qui demeurent en monopole ;
- Organiser la concurrence et installer des autorités publiques de régulation avec suffisamment d'autonomie ;
- Privatiser totalement ou partiellement l'opérateur historique (cette dernière étape n'est pas toujours nécessaire).

La concurrence ne peut pas avoir les avantages qu'on en attend sans des formes appropriées de régulation, appropriées respectivement aux trois grands objectifs qui sont, la définition et le suivi des politiques et des missions de services public, le contrôle des prix et

¹⁷<http://www.arafer.er/le-contexte-de-la-regulation-ferroviaire/la-regulation-economique-et-regulation-sectorielle/> (consultée le 03/09/2017 à 01:30h.).

¹⁸ BAUBY P., (2011), Service public, Services publics, DOCUMENTATION FRANÇAIS. Paris, p.74.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

de la qualité des services, la maîtrise des conditions de la concurrence, et leur articulation avec les missions de service public¹⁹.

5. Les objectifs et finalités de la régulation.

Les objectifs et les finalités de la régulation peuvent cependant être très différents, débouchant sur des formes variées de régulation. Elle peut avoir pour:

5-1. Objectif de la régulation.

Un système de régulation propre au service d'intérêt général peut recouvrir plusieurs objectifs et formes possibles²⁰ :

- Introduire la concurrence dans un secteur marqué par une situation de monopole ;
- La régulation peut également viser à contrôler la concurrence et est alors le plus souvent en charge des autorités de contrôle de la concurrence, dont les jugements interviennent ;
- La régulation peut aussi devoir surveiller que l'introduction de la concurrence ne provoque pas d'effets pervers (absence d'incitation à investir, multiplication des externalisations négatives, concentrations territoriales, etc.) ;
- Elle peut également avoir en charge d'organiser l'équité d'accès d'opérateurs en concurrence à un réseau unique qui reste un monopole naturel. C'est un objectif complexe, qui implique des décisions en continu et des instances spécialisées ;
- La régulation peut avoir pour objectif d'assurer l'équilibre évolutif entre concurrence et intérêt général, le contrôle des obligations de service public ou de service universel, etc.

La régulation peut se concentrer sur l'accès des différents opérateurs à une infrastructure qui reste marquée par l'existence d'un monopole naturel (réseaux de transport par rail, de gaz, eau et assainissement, etc.). Cela conduit souvent à mettre en place une autorité de régulation nationale par secteur, indépendante par rapport aux différents opérateurs et à l'autorité publique. Surtout, si celle-ci reste actionnaire unique ou majoritaire de l'ancien monopole ou du gestionnaire du réseau.

¹⁹ HENRY C & QUINET E., et ali, (2003), Concurrence et service public, textes des conférences DUPUIT J, présidées par BOITEUX M, édition L'HARMATTAN, p.61.

²⁰ BAUBY.P, (2011), op. Cit. p.75.

5-2. Finalités de la régulation.

Les finalités de la régulation publique peuvent être analysées selon trois dimensions majeures, **Temporelle** ; c'est la mise en cohérence le marché à court terme, la planification à moyen terme et la gestion patrimoniale et du développement durable à long terme. **Spatiale** ; c'est la mise en cohérence, de différents espaces à différentes échelle locale au global, et que les territoires concernés soient voisins ou emboîtés. **Sociale ou sociétale** ; c'est la mise en cohérence des objectifs de solidarité ou de cohésion sociale à différentes échelles territoriales ainsi que les objectifs de liberté²¹.

L'objet de cette régulation apparaît assez clairement : subordonner les modes de fonctionnement des différentes parties du système à une finalité particulière qui est d'assurer le développement de la fonction de transport collectif dans les villes, dans certaines limites et sous des orientations de contenu prédominantes relativement précises²².

6. Outils de la régulation.

Une régulation évoluée, forcément globale, combine les différents outils spécifiques et non spécifiques, dans une optique d'efficacité et d'équité qui résulte d'un équilibre harmonieux entre différentes préoccupations. Il existe deux types d'outils de régulation:

Les outils non spécifiques ; sont des normes techniques, sociales, fiscales et le contrôle de leur aspect, l'information technique et économique (statistiques notamment) et sa mise à disposition de l'ensemble des acteurs pour orienter ou faciliter leurs choix rationnels. Cette information est elle-même une responsabilité qui incombe généralement à l'Etat. Les instances publiques ou privées permettant les concertations, confrontation ou coopérations utiles ou autorisées sur la base d'informations partagées. Les règles générales de fonctionnement du marché et de la concurrence et leur contrôle.

Outils spécifiques de régulation ; comme la planification et la programmation des infrastructures d'intérêt ou d'utilité publics, les règles d'accès au marché des prestataires de service : droits exclusifs ou spéciaux (en cas de monopole naturel notamment), autorisations,

²¹ MARTINAND C, AUBY J-B et GAUDEMET Y (dir.),(2000), *la régulation des services publics locaux*, La Maison des Polytechniciens, p.70.

²² CHAPOUTOT. J-J, (1979), *Transports collectifs, régulation politique et contradictions territoriales*. Grenoble et Lille-Roubaix-Tourcoing, In: *Les Annales de la recherche urbaine*, N°4, P 99.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

licences, conventions ou contrats, cahiers des charges retraçant droits et devoirs des opérateurs, modalités de mise aux enchères éventuelles de ces droits ou contrats, statuts des autorisés à exploiter des infrastructures ou des services. Les règles de tarification et de financement public éventuel : Fixation des tarifs par la puissance publique. Une politique tarifaire est un instrument important de la politique de transport et de la politique sociale. Selon l'article 12²³, les tarifs de transport public de personnes et de marchandises constituent un élément essentiel d'accessibilité au moyen de transport et de régulation du marché des transports terrestres. À ce titre, les tarifs de transport pour les services jugés stratégiques ou spécifiques peuvent être déterminés par voie réglementaire. Les règles permettant, ou encourageant même, la coopération entre les acteurs et la complémentarité des usages. Les incitations de différente(s) nature(s) : positives (contributions publiques, clauses incitatives des contrats) ou négatives (taxes, fiscalité du type pollueur-payeur...). Les formes de participation, d'association ou de consultation des différents acteurs à la régulation elle-même et la gestion de la ressource²⁴.

7. Régulation d'un réseau de transport urbain.

La régulation définit comme étant l'ensemble des mesures permettant de respecter non plus le Tableau de Marche (TM) en tant que table d'horaires, mais de respecter les règles de gestion. C'est une méthode permet de se rapprocher au plus près du TM initial malgré les perturbations. En général, la régulation d'un réseau de transport urbain peut être considérée comme un ensemble de mesures ou de méthodes (actions de régulation) qui essayant de remettre de l'ordre dans un réseau perturbé, afin de se rapprocher de ce qui a été annoncé aux voyageurs. Le processus de régulation contient différentes tâches allant de la détection de la perturbation, jusqu'à la prise de décision. Ces tâches sont regroupées en deux phases, phase de diagnostic, consiste à détecter et analyser les perturbations afin d'évaluer leur gravité. Cette phase se base sur les données fournies par le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE). Ce dernier représente un support de surveillance du réseau de transport urbain, car il fournit les informations représentant l'état du réseau en temps réel et les compare avec les informations théoriques de TM. Phase de décision, cette phase est entamée par le régulateur quand il doit choisir les mesures appropriées de régulation en tenant compte des contraintes d'exploitation,

²³ Loi n°01-13 du 17 jourmada el oula 1422 correspondant au 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

²⁴ MARTINAD C, AUBY J-B et GAUDEMET Y (dir.), (2000), op, cit, p 73.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

de la nature des perturbation ainsi que des critère qui conviennent aux objectifs d'exploitation²⁵.

La problématique de la régulation des services d'intérêt général s'est imposée en particulier avec la séparation entre fonction d'opérateur et fonction de régulateur, entre le rôle d'actionnaire et de régulateur de l'autorité publique propriétaire des entreprises et entre les infrastructures, qui restent le plus souvent des monopoles naturels, et la prestation de service. Pour la période allant de 1962 à 1988, le monopole de l'Etat en matière de gestion et d'exploitation du service public des transports a été institué. C'est donc à l'Etat de réguler l'exercice de l'activité des transports concernant la fixation des tarifs, des lignes à exploiter par les opérateurs publics (entreprises publiques) régies par des décrets exécutifs fixant la création, les modalités de fonctionnement, de financement et même de tarification du service qu'elles fournissent à la population. Toutefois, il y a lieu de souligner que la régulation ne concerne pas uniquement le secteur public, car même si l'Etat se désengage partiellement, sous l'effet de crise économique et financière, la tâche de régulation demeure toujours de son ressort. Dans le contexte de coexistence dans un même secteur de mission d'intérêt général des opérateurs publics et opérateurs privés, le rôle de l'Etat de ce fait, est d'assurer un cadre concurrentiel entre le public et le privé dans le cadre d'une action publique spécifique. Dans ce sens, la libéralisation du service public des transports entamée à partir des années 1988, avec la promulgation de la loi n°88-17, et achevée par la loi 01-13, ne signifie pas que ce service est déréglementé et encore moins dérégulé²⁶.

²⁵ BELYACHI. N, (2012), étude de modélisation du fonctionnement d'un réseau de transport modèle (RTM), mémoire de magister, spécialité informatique, université Oran, p 12.

²⁶ RAMDINI S, AHMED ZAID M et BOURAS Z. (2016), op, cit, p.26.

Section 02 : Stratégies des transports urbains en Algérie.

Dans cette section, nous allons prendre en considération trois axes : la présentation du cadre législatif et réglementaire en matière de transport urbain, la description générale de l'organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie et la planification du transport urbain et le développement durable en Algérie.

1. Caractérisations d'une politique de transport urbain.

Une politique de transport doit combiner les quatre dimensions fondamentales suivantes : le temps, l'espace, l'économie et la qualité.

- Le temps : À la fois le temps historique, celui de l'histoire et de l'évolution des villes, le temps économique, celui de l'amortissement des investissements, et le temps quotidien, celui que les usagers passent (perdent) dans les transports ;
- L'espace : Structure des réseaux, relation centre-périphérie, urbanisation induite par les transports ;
- L'argent : Le coût des investissements, le prix dépensé par l'utilisateur, la charge pour la collectivité ;
- La qualité : Qualité du service rendu à l'utilisateur, c'est-à-dire la sécurité et le confort sous ses divers aspects (confort physique, esthétique, régularité, etc.), mais aussi à la collectivité, par la limitation des nuisances (pollution de l'air, bruit, congestion, insécurité pour les tiers, nuisances esthétiques, etc.)²⁷

À partir de ces dimensions, le planificateur peut établir une liste de caractéristiques qu'il prendra en compte dans son action. Il y a aussi deux facteurs importants qu'il faut prendre en considération :

- **La dimension des villes (ou agglomérations) :** Il est clair que chaque solution doit tenir compte de la taille de la ville (un métro, très économique dans une très grande agglomération, entraînera des coûts d'infrastructure prohibitifs dans une ville moyenne. Les inconvénients de l'automobile en matière de consommation d'espace et de coût d'infrastructure, par exemple, seront moins importants dans une ville petite ou moyenne) ;

²⁷ MERLIN P, (1985), Les politiques de transport urbain, LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, Paris, P 6.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

- **Le niveau de développement du pays :** Le poids des différents objectifs varie selon le niveau de revenu national et individuel (un métro, justifié dans une ville européenne de 2 ou 3 millions d'habitants, ne le sera peut-être pas, par rapport à d'autres priorités, dans une ville de même taille d'un pays en développement)²⁸.

2. Cadre législatif et réglementaire de transport urbain en Algérie.

L'activité réglementaire incombe au Ministère des transports s'agissant de son élaboration et aux directions des transports (DTW) s'agissant de son contrôle. De nombreux textes de loi, décrets et arrêtés ministériels définissent le dispositif général du secteur des transports collectifs urbains. En 1994, plus de 150 textes ont été recensés par le ministère des transports. La réglementation du secteur des transports a connu plusieurs étapes importantes²⁹.

De 1962 à 1967 : Juste après l'indépendance, c'est le monopole de l'Office National du Transport (ONT) qui s'est chargé de la gestion du transport en Algérie et qui cordonnait l'activité des entreprises opérationnelles.

De 1967 à 1988 : L'État a exercé le monopole sur les services de transport urbain comme étant un service public à travers les entreprises publiques relevant généralement des collectivités locales. Durant cette période, les tarifs étaient réglementés suite à la promulgation de l'ordonnance 37-130 du 22 juillet 1967, portant orientation des transports terrestres. Les entreprises publiques bénéficiaient de subventions sous forme de compensation pour l'acquisition de nouveaux véhicules et compenser les pertes de recettes résultant des sujétions du service public et des réductions de tarif et de gratuité de transport consenties par l'État à certaines catégories sociales

De 1988 à 2001 : Ouverture du marché des transports routiers au secteur privé suite à la promulgation de la Loi 88-17 du 10 mai 1988, portant orientation et organisation des transports terrestres. Suite à la libéralisation et à la politique de déréglementation opérées dès 1988, les marchés de transports urbains ont connu des bouleversements en profondeur. Hormis la capitale Alger où l'opérateur public principal ETUSA a été préservé, les opérateurs historiques locaux ont fini par disparaître dans la plupart des villes du pays.

²⁸ MERLIN P, (1985), Les politiques de transport urbain, LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, Paris, P 15.

²⁹ SAFAR ZITOUN M et TABTI-TALAMALI A, (2009), la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives, avec la collaboration de Julien Le Tellier, Chargé d'études du Plan Bleu, ALGER, p 50.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

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. Le résultat des liquidations et du désengagement de l'Etat, au niveau national, a fait que le parc public (étatique) en termes de places offertes ne représentait plus en 2003 que 2,65 % de l'ensemble du parc en circulation dont plus de 82% à Alger³⁰. L'ouverture du service des transports à la concurrence du marché ne signifie pas la dérégulation du service public local pour deux raisons. D'une part, l'Etat garde toujours le pouvoir de réalisation des infrastructures routières et, d'autre part, le marché privé du service des transports nécessite l'intervention de l'Etat régulateur³⁵ par la mise en place d'une autorité organisatrice se chargeant de réguler le marché concurrentiel l'exploitation des lignes par les transporteurs privés et la mise en place d'un système tarifaire prenant en compte la situation financière du citoyen³¹.

De 2001 à ce jour: adoption de la Loi 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres et qui devait pallier les insuffisances de la précédente loi (LOOTT)³². À travers cette Loi les pouvoirs publics définissent les principes et les règles générales de l'activité des transports terrestres des personnes et des marchandises. Cette loi contient des dispositions relatives aux modes de transport, à l'organisation des transports, aux infrastructures et équipements, aux infractions et sanctions.

Selon la Loi n°01-13 du 7 Août 2001, l'État et les collectivités territoriales prennent en charge la décision de création des infrastructures d'accueil des voyageurs. Leur réalisation et leur gestion peuvent être concédées à des personnes physiques ou morales de droit Algérien (Art. 51). S'agissant des projets d'infrastructures (tramway, parkings, pôles d'échanges, etc.), les pouvoirs publics affichent leur intention de favoriser la réalisation et l'exploitation des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs par leur mise en concession au secteur privé dans un cadre de partenariat, public privé, régi par le code des investissements de 2001. De plus, le décret exécutif n°04-417 du 20 décembre 2004 a traité à la concession du système de transport urbain. Ainsi, la LOTT ne définit pas les modalités de gestion et d'exploitation des infrastructures publiques de transports et des services de transports publics (licence de

³⁰ BOUBAKOUR F & BOUGUELAA M, (2009), « politique publique dans les transports urbains et problématique de financement des systèmes de Transports urbains collectifs en Algérie : Quelles sources prennent pour les subventions D'exploitation ? », Laboratoire Management Transports Logistique (LMTL) Université HADJ LAKHDAR, Batna, p.2

³¹ RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), op, cit, p 24

³² Loi n°01-13 du 17 jomada el oula 1422 correspondant au 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

transports, concession, etc.). De la même manière, elle ne précise pas l'autorité chargée d'organiser les transports collectifs urbains. En effet, il est stipulé dans son article 230 que les missions d'organisation et de développement des transports urbains sont dévolues à une autorité de coordination dont sa création, ses attributions et ses modalités de fonctionnement sont prévues par voie réglementaire³³.

3. Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain.

L'organisation des transports en Algérie relève de multiples intervenants, à côté du ministère des travaux publics et des transports. Certains ministères peuvent être amenés, conformément aux textes réglementaires fixant leurs attributions, à intervenir dans le domaine des transports urbains. La multiplicité des intervenants répond au souci d'apporter la meilleure solution au problème de mobilités urbaines.

3-1. Au niveau central:

3-1-1. Ministère des travaux publics et des transports(MTPT).

Dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, le ministère des travaux publics et des transports et ces organes déconcentrés sont chargés :

- D'initier et de proposer les éléments de la politique générale des transports terrestres et urbains et de veiller son application;
- De réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport;
- De promouvoir le développement des systèmes de transports collectifs en milieu urbain et le transport multimodal ;
- De promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information.
- l'organisation de la formation et du perfectionnement du personnel du secteur des transports ;
- Orienter, contrôler et attribuer les autorisations d'exploitation de l'activité des opérateurs publics et privés en matière de transport ;

³³ RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), « Le processus de régulation du secteur public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement-réengagement de l'Etat », In Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques N°07, p13.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

- Participer à l'élaboration des schémas directeurs des infrastructures routières, ferroviaires et de transport urbain, des plans de transports, et à la conception des plans directeurs d'urbanisme et à l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire ;
- Élaborer et contrôler la réglementation générale du transport routier de voyageurs, de la circulation et de la prévention et la sécurité routière.

3-1-2 Ministère de l'habitat et de l'urbanisme (MHU).

Il assure l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain. À ce titre, il encadre l'élaboration et la mise en œuvre des instruments d'urbanisme, plans directeurs d'aménagement et d'urbanisme (PDAU) et plans d'occupation des sols (POS), à travers lesquels sont définies les emprises nécessaires au développement des infrastructures de transport (chemin de fer, tramway, etc.).

3-1-3. Ministère de l'intérieur et des collectivités locales (MICL).

Intervient par le biais de la tutelle qu'exercent les wilayas sur les collectivités locales. Les Wilayas sont fortement impliquées en matière d'organisation générale, de développement et de gestion des transports et des infrastructures routières à caractère local, d'infrastructures d'accueil des voyageurs et de stationnement.

3-1-4. Ministère du commerce (MC).

Il a la charge de délivrer aux opérateurs de transport le registre de commerce, de vérifier la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et d'arrêter 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 ministère des transports, lorsque, après avis du Conseil de la Concurrence le projet est alors soumis au secrétariat général du gouvernement.

3-1-5. Ministère des finances (MF).

Dispose de larges prérogatives ayant une incidence sur tous les secteurs, les transports urbains compris. Par exemple, la dotation budgétaire dédiée aux projets d'infrastructures de transport. Il est chargé, en collaboration avec le ministère des Transports et/ou les

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

Collectivités territoriales, de mettre en place les mécanismes de sujétion de service public pour les transports collectifs³⁴.

3-2. Au niveau local.

Au niveau territorial, l'organisation des transports fait intervenir la direction des transports de la wilaya et les collectivités territoriales (la wilaya et la commune).

3-2-1. La direction des transports de la wilaya (DTW).

La DTW est un organe déconcentré du ministère des travaux publics et des transports placé sous l'autorité du Wali. Les DTW relèvent du ministère des travaux publics et des transports concernant les aspects techniques et contrôle de la réglementation et du MICL (ministère de l'intérieur et des collectivités locales) pour les aspects administratifs. Les directeurs des transports sont des agents du MTPT. Fixée par le décret exécutif n° 90-381 du 24 novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des directions des transports des wilayas, la DTW a pour missions principales³⁵ :

- Coordonner et contrôler l'organisation et la mise en œuvre des différents modes de transports ;
- Mettre en œuvre les mesures de prévention et de sécurité routières ;
- Élaborer et mettre à jour le fichier des activités de transports terrestres ;
- Délivrer les titres et autorisations de transport, ainsi que les certificats d'aptitudes professionnelle ;
- Mettre en œuvre les mesures de suivi et de contrôle de l'activité d'enseignement de conduite des véhicules ;
- Animer et organiser les travaux des organes chargés des sanctions en matière de transports terrestres ainsi que, ceux chargés des licences de taxis ;
- Organiser les examens de permis de conduire ;
- Délivrer les autorisations de toute opération de travail aérien et des titres de navigation aérienne ;
- Veiller au bon fonctionnement du réseau météorologique implanté dans la wilaya ;

³⁴ SAFAR ZITOUN M et TABTI-TALAMALI A, (2009), la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives, Alger, p 47.

³⁵ Direction des déplacements des transports et de la circulation routière de la Wilaya d'Alger, <http://www.wilaya-alger.dz/fr/secteur-de-transport/> consulté le 04/12/2017 à 23:44 h.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

- Collecter et exploiter les statistiques en matière de transport et d'accidents de la circulation ;
- Le bureau de l'administration et des moyens assure la gestion du budget de fonctionnement et de la gestion, des personnels et des moyens conformément à l'arrêté interministériel du 30 mai 1991 relatif aux services de la direction des transports de la Wilaya.

3-2-2. Les acteurs de transport aux niveaux territoriaux.

Les acteurs de transport aux niveaux territoriaux entre déconcentration (Wilaya) et décentralisation (collectivité territoriale) de la Commune ont des prérogatives en matière de transport urbain qu'elles ont pleinement exercées avant l'ouverture du marché des transports au secteur privé et la dissolution des entreprises publiques locales de transport .

La wilaya, ses missions spécifiques liées au secteur des transports sont d'initier des actions liées aux travaux d'aménagement, de maintenance et d'entretien des chemins de wilaya (CW). La wilaya peut, selon les dispositions de la Loi 90-09 du 7 avril 1990, créer des services publics de transport en vue de satisfaire les besoins de déplacement sur les liaisons situées à l'intérieur de son territoire. Elle peut également réaliser des études de plans de transport et de circulation routière, ainsi que leur mise en œuvre³⁶.

La commune constitue le cadre institutionnel de prise en charge de la plus grande partie des services touchant à la vie quotidienne des habitants et est par ailleurs chargée de l'organisation des transports urbains sur son territoire. Théoriquement, la commune est chargée, entre autres, de réaliser et de mettre en œuvre les études de plans de transport et de circulation routière, d'initier des actions liées à la construction, gestion et à l'entretien de la voirie communale .Et de créer des services publics de transport sous forme de régie, établissements à caractère industriel et commercial (EPIC) ou concession en vue de satisfaire les besoins de ses administrés en matière de déplacement, de réglementer la circulation urbaine, de réaliser des aires de stationnement et des gares routières, de définir son périmètre de transport urbain etc.³⁷

En effet, conformément à l'article 132 de la loi 90-08 du 7 avril 1990 relative à la commune : « la commune crée des services publics communaux en vue de satisfaire les besoins collectifs de ses citoyens notamment en matière de transport public ».

³⁶ SAFAR ZITOUN. M et TABTI-TALAMALI. A, (2009), op, cit, p 48.

³⁷ Idem.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

Sur le terrain, les communes interviennent d'une manière restreinte sur les transports urbains, elles ne disposent 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'État principalement pour les plans communaux de développement (PCD). 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 des communes relevant de sa compétence.

Le périmètre de transport urbain est délimité par le président de l'assemblée populaire communale lorsqu'il est compris à l'intérieur des limites territoriales de sa commune et par le wali lorsqu'il comprend le territoire de plusieurs communes adjacentes de la même wilaya. Lorsque le périmètre de transport urbain comprend plusieurs communes adjacentes faisant partie de plusieurs wilayas limitrophes, il est délimité, sur proposition des walis territorialement compétents, conjointement par le Ministre chargé des transports, le Ministre chargé des collectivités locales et le Ministre chargé de l'Habitat et de l'Urbanisme³⁸.

la DTW, instance chargée de la régulation du transport public, 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. Dans cette situation le rôle des quatre (04) associations nationales actives dans le domaine des transports (l'Union Nationale Algérienne des Transporteurs « UNAT », l'Organisation Nationale des Transporteurs Algériens « ONTA » Fédération Nationale des Transporteurs Algériens « FNTA » Union Générale des Commerçants et Artisans Algériens « UGCAA »), demeure faible. Ceci peut être expliqué par la faiblesse du nombre d'adhésion des transporteurs aux associations professionnelles. Par exemple, en 2010, l'UNAT regroupe 7500 adhérents à l'échelle nationale. L'adhésion des transporteurs à ce type d'organisation est généralement motivée par les avantages financiers qu'ils peuvent tirer des formules avantageuses négociées par leurs représentants avec les organismes tels que le gestionnaire des stations urbaines (prix du droit de stationnement) et les concessionnaires (rabais sur le prix de bus et pièces de rechange). Leurs représentants

³⁸ loi n°01-13 du 17 jomada el oula 1422 correspondant au 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

assistent rarement aux réunions et aux rassemblements ; ils ne se présentent au bureau que pour payer les droits d'adhésion³⁹.

4. L'autorité organisatrice du transport.

Le cadre institutionnel du système de transport se caractérise par une organisation répartie entre plusieurs institutions publiques et privés. La coordination entre ces multiples intervenants est lacunaire et ne permet pas d'engager une planification intégrée et cohérente. Pour inverser la spirale négative du transport urbain en Algérie.

Le modèle français, la formule des autorités régulation était utilisée en Algérie pour traiter les questions transversales du marché (conseil de la concurrence) et sectorielles (AR/Télécommunication, AR/Eau, AR/Electricité et de Gaz et AR/Transport). Contrairement à ce qui se fait dans le système de régulation américain conférant aux autorités de régulation les pouvoirs exécutif, législatif et juridictionnel ; les prérogatives de celles créées en Algérie, à l'instar des autorités administratives indépendantes françaises, sont limitées aux pouvoirs exécutif et juridictionnel (sanctions) et le pouvoir réglementaire (voire législatif pour tout projet de loi) relève de la compétence de l'administration classique (ministre, premier ministre). Ainsi, 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 réglementation⁴⁰.

Selon le décret exécutif n° 12-190 du 3 Joumada Ethania 1433 correspondant au 25 avril 2012 portant création des autorités organisatrices des transports urbains des wilayas d'Alger, Oran, Constantine, Annaba, Sétif, Batna, Sidi Bel Abbès, Mostaganem et Ouargla (art 1), ainsi que le siège de chacune de ces autorités est situé au chef-lieu de leur wilaya respective et leur territoire de compétence s'étend à l'ensemble du périmètre de transport urbain y afférent.

Cette autorité est chargée de définir les pouvoirs et les modes d'organisation pour l'offre de service transport autant pour les opérateurs publiques que pour les opérateurs privés. Elle devrait également mettre en œuvre l'intégration du transport urbain de manière efficace par le renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les intervenants

³⁹ RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), op, cit, p 23.

⁴⁰ Idem. p 32.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

et les institutions en charge de la politique de transport. La coordination entre les différents modes de transport par la modulation des incitations fiscales et la programmation des investissements structurants. L'instauration d'une plus grande rigueur dans la rationalisation de la dépense publique et l'incitation à une plus grande participation des entreprises et des établissements de transport au financement des projets dans le cadre de partenariats (public /privé). La mise en œuvre d'un ajustement progressif de dispositif réglementaire en vigueur aux règles des échanges internationaux en vue de soutenir une démarche de développement tout en tenant compte des principes de développement durable, afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport. La satisfaction des besoins de mobilité et l'optimisation de l'accessibilité aux moyens de transport pour tout le public. La création de nouvelles compétences et de nouvelles professions, et l'amélioration de la compétitivité des entreprises de transports publics⁴¹ .

Pour une autorité organisatrice des transports, l'objectif est, à terme, de rationaliser les flux de passagers et marchandises pour réduire la congestion, la pollution et la consommation d'énergie, étapes nécessaires au développement urbain durable. Un certain nombre de conditions doivent être également remplies pour que cette autorité organisatrice de transport puisse jouer pleinement et efficacement leur rôle⁴² :

L'autonomie, est une condition nécessaire pour traiter efficacement les problèmes locaux ou régionaux. Elle est obtenue grâce à un niveau suffisant de décentralisation. Le transfert de pouvoirs et de responsabilités concernant les questions locales ou régionales du gouvernement national vers les autorités locales ou régionales permettra une meilleure compréhension et une meilleure assimilation de la situation. Dans cette optique, il importe de doter l'autorité de transport de l'autonomie et du pouvoir nécessaires pour la protéger contre les évolutions politiques et structurelles majeures et pour assurer sa pérennité.

Le financement, une autorité organisatrice de transport (AOT) doit disposer de ressources financières pour acquérir un bon niveau d'expertise afin de planifier la politique de transport et de coordonner les acteurs. En Algérie, les recettes tarifaires ne permettent pas de couvrir les dépenses d'exploitation des opérateurs de transport public. Ce déficit d'exploitation est lié essentiellement à une tarification inadaptée conjuguée à l'absence de

⁴¹ Rapport de Ministère des transports, politique gouvernementale dans le domaine des transports, Septembre 2015.

⁴² BOUSSADI I et BOUBAKOUR F, (2017), La gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie, p20.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

participation des secteurs économiques aux recettes, d'une part, et à une gestion inefficace d'autre part.

La participation, pour réussir une autorité du transport, l'État s'efforce de nouer des partenariats avec les différentes parties intéressées du système de transport (entreprises, employeurs, promoteurs immobiliers, usagers, ainsi qu'associations). L'action des pouvoirs publics ne suffit pas pour que la mise en œuvre des politiques de transport urbain soit couronnée de succès.

5. Organisation opérationnelle des transports urbains.

En Algérie, le secteur du transport connaît une véritable mutation. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans sa contribution dans le développement économique du pays. suite à l'ouverture du marché des transports routiers au secteur privé et à la promulgation de la Loi n° 88-17 du 10 mai 1988, portant orientation et organisation des transports terrestres, des exploitants de statut public et des exploitants de statut privé coexistent en tant que prestataires de services de transport collectif. Dans l'agglomération algéroise, trois entreprises publiques de transport sont des entreprises nationales⁴³ :

- Entreprise publique de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA) et l'entreprise publique de transport suburbain des personnes (TRANSUB) qui offrent des services de transport par autobus urbains et suburbains ;
- Société nationale des transports ferroviaires (SNTF) pour le transport ferroviaire ;
- Les projets de métro et de tramway sont exploités par l'entreprise Métro d'Alger (EMA).

À côté de ces opérateurs publics, il existe des exploitants privés qui ont mis un grand nombre de bus au service du transport collectif et dont l'émergence a été possible grâce aux dispositions de la Loi 88-17 du 10 mai 1988.

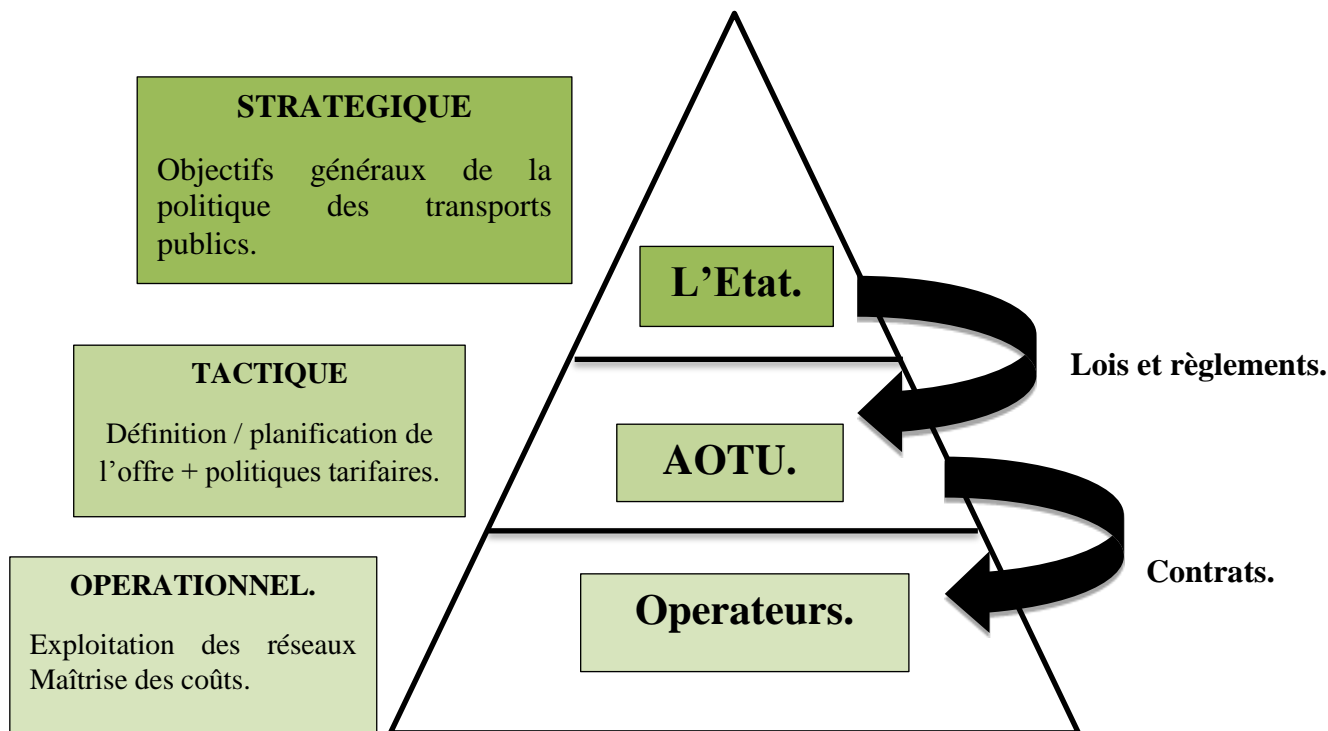
Ensuite, la Loi n° 01-13 du 7 Août 2001 abroge et remplace celle du 10 mai 1988 : Elle ouvre à des personnes privées l'accès à la profession de transporteur public. Ultérieurement, la création de l'agence nationale de soutien à l'emploi des jeunes (ANSEJ) a permis à de jeunes chômeurs d'acquérir des véhicules hors taxes avec des prêts bancaires

⁴³ SAFAR ZITOUN M et TABTI-TALAMALI A, (2009), op, cit, p.49.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

bonifiés, en plus d'une exonération fiscale pendant cinq ans. L'État a mis en place ces dispositions pour lutter contre le chômage des jeunes.

Figure 1 : Les trois niveaux d'organisation des transports publics.



Source : PAUMIER J-M, (2011), Gestion et régulation des transports publics et gouvernance urbaine, Ministère des transports et de personnels des entités du sous-secteur des transports terrestres, p19

La performance des transports urbains est aussi celle des choix réglementaires et contractuels encadrent l'action publique et orientant le comportement des usagers. En Algérie, Malgré un arsenal de lois et de textes réglementaires, la politique des transports est marquée par l'absence d'instruments juridiques et organisationnels pouvant servir à l'organisation et l'orientation des déplacements des biens et des personnes. Les textes réglementaires réagissent les transports posent parfois un problème d'inadaptation aux réalités actuelles de développement. Ce qui entraîne des chevauchements de compétences dans les attributions des différents organes en charge du secteur⁴⁴.

⁴⁴ BOUSSADI I et BOUBAKOUR F, (2017), La gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie, p 17.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

Les dysfonctionnements 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, selon Farès Boubakour. Pour gérer la situation actuelle caractérisée par un foisonnement d'opérateurs de transport urbain, il serait nécessaire d'opérer des regroupements d'opérateurs par ligne ou secteur géographique par exemple. A cet effet, nous constatons que la régulation est encore plus nécessaire pour veiller au bon fonctionnement du secteur libéralisé. Afin de s'assurer que l'ouverture à la concurrence des TP n'entraîne pas la dégradation de la qualité de service public des TP, 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 TP, d'autre part⁴⁵.

⁴⁵ RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), op, cit, p 23.

Section 3 : Planification du transport urbain.

Une planification qui ne concerne pas seulement le transport, mais qui concerne aussi la planification urbaine. L'importance de cette planification est justifiée par la durée de vie des infrastructures de transport. L'objectif de la planification, c'est pour améliorer les conditions d'accès à la ville, minimiser le coût, le temps de déplacement et les accidents. Le Plan de transport urbain (PTU) est une démarche de planification pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements.

En matière de planification, le MT collabore avec les Ministères intéressés (l'Habitat et l'urbanisme, l'Environnement et l'Aménagement du Territoire et les travaux publics) en ce qui concerne 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 objectifs⁴⁶.

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, 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, des installations et moyens⁴⁷.

1. L'élaboration du plan de transport urbain.

Le plan de transport urbain est un document de référence pour toutes les décisions des pouvoirs publics ayant les implications sur les déplacements urbains (organisation des transports publics, aménagement de voiries, politique de stationnements, etc.)⁴⁸. Concernant l'organisation des transports urbains, l'article 41 indique que : « *le transport terrestre de*

⁴⁶ RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), op, cit, p16.

⁴⁷ Idem , p17.

⁴⁸ BAOUNI T, Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes, CODATU XIV, p 9.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

personnes est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plan de transport de wilaya et urbain »⁴⁹.

En application de la Loi n°13-01 du 12 décembre 2001, portant orientation et organisation des transports terrestres, le décret exécutif n°04-416 du 29 décembre 2004 est actuellement le cadre juridique fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes. Selon l'Art 8, le plan de transport urbain :

- Détermine les liaisons routières et ferroviaires régulières de transport urbain et suburbain et les infrastructures de transport ;
- Détermine les transports spécifiques en milieu urbain et suburbain ;
- Arrête le schéma directeur des infrastructures de transport, notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ainsi que les projets d'investissement y afférents ;
- Définit les actions à mener en termes d'investissement et arrête le plan de financement y afférent.

Selon l'art 9, le plan de transport urbain est élaboré, selon le cas, par :

- Le président de l'assemblée populaire communale en concertation avec le directeur des transports de la wilaya concernée, lorsque le périmètre de transport urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune ;
- Le wali, lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;
- Les walis concernés lorsque le périmètre de transport urbain excède les limites du territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de 200 000 habitants.

Selon l'art 10, le plan de transport urbain est approuvé, après avis du comité de coordination de wilaya, conformément à l'article 44 de la Loi n° 01-13 du 17 jourmada el oula 1422 correspondant au 7 août 2001 susvisée, par :

- L'Assemblée populaire communale concernée lorsque le périmètre de transport urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune ;
- L'Assemblée populaire de wilaya, lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;

⁴⁹ Loi n°13-01 du 12 décembre 2001.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

- Le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et des collectivités locales et le ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme lorsque le périmètre de transport urbain excède les limites du territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de 200.000 habitants.

2. La mise en œuvre du plan de transport urbain.

Selon l'article 13, la mise en œuvre du plan de transport urbain incombe :

- Au directeur des transports de wilaya territorialement compétent, en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services urbains de transport routier de personnes;
- Au ministre chargé des transports, en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services ferroviaire suburbains ;
- À l'État et au wali territorialement compétent, en ce qui concerne la réalisation et la gestion des projets d'investissement à caractère structurant, les infrastructures de transport d'envergure nationale, notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ou lorsque le périmètre urbain couvre le territoire de plusieurs wilaya sous englobe plus de 200.000 habitants ;
- Au wali territorialement compétent, en ce qui concerne la réalisation et la gestion des infrastructures de transport lorsque le périmètre urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;
- À l'assemblée populaire communale territorialement compétente, en ce qui concerne la réalisation et/ou la gestion des infrastructures de transport lorsque le périmètre urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune.

3. L'objectif de l'élaboration du plan de circulation urbaine.

L'objectif principal est d'améliorer la mobilité, et rendre la vie dans le milieu urbain plus confortable et plus pratique et le déplacement plus souple. Toutes fois, il y a d'autres objectifs, comme coordonner l'ensemble des acteurs, des élus aux techniciens, des acteurs économiques aux habitants. La diminution du trafic automobile (Voitures particulières). Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, affecter différents modes de transport et favoriser la mise en œuvre d'actions

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

d'information sur la circulation. L'organisation du stationnement, pour réduire les impacts sur la circulation et l'environnement. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel (l'utiliser les transports en commun et le covoiturage). La sécurité de tous les déplacements. L'encouragement au développement de plans de mobilité pour les entreprises. Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements. Pendre en compte des influences réciproques de l'urbanisation et des déplacements, intégrera l'ensemble des modes, c'est-à-dire également les modes de proximités⁵⁰.

4. Elaboration des plans d'urbanisme.

La planification urbaine et des transports sont de la responsabilité des administrations centrales (ministères) et locales (wilaya ou la commune). La wilaya programme et prend les décisions sur les projets d'aménagement, d'urbanisme et de transport et leur financement. Au niveau de la Wilaya, on retrouve les directions de wilaya de l'urbanisme et des transports dotées de services techniques compétents (ingénieurs, architectes, aménageurs) sous l'autorité du wali. La direction de l'urbanisme avec les communes coordonnent et approuvent les études d'urbanisme. Par ailleurs, la direction des transports élaborent des plans de transport sous forme de document statistique et dans certains se présentée comme maitre d'ouvrage des études du plan de transport de wilaya ou des communes, le plus souvent le chef lieu de wilaya. Ainsi, l'on note que chaque administration élabore ses instruments de planification en l'absence de toute coordination. Dans la plupart des cas le plan de transport est élaboré quelques années après le PDAU et vis ver sa. Souvent les questions de transport urbain dans les PDAU sont abordées comme la création d'une rocade pour la déviation du trafic de transit, la réalisation de trémie ou l'aménagement de carrefours, etc.

Le PDAU se veut aménageur dans le sens d'une prise en considération des facteurs extra-urbains et de l'élimination 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 analyse mais elle offre

⁵⁰ SAIDI. S et ALI. L, (2017), « Plan de circulation urbaine : Quels apports sur la mobilité Dans la ville de Bejaia ? », mémoire de master en sciences économiques, option : économie du transport, p 37.

Régulation et politique de transport urbain en Algérie.

l'avantage de mettre en évidence le grand retard du niveau de vie des populations suburbaines en matière d'équipements et d'infrastructures

D'une manière générale, la politique urbaine de la ville focalise ses orientations sur les questions de gestion de la croissance de la ville et d'aménagement urbain, alors que la question de transport est complètement occultée. Cependant, avec l'embellissement financière du pays, on voit aujourd'hui, les grandes villes connaissent la programmation de plusieurs projets de tramway et la mise en place des entreprises de transport urbain par autobus, et ce en l'absence de toute politique nationale de transport urbain, en particulier les transports collectifs. En outre, l'élévation du taux de motorisation des ménages et le développement outrancière des infrastructures routières nous laisse dire que l'avenir des transports collectifs urbains n'est pas bien précisé.⁵¹

L'Algérie a opté pour le développement durable des transports urbains à travers, l'intensification des transports de masse avec la réalisation en cours du métro d'Alger, des Tramways d'Alger, d'Oran et de Constantine et l'inscription de projets similaires au niveau de plusieurs villes du pays. La réhabilitation du transport par câble, par la rénovation des téléphériques existants, la réalisation de télécabines et l'inscription de projets similaires. L'élaboration d'instruments nécessaires à la mise en place d'autorités organisatrices des transports urbains. L'ensemble de ces actions visent à réhabiliter la notion de service public, améliorer la qualité des prestations rendues aux usagers des transports collectifs et assurer une meilleure sécurité dans les transports urbains. Elles concourent également à une meilleure protection de l'environnement par le recours aux moyens de transport circulant avec une énergie électrique⁵².

⁵¹ BAOUNI T, op.cit, p 10.

⁵² Rapport national de l'Algérie 19ème session de la Commission du Développement Durable des Nations Unies (CDD-19), Mai 2011, p 17.

Conclusion.

Ce chapitre fait ressortir, que le principal acteur du transport est l'État. Il intervient à titre principal par l'intermédiaire du ministère des travaux publics et des transports et les autres ministères. L'ensemble de ces actions visent à améliorer la qualité des prestations rendues aux usagers des transports collectifs et assurer une meilleure sécurité dans les transports urbains. Elles concourent également à une meilleure protection de l'environnement par le recours aux moyens de transport circulant avec une énergie électrique. Nous pouvons retenir que malgré un cadre législatif et réglementaire relativement complet, mais certains manques conduisent à des dysfonctionnements importants de la planification de transport urbains dans les villes algériennes.

Chapitre III :
Organisation et la
régulation du
transport urbain dans
la ville de Tizi-Ouzou.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Introduction.

La vie urbaine induit de nombreux déplacements, qui sont aujourd'hui l'un des éléments essentiels, des facteurs de liaison, des moyens de contact et de mise en relation, des vecteurs d'échange et d'intégration sociale assurant les principales activités sociales, économiques, et culturelles par des modes de transport déferents et facteur importants dans la constitution de la ville et sa forme urbaine.

La ville de Tizi-Ouzou fait partie des villes moyennes d'Algérie. C'est un lieu de concertation de plusieurs activités, et un lieu d'une mobilité intense pour des individus afin d'assurer leurs besoins en matière de travail, des courses et même pour des raisons de loisirs et de diversions. Cependant, la ville souffre de plusieurs problèmes tels que la congestion et l'étouffement urbain. Elle regroupe toutes les fonctions nécessaires et indispensables à la vie urbaine : pouvoirs politique et militaire, pouvoirs économique, commercial et financier, pouvoirs judiciaire, législatif et administratif, pouvoirs de l'exécutif, culturel, religieux et social. En effet, l'activité commerciale et administrative donne à Tizi-Ouzou les allures d'une ville moyenne qui reste par excellence le lieu d'échange entre la ville et la campagne.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Section 1 : Présentation de la zone d'étude, la ville de Tizi-Ouzou.

Le dernier découpage administratif de 1984, divise la wilaya de Tizi-Ouzou, en 67 communes et 21 daïras avec une superficie totale 2957,93 km². Le chef-lieu a une superficie de 102,35 km², soit 3,46 % du territoire de la wilaya.

1. Les caractéristiques géographiques et démographiques de la ville.

Ce présent vise à présenter les caractéristiques géographiques et démographiques de la commune de Tizi-Ouzou, tout en accordant une importance particulière à la ville.

1-1. Le site géographique.

Le cadre géographique est l'une des données qui est à la base de la formation et du développement de tout l'établissement humain. « Une situation géographique exceptionnelle, la position spatiale et géographique de l'agglomération de Tizi-Ouzou est particulière à plus d'un titre. D'abord, il faut souligner que Tizi-Ouzou, par rapport à Alger, est considérée comme une ville relais, au même titre que Blida, Bouira, Boumerdès, Médéa, et Tipaza. Elle fait, donc, partie de la ceinture de villes moyennes qui entourent Alger et qui servent des villes tampons pour la capitale et son arrière-pays¹. En effet, la ville est localisée au cœur de la Grande Kabylie. Le col qui l'abrite constitue un passage obligé entre la Haute Kabylie et la Basse Kabylie »². La commune de Tizi-Ouzou a une place stratégique. Elles se retrouvent au cœur de la Kabylie, point d'articulation entre plaine et montagne. La ville de Tizi-Ouzou occupe une position géographique exceptionnelle pour plusieurs raisons. Elle est localisée au cœur de la grande Kabylie et au centre de la wilaya.

Le site de la ville se situe à 250 mètres d'altitude au pied du Belloua qui culmine à 650m. Elle est limitée au sud par le vieux massif de Hasnaoua qui culmine à plus de 600m d'altitude et à l'est par la vallée du Sébaou (100m d'altitude). À l'Ouest, juste après le bourg Boukhalfa, la ville s'ouvre sur les petites vallées de Draa-Ben-Khedda et de Sidi-Nâamane.

¹ RAMDINI S, (2010), «Action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou : Prémices d'une politique de la ville ?», Mémoire de Magister en Sciences Economiques, option économie publique locale et gestion des collectivités locales, sous la direction AHMED ZAID M. p 12.

² DAHMANI M, DOUMANE S, OUALIKENE S, et SAHEB Z, (1993), Tizi-Ouzou : Fondation Croissance Développement, édition Aurassi, D.B.K, p. 91.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

La commune de Tizi-Ouzou est d'une superficie totale de 102,36 km². Toutes les agglomérations tournent de la ville de T-O, ainsi est limitée³ :

- Au Nord : par les communes de Sidi Nâamane et de Ait Aissa Mimoun ;
- À l'Est : par les communes de Ouaguenoun et Tizi Rached ;
- Au Sud : par les communes de Irdjen, Beni Aissi, Beni Zmenzer et Maatkas ;
- À l'Ouest : par les communes de Draa Ben Khedda et Tirmatine.

La ville de Tizi-Ouzou se compose essentiellement de quatre zones urbaines :

- La haute ville ou le tissu traditionnel ;
- Le centre ville ou le tissu colonial ;
- La zone d'habitation urbaine nouvelle (Z.H.U.N), connue sous le nom « Nouvelle ville » ;
- Les quartiers « Est » et « ouest » qui sont les deux directions d'extension de la ville.

Figure n° 02 : Situation géographique de la ville de Tizi-Ouzou.



Source : DTW T-O

³ Révision PDAU de Tizi-Ouzou, (2008), Direction de l'Urbanisme et de la Construction de la wilaya de Tizi-Ouzou, p.09.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

1-2. Les caractéristiques démographiques.

Tableau 02 : Evolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou.

Années	1954	1962	1966	1977	1987	1998	2008	2014 ⁴
Population de la ville	5 772	23000	26023	38979	58810	75024	104312	147 711

Source : RGPH (1954 à 2008).

Le tableau nous montre que l'évolution statistique de la population de la ville de Tizi-Ouzou se résume comme suit :

Le chef-lieu de la wilaya apparaît plus attractif aux populations rurales. La ville de Tizi-Ouzou a vu sa population augmentée **entre 1954 et 1962**, en passant de 5772 habitants en 1954 à 23 000 habitants en 1962. L'exode rural et le croît naturel de la population sont les deux facteurs de cette explosion. **De 1962 à 1987**, la population de la commune de Tizi-Ouzou est passée de 23 000 habitants en 1962, à 58 810 habitants en 1987. Cette période correspond à la période de l'économie planifiée, marquée, en substance, par le plan spécial de 1968 et les différents plans de développement économique. Ces plans ont impulsé une urbanisation accrue de la ville de Tizi-Ouzou sur le plan démographique⁵. En 1987, le chef-lieu de wilaya ne comptait que 104 312 habitants. En revanche, en 2008, le nombre d'habitants de la wilaya a atteint un total de 1 127 166 habitants.

2. Les vocations principales de la ville de Tizi-Ouzou.

La localisation de la ville de Tizi-Ouzou ne s'est pas faite au hasard. La ville de Tizi-Ouzou fait partie de la strate des agglomérations urbaines supérieures ces agglomérations concentrent un grand nombre de services de types supérieur⁶ et ainsi capitale incontestée de la Grande Kabylie, elle est due à un certain nombre de facteurs attractifs, fixateurs et structurant les activités et l'espace. Le passage du village à la ville s'est fait grâce aux vocations qu'elle suscite. Ces dernières feront l'objet du point suivant :

⁴ Annuaire statistique wilaya de Tizi-Ouzou par les chiffres, (2014), direction de la programmation et suivi budgétaires.

⁵ PUAD de Tizi-Ouzou (1983).

⁶ RAMDINI S, (2010), op, cit. p 13.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

2-1. la ville de Tizi-Ouzou, et la concentration des différents équipements.

Elle est dotée de *sièges administratifs* puisqu'elle est le chef-lieu de wilaya, chef-lieu de daïra et chef-lieu de commune. 75 % de l'emploi est dans le tertiaire dont 60 % dans l'administration⁷, *sièges financiers* représentés par les banques, la fiscalité, les assurances, les douanes. Tous les sièges régionaux sont à Tizi-Ouzou ville. C'est au niveau de la ville de Tizi-Ouzou que se concentrent non seulement les structures les plus importantes à l'échelle régionale de ces différentes banques ; mais surtout qu'on relève partout une proportion importante de cadres au niveau de ces organes régionaux, signe du pouvoir dirigeant de ces derniers et donc du rôle d'organisation et d'encadrement de la ville de Tizi-Ouzou pour l'ensemble de cette région⁸. Les *sièges sociaux des entreprises* ; l'E.N.I.E.M, la COTITEX, les moulins de Tizi-Ouzou (filiale du groupe ERIAD-Alger) ont localisé leurs sièges sociaux dans la ville de Tizi-Ouzou.

2-2. Tizi-Ouzou ville sanitaire.

La ville de Tizi-Ouzou contient l'un des principaux centres médicaux de la région. Le centre hospitalo-universitaire de Tizi-Ouzou est un établissement à vocation régionale englobant les wilayas limitrophes par un bassin de population avoisinant théoriquement 3,2 millions d'habitants et couvrant certaines disciplines comme la cardiologie, l'oncologie, la sérologie avec prise en charge de malades émanant de nombreuses autres wilayas du pays.

Le CHU est composé des deux unités NEDIR et Belloua, d'une unité de consultations, d'une maternité et d'une clinique dentaire de 50 fauteuils. En plus du CHU, la ville de Tizi-Ouzou compte 12 des 14 cliniques privées que compte la wilaya qui ont une capacité de 180 lits. Centaines de ces cliniques ont une réputation qui a dépassé le cadre de la wilaya et reçoivent des malades des wilayas limitrophes.⁹

⁷ PDAU de la commune de Tizi-Ouzou, (2008), Direction de l'Urbanisme et de la Construction de la wilaya de Tizi-Ouzou p. 7.

⁸ ZENBOUDJI M, « Rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur son espace régional », in Séminaire International, « Villes et territoires », Sétif du 12, 13, 14, novembre 2005, p. 94.

⁹ Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

2-3. Tizi-Ouzou, ville universitaire.

L'implantation de l'université de Tizi-Ouzou en 1977, donne une impulsion nouvelle à la ville et cela pour deux raisons. Un statut de ville universitaire, aujourd'hui déterminant pour le déploiement de la ville, des activités de services, de commerces. L'explosion de la démographie estudiantine et l'extension des campus au sud de la ville contribuent à reconfigurer l'espace urbain Tizi-Ouzou en donnant aux nouveaux quartiers sud un poids et un dynamisme qui, à terme, vont très probablement déplacer l'essentiel de la vie urbaine et cesser le « monocentrisme » hérité de la période coloniale. Avec près de 60 000 étudiants en 2016, c'est le quatrième pôle universitaire du pays et le plus grand pourvoyeur d'emploi de la wilaya. La plupart des écoles privées de la wilaya se situe dans la ville de Tizi-Ouzou¹⁰.

2-4. Tizi-Ouzou, ville commerciale.

La ville regroupe la majorité des commerces et services. L'armature commerciale a touché tous les quartiers de la ville. Les commerces et services ont pour clientèle non seulement la population de la ville, mais aussi celle de la région, dont elle est le centre pour une bonne partie des achats non courants. Les biens commercialisés répondent à des besoins alimentaires, vestimentaires, d'hygiène et de santé, culturels, de loisirs, d'ameublement, etc.

Dans le cas des agents économiques autres que les ménages, il s'agit de satisfaire leurs besoins en matières premières, équipements de production ou fournitures consommables. La distribution est assurée par les grossistes, demi-grossistes et détaillants.

2-5. Tizi-Ouzou, ville culturelle, ville de loisir et de sport.

La contestation identitaire de 1980, dont Tizi-Ouzou fut l'espace privilégié et central, confirme les perceptions courantes, attestées historiquement, d'une ville de passage, et de commandement dont la légitimité est restée longtemps douteuse. Cette revendication identitaire s'est traduite par l'existence de nombreuses associations culturelles.

La ville de Tizi-Ouzou a l'avantage de posséder l'essentiel des infrastructures de loisirs et des sports : le complexe omnisport, le stade de football, la piscine olympique, la maison de la culture Mouloud Mammeri, le théâtre Kateb Yacine, les maisons de jeunes.

¹⁰ Révision PADU de la wilaya de Tizi-Ouzou (2008).

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Section 2 : Offre de transport dans la ville de Tizi-Ouzou.

La ville de Tizi-Ouzou se situe au cœur de la Kabylie. Dans le cadre de cette section, on présentera les infrastructures de transport à savoir le réseau routier,

1. Consistance du réseau infrastructures.

La ville de Tizi-Ouzou se caractérise par son réseau dense de type routier et ferroviaire.

1-1. L'évolution des réseaux routiers.

La route est l'infrastructure de transport terrestre la plus simple et la plus souple, car c'est une infrastructure banalisée du fait qu'elle est utilisable par des usagers de types différents. Les réseaux routiers de la ville de Tizi-Ouzou, comprend un réseau national, un réseau de wilaya et un réseau communal. En effet, elle est le lieu d'aboutissement de quatre routes nationales : RN 12 RN 72 RN 15 RN 30. L'ensemble de ces routes s'étend sur une longueur de 37,730 Km qui se trouve en bonne état. En ce qui concerne les chemins de wilaya et communaux, ils couvrent respectivement un linéaire de 38,978 Km et 110, 400 Km qui se trouvent aussi en bon état¹¹.

Le Schéma directeur de transport de la ville de Tizi-Ouzou présente la conception d'un système d'infrastructures routières basé sur une hiérarchie très fonctionnelle (routes, autoroutes et voies rapides). En outre, ce schéma directeur d'infrastructures routières dans l'agglomération de Tizi-Ouzou permettait une articulation suffisante et cohérente du réseau principal avec les réseaux de la voirie urbaine, ce qui assurait un meilleur fonctionnement de l'ensemble du système afin d'hierarchiser, les différents réseaux par rapport aux possibilités de développement de l'agglomération et de contrôler sa croissance.

¹¹Annuaire statistique Wilaya de Tizi-Ouzou par les chiffres, Année 2014, direction de la programmation Et suivi budgétaires.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

2. Le transport ferroviaire.

Le transport ferroviaire mis en service le 03 avril 2017 et géré par la SNTF. Il a six (06) départs par jour et fait sept (07) arrêts qui sont : Oued Aissi – halte université – gare de Bouhinoun – gare de Tizi-Ouzou – Halte Boukhalfa – gare DBK – gare Tademaït.

3. Transport urbain par câble le téléphérique.

Dans le but de faciliter les déplacements des citoyens dans la ville de Tizi-Ouzou, l'état a lancé un programme ambitieux pour la réalisation de projet de transport par câble. La ville de Tizi-Ouzou a bénéficié d'un projet de transport urbain par câble, selon Art.2¹². « *Le caractère d'utilité publique concerne les biens immeubles et/ou les droits réels immobiliers servant d'emprise pour la réalisation d'une ligne de télécabines et téléphériques combinés dans la wilaya de Tizi Ouzou reliant Kef Naâdja-nouvelle ville-stade du 1^{er} novembre-haute ville-Sidi Baloua-Redjaouna* »

Les terrains servant d'emprise à la réalisation de l'opération sus-indiquée et qui représentent une superficie totale de 21.855 m² sont situés sur le territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou dans les communes¹³ :

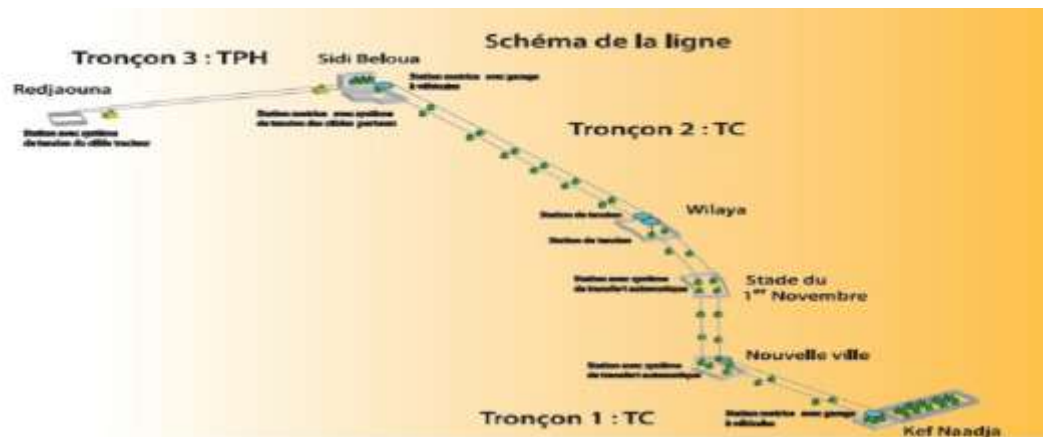
- La station « Kef Naâdja » à Tizi-Ouzou d'une superficie de 5450 m² ;
- La station « La nouvelle ville » à Tizi-Ouzou d'une superficie de 1800 m² ;
- la station « Stade du 1er novembre» à Tizi-Ouzou d'une superficie de 2300 m²;
- La station « Haute ville » à Tizi-Ouzou d'une superficie de 2000 m² ;
- La station « Sidi Baloua » à Tizi-Ouzou d'une superficie de 4980 m² ;
- La station « Redjaouna » à Tizi-Ouzou d'une superficie de 2300 m² ;
- La superficie totale des six (6) stations est de 18.830 m².

¹² Décret exécutif n° 12-189 du 3 Joumada Ethania 1433 correspondant au 25 avril 2012, portant déclaration d'utilité publique l'opération et réalisation d'une ligne de télécabines et téléphériques combinés dans la wilaya de Tizi-Ouzou reliant « Kef Naadja-nouvelle ville-stade du 1^{er} Novembre-haute ville- sidi Baloua-Redjaouna »

¹³ Idem.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Figure n° 03: Schéma de la ligne de télé câble.



Source : DTW T-O

Le projet se décompose en trois tronçons qui se présentent :

- Tronçon N° 01 : Télécabines reliant Kef Naâdja- Nouvelle ville- stade 01^{er} Novembre -wilaya, avec deux station intermédiaires d'angle : Nouvelle ville et stade 01^{er} Novembre.
- Tronçon N° 02 : Télécabines reliant wilaya- Hôpital sidi Beloua.
- Tronçon N°03 : Téléphériques reliant Hôpital Sidi Beloua-Village Redjaouana¹⁴.

Tableau N° 3 : Caractéristiques techniques de projet téléphérique-télécabine

	Tronçon N°01	Tronçon N°02	Tronçon N° 03
Longueur de la ligne	2464 m	1900 m	1180m
Nombre de cabines	78	22	01
Capacité/cabine	10 places	10 places	40 places
Nombre de pylônes	19	09	01
Nombre de stations	04	02	02

¹⁴ Direction de transport wilaya Tizi-Ouzou.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Vitesse	5,5 m/s	5,5m/s	8m/s
Débit	2400 P/H	2000P/H	550 P/H

Source : Direction de transport wilaya Tizi-Ouzou.

3-1. L'impact de ce projet « téléphérique » sur la ville de Tizi-Ouzou.

Ce projet permettra, à sa réception, d'améliorer la situation du transport urbain, et de réduire la nuisance sonore ainsi que la pollution atmosphérique et de désengorger les artères de la ville de Tizi-Ouzou. Amélioration de la situation des transports urbains et du cadre de vie de la population. Désencombrer les ruelles et autre artère de la ville de Tizi-Ouzou afin de les réapproprier. Ce nouvel appareillage devrait gagner sa cote et conquérir son public et acquérir de ce fait sa place parmi d'autre équipement déjà en place.

4. Infrastructures d'accueil de transport dans la ville de Tizi-Ouzou.

En matière d'infrastructures d'accueil et traitement de voyageurs de transport dans la ville de T-O on trouve, la **Gare multimodale de Kef Naadja** (Gare de Bouhinoun) ; elle est mise en exploitation en juin 2011, pour remplacer l'ancienne gare située au centre ville de Tizi-Ouzou, c'est un projet qui dans le futur pouvait être rentable, après la réalisation du téléphérique. La gare offre plus de choix pour les usagers entre train, le taxi et le bus pour des destinations local et inter wilaya avec capacité d'accueil qui se caractérise par 48 200 voyageurs /jour (moyenne), 330 transporteurs, 449 bus (toutes catégories confondues) ,300 taxis et 24 quais.¹⁵ Ajouter à cela, les Quatre principales **stations intermédiaires** au niveau des sorties Est et Ouest de la ville de Tizi-Ouzou :

- Station Oued-Aissi reçoit les flux venant de Azazga, Tizi Rached, LNI, Mekla, Timizart et AEH
- Station Timizart-Loghbar reçoit les flux venant de tikoubaine, Ait Aissa Mimoun, Boudjima et Afir
- Station axe Beni Douala, Ouacif, Ouadhias, Iboudrarene et Beni Yenni

¹⁵ Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

- Station Boukhalfa situé à la sortie ouest de la ville de Tizi-Ouzou sur la RN°12 mis en place depuis août 2014 reçoit les flux venant de DBK, tadmaït ...

Et ainsi des **aires et stationnements** ai niveau des chefs lieux des 67 communes. Enfin les **gares ferroviaires** qui sont, la gare ferroviaire de Tizi-Ouzou située au Boulevard Stiti, gare ferroviaire de Tizi-Ouzou située à la nouvelle gare Bouhinoune et la gare ferroviaire d'Oued Aissi.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

5. L'offre en matière de transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou.

Le transport urbain au niveau de la ville de Tizi-Ouzou se limite actuellement à six (06) lignes suivant le plan de circulation de la ville mis en application le 05/07/2011. A ce jour les lignes exploitées se présentent comme suit :

1. Station axe Béni- Douala sortie ouest RN 12 via Krim Belkacem ;
2. Station axe Timizar Loghbar station- Boukhalfa sur la RN°12 ;
3. Station oued Aissi- station Boukhalfa sur la RN°12 ;
4. Station oued Aissi- gare multimodale de Bouhinoun via krim belkacem ;
5. Station oued Aissi- station Boukhalfa sur la RN°12 via krim belkacem ;
6. Gare multimodale Bouhinoun- station Boukhalfa via centre-ville¹⁶.

Figure n° 04 : localisation des stations dans la ville de Tizi-Ouzou



Source : DTW T-O

Sachant il y a pas une ligne qui relie ces stations, pour déplacer d'une station à une autre, le voyageur doit se rendre à la station de Boukhalfa en passant par le centre ville ou le centre de l'agglomération puis prendre un bus vers sa destination. Alors oblige de passer par le

¹⁶ Direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

centre ville pour se déplacer de la périphérie vers la périphérie, aussi il y manque d'informations (horaires et plans, aux arrêts et aux stations) dispensées aux usagers sur le fonctionnement du réseau est une grande lacune du système. En effet le réseau de bus à Tizi-Ouzou est d'une faible lisibilité en raison de la complexité des circuits.

5-1. Situation du transport urbain par bus (arrête du 31/12/2017).

Le réseau collectif de transport par bus compte 180 lignes, non compris les services de transport spéciaux (transport scolaire et le transport pour le compte des employeurs). Le réseau s'organise à partir de quatre stations (Oued Aissi, Timizart Loghbar, Beni Douala et Boukhalfa) situées dans la périphérie de la ville de Tizi-Ouzou et une gare multimodale Bouhinoun.

Le classement des lignes qui converge vers la ville de Tizi-Ouzou, selon le type de desserte assurée se fait comme suit 109 lignes de type national reliant les localités de la wilaya d'Alger, (Rouiba), Béjaïa, Sétif, Bouira, Boumerdes, (Dellys, Bordj Menaiel, Boudouaou), Blida, Oran, Annaba, Ouargla (Hassi Messaoud), Adrar, eldjelfa et Bechar. 210 lignes de type intercommunal, 09 lignes suburbaines et 06 lignes urbaines

Tableau n° 04 : Transport par bus urbain pour l'année 2017.

	Nombre d'opérateur	Nombre de véhicule	Capacité offert
Gare Oued Aissi G. Boukhalfa	47	67	6572
G. Beni Douala	24	32	3235
G. Bouhinoun	29	42	4249
G. Oued Aissi-G. Bouhinoun	01	10	1003
ETUSTO	01	36	3636
Total	102	187	18695

Source : la DTW T-O

5078 opérateurs de statut privé avec un nombre globale de 5870 véhicules dont 296 inter-wilayas, 2727 inter communal, 2300 rural et 448 suburbain/ urbain ; contre un (01) opérateur de statut public avec un nombre total de 36 véhicules suburbain/ urbain.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

ETUSTO entreprise qui assure le transport des voyageurs sur les lignes desservant, notamment les différentes gares et stations situées à la périphérie de la ville, à savoir la gare multimodale de Bouhinoun, la gare routière de Boukhalfa, la station de Timizart Loghbar et celle de Beni Douala, a décidé de mettre les six nouveaux bus récemment acquis à la disposition des voyageurs au niveau du centre-ville de Tizi Ouzou. Avec ces six nouveaux bus, les voyageurs désirant se déplacer à l'intérieur du centre-ville de Tizi Ouzou vont être certainement soulagés, eux qui trouvent toutes les peines du monde pour trouver une place dans un bus pour leurs déplacements à l'intérieur de la ville.

L'introduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain ne permet pas pour autant de garantir l'amélioration de la qualité de l'offre dans un environnement concurrentiel sein car elle peut abuser de son statut d'opérateur public lui permettant de bénéficier des avantages de la part de l'Etat (attribution de lignes, tarification, financement, matériels, compensation de sujétion de services public, etc.) au nom de l'amélioration du service public des transports. Face à cette situation l'opérateur privé peut être facilement évincé du marché¹⁷.

5-2 Transports urbain par taxis.

La commune de Tizi-Ouzou à elle seule enregistré 1408 qui nous donne un taux de 33.32%. Il est à signaler que le taux le plus élevé est enregistré au chef-lieu de wilaya, étant le pôle administratif, culturel, sportif, à caractère attractif et à forte densité de population et qui constitue en même temps une ville déversoir en matière de trafic automobile. Six (06) lignes pour les grands axes et artères de la ville de Tizi-Ouzou avec 718 taxis après avoir répartis la ligne 3 en deux lignes. Dix-sept (17) stations de taxis individuels et deux (02) stations inter communales et une (01) station inter wilaya.

Tableau n° 05 : Répartition du parc taxis selon la capacité offerte par les années:

	2015		2016		2017	
Type taxi	Taxis individuels	Taxis collectifs urbains	Taxis individuels	Taxis collectifs urbains	Taxis individuels	Taxis collectifs urbains

¹⁷ RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), op, cit, P 31.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Nombre de taxi	1368	711	1374	714	1321	648
Capacité offerte	7138	4266	7403	4821	6605	4536

Source : la DTW T-O (2015-2017).

5.3 La tarification du transport urbain au niveau de la ville de Tizi-Ouzou.

Une politique tarifaire est un instrument important de la politique de transport et de la politique sociale. La tarification traduit la contribution monétaire en échange d'un service rendu par la collectivité. Etant une recette pour l'offre de transport et un prix pour l'utilisateur, les tarifs constituent un élément essentiel d'accessibilité au moyen de transport et de régulation du marché des transports terrestres (art. 12 de la loi n°01-13) et leur réglementation est indispensable afin de promouvoir la concurrence dans ce secteur et l'accessibilité et enfin de répondre aux besoins des usagers. La réglementation des tarifs s'appuie sur deux types de textes, décret exécutif n°96-39 du 15 janvier 1996 portant tarification des transports de voyageurs par routes et l'ordonnance n°95-06 relative à la concurrence modifiée et complétée par l'ordonnance n°03-03 du 19 juillet 2003, par la loi n°08-12 du 25 juin 2008 qui à son tour est modifiée par la loi n°10-05 du 15 août 2010¹⁸.

Aujourd'hui, le transport urbain privé des voyageurs prend en compte les évolutions du cadre réglementaire et notamment la hausse des prix du carburant introduit par la loi de Finances. A cet effet, la tarification du transport urbain augmentée. Selon l'envoi ministériel n°945/DGT/DTU/2017 du 30 décembre 2017 (annexe 01), le prix d'un ticket pour une ligne d'une distance moins de cinq kilomètres est de 20 DA, 25 DA pour une distance de 5 à 10 Km, 35 DA de 10 à 20 Km, enfin 45 DA pour une distance de 20 à 30 Km.

Tableau n° 06 : La tarification des taxis collectifs urbain

Désignation station	Ancien tarif	Nouveau tarif
Station n° 01 (la SONAD)	25 DA	30 DA
Station n° 02 (Artisanat)	25 DA	30 DA

¹⁸ RAMDINI S, AHMED ZAID M et BOURAS Z. (2016). Op. cit. P 35.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Station l'Oliver	25 DA	30 DA
Station Monument Bouhinoune	25 DA	30 DA
Station EPLF	25 DA	30 DA
Station Sud-ouest	20 DA	25 DA

Source : direction des transports de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Le transport collectif urbain par taxi au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, est majoré de cinq (05) DA par la place, et pour le transport urbain public des voyageurs, ne sont pas concernées par ces augmentations.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Section 3 : Présentation de l'enquête

L'enquête est définie comme : « méthode d'investigation qui consiste à recueillir l'information recherchée en interrogeant et en écoutant un ensemble d'individus sur leurs comportements, sur leurs opinions ou sur leurs valeurs. L'information est obtenue en utilisant le mode déclaratif »¹⁹. Dans le cadre de cette section, nous évaluerons, la qualité et l'organisation du service de transport urbain à travers les résultats de notre enquête auprès des usagers de ce service dans la ville de Tizi-Ouzou. Le but est de cerner leurs besoins et leurs degrés de satisfaction vis-à-vis la régulation du service rendu. L'enquête, menée à l'aide d'un questionnaire, se compose de 20 questions pour 100 personnes.

1. Présentation du questionnaire.

Le questionnaire, réparties en trois parties, la première porte sur les caractéristiques socioprofessionnelle de la population enquêtée, la seconde porte sur les caractéristiques des déplacements urbains et la troisième sur la régulation de la circulation du transport urbain. L'enquête a été réalisée pendant le mois de janvier de l'année 2018, à la ville de Tizi-Ouzou dans les **différents stations et arrêts**. L'exploitation des résultats de notre enquête nous permet d'identifier les pratiques de déplacements des personnes dans la ville de Tizi-Ouzou, les résultats, exploités sont présentés dans ce qui suit :

1-1. Caractéristiques socioprofessionnelles de la population ciblée.

Notre étude cible différents types et aspects des usagers de transport urbain dans la ville Tizi-Ouzou, à savoir : le sexe, l'âge, la situation familiale, le nombre d'enfants, l'activité professionnelle, les lieux de résidence, les lieux de travail et le revenu mensuel.

¹⁹ CAUMONT D, (1998), les études de marché, édition DUNOD, Paris, p 45.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

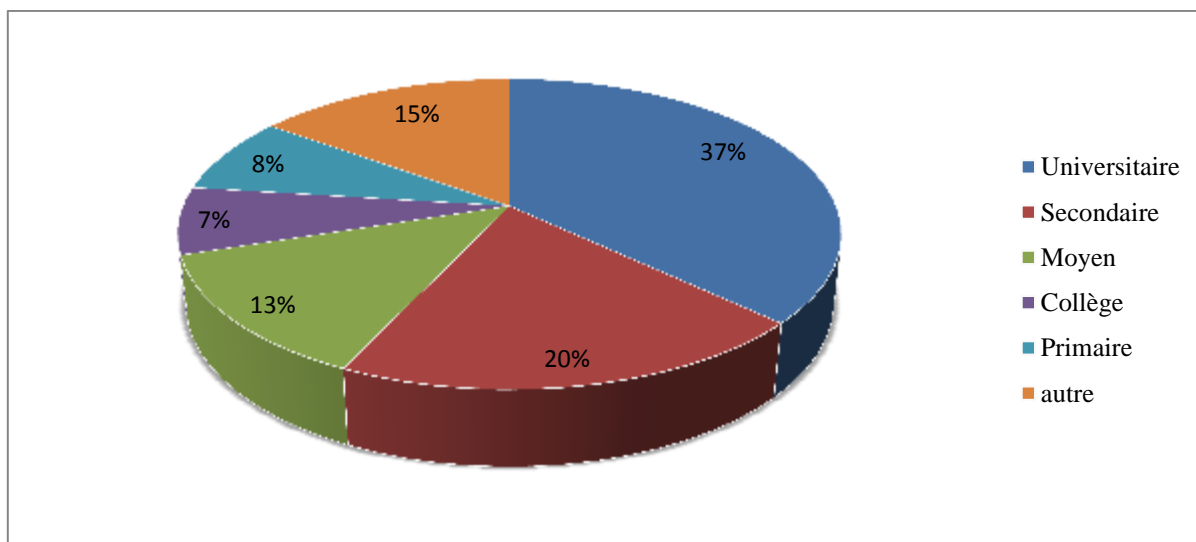
Tableau n° 07 : Répartition des personnes enquêtées selon le sexe et la tranche d'âge.

	Hommes	Femmes	Total
[20– 30 Ans]	20%	17%	37%
[31 – 40 Ans]	16%	7%	23%
[41 –50 Ans]	12%	14%	26%
51 Ans et +	8%	6%	14%
Total	56%	44%	100%

Source : Exploitation des résultats de notre enquête.

A partir de ce tableau, nous remarquons que 56% des personnes interrogées sont des hommes et 44 % sont des femmes. La tranche d'âge entre 20 et 30 ans est la plus visée par notre enquête, elle occupe un pourcentage de 37% de l'ensemble des personnes interrogées.

Figure n° 05: Le niveau d'étude des personnes ciblées.



Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

La plupart des gens interrogés ont un niveau d'étude universitaire avec un pourcentage de 37% et 20 % ont un niveau secondaire.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Tableau N° 08 : répartition de la demande du transport urbain selon la tranche d'âge, la profession, lieu de résidence, motif de déplacement et lieu de travail des usagers.

profession	âge				lieu de résidence			motif de déplacement						lieu de travail	
	Moins 20 à 30 Ans	31 à 40 Ans	41 à 50 Ans	+ 50 ans	Commune T-O	Hors commune T-O	Hors wilaya T-O	études	Démarche administratif	Travail	Soins	Loisir	Autres	La ville de T-O	Hors la ville De T-O
étudiant	28%	2%	0%	0%	7%	20%	3%	30%	3%	15%	3%	2%	3%	14%	1%
Profession libérale	2%	3%	7%	0%	5%	6%	1%	0%	1%	12%	0%	5%	2%	9%	3%
Fonctionnaire	5%	11%	9%	4%	10%	14%	5%	2%	4%	29%	5%	2%	4%	28%	1%
retraité	0%	0%	0%	4%	1%	3%	0%	0%	1%	0%	2%	1%	1%	0%	0%
Sans profession	2%	7%	10%	6%	4%	18%	3%	0%	8%	0%	10%	3%	10%	0%	0%
Total	37%	23%	26%	14%	27%	61%	12%	32%	17%	56%	20%	13%	20%	51%	5%

Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

La demande de transport découle de la population résidente et non résidente, est déterminée par certains nombre de facteurs tels que le revenu, motif de déplacement, le lieu de travail et le lieu de résidence, la longueur du trajet, la disponibilité des moyens de transport, etc.

Ce tableau croisant l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, le lieu de résidence, motif de déplacement et le lieu de travail de la population enquêtée, indique que les personnes ayant entre 20 et 30 ans représentent 37% de la population enquêtée. Cette tranche est représentée en grande part par des étudiants (28%), le reste se partage entre plusieurs autres catégories (fonctionnaires, chômeurs, fonctions libérales et retraité). Nous remarquons que ceux qui exercent les fonctions libérales et les retraités, sont les moins intéressés par le transport public urbain.

Nous constatons aussi que la plupart des passagers interrogés sont tous de la wilaya de Tizi-Ouzou ; dont 61 % en d'hors de la commune de Tizi-Ouzou (flux des communes de la wilaya, vers le chef-lieu. Il est extrêmement attractif et généré des déplacements importants vers celui-ci du fait de la concentration des principaux équipements socio-économiques) 27 % sont de la commune. Et aussi qu'un très petit pourcentage, qui ne dépasse pas les 12 %, de ceux qui viennent en dehors de la willaya. Et Que la grande part des personnes interrogées 51% (travailleurs, fonctionnaires, fonctionnaires libéraux et certains étudiants), exerce leurs professions dans la ville de Tizi-Ouzou.

Ainsi que la répartition des motifs de déplacements montre naturellement le lien entre occupation et mobilité. Nous remarquons que, 56% des gens interrogés se déplacent pour travailler, 32% pour suivre des études, 20% qui se déplacent pour des soins, 13% loisirs, 20% pour d'autres affaires (achats, visites familiales, recherche d'emploi, déplacements d'accompagnement des parents qui accompagnent leurs enfants ou des retraités qui accompagnent un proche.....). En effet, la ville de Tizi-Ouzou elle est le milieu où se trouvent les services, les infrastructures, les commodités et les activités nécessaires dont les citoyens ont besoin quotidiennement.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

1-2. Caractéristiques de déplacement urbain.

Tableau n° 09: Répartition des personnes enquêtées selon la profession, revenus mensuels et la tarification du transport urbain.

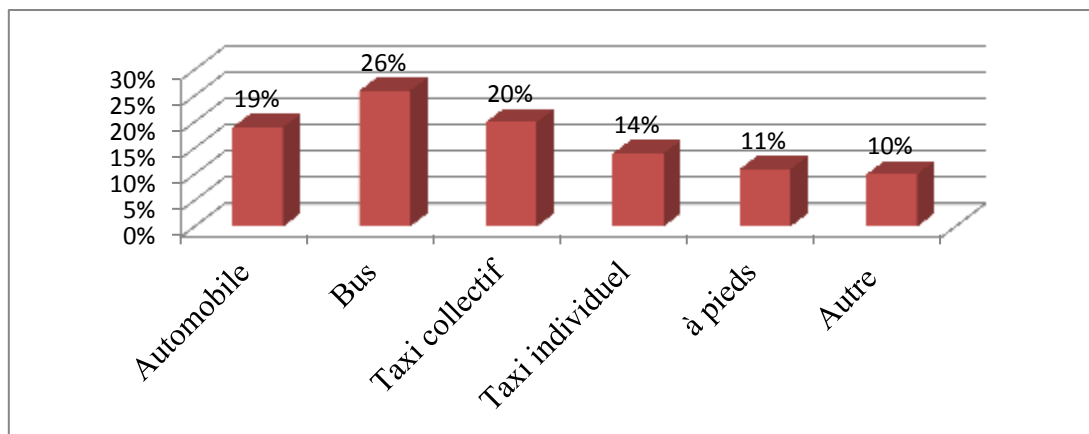
	revenus mensuels						La tarification du transport urbain		
	0 à 18.000 DA	19.000 à 35.000 DA	36.000 à 55.000 DA	56.000 à 85.000 DA	86.000 à 100.000 DA	Plus de 100.000 DA	Acceptable	Cher	Très cher
étudiant	24%	5%	1%	0%	0%	0%	1%	8%	21%
Profession libérale	0%	3%	1%	5%	1%	2%	4%	2%	6%
Fonctionnaire	3%	20%	2%	2%	2%	0%	6%	8%	15%
retraité	0%	0%	2%	1%	1%	0%	1%	2%	1%
Sans profession	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	19%
Total	52%	28%	6%	8%	4%	2%	12%	26%	62%

Source : Exploitation des résultats de notre enquête.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Selon le tableau, nous constatons que le revenu mensuel de la majorité des personnes interrogées (52%) varie entre 0 et 18 000 DA, la majeure partie de ces derniers sont des étudiants, des personnes sans travail et certains travailleurs. Elle est suivie par une partie (28 %), ceux qui ont un revenu qui ne dépasse pas les 35 000 Da. Et 15 % touchent un revenu qui varie entre 36 000 Da et 85 000Da. Cependant, une minorité de ces personnes (4%) touchent un salaire qui ne dépasse pas 100 000 Da et 2 % ont un revenu qui dépasse 100 000 Da. En effet la tarification parait relativement très chère pour les étudiants (21%), les personnes sans travail (19%), ainsi que pour les fonctionnaires (15%), par rapport au revenu mensuel.

Figure n° 06: Les moyens de transport urbain utilisés.



Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

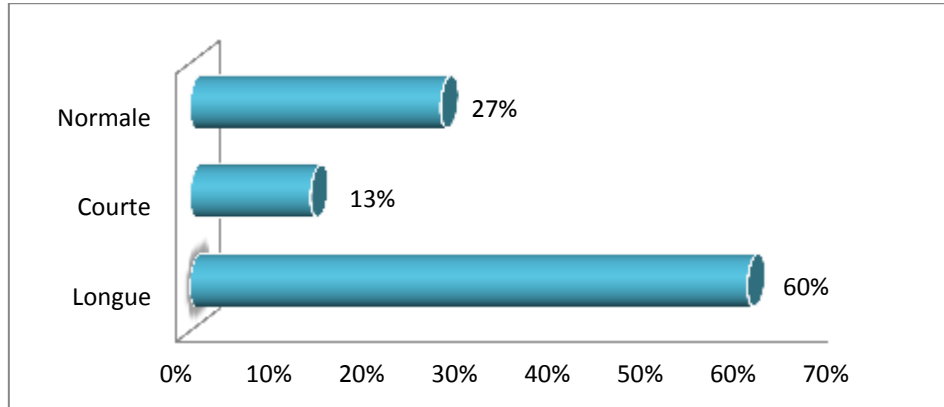
Selon le graph, nous constatons que la grande partie des gens interrogés prennent généralement le bus, avec un pourcentage de 26%. Nous remarquons même les autres moyens de déplacement représentent des pourcentages moyens : 20% des personnes interrogées préfèrent le taxi collectif et 19% préfèrent l'automobile (plus sécurisé et plus confortable, mais cela entraîne une perte de contact avec l'environnement). 11% préfèrent de se déplacer à pieds pour éviter la congestion (les trajets les plus courts sont toujours effectués, à pieds et ce mode reste toujours l'un des plus importants en milieu urbain).

Selon le plan de la circulation de transport dans la ville de Tizi-Ouzou, indique que le transport en voiture particulière a fortement augmenté, pendant ces dernières années, en raison relative à l'évolution du niveau de vie, ainsi que la nouvelle politique tendant à favoriser la voiture particulière. Et le reste doit se contenter des transports urbains et de la marche à pied.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

1-3 La Régulation de la circulation du transport urbain.

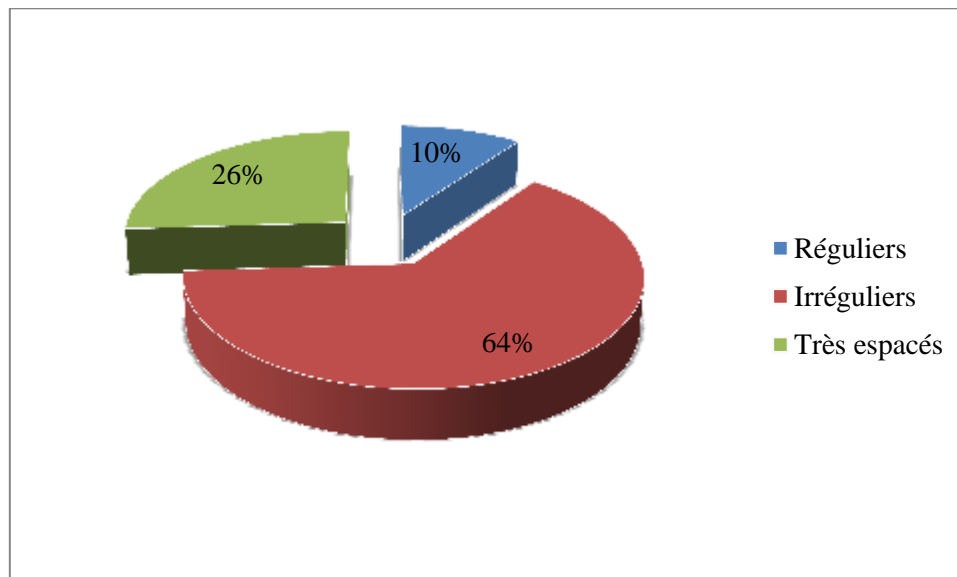
Figure n° 07: La durée du trajet urbain.



Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

La plupart des personnes interrogées, (60 %), jugent que la durée du trajet est longue, 27% normale, et que 13 % la trouvent courte.

Figure n° 08: Les horaires du passage du transport urbain.



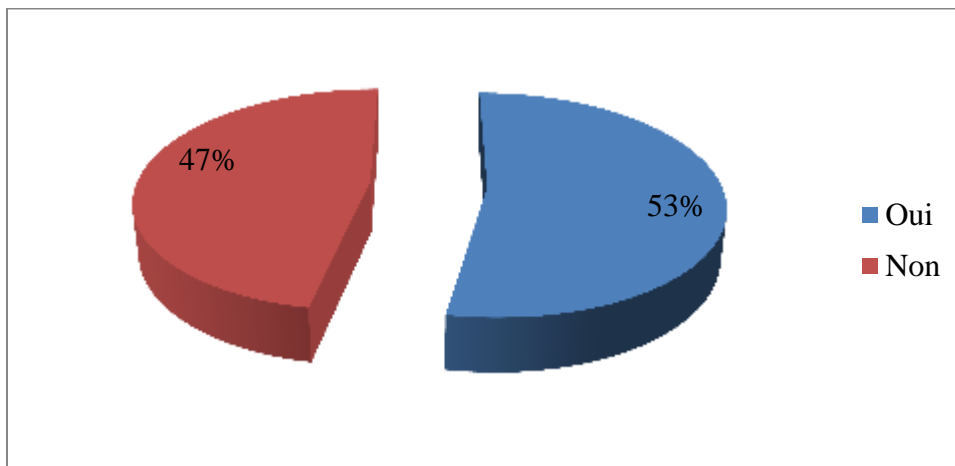
Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

Selon le graff, nous remarquons que plus de la moitié des personnes interrogées, (64%), jugent que les horaires de passage du transport urbain sont totalement irréguliers. Cependant, 10 % les trouvent réguliers. Les voyageurs, notamment ceux qui empruntent en

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

fin de journée les bus de banlieue, sont quotidiennement confrontés, à différents marasmes (longue période d'attente dans la station, absence d'indication d'horaires de départs).

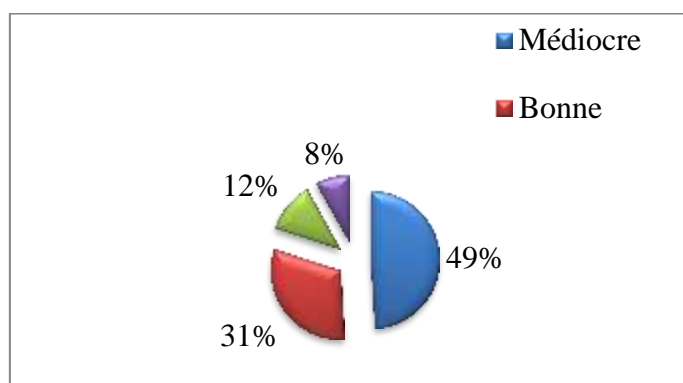
Figure n° 09 : pourcentage des lignes dans la ville de Tizi-Ouzou.



Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

D'après le graff, nous constatons que 53 % trouvent que le nombre de lignes dans la ville de Tizi-Ouzou est suffisant, alors que 47 % le trouvent insuffisant.

Figure n° 10 : la qualité du réseau routier dans la ville de Tizi-Ouzou.

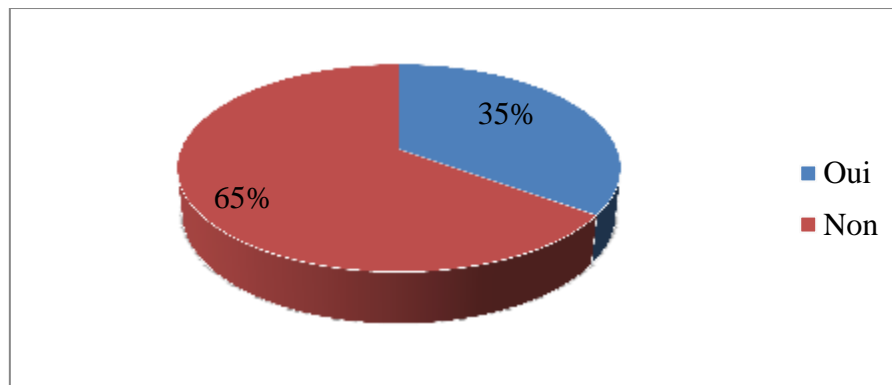


Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

D'après le graff, nous constatons que 49% des personnes interrogées trouvent la qualité du réseau médiocre. 31 % estiment que le réseau est de bonne qualité. 12 % estiment qu'il y'a une amélioration par rapport aux années précédentes et 8% estiment que le réseau est bon.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

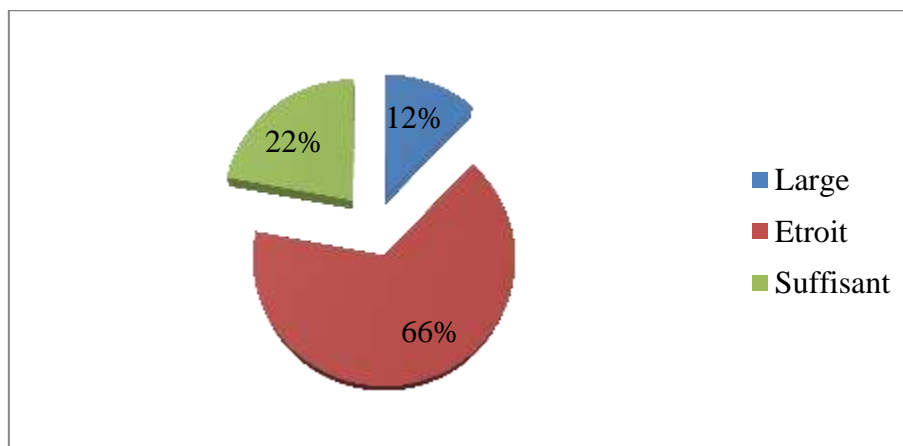
Figure n° 11: La satisfaits de la structure d'accueil (Station et arrêt).



Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

La majorité des passagers interrogés, 65%, sont non satisfaits de la structure d'accueil. La surface leurs parait insuffisante, l'anarchie et la désorganisation des transporteurs. En revanche 35 % sont satisfaits.

Figure n° 12: L'espace aménagé dans les arrêts.

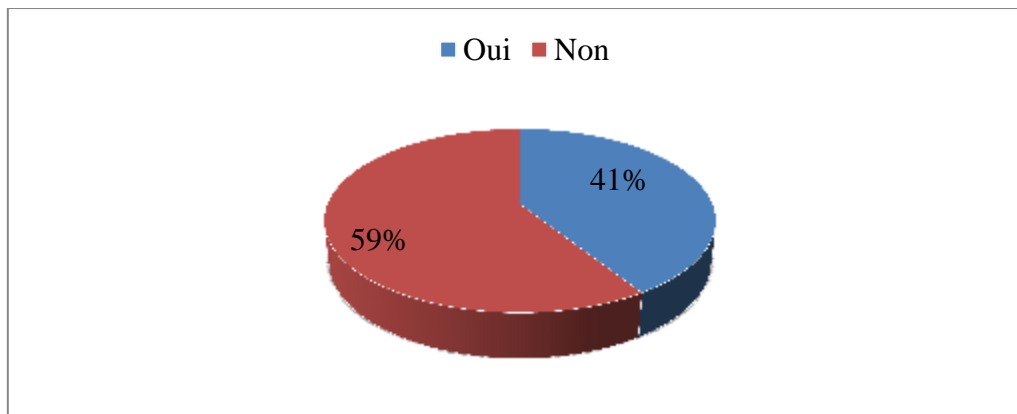


Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

Nous constatons que 66% des passagers interrogés jugent que les espaces aménagés pour les arrêts sont étroits, 12 % large, et 22% les trouvent suffisants.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Figure n° 13 : la sécurité des stations et trajet



Source : Élaboré par nos soins à partir des données de l'enquête.

Plus de la moitié des personnes interrogées (59%) ne sont pas satisfaites de la situation sécuritaire dans le transport urbain. 41% sont satisfaits. La plupart des bus et taxis sont dans un état de vétusté avancée, ce qui les rend défaillants en matière de normes de confort et de sécurité exigées. Le comportement de certains chauffeurs et receveurs est tout simplement scandaleux. Les usagers des transports urbains doivent prendre leur mal en patience. Les risques les plus rencontrés sont les agressions des usagers, les vols et les embêtements.

La plupart des interrogés qui ont abordé le problème de la pollution engendrée par le transport urbain dans la ville. Ils pensent qu'elle est ni gênante ni dangereuse pour la population. Il y'a pas un pourcentage remarquable. La seule pollution existant à Tizi-Ouzou est celle engendrée par ces habitats qui laissent leurs poubelles par tout. La plupart des gens ciblés ont répondu à notre questionnaire. Pour la dernière question sur leurs avis concernant le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou. Que le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou est acceptable en générale et il est en cours d'amélioration en ce qui concerne le matérielle et les lignes. Mais la mal organisation des horaire des moyens de transport et la congestion reste les grands problèmes du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou. La majorité des citoyens de la ville de Tizi-Ouzou souhaitent que le projet de télé câble et la construction de parcs des automobiles en d'hors de la ville seront la meilleur solution pour tous ces problèmes.

Organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

Conclusion.

D'après notre enquête, le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou, se manifeste dans son manque de régularité et du professionnalisme. Par conséquent, ce secteur souffre d'anarchie, certains opérateurs n'ont qu'un seul souci, récolter un maximum de profits dans une durée réduite. D'autre ne respectent ni le parcours ni la durée de stationnement accordée. Ils ne quittent la station qu'après le remplissage de leurs bus. Et Certains changent aussi leurs itinéraires à la recherche d'une forte clientèle. La majorité des usagers de transport urbain réclament, car la majorité des bus et taxis sont usés et sales. La surcharge le manque de propreté s'ajoutent aux souffrances et aux malaises des usages. En matière de sécurité, certains opérateurs ne respect ni le client ni le code de la route, l'absence du contrôle, l'exploitation anarchique de la station provoque un blocage presque permanent de la circulation, et l'insécurité font que les usagers sont souvent victimes de vol et d'agression.

Mais malgré l'ensemble de ces difficultés, la population de la ville de Tizi-Ouzou utilise souvent le transport urbain pour différents motifs de déplacement. En effet, les citoyens de Tizi-Ouzou n'ont pas vraiment d'autres choix ou moyens de transport comme le tramway, le métro ou le téléphérique. Les individus doivent utiliser le transport urbain, parce qu'il regroupe plusieurs personnes dans un même véhicule pour un trajet régulier, ce qui permet le partage des coûts. Cela engendre une réduction du nombre de voitures dans la ville, ce qui conduit à la diminution de l'impact négatif de la circulation et sur l'environnement.

Conclusion générale.

Conclusion générale.

Le transport urbain, qu'ils soient privé ou public, permettant quant à eux aux citoyens de se rendre visite, d'aller au travail ou à l'école, et de participer à une multitude d'activités économiques et sociales. Les avantages liés aux transports urbains sont aussi nombreux que variés. L'existence d'un réseau de transport urbain efficace est l'un des piliers de la croissance économique, de la compétitivité et de l'emploi.

La congestion dans la ville de Tizi-Ouzou est devenue un problème majeur en raison de l'accroissement rapide de transport urbain. Cette dernière, influencée par l'utilisation des voitures particulières, contribue à croître et être à l'origine d'une congestion et d'une utilisation inefficace et irrationnelle d'un espace. Ainsi qu'il s'agisse de pollution chimique de l'atmosphère. A cela s'ajoute la défiguration de l'espace urbain dû aux infrastructures routières qu'elle nécessite. Il est évident que l'accumulation de l'ensemble de ces problèmes aura des conséquences néfastes sur la qualité des services rendus.

Le transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou, se manifeste dans son manque de régularité et du professionnalisme. Par conséquent, ce secteur souffre d'anarchie, certains opérateurs n'ont qu'un seul souci, récolter un maximum de profits dans une durée réduite. D'autre ne respectent ni le parcours ni la durée de stationnement accordée. Ils ne quittent la station qu'après le remplissage de leurs bus. Et Certains changent aussi leurs itinéraires à la recherche d'une forte clientèle. A ce titre, la création d'une autorité organisatrice de transport urbain indispensable pour la rationalisation des flux des passagers et marchandises, ainsi que pour réduire la congestion, la pollution et la consommation d'énergie. Étapes nécessaires au développement urbain et durable.

Bibliographie

Ouvrages.

- BARBIER. V et al. (2003), service public local et développement durable, revue d'Economie Régionale et Urbaine, éditeur ARMAND COLIN, n° 2.
- BAUBY P., (2011), Service public, Services publics, DOCUMENTATION FRANÇAIS. Paris.
- CARBAJO J, (1997), Droit des services publics, édition DALLOZ, Paris.
- CAUMONT D, (1998), les études de marché, édition DUNOD, Paris.
- CURIEN. N, (2000), Economie des réseaux, édition LA DECOUVERTE, Paris.
- HENRY C & QUINET E., et ali, (2003), Concurrence et service public, textes des conférences DUPUIT J, présidées par BOITEUX M, édition L'HARMATTAN.
- MERLIN P, (1985), Les politiques de transport urbain, LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, Paris.
- MONTALOUX. C, (2007), service public et intérêt général, regards croisés sur l'économie, éditeur LA DECOUVERTE, n°2.
- Wolkowitsch. M, (1982), Géographie des transports, édition ECONOMICA, Paris.

Articles et rapports divers.

- AGHARMIOU-RAHMOUN. N, (2017), « Tizi-Ouzou, formation d'une ville dans un hinterland rural des plus denses d'Algérie », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 33, <https://tem.revues.org/3968>
- AHMED ZAID CHERTOUK M, (2010), Local public services management in Northern Africa countries: economic, social and cultural aspects, FA ISSAERE, Torino.
- BAOUNI T, Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes, CODATU XIV.
- BAUBY P, (1998), Service public : de la tutelle à la régulation, in Revue Flux n°31-32. www.persee.fr
- BAUME S, (2012), De l'usage des pouvoirs neutres, in Pouvoirs n° 143, « La Séparation des pouvoirs », Seuil.
- BELLAMY. A, les modes de gestion à la disposition des collectivités, Réunion du 13 mai 2011, de l'Observatoire Régional des Transports de Midi-Pyrénées, AGIR.
- BONNAFOUS. A., (1992), transports et environnement, In : Economie et statistique, n° 258-259, vol 258.

- BOUBAKOUR F & BOUGUELA M, (2009), « politique publique dans les transports urbains et problématique de financement des systèmes de Transports urbains collectifs en Algérie : Quelles sources prénnes pour les subventions D'exploitation ? », Laboratoire Management Transports Logistique (LMTL) Université HADJ LAKHDAR, Batna.
- BOUBAKOUR F, Equité et lutte contre l'exclusion dans les transports, www.fares-boubakour.edu.dz .
- BOUBAKOUR. F et MERAZGA A, (2006), Planification du transport urbain et développement durable: Quelques réflexions à propos de la ville de Batna (Algérie), Revue TRANSPORTS N° 437, éditions TECHNIQUES ET ECONOMIQUES, Paris.
- BOUSSADI I et BOUBAKOUR F, (2017), La gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie.
- BRACONNIER S, (2007), droit des services publics, collection Thémis 2eme édition Paris.
- CHAPOUTOT J-J et GAGNEUR J, (1973), Caractères économiques des transports urbains, UER Urbanisation et Aménagement, Université des sciences sociales, Grenoble, 2 vol.
- CHAPOUTOT J-J, (1979), Transports collectifs, régulation politique et contradictions territoriales. Grenoble et Lille-Roubaix-Tourcoing, In: Les Annales de la recherche urbaine, N°4.
- Coulibaly M, (2016), cours de droit administratif, licence en droit niveau 02, université Toulouse, p 51. www.lex-publica.com.
- CUSTOS. D, (2002). 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). In: Politiques et management public, vol. 20, n° 1.
- DAHMANI M, DOUMANE S, OUALIKENE S, et SAHEB Z, (1993), « Tizi-Ouzou : Fondation Croissance Développement », édition Aurassi, D.B.K.
- DE PALMA. A et ZAOUALIY. N, (2007), « Monétarisation des externalités de transport : un état de l'art », Université de Cergy-Pontoise et Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Laboratoire Thema, France.

- DOMENACH. O, avec la collaboration de CORTASSA. G, (2015), secteur public et secteur privé, gestion directe et gestion déléguée dans les réseaux de transports publics : les déterminants du choix, JONCTION.
- HOUSSIN D, (2013), « Indépendance et expertise, Santé publique et prévention des conflits d'intérêts » in Pouvoirs n° 147, « Les conflits d'intérêts », Seuil.
- KINNOCK N, (1995), Vers une tarification équitable et efficace dans les transports. Options en matière d'internalisation des coûts externes des transports dans l'union européenne, édition Bruxelles.
- LANDRIEU. G et (ali). (1997), L'évaluation des effets externes du transport sur l'environnement. 4ème Colloque scientifique International « Transport et pollution de l'air », Avignon, France.
- LEMOIGNE J-L, (1988), Régulation des Réseaux et Réseaux de Régulation, In: Cahier / Groupe Réseaux, n°11.
- MARTINAND C, AUBY J-B et GAUDEMET Y (dir.), (2000), *la régulation des services publics locaux*, La Maison des Polytechniciens.
- NICOLAS. J-P, POCHET. P et POIMBOEUF. H. (2002), Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ?, les Cahiers Scientifiques du Transport, AFITL, n° 41.
- ORFEUIL. J-P, (2006), Les coûts des déplacements urbains : la durabilité du modèle en question. In: Revue d'économie financière, n°86. Le financement de la ville. <http://www.persee.fr>
- PAUMIER J-M, (2011), Gestion et régulation des transports publics et gouvernance urbaine, Ministère des transports et de personnels des entités du sous-secteur des transports terrestres.
- PIRAUX A, (2015), Les outils publics de la régulation, la démocratie sous perfusion de l'expertise dite « indépendante », barricade.
- RAMDINI S. & AHMED ZAID M. & BOURAS Z. (2016), « Le processus de régulation du secteur public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement-réengagement de l'Etat », In Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques N°07.
- ROSANVALLON P, (2010), La Légitimité démocratique, Impartialité, réflexivité, proximité. Seuil.

- ROUSSELOT M, (2006), Politiques publiques de transports et développement durable, in l'encyclopédie du développement durable 4D, éditions des Récollets, N°12.
- SAFAR ZITOUN M et TABTI-TALAMALI A, (2009), la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives, avec la collaboration de Julien Le Tellier, Chargé d'études du Plan Bleu, ALGER.
- SCHADE. W, (2003), Le bruit du transport : un défi pour la mobilité durable, *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176. www.cairn.info
- ZENBOUJJI M M, (2005), « Rayonnement de la ville de Tizi-Ouzou sur son espace régional », séminaire International, « Villes et territoires », Sétif.

Thèses et mémoires.

- AOUDIA. F, (2013), la gestion intercommunale des services publics locaux : application au service des déchets dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master II, UMMTO, spécialités management territorial et ingénierie de projet, sous la direction de AHMED ZAID M.
- BELYACHI N, (2012), étude de modélisation du fonctionnement d'un réseau de transport modèle (RTM), mémoire de magister, spécialité informatique, université Oran.
- BULTEAU. J., (2009), la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement, thèse de doctorat en sciences économiques et finances, université de Nantes institution d'économie et de management, Français.
- CHEMLA F,(2014), la problématique des transport locaux et de mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master en science économique, UMMTO, spécialité management territoriale et ingénierie de projet, sous la direction de Malika AHMED ZAID.
- CHERABA A-H, (2012), La concession : nouveau mode de gestion pour les entreprises publiques algériennes cas de la distribution de l'eau en Algérie, mémoire de magistère en management, université d'Oran.
- DELMI K, (2014), Incidences des infrastructures de transport sur le développement territorial de la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master II en sciences économiques, UMMTO, spécialité Management Territorial et Ingénierie de Projets, p. 10.

- DJERMOUNE L et YAICHE S, (2016), Calcul du coût de revient d'un titre de transport urbain cas de l'ETUSB, mémoire de master en sciences économiques, option économie du transport, université abderrahmane mira Béjaïa.
- EYOMBI A-J, (2012), La régulation des télécommunications au Congo, mémoire de magister en droit public Université Marien NGOUABI de Brazzaville. www.memoireonline.com
- IPPOLITI L, (2012), Mesure de la performance des lignes de transport public urbain, thèse de Doctorat, sous la direction de FAIVRE D'ARCIER B, Université Lumière Lyon 2, discipline géographie, aménagement et urbanisme.
- KEDEROUCI S, (2010), administration et performance le cas de l'administration Algérienne, mémoire de Magister en Sciences de Gestion, Spécialité Gestion des Ressources Humaines, Université ABOU-BAKR BELKAID Tlemcen.
- RAMDINI S, (2010), «Action publique urbaine dans la ville de Tizi-Ouzou : Prémices d'une politique de la ville ?», Mémoire de Magister en Sciences Economiques, option économie publique locale et gestion des collectivités locales, sous la direction AHMED ZAID M.

Références législatives et réglementaires.

- Code des marchés publics et délégations de services publics, mars 2016.
- Loi n° 11-10 correspondant au 22 juin 2011 relative à la commune.
- Loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres. Journal officiel de 11 mai 1988.
- Loi n° 01-13 du 17 jourmada el oula 1422 correspondant au 07 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Journal officiel, n° 44.
- Décret exécutif n° 12-189 du 3 Jourmada Ethania 1433 correspondant au 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 Naâdja-nouvelle ville-stade du 1er Novembre-haute ville-Sidi Baloua-Redjaouna » Journal officiel, n° 25.
- Décret exécutif n° 12-190 du 3 Jourmada Ethania 1433 correspondant au 25 avril 2012 portant création des autorités organisatrices des transports urbains de certaines wilayas. Journal officiel, n° 25.
- Décret présidentiel n° 15-247 du 2 dhou el hidja 1436 correspondant au 16 septembre 2015 portant règlementation des marchés publics et des délégations de service public.

- Décret exécutif n°10-91 du Rabie el Aoual 1431 correspondant au 14 mars 2010 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain.
- Décret exécutif n° 04- 416 du 29 décembre 2004 est actuellement le cadre juridique fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes.

Autres.

- Annuaire statistique Wilaya de Tizi-Ouzou par les chiffres, (2014), direction de la programmation Et suivi budgétaires.
- Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de Tizi-Ouzou.
- PUD de Tizi-Ouzou (1983).
- Rapport de Ministère des transports, politique gouvernementale dans le domaine des transports, Septembre 2015.
- Rapport national de l'Algérie 19ème session de la Commission du Développement Durable des Nations Unies (CDD-19), Mai 2011.
- Révision PDAU de Tizi-Ouzou, (2008), Direction de l'Urbanisme et de la Construction de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Site internet.

- Direction des déplacements des transports et de la circulation routière de la Wilaya d'Alger, <http://www.wilaya-alger.dz/fr/secteur-de-transport/> (consulté le 04/12/2017).
- <http://www.arafer.er/le-contexte-de-la-regulation-ferroviaire/la-regulation-economique-et-regulation-sectorielle/> (consultée le 03/09/2017).

Figures

Figure n° 01 : Les trois niveaux d'organisation des transports publics	57
Figure n° 02 : Situation géographique de la ville de Tizi-Ouzou	68
Figure n° 03 : Schéma de la ligne de télé câble	74
Figure n° 04 :Localisation des stations dans la ville de Tizi-Ouzou	77
Figure n° 05 : Le niveau d'étude des personnes ciblées	83
Figure n° 06 : Les moyens de transport urbain utilisés par les usagers	87
Figure n° 07 : La durée du trajet urbain	88
Figure n° 08 : Les horaires du passage du transport urbain	88
Figure n° 09 : Le nombre de lignes dans la ville de Tizi-Ouzou	89
Figure n° 10 : la qualité du réseau routier dans la ville de Tizi-Ouzou.....	89
Figure n° 11 : La satisfait de la structure d'accueil (Station et arrêt)	90
Figure n° 12 : L'espace aménagé dans les arrêts	90
Figure n° 13 : la sécurité des stations et trajet.....	91

Tableaux

Tableau n° 01 : Effets des transports routiers sur l'environnement	23
Tableau n° 02 : Evolution de la population de la ville de Tizi-Ouzou.....	69
Tableau n° 03 : Caractéristiques techniques de projet téléphérique-télécabine	74
Tableau n° 04 : Transport par bus urbain pour l'année 2017	78
Tableau n° 05 : Répartition du parc taxis selon la capacité offerte par les années	79
Tableau n° 06 : La tarification des taxis collectifs urbains	80
Tableau n° 07 : Répartition des personnes enquêtées selon le sexe et la tranche d'âge	83
Tableau n° 08 : Répartition de la demande du transport urbain selon la tranche d'âge, la profession, lieu de résidence, motif de déplacement et lieu de travail des usagers	84
Tableau n° 09 : Répartition des personnes enquêtées selon la profession, revenus mensuels et la tarification du transport urbain.....	86

Annexes

UNIVERSITE : MOULOUD MAMMERI TIZI OUZOU

Faculté des sciences économique et de gestion

Questionnaire :

Merci de répondre à ce questionnaire. Votre collaboration nous est précieuse. Ce questionnaire est anonyme et inscrit dans le cadre d'un master académique en Management Territorial et Ingénierie des Projets. Dans l'objectif principal est d'analyser la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou

I. Caractéristiques socioprofessionnelle.

1. Quel est votre sexe ?

Homme femme

2. Quel est votre âge ?

.....

3. Quel est votre lieu de résidence ?

.....

4. Quelle est votre activité (votre profession)?

.....

5. Quel est votre lieu de travail ?

.....

6. Quel est votre revenu ?

0 à 18 000 56 000 à 85 000 DA

19 000 à 35 000 DA 86 000 à 100 000 DA

36 000 à 55 000 DA plus de 100 000 DA

7. Quelle est votre situation familiale ?

Célibataire marié(e) divorcé(e) veuf (Ve)

Nombre d'enfant :

8. Quel est votre niveau d'étude ?

.....

II. Caractéristiques de déplacement urbain.

9. Quels sont les motifs de vos déplacements ?

Etudes travail loisirs autre

Si autre quel est votre motif ?.....

10. Quel est le moyen que vous utilisez le plus ?

Automobile Bus Taxi collectif
taxi individuel à pied Autres

Si vous vous déplacez à pied pourquoi ?

.....

III. Régulation de la circulation du transport urbain.

11. Comment trouvez-vous la durée de votre trajet ?

Longue courte normale

12. Que pensez-vous des horaires du passage des transports urbains ?

Réguliers irréguliers très espacés

13. Le nombre de lignes, vous semble-t-il suffisant dans la ville de Tizi Ouzou ?

Oui non

14. Comment trouvez-vous la nouvelle tarification du transport urbain ?

Acceptable chère très chère

15. Comment trouvez-vous la qualité du réseau routier dans la ville de Tizi-Ouzou?

Médiocre bonne Améliorable Très bonne

16. Êtes-vous satisfaites de la structure d'accueil (stations et arrêts) ?

Oui Non

17. Comment trouvez-vous l'espace (superficie) aménagement dans des arrêts ?

Large étroit assez suffisant

18. Êtes-vous satisfait de la sécurité dans votre station et pendant votre trajet de transport ?

Oui non

19. Que pensez-vous de la pollution engendrée par le transport ?

.....

20. Quel est votre avis sur le transport urbain dans la ville de Tizi Ouzou ?

.....

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
وزارة الأشغال العمومية والنقل
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

WILAYA DE TIZI-OUZOU
DIRECTION DES TRANSPORTS

ولاية تيزي وزو
مديرية النقل

Tizi-Ouzou le, 77 JAN 2018

Avis

Objet : A/S Réajustement tarifaires.

Réf : Envoi N° 945/DGT/DTU/2017 du 30 Décembre 2017, émanant de
Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports –DGT/DTTU

Suite à l'envoi ci-dessus référencé, j'ai l'honneur de porter à la connaissance des propriétaires et usagers des moyens de transport public de voyageurs, que le réajustement tarifaire pour le transport public de voyageurs est arrêté come suit :

1. transport collectif de voyageurs :

Distance (Km)	Tarif à appliquer (DA)
00 – 05 Km	20 DA
05 – 10 Km	25 DA
10 – 20 Km	35 DA
20 – 30 Km	45 DA

2. transport public de voyageurs plus de 30 Km

Distance (Km)	Tarifs à appliquer (DA/Km)
30 - 100	1,55
100 - 200	1,90
200 - 600	1,85
600 - 900	1,75
900 et plus	1,70

3. transport par taxis :

Type	Indicateur	Tarifs applicable (DA)
Taxis individuels	Tarifs plafond/Km	23 DA
	Prise en charge en course	20 DA
	Stationnement pour attente (15 mn)	20 DA
	Transport de bagage (supérieur à 15 Kg)	10 DA
Taxis collectifs	Inter communal et inter wilaya (Km / place)	03 DA
	Urbain (Km/place)	Augmentation de 05 DA par place



مدير النقل
نسيم زنايت ليوي

Introduction générale	06
Chapitre I : Caractérisation de service du transport urbain	10
Section 01 : Descriptions générale du service public du transport urbain	11
1. Définition la notion du service public de transport urbain.	11
1-1. Définition la notion du service public	11
1-2. Définition la notion du service public en réseau	12
1-3. Définition du transport urbain	12
1-4. Définition la mobilité urbain	13
2. Les modes de transport dans la ville	14
2-1. Les caractéristiques d'une mode de transport	15
3. Les principes de service public applicable au transport urbain	16
3-1. Le principe d'égalité	16
3-2. Le principe de continuité	16
3-3. Le principe d'adaptation ou de mutabilité	17
4. Les obligations du service public de transport urbain	17
5. Les indicateurs de performance des réseaux de transport public	18
Section 02 : L'externalité de transport urbain et leurs effets	19
1. Externalité et les coûts de transport urbain	19
1-1. Les externalités positives	19

1-2. Les externalités négatives.....	20
1-2-1. La congestion	20
1-2-2. Pollution atmosphérique	20
1-2-3. Le bruit	21
1-2-4. Les accidents	22
2. La classification des coûts des transports.....	24
Section 03 : Les modes de gestion du service public de transport urbain	27
1. La gestion du service public par une personne publique	27
1-1. La gestion directe, la régie	27
1-1-1. Régie simple	27
1-1-2. Régie directe	28
1-2. Gestion par un établissement public	28
2. La gestion du service public par une personne privée	29
2-1. La délégation unilatérale de service public	29
2-2. La délégation contractuelle de service public	29
3. Les modes de gestion des transports publics en Algérie	30
3-1. Le marché public.....	30
3-2. Délégation des services publics.....	31
3-2-1. La concession	31
3-2-2. L'affermage.....	31
3-2-3. La régie intéressé	31

3-2-4. La gérance	32
Chapitre II : Régulation et politique de transport urbain en Algérie	35
Section 01 : Généralité sur la notion de la régulation	36
1. L'origine et la définition de la notion de la régulation.....	36
1-1. L'origine de la régulation.....	36
1-2 Définitions le concept de la régulation	36
2. Fonction de régulation.....	39
3. La légitimité des autorités de régulation	39
3-1. La compétence des régulateurs.....	39
3-2. La neutralité des organes de régulation	40
4. Les principes de la régulation	40
5. L'Objectifs et finalités de la régulation	42
5-1. Objectif de la régulation.....	42
5-2. Les finalités de la régulation	43
6. Les outils de la régulation	43
7. Régulation d'un réseau de transport urbain.....	44
Section 02 : Stratégies des transports urbains en Algérie	46
1. Les caractérisations d'une politique de transport urbain	46
2. Cadre législatif et réglementaire de transport urbain en Algérie	47
3. Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain.....	49

3-1. Au niveau central	49
3-1-1. Ministère des travaux publics et des transports (MTPT)	49
3-1-2. Le ministère de l'Habitat et de l'urbanisme (MHU)	50
3-1-3. Le ministère de l'Intérieur et des Collectivités locales (MICL)	50
3-1-4. Le ministère du Commerce (MC)	50
3-1-5. Le ministère des Finances (MF).....	50
3-2. Au niveau local	51
3-2-1. La direction des Transports de la Wilaya (DTW)	51
3-2-2. Les acteur de transport aux niveaux territoriaux	52
4. L'autorité organisatrice du transport	54
5. L'organisation opérationnelle des transports urbains :	56
Section 03 : Planification du transport urbain et développement durable	59
1. L'élaboration le plan du transport urbain	59
2. La mise en œuvre du plan du transport urbain	61
3. L'objectif d'élaborer le plan de circulation urbain	61
4. Elaboration de plan de l'urbanisme	62
Chapitre III : L'organisation et la régulation du transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou	66
Section 01 : Présentation de la zone d'étude, la ville de Tizi-Ouzou	67
1. Les caractéristiques géographiques et démographiques de la ville.....	67
1-1. Le site géographique	67

1-2. Les caractéristiques démographiques.	69
2. Les vocations principales de la ville de Tizi-Ouzou	69
2-1. La ville de Tizi-Ouzou, et la concentration des différents équipements	70
2-2. Tizi-Ouzou ville sanitaire	70
2-3. Tizi-Ouzou, ville universitaire	71
2-4. Tizi-Ouzou, ville commerciale.....	71
2-5. Tizi-Ouzou, ville culturelle, ville de loisirs et des sports	71
Section 02 : Offre de transport dans la ville de Tizi–Ouzou	72
1. Consistance du réseau infrastructures	72
1-1. L'évolution des réseaux routiers	72
2. Le transport ferroviaire	73
3. Transport urbain par câble le téléphérique	73
3-1. L'impact de ce projet « téléphérique » sur la ville de T-O	75
4. Les Infrastructures d'accueil de transport dans la ville de Tizi-Ouzou	75
5. L'offre en matière de transport urbain dans la ville de Tizi-Ouzou	77
5-1. Situation du transport public urbain par bus (l'arrête du 31/12/2017).....	78
5-2. Transports public urbain par taxis	79
5-3. La tarification du transport urbain au niveau de la ville de Tizi-Ouzou	80
Section 03 : Présentation de l'enquête.....	82

1. Présentation du questionnaire	82
1-1. Caractéristiques socioprofessionnelles de la population ciblée	82
1-2. Caractéristiques de déplacement urbain	86
1-3. La régulation de la circulation du transport urbain	88
Conclusion générale	94
Bibliographies	96
Liste des figures et tableaux	103
Annexes	106
Table des matières	111