

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Economiques, Sciences de Gestion
Et Sciences Commerciales
Département des Sciences Economiques



Laboratoire Réformes Economiques et Dynamiques Locales – REDYL
Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention
D'un diplôme de Master en Sciences Economiques
Spécialité : Economie et Finances Locales

Thème

***La problématique de l'intercommunalité
en Algérie : Application aux transports
scolaires dans la wilaya de Tizi-Ouzou***

Préparé par :
Mlle : BOUGHIAS Lilia
Mlle: MOUHOUBI Fatma

Encadré par :
Mme: RAMDINI Samira

Membre de jury :

Présidente : Mme AHMED ZAID Malika, Professeure à l'UMMTO
Encadreur : Mme. RAMDINI Samira, MCB à l'UMMTO.
Examineur : M. OUNASSI Hassen, MAA à l'UMMTO

Année universitaire 2019-2020

Remerciement

*Je remercie Dieu le tout puissant de m'avoir donné, force, courage et patience d'arrivé à termine ce travail. « **Dieu Merci**».*

Je témoigne ma profonde reconnaissance à :

*Professeure Malika AHMED ZAID-CHERTOUK, directrice de laboratoire de recherche REDYL-**Réformes Economiques et Dynamiques Locales** et responsable du Master **Management territorial et ingénierie de projets**. Je la remercie pour ses énormes sacrifices pour la réussite de notre master.*

A notre promotrice M^{elle} RAMDINI Samira, qu'elle nous guidé et soutenu tout au long de la réalisation de ce mémoire, pour leur aide, leurs orientations régulières et multitudes.

Nous remercions également le membre de jury d'avoir accepté d'examiner ce travail.

À toutes les personnes qui ont accepté de répondre à mes interrogations avec gentillesse.

Mes sincères remerciements vont aussi à ceux qui ont participé, de prés ou de loin, à la réalisation de ce mémoire.

Fatma & Lilia

Dédicace

Je dédie ce modeste mémoire

*A mes très chers parents, qui sont la source de lumière qui
m'éclairait depuis ma naissance*

*A la femme de ma vie ma chère mère, qui m'a toujours soutenue
dans toute les étapes de ma vie avec ses prières et ses levers à
l'aube qui ont porté leur fruit, que dieu te garde et te protège
maman « **haja nacira** »*

*A l'homme de ma vie : mon cher père «**haj rabah**», qui a payé
des années d'amour et de sacrifice. Père je te remercie d'avoir fait
de moi une femme*

*A la mémoire de mon frère **Hamza***

*Aux prunelles de mes yeux : mes frère **Sid Ahmed** et **Bilal***

*A ma très chère sœur **Amina** à que je souhaite toute la réussite*

A mon faincé

*Mes nièces **Israa** et **Amira***

*Ma famille **MOUHOUBI** et **MAZARI***

A tout(e)s mes ami(e)s

*A tous ceux qui m'ont aidée de près ou de loin dans la
réalisation de ce travail*

FATMA

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à :

Mes chers parents que dieu les protège ;

*Mes chères sœurs : GHANIA, HAKIMA et NASSIMA
et ses fillettes Meriem, Aya, Ilina, Sara et Assil*

Mon cher frère : HAMID

Tout(e)s mes ami(e)s et à toute ma famille.

*À tout(e)s ceux qui ont contribué de près ou de
loin à la réalisation de ce travail.*

LILIA

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES ABREVIATIONS

• A.T.R	Administration Territoriale de la R épublique
• C.F.P.A	Centre de F ormation P rofessionnelle et d' A pprentissage
• C.H.E	Centre H ospitalo-universitaire.
• C.N.E.S	Conseil National E conomique et S ocial.
• CSGCL	Caisse de S olidarité et de G arantie des C ollectivités L ocales.
• D.A.L	Direction de l' A dministration L ocale.
• D.B.K	D raâ B en K hedda.
• E.P.E	Etablissement P ublic E conomique.
• E.P.C	Etablissement P ublic C ommunal.
• E.P.A	Etablissement P ublic A dministratif.
• E.P.I.C	Etablissement P ublic I ndustriel et C ommercial.
• E.P.C.I	Etablissement P ublics de C oopération I ntercommunale
• Hab.	H abitants
• I.N.S.F.P	Institut National S écialisé de F ormation P rofessionnelle.
• I.T.H.T	Institut des T echniques H ôtelières et T ouristiques.
• Km	Kilomètre
• Nbre	Nombre
• O.N.S	Office National des Statistiques.
• P/A.P.C	Assemblée P opulaire C ommunal.
• P.D .A .U	P lan D irecteur d' A ménagement et d' U rbanisme.
• P.O.S	P lan d' O ccupation des S ols
• R G P H	R ecensement G énéral de la P opulation et de l' H abitat.
• S.I.V.O.M	Syndicats I ntercommunal à V ocation M ultiple.
• S.I.V.U	Syndicats I ntercommunal à V ocation U nique.
• S.P.I.C	Service P ublic I ndustriel et C ommercial.
• S.T. P. H	Société de B âtiment T ravaux P ublics et H ydrauliques.
• T.O	T izi- O uzou
• U.S.A	United States of A merica

SOMMAIRE

Sommaire

Introduction générale.....	01
Chapitre 1 : L’intercommunalité en Algérie : organisation et fonctionnement	
Introduction	05
Section1 : Fondements théoriques et financière de la décentralisation en Algérie.....	05
Section 2 : Définition et contenu de l’intercommunalité en Algérie	11
Conclusion du premier chapitre.....	29
Chapitre 2 : Cadre général relatif au service public de transport scolaire en Algérie	
Introduction.....	30
Section1 : Concept de service public.....	30
Section 2 : Le service public de transport scolaire en Algérie	38
Conclusion du deuxième chapitre.....	47
Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l’intercommunalité dans le service public de Transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou	
Introduction.....	48
Section1 : Présentation de la Wilaya de Tizi-Ouzou et identification de l’échantillon d’étude	49
Section2 : Situation du transport scolaire (cycle primaire) pour les communes étudiées	63
Conclusion de troisième chapitre.....	77
Conclusion générale.....	78
Références Bibliographiques	
Liste des abréviations	
Listes des tableaux, figures, schémas et cartes	

INTRODUCTION GENERALE

Introduction générale

Le secteur des transports constitue une branche économique importante et présente un des piliers fondamentaux de développement et de prospérité de tout pays. Il joue un rôle primordial dans la croissance économique et le développement des territoires en facilitant leur intégration territoriale dans le contexte de mondialisation. La vie économique moderne est basée sur des transports massifs et à bon marché. Il contribue également à l'amélioration du niveau de vie des sociétés en facilitant la mobilité de la population. Il est un élément important dans la vie quotidienne des citoyens.

La mobilité des personnes peut s'effectuer par un ou plusieurs modes de transport. Les modes de transport sont très variés que ça soit maritime, aérien, fluvial ou bien terrestre, ce dernier mode de transport présente en fait une certaine importance au niveau interne des Etats qu'au niveau international. Le transport terrestre se subdivise en deux catégories : routier et ferroviaire. Il concerne aussi bien le transport des marchandises que des personnes. En effet, il est assuré sous forme d'activité de service public.

Conçu comme un ensemble hiérarchisé de centres émanant du territoire qu'il encadre et dessert, le transport doit répondre aux différents objectifs, en mettant l'accent sur les flux de personnes et d'informations, en termes de critères de flux de relations et sur des pôles d'échanges, des relations des villes avec leur territoire et celles des villes entre elles et enfin, le savoir géo-économique par rapport à des objectifs d'action.

L'article n°34 de la loi n° 01-13 du 7 août 2011 portant orientation et organisation des transports terrestres « les transports spécifiques comprennent notamment : le transport scolaire, le transport effectué par taxi, le transport par câble, le transport de touristes, le transport de malades, les transports funéraires. Les transports spécifiques font l'objet d'une réglementation particulière »

Le transport scolaire est un sous secteur de transports terrestres de personnes. C'est un transport spécifique effectué à l'aide de moyens conçus pour le transport de plus de neuf personnes, y compris le conducteur, sous forme de service régulier, transportant les élèves scolarisés des points d'embarquement vers les établissements d'éducation et d'enseignement et inversement. Il se réalise généralement au moyen d'autocars mais peut dans certaines autres circonstances se réaliser en taxi ou train. Il est généralement encadré par des textes législatifs ou réglementaires spécifiques.

INTRODUCTION GENERALE

A travers cette recherche nous essayons de faire la lumière sur le domaine des transports scolaires et la problématique de l'intercommunalité afin de réaliser l'intérêt public

Le service est assuré par les collectivités territoriales communales qui sont des autorités décentralisées jouissant de la personnalité morale, et de compétences propres, donc une certaine autonomie locales.

En effet, depuis la fin des années 1980, l'Etat algérien a mis en œuvre un ensemble de réformes administratives décentralisatrice et économique par la restructuration organique des entreprises publiques. Le système administratif algérien est composé de deux niveaux de collectivités territoriales : les communes et les wilayas. La loi n°84-09 du 4 février 1984 a divisé l'Algérie en 48 wilayas et 1541 communes. La loi n°19-12 du 11 décembre 2019 modifie et complète la loi n°84-09 du 4 février 1984 relative à l'organisation territoriale du pays ; elle redécoupe le pays en 58 wilayas, et 1541 communes.

La carte sociale de l'Algérie souligne que 85% des communes classées parmi les plus pauvres du pays sont issues de ce découpage¹. Il peut exister un regroupement de communes dans une structure légale en vue de coopérer dans un ou plusieurs domaines comme l'eau, les ordures, les transports, les infrastructures, l'économie, l'aménagement ou l'urbanisme, pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité. Pour la réalisation de ce projet, les communes mettent en commun leurs moyens et leurs ressources dans un souci d'efficacité de la gestion publique locale. Le développement de l'intercommunalité est l'un des grands enjeux de la décentralisation en Algérie aujourd'hui.

Problématique

L'intercommunalité, est prévue dans les codes communaux qui ont couronné le fonctionnement des communes algériennes ; d'où la possibilité de la coordination de l'action. Notre problématique est formulée comme suit : **Comment est mis en application l'intercommunalité pour la fourniture du service public du transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?**

De cette problématique découle un certain nombre de sous questions qui méritent d'être posées :

- 1- Quelles sont les composantes et caractéristiques du service public de transport scolaire de la wilaya de Tizi-Ouzou ? et comment est-il géré ?

¹Rapport du C.N.E.S, 2001 « Commission Ad hoc » Projet d'étude « L'évolution à imprimer à la gestion des finances publiques locales dans une perspective d'économie de marché ».

INTRODUCTION GENERALE

- 2- Quelles sont les moyens et les procédures nécessaires pour développer le système de transport pour assurer un service public de transport scolaire local dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?
- 3- En quoi consiste le rôle de l'intercommunalité dans la gestion de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou ?

Hypothèses de recherche :

Pour répondre à notre problématique nous allons avancer les hypothèses suivantes :

- 1- La mise en place d'un système de transport scolaire pour répondre aux besoins des scolarisés exige cadre juridique, une régulation et une organisation propre différentes des autres modes ;
- 2- Consacrée par la loi n°11-10 relative à la commune, l'intercommunalité demeure théorique en matière de gestion des transports scolaires dans la mesure où elle n'est pas abordé par le décret n°15-171 relatifs au transport scolaire ;
- 3- Conçue comme une solution en matière de gestion des services publics, l'absence de volonté des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou contraint son développement en matière de gestion de transport scolaire.

Pour tenter de répondre à ces questionnements, notre cadre d'analyse s'inscrit plus particulièrement dans les espaces communaux de la wilaya de Tizi-Ouzou à travers un échantillon des communes concernées par le transport scolaire. Notre étude se situe, par conséquent dans ces espaces communaux et ce depuis l'année 2017 où l'idée d'une pratique intercommunale s'est vue manifestée

Méthodologie de la recherche

Notre méthodologie de recherche peut être résumée en trois approches suivantes :

La première étape : une approche descriptive, (recherche bibliographique et documentaire ; nous avons effectué des lectures théoriques (ouvrages, revues, articles, rapports ...etc.), et en plus des recherches sur les sites internet.

La deuxième étape : une approche analytique, dont nous avons effectué en premier temps une collecte des données concernant l'état des composantes matérielles et immatérielles de système du transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou auprès des organismes concernés représentés par la wilaya de Tizi-Ouzou ainsi des quelques communes de la wilaya,

INTRODUCTION GENERALE

Structure de travail

Pour apporter réponse à notre problématique, aux questions secondaire et valider ou infirmer nos hypothèses de recherche, notre travail est réparti comme suit :

D'abord, dans le premier chapitre nous allons présenterons les principales notions et concepts relatifs à la décentralisation et à l'intercommunalité en Algérie. Le second chapitre nous allons présenter une réflexion générale des services publics, ainsi les principes et les missions du service public de transport, puis nous allons porter un éclairage sur la notion de transport scolaire en Algérie puis leur réglementation et l'organisation. Enfin, en termine par le troisième chapitre nous allons présenter une description générale de la wilaya de Tizi-Ouzou divisé en deux sections : la première consiste est la présentation de la situation et les équipements dont dispose la wilaya, par la suite nous allons faire une analyse et interprétation de l'évolution de transport scolaire des communes

Nous terminerons notre travail par une conclusion générale qui présentera une synthèse des principaux résultats de la recherche que nous avons pu dégagés au cours de notre étude.

Intérêt de la recherche

Le choix de sujet traité dans ce travail a été motivé par le fait de comprendre l'organisation de l'intercommunalité comme un mode de gestion d'un service publique, on va voir comment il intégré et il est approprier par les communes pour géré le transport scolaire

- Du point de vue théorique : se situe dans notre travail de recherche essai d'analyse de l'intercommunalité conçue comme une innovation dans le domaine de transport scolaire. Ceci, bien entendu se perçoit dans notre argumentaire pour notre la mise en œuvre de l'intercommunalité, qui trouve son fondement théorique dans la théorie économique et plus précisément dans la théorie des services locaux.
- Du point de vue pratique : est lié à l'application des fondements théoriques de l'intercommunalité à un domaine de compétences relèvent des communes algériennes à savoir à la gestion des services publics communaux liées au transport terrestre et plus exactement le transport spécifique scolaire

CHAPITRE I

L'intercommunalité en Algérie : organisation et fonctionnement

Introduction du chapitre

L'intercommunalité s'impose comme une nécessité ; elle peut être un moyen de renforcement de l'efficacité des services de base et de la crédibilité des communes. L'intercommunalité répond d'une part, à la nécessité de rationaliser la gestion, d'optimiser l'organisation des services urbains ; et d'autre part à la nécessité de maintenir une participation et une démocratie de proximité.

Dans ce chapitre nous tenterons de cerner la notion d'intercommunalité, son contenu, ses formes et ses fondements socio-économique. Pour ce faire, nous avons inscrit l'intercommunalité dans le cadre de l'organisation territoriale d'un pays reprenant le principe fondamental qui est la décentralisation ainsi que pour la définition d'une taille optimale d'une entité décentralisée.

Nous allons le subdiviser en deux sections dont la première section examinera les fondements théoriques et juridique de la décentralisation en Algérie et la seconde traitera contenu et du fonctionnement de l'intercommunalité en Algérie

Section1 : Fondements théoriques et juridiques de la décentralisation en Algérie

La décentralisation est une option incontournable et même les pays qui disposent de meilleures compétences au sein de leurs gouvernements (Allemagne, Japon, USA, Corée du Sud, etc.) ne seraient incapables à eux seuls de résoudre tous les problèmes de la nation¹. C'est pour cette raison qu'ils opèrent un judicieux partage entre les pouvoirs nationaux, régionaux et locaux».

1.1 Définition de la décentralisation

La décentralisation est une technique de gestion administrative visant à donner aux collectivités territoriales des compétences propres, à faire élire leurs autorités par la population locale et à assurer un meilleur équilibre des pouvoirs sur l'ensemble du territoire².

¹LAMIRI Abdelhak, Journal EL Watan Economie, du 28 avril 2014. «Processus de décentralisation et management des APC ».

² REDYL, 2004, « la décentralisation au service du développement local », *Proceedings* du colloque international, REDYL-UMMTO.

1.2. Théorème et principes de la décentralisation

Deux ensembles de principes guident l'attribution des compétences aux collectivités territoriales : les principes génériques mis en avant par Musgrave (1959) et ceux mis en avant de façon complémentaire par Oates (1972)¹. Dans sa théorie des finances publiques, Musgrave définit le rôle de l'Etat à travers trois fonctions économiques assurées par l'Etat à savoir les fonctions de stabilisation macroéconomique, de redistribution et d'allocation des ressources. Il s'agit de la théorie des trois bureaux

- La stabilisation macroéconomique : cette mission relève tout d'abord de l'Etat central étant donné la nécessité de coordonner les politiques fiscale et monétaire. Les instances infra-étatiques peuvent jouer le rôle d'agent en œuvrant des investissements en réponse à des demandes ou incitations du gouvernement central ;
- La fonction redistributive : cette activité relève d'abord de l'Etat central lorsque la population est mobile d'une collectivité à une autre. Lorsqu'il y a peu ou pas de mobilité, les collectivités infra-étatiques peuvent mettre en place des politiques redistributives ;
- L'allocation des ressources : c'est dans cette activité que les collectivités infra-étatiques ont un rôle important à jouer et c'est là où interviennent les principes mis en avant par Oates.

Oates (1971) affirme dans son théorème de décentralisation optimale : « pour un bien public dont la qualité consommée est le même au niveau central ou dans les sous-ensembles géographiques concernés, il sera toujours plus facile (ou moins aussi facile) pour ces sous-ensembles de produire des quantités de biens publics optimales au sens de Pareto que pour le gouvernement central² »

1.3. Les formes de décentralisation

Quatre (04) formes de décentralisation sont à distinguer : administratives, territoriale, technique et politique. La première signifie que la redistribution entre les différents échelons du gouvernement, des responsabilités et des ressources financières pour la production des

¹ VAILLANCOURT F. et WINGENDER. 2006. « Décentralisation, compétition-émulation entre Gouvernements et efficacité : leçons du et pour le secteur des transports ». In « les transports et la décentralisation ». OCDE. Paris. P 13-14.

² GREFFE Xavier 1992, « Economie des politiques publiques », « La décentralisation », Edition la Découverte paris, p. 78

biens et des services publics locaux. Dans ce type de décentralisation, il est regroupé trois notions : la déconcentration, la délégation et la dévolution.¹

a. Décentralisation territoriale

Dans la décentralisation territoriale², les communautés d'intérêt dont il est question sont des collectivités territoriales dont les échelles et le nombre sont variables selon les options nationales mises en œuvre. Cette forme de décentralisation est assise sur une forme géographique qui répond à deux principes fondamentaux : celui de l'élection et celui de l'autonomie de gestion³. Ce qui suppose l'existence d'une communauté d'intérêt entre les habitants d'une fraction géographiquement déterminée du territoire et qui se traduit par l'apparition d'affaires locales distinctes des problèmes nationaux.

En Algérie, la wilaya et la commune ne sont pas des circonscriptions territoriales et des fractions géographiques de l'Etat sans personnalité juridique, mais des personnes morales de droit public, avec tous ses attributs; droit de posséder un patrimoine distinct de celui de l'Etat, d'établir un budget autonome et d'exercer les prérogatives de puissance publique. Elles ont également la possibilité d'agir en justice pour défendre leurs prérogatives.

b. Décentralisation technique

La décentralisation technique ou par « service » est appelée également la décentralisation fonctionnelle. On parle de cette forme, lorsque la personnalité morale est conférée à un service déterminé détaché. Elle consiste dans la gestion des services publics par des institutions spécialisées dotées de la personnalité morale. C'est le cas des établissements publics qui n'ont de compétences que pour ce que leurs statuts déterminent⁴. Ces derniers supposent l'existence d'affaires administratives spécialisées remises à une personne morale qui peut être le cas d'une autogestion. Les personnes intéressées au fonctionnement du service se trouvent associées à sa gestion.

¹ La délégation de pouvoir est la forme la plus poussée de la décentralisation, ou le pouvoir central transfère le pouvoir de décision vers des organismes semi autonomes, elle concerne la création d'entreprise ou sociétés publiques. Quant à la dévolution, qualifiée de la forme idéale de la décentralisation, c'est le cas lorsque les

² GRRUBER A « Décentralisation et institutions administratives », 2^e Edition, A Colin, pp. 25-26

³ La différence fondamentale entre ces deux formes de décentralisation réside dans la question de la démocratie. Celle-ci comme possibilité de gestion autonome des affaires locales par des organes élus est garantis uniquement dans le cas de la décentralisation territoriale.

⁴ TURPIN (D), 1998, p.85 « Droit de la décentralisation », Paris, Edition GUALION.

c. Décentralisation politique

La décentralisation politique se matérialise par un transfert de pouvoir de décision aux citoyens, à travers l'élection de leurs représentants, disposant à la fois d'une légitimité propre et d'une autonomie d'action. Elle a comme corollaire le pluralisme politique et le renforcement de la légitimité et la représentativité des gouvernants¹.

Dans ce cas, les décisions sont prises avec une plus grande participation des administrés, afin de répondre le mieux aux préoccupations de la localité. Ce qui ne peut être le cas si les décisions sont prises au niveau central.

1.4. La déconcentration

La notion de décentralisation est souvent définie parallèlement à une autre notion qui est la déconcentration². Ce terme a été utilisé pour définir la réforme de l'organisation administrative française de 1958 à 1981³. Elle se présente par rapport à la décentralisation, comme un correctif technique et un palliatif sociopolitique de l'absence de décentralisation.

La déconcentration est une technique d'organisation administrative qui consiste à reconnaître d'importantes compétences décisionnelles à des relais du pouvoir central qui sont placés à la tête des divers services ou à des circonscriptions de l'Etat. Dans le cadre de la déconcentration, c'est toujours l'Etat qui agit mais pour être plus efficace, il rapproche certaines de ses autorités de ses administrés. En terme plus juridique, les organes centraux de l'administration d'Etat installent des agents et des services déconcentrés, afin d'agir dans des aires géographiques délimitées.

En Algérie, l'organisation de l'Etat en départements ministériels correspond à une déconcentration de l'Etat. Ils sont représentés au niveau de chaque wilaya par des services déconcentrés qui les représentent localement et prolongent leurs actions dans la circonscription où ils sont implantés. Le Wali et le Chef de Daïra sont des agents de la déconcentration, qui agissent au nom de l'Etat pour résoudre les problèmes courants afin d'éviter les lenteurs et les complications des transmissions de dossiers administratifs.

¹ ANNICHE A, 2009, Essai d'analyse de l'affectation des ressources au niveau infra étatique : la problématique de l'offre des biens publics locaux : cas des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de Magister en Sciences Economiques, U.M.M.T.O, p.95

² GREFFE (X) ,1992 « La décentralisation », Edition la découverte Paris, p.78

³ BLANC (J), REMOND (B), « Les collectivités locales », Edition Dalloz, p.36

La décentralisation et la déconcentration ne sont pas des termes opposés dans le sens où la généralisation de la déconcentration doit permettre à l'Etat d'être un partenaire efficace et complémentaire des collectivités territoriales¹.

La différence fondamentale entre ces deux termes est d'ordre politique, par le fait d'une redistribution du pouvoir qui bénéficie d'une manière effective dans le cadre de la décentralisation, à travers la dotation des organes élus d'une personnalité morale et d'une autonomie de gestion dont ils peuvent jouir, contrairement à la déconcentration qui est un aménagement territorial de l'Etat et un aménagement pratique de la centralisation².

1.5. Les avantages de la décentralisation

Dès 1848, Tocqueville Alexis relevait l'avantage économique de la décentralisation en énonçant : « un pouvoir central ne peut embrasser à lui seul les détails de la vie d'un grands peuple »³.

La décentralisation est à l'ordre du jour dans tous les pays quel que soit leur niveau de développement ou leur régime politique. Cet engouement trouve sa justification dans les avantages qu'elle procure et qu'on peut résumer comme suit :

- S'agissant d'affaires locales; elle est un facteur de bon fonctionnement de l'administration puisqu'elle pourra prendre des décisions rapides, adaptées aux circonstances et en pleine connaissance des besoins des administrés dont elle se trouve rapprochée;
- Elle assure au peuple une participation effective aux affaires publiques par l'élection des représentants qui demeurent sous son contrôle immédiat;
- La décentralisation, à l'inverse de la centralisation, développe les foyers d'activité locale et évite la concentration dans la capitale des éléments moteurs de la nation;
- Elle renforce le processus de démocratisation, puisqu'elle améliore le dialogue entre l'Etat et les élus locaux.
- Elle libère les hauts responsables des tâches de routines, pour qu'ils puissent se concentrer sur les politiques de fonds ;
- Elle réduit la procédure bureaucratique complexe et accroît l'attention des officiels sur les conditions et les besoins locaux ;

¹ ALBERTINI (J.B) ,1997 «La déconcentration, l'administration territoriale dans la réforme de l'Etat», Edition Economica, Paris, p.7

² GRRUBER (A), Op.cit. p 18.

³ TOCQUEVILLE (A), 1961, «La démocratie en Amérique», Gallimard, Tome I, p. 17

- Elle permet une meilleure appréhension des besoins locaux et des réponses apportées et contrôle mieux la fourniture des services publics.

D'une manière générale, la décentralisation, selon GREFFE (X) est source de bien-être¹.

Cet auteur a identifié les raisons nécessaires dans les pays centralisés, qui la place au cœur de nouvelles demandes dans les pays fédéraux et qui en font un enjeu dans la modélisation, aussi bien des structures que des réseaux de pouvoir dans les pays autrefois socialistes. Les raisons qu'il évoque sont au nombre de quatre pouvant être énumérées ainsi :

- La décentralisation est source d'une meilleure prise en considération des demandes sociales, les centres de décision étant désormais proches des conditions spécifiques sur le plan économique et social. Cela plaide, dit-il, au minimum, en faveur de la décentralisation de tous les services de proximité ;
- Elle permet de mieux gérer les services publics, en adaptant les réponses aux besoins ressentis et en rendant leur fondement plus transparent, à condition bien entendu, que ce raccourcissement de la distance à l'administration ne se traduise pas par le clientélisme ;
- Elle rend possible une participation plus directe des citoyens à la prise de décision comme à la gestion des services, d'où le plaidoyer que l'on retrouve dans bien des pays pour que les services qui relèvent au sens large de la culture et de la formation bénéficient de la décentralisation ;
- Elle permet un meilleur contrôle des représentants élus et elle est à ce titre un levier de la démocratie. À condition, bien entendu, que cela ne se retourne pas contre la cohérence de la nation et des principes de service public.

1-6. Inconvénients et limites de la décentralisation

Le processus de décentralisation ne porte pas en lui uniquement des avantages, mais il porte également des inconvénients corrélatifs, d'ordres extra-économique qui sont de nature historique, culturelle et politique. Parmi ces inconvénients on peut citer :

- La décentralisation diminue la force du pouvoir central et peut affaiblir l'Etat. Elle amène souvent à méconnaître l'intérêt général et à préférer certains intérêts particuliers locaux ;

¹ DERRYCK (PH) et GILBERT (G), 1988, «Economie publique locale», Edition Economica, Paris, p 115

- Le risque du gaspillage financier, du favoritisme dans le financement des services locaux et la coexistence dans un même domaine de compétences, de moyens de l'Etat et ceux des collectivités territoriales décentralisées ;
- Faible capacité administrative ou technique au niveau local peut entraîner une baisse en efficacité et en rendement de la fourniture des services dans certaines régions du pays.

Section 2 : Définition et contenu de l'intercommunalité en Algérie

Cette section sera consacrée, essentiellement, à la présentation des aspects conceptuels que recouvre la notion d'intercommunalité.

2.1. Origine et contenu de l'intercommunalité

L'intercommunalité n'est pas synonyme de la disparition des communes elle « ne sonne pas le glas des communes. Au contraire, je crois qu'elle garantit leur avenir »¹

En France (1890), est votée la première loi sur l'intercommunalité avec le syndicat intercommunal à vocation unique. L'intercommunalité à une forme associative, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de fiscalité propre, elle dépend des contributions des communes membres. En 1959 et 1966, la forme d'intercommunalité fédérative apparaît : il y a un régime de fiscalité propre et elles disposent de recettes fiscales directes. En 1992, la loi d'administration territoriale de la République (ATR) permet la création de communautés de communes et de communautés de ville.

En 1999, la loi Chevènement introduit les termes de communautés urbaines (500.000 habitants minimum) et de communautés d'agglomération (50.000 habitants minimum). Cette loi simplifie le statut de l'intercommunalité. En 2010, la réforme territoriale vise la simplification des structures territoriales et la clarification des compétences et financements propres à chacun. Cet objectif de simplification est la conséquence d'un émiettement des communes. En effet, l'ensemble des communes françaises représentent 40% de l'ensemble des communes de l'Europe à 27. L'intercommunalité permet de mutualiser les moyens. En effet, plusieurs avantages en résultent : gestion commune des ordures, des transports urbains, financement des équipements locaux. L'objectif principal recherché est la réduction des coûts.

L'intercommunalité permet également la création d'une identité commune à un ensemble de villes, afin de permettre une visibilité plus importante au niveau économique,

¹ CHRISTIAN, Poncelet, septembre 2001, PDF « L'intercommunalité : une garantie pour l'avenir des communes », in Intercommunalités, p. 1/98.

politique et de notoriété. « L'intercommunalité a été retenue comme le moyen le plus efficace d'assurer une «révolution tranquille» de nos institutions territoriales ».

L'intercommunalité est un concept qui est approprié à la gestion des collectivités territoriales. Celle-ci de base qui est la commune exige dans sa avec d'autres entités communales mitoyennes dans la perspective d'une gestion intégrée du territoire.

Celle-ci désigne « une forme de coopération entre deux à plusieurs communes représentées par des élus indépendant politiquement mais solidaires de fait pour réfléchir ensemble à l'avenir d'un territoire donné. La couleur politique de l'élu, par conséquent, disparaît et se substitue à l'intérêt et à la préoccupation du développement du territoire. D'où, la condition d'une entente et de mise en œuvre d'un projet de gestion intercommunal».

Au-delà de ses formes, l'intercommunalité du point de vue juridique est conclue sur la base d'une entente contractuelle qui engage les entités considérées. L'intercommunalité ne doit pas :

- Etre un instrument de domination d'une ville centre sur les communes avoisinantes (ou l'inverse) ;
- Etre une super- structure technocratique autonome ;
- Etre un échelon nouveau supplémentaire de l'administration des assemblées locales élues jouissant de la légitimité démocratique.

L'intercommunalité telle que définie, elle n'est rien d'autre qu'un moyen de mettre en œuvre une démarche consistant à gérer en commun un service ou un équipement relevant des compétences des communes. Nous pouvons envisager deux types d'intercommunalités.

L'intercommunalité est un regroupement de communes dans une structure supra communale en vue de réaliser certains travaux et tâches d'intérêt commun. Elle répond à la nécessité d'une part de rationaliser la gestion, d'optimiser l'organisation des services urbains et d'autre part de maintenir une participation, une démocratie de proximité.

En effet, l'intercommunalité permet aux communes de se regrouper soit pour assurer certaines prestations, soit pour élaborer de véritables projets de développement économique, d'aménagement ou d'urbanisme. Elle se traduit par la création de personnes morales distinctes (syndicats des communes, communautés des communes) ou les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

Généralement, l'intercommunalité désigne toute forme de partenariat entre deux ou plusieurs communes dont le but est de gérer en commun une activité de service public d'intérêt communal, tels que l'eau, l'assainissement, les ordures ménagères, etc. Selon

DAFFELON (B)¹, l'intercommunalité peut revêtir quatre formes : la collaboration de droit privé, la convention intercommunale, les fusions de communes et les associations de Communes.

2.2. Principes de l'intercommunalité

La structure intercommunale est régie par deux (2) principes à savoir le principe de spécialité et le principe d'exclusivité. Le premier principe impose à la structure intercommunale d'intervenir dans le champ des compétences qui lui ont été transférées (principe de spécialité fonctionnelle) et à l'intérieur de son périmètre (principe de spécialité territoriale). La structure intercommunalité n'a donc pas la compétence générale d'une commune.

Le principe d'exclusivité l'investit, à la place des communes, des pouvoirs de décision et d'exécution sur les compétences transférées. Le choix en faveur de l'intercommunalité engage durablement les communes, qui dès lors ne peuvent plus légalement intervenir, sous quelque forme que ce soit, dans les domaines de compétences transférés à l'EPCI et doivent respecter des règles juridiques très strictes si elles désirent ultérieurement se retirer de ce groupement intercommunal.

Cependant, ne peuvent être transférées à des EPCI, les attributions exercées par le maire en sa qualité d'officier d'État Civil, d'officier de police judiciaire ou ses fonctions en matière de police administrative. Enfin, il est à noter que le cadre réglementaire régissant l'intercommunalité reste à définir par une disposition réglementaire. L'intercommunalité permet :

- De produire à moindre coût des services de qualité
- De traiter les problèmes à l'échelle territorialement pertinente ;
- De partager l'information ;
- De faire des économies d'échelle ;
- D'éviter de trop grandes disparités entre les territoires notamment sur le plan du développement économique ;
- Diminuer les conflits pouvant résulter de la compétition ou de l'opposition entre territoires voisins ;
- Améliorer le financement des services.

¹ DAFFELON(B), « fédéralisation financier et décentralisation (cour) », www.unifr.CH.

2-3. Caractéristiques de l'intercommunalité

Conçue comme modalité de gestion, l'intercommunalité est le résultat d'une entente entre deux ou plusieurs communes en vue de prendre en charge un problème en commun relevant des compétences des entités communales. C'est pourquoi, en référence aux développements qu'a connus l'intercommunalité, il y a lieu de distinguer certaines caractéristiques des formes d'intercommunalité ainsi que ses conditions fondamentales. A ce titre, l'intercommunalité forme un terrain d'excellence du droit à l'expérimentation¹

Les établissements publics de coopération intercommunale, interviennent dans des champs de compétences qu'on peut moduler en fonction des besoins ou des problèmes auxquels sont confrontées les autorités locales pour la prise en charge du bien-être des citoyens.

Nous pouvons considérer, dans ce sillage, l'intercommunalité comme étant « une innovation institutionnelle dans la mesure où elle permet d'innover même en matière de droit sans pour autant toucher au cadre communal avec ses compétences »². L'innovation institutionnelle est entendue, ici dans son sens de recherche d'organisations ou d'institutions pouvant prendre en charge la gestion d'un domaine déterminé. Economiquement, c'est dans l'objectif de rationaliser les moyens humains, matériels et financiers que l'on dispose et combien même sont limités.

Comme caractéristique de l'intercommunalité, il y a lieu de souligner que cette dernière est d'abord contractuelle et volontaire. Elle s'apparente déjà à un contrat passé entre personnes morales de droit public qui sont autonomes. Ce contrat, à l'instar des autres contrats, exige à ce qu'il soit volontaire c'est-à-dire volonté de se réunir en vue de ratifier des conventions ayant pour objet l'intérêt de la communauté en apportant une solution à un problème posé en matière de gestion publique.

Afin de se fixer sur le thème de l'intercommunalité qui reste pour sa mise en pratique, une étude pluridisciplinaire du fait qu'elle exige une entente afin de transcender les intérêts d'une commune à une autre et réfléchir au devenir du territoire, il convient de la situer dans le contexte du management public local. Celle-ci met en relief pour la bonne gestion locale, la réunion d'un ensemble d'acteurs locaux. (Elus, administrateurs, associations et autres agents économiques).

¹ WWW.Intercommunalités.com le 27/11/2018

² THERET. B et DEDIER U, 2000 « Innovations institutionnelles et territoire », paris.p.93

2.4. Objectifs de l'intercommunalité

Aune écrasante majorité, l'intercommunalité est vue dans un sens où une commune, à elle seule, ne pourrait gérer des services ou des activités relevant de sa compétence pour assurer la pérennité du service public local. Celle-ci répond à plusieurs objectifs, que nous résumons ainsi :

- Favorise le développement économique local et la relance de la politique d'aménagement du territoire ;
- Réalisation du plein emploi des ressources et des capacités humaines locales, par le développement de solidarités basées sur la complémentarité et non sur la concurrence entre les communes d'un même territoire¹, permettant ainsi l'amélioration des conditions de vie de la population ;
- Tout en préservant l'identité des communes, elle permet de regrouper des moyens et de développer des stratégies cohérentes sur une échelle plus importante² pour gérer en commun des équipements ou des services publics et faciliter des projets de développement économique à une échelle dépassant celle de la commune.
- Rationalisation des conditions de fourniture des services publics locaux, l'adaptation de leur taille, de leur gamme, d'où l'économie d'échelle³.
- Les enjeux de la coopération intercommunale se résument comme suite : Elle vise à une réparation du pouvoir et en deuxième à une recomposition des territoires. Sans remettre en cause directement l'autorité du maire sur le territoire, l'intercommunalité exécute une redistribution des compétences, des moyens et des responsabilités. Ceci implique des enjeux matériels qui ne sont pas sans impact sur les modes d'exercices et de légitimation du pouvoir local. Les élus fondent leur pouvoir en fonction de la position qu'ils occupent à l'intersection des réseaux qui structurent la communauté locale. Ils apparaissent comme des médiateurs capables d'élaborer une perception globale des enjeux en présence. C'est pourquoi ils tentent de contrôler le développement de l'intercommunalité, les responsabilités exercées au sein d'une coopération intercommunale jouent un rôle majeur dans le déroulement des carrières politiques locales.

Au-delà de ses enjeux politiques l'intercommunalité repose sur un long processus d'apprentissage par lequel les habitants prennent conscience de leur appartenance à un

¹ RABIA E. 2005, «L'intercommunalité un cadre institutionnel pour impulser la dynamique du développement Local», p.33-35

² CARLIER B., RUPRICH R. & LEVRAULT B. 1996 «Initiation aux finances locales » p.29

³ PAPILLON J.C et LEDUFF R, 1998, «Gestion publique», Edition Vuibert, Paris, p.69

même territoire. Les élus prennent, pour leur part, l'habitude de travailler ensemble, de montrer des projets d'ajuster leurs positions. Sur le plan économique et fiscal, elle intervient pour répartir équitablement la charge financière entre les communes. En France, le développement de l'intercommunalité apparaît comme le trait le plus marquant l'évolution de la décentralisation au cours des dernières années.

2.5. Les formes d'intercommunalités

La distinction entre plusieurs formes ou types d'intercommunalités, repose sur le fait que cette option s'adapte avec souplesse aux problèmes communaux. C'est pourquoi, il n'existe pas une théorie de l'intercommunalité, c'est-à-dire une vision globale et générale de l'utilisation du concept. L'élargissement du champ et du domaine de l'intercommunalité et son application restent liés au degré du transfert des compétences pas l'échelon central concrétisé dans le cadre de la décentralisation évoqué précédemment. Dans l'ouvrage de BOURJOL.M, traitant de l'intercommunalité et du développement du territoire, Philippe petit aborde la gestion de l'intercommunalité en France à travers ses fonctions en quatre types suivants¹ :

a)-L'intercommunalité d'étude et de concertation

C'est la première forme connue, elle met en évidence la réunion des élus pour se concerter afin de gérer en commun une étude ou une programmation notamment dans l'élaboration des schémas directeurs. Ce type d'intercommunalité est organisé sous plusieurs formes à savoir des syndicats, des chartes intercommunales et des associations.

b)- L'intercommunalité de services publics

Elle est ancienne et reconnue en France depuis son initiation en 1890 et réitérée en 1959 par la création des S.I.V.O.M (syndicats intercommunaux à vocation multiple). Elle est fondée sur un système de « contributions » communales en fonction d'un service rendu. Les objets de cette coopération en matière de services publics se diversifient avec l'élargissement du champ d'intervention des communes.

¹ CHENANE A.2007 La pratique de l'intercommunalité dans la gestion des services publics communaux liés a la protection de l'environnement a travers la décharge publique intercommunale de Tizi-Ouzou Draa Ben Khedda et Tirmatine P.17

c)- L'intercommunalité de projet

La coopération est fondée sur un service rendu et des moyens partagés. Elle se veut globale et plurielle. Elle s'étend à des projets d'investissement à titre d'exemple, en France, elle a connu un grand essor. Nous distinguons quatre types de structures répondant aux critères du mode de financement par la fiscalité propre¹. Nous les énumérons comme suit :

- les districts ;
- les communautés de villes ;
- les communautés urbaines ;

La difficulté à mettre en œuvre ce type d'intercommunalité est liée à l'identification du projet de développement et à l'homogénéité politique, géographique, sociale et culturelle des acteurs. Etant développé, ce type d'intercommunalité a pu sécréter une nouvelle forme relative à la péréquation des ressources.

d)- L'intercommunalité de péréquation

Celle-ci tente de réduire les disparités entre les communes. La péréquation consiste en un mécanisme de redistribution de la recette fiscale d'un ensemble de communes. L'intercommunalité telle que nous l'avons analysée et développée à travers ses diverses formes, se trouve liée au contexte de son application. Par conséquent, l'essor de cette modalité de gestion en France est dû principalement à l'émiettement excessif du territoire.

Puisque la fusion des communes n'avait pas réussie, la pratique d'une intercommunalité s'est vue développée avec souplesse aux multiples problèmes de gestion relevant de leurs compétences. En d'autres termes, l'intercommunalité est liée aux champs de son application qui restent large comme l'aspect lié à la protection de l'environnement. Celui-ci transcende largement les frontières communales. Par conséquent, il exige une réunion des communes et ce, dans le cadre de la création d'une structure intercommunal pour en limiter de dégâts que peut générer la dégradation de l'environnement pour n'évoquer que cet exemple.

L'intercommunalité ainsi définie dans le contexte de gestion des collectivités territoriales, suppose, en premier lieu, l'entretien des relations avec d'autres entités communales. Au fait, il n'y a pas une intercommunalité moderne et une intercommunalité ancienne, une noble et une utilitaire, mais une pluralité d'outils de gestion adaptés à des besoins différents.

¹ BOIRJOL.M, Oc. op Cite, page 55.

2.6. Les entraves liées à l'application de l'intercommunalité en Algérie

En Algérie, bien que les codes communaux ouvrent certaines opportunités et possibilité de coopération entre communes ; son champ d'application revêt un caractère institutionnel et demeure inexploité, en raison de l'encadrement rigide et de l'étroitesse de l'arsenal juridique des terres agricoles¹

2.6.1. Les contraintes juridiques

L'intercommunalité, telle qu'elle est préconisée par la législation algérienne, relève d'un, système centralisé, du fait que les communes n'ont aucune prise sur leurs finances. S'agissant de la création de l'E.P.C.I, celui-ci est soumis à l'approbation du Wali. Son organisation obéit à un statut type établi par le ministère de l'intérieur. Les relations entre cet établissement et les communes concernées sont également codifiées par un cahier des charges. De plus, l'unique formule de l'E.P.C.I peut être lourde et inadéquate dans certains cas, d'autant plus que le citoyen n'est pas directement représenté dans son organe délibératif.

2.6.2. Les contraintes organisationnelles

Sur le plan organisationnel, bien que la commune soit une organisation à taille humaine, elle révèle des déficiences graves et n'échappe pas aux dysfonctionnements bureaucratiques : centralisme, secret, formalisme, et aussi la concentration des pouvoirs entre les mains des P/A.P.C.

2.6.3. Les contraintes financières

Avec les moyens financiers dérisoires dont disposent les communes et leur dépendance systématique des subventions de l'Etat, celles-ci ne fournissent pas un effort pour faire face aux problèmes qu'elles rencontrent, notamment pour l'acquisition d'équipement nécessaire pour l'implantation des déchetteries. Ces infrastructures nécessitent des enveloppes financières assez consistantes qui ne sont pas à la portée des communes défavorisées financièrement.

Ilen est de même pour les questions d'assainissement et de l'implantation de stations d'épuration des eaux usées. Dans ce cadre, la coopération pourrait résoudre ce problème avec l'association de moyens financiers et humains.

¹ Ibid.p14.15

2.6.4. La raréfaction accrue du foncier communal

Sur le terrain et comme il a été constaté dans le rapport du C.N.E.S, les réserves foncières des communes qui devaient permettre un développement harmonieux du tissu urbain par l'utilisation rationnelle des sols, ont été dilapidées, vidées de leur sens. Leur utilisation est limitée essentiellement à la satisfaction des besoins des particuliers en matière de construction à titre privée. De ce fait, la raréfaction des disponibilités foncières qui est relevé pour une bonne partie des communes de montagne et de haute montagne, rend difficile toute planification de développement à moyen et à long terme. Ce qui favorise, par conséquent, une implantation anarchique des équipements publics au détriment

Les communes de leur part ne tiennent pas l'inventaire actualisé qui leur permettra de cerner et de recenser tous les biens fonciers qui leur reviennent de droit ou qui revient à l'Etat sis sur leurs territoires.

L'un des P/A.P.C interrogé a répondu que le problème le plus immédiat posé au niveau des communes, reste celui de la collecte des déchets ménagers et leur traitement, l'A.E.P et l'évacuation des eaux usées.

Ce problème est important, notamment pour les communes qui ne disposent pas de réserves foncières et d'assiettes pour implanter des centres d'enfouissement techniques ou des décharges, étant donné l'exiguïté des territoires et le morcellement de la propriété privée.

2.6.5. La faiblesse de l'encadrement humain

Il est rendu compte, que si les wilayas disposent pour la plupart d'entre elles de quelques personnels compétents techniquement, ce n'est généralement pas le cas des communes qui sont dépourvues du personnel nécessaire à la conduite d'un programme de développement cohérent au profit de la commune : ingénieurs, économistes et autres urbanistes et spécialistes en aménagement du territoire font cruellement défaut. De ce fait, l'absence d'encadrement technique et administratif performant et motivé, ne permet pas aux communes d'assurer convenablement toutes leurs prérogatives.

2.7. Les enjeux d'intercommunalité

Elle vise à une réparation du pouvoir et en deuxième à une recomposition des territoires. Sans remettre en cause directement l'autorité du maire sur le territoire, l'intercommunalité exécute une redistribution des compétences, des moyens et des responsabilités. Ceci implique des enjeux matériels qui ne sont pas sans impact sur les modes d'exercices et de légitimation du pouvoir local.

Les élus fondent leur pouvoir en fonction de la position qu'ils occupent à l'intersection des réseaux qui structurent la communauté locale. Ils apparaissent comme des médiateurs capables d'élaborer une perception globale des enjeux en présence. C'est pourquoi ils tentent de contrôler de développement de l'intercommunalité, les responsabilités exercées au sein d'une coopération intercommunale jouent un rôle majeur dans le déroulement des carrières politiques locales. Au-delà de ses enjeux politiques l'intercommunalité repose sur un long processus d'apprentissage par lequel les habitants prennent conscience de leur appartenance à un même territoire. Les élus prennent, pour leur part, l'habitude de travailler ensemble, de montrer des projets d'ajuster leurs positions. Sur le plan économique et fiscal, elle intervient pour répartir équitablement la charge financière entre les communes.

En France, le développement de l'intercommunalité apparaît comme le trait le plus marquant l'évolution de la décentralisation au cours des dernières années.

2.8. Les fondements économiques et sociologiques de l'intercommunalité

Fonder théoriquement l'intercommunalité, revient à présenter les différents arguments qui justifient cette modalité pratique de gestion de la collectivité communale en concertation avec une ou plusieurs collectivités communales mitoyennes. L'idée d'intercommunalité requiert ou suppose la gestion collégiale des affaires communes d'un territoire fragmenté en entités territoriales.

Nous tenterons de présenter les fondements théoriques qui concourent à son application et son applicabilité dans les domaines d'intervention communale concernant l'Algérie. Le concept de l'intercommunalité dépend de son usage d'une législation à une autre, il n'y a pas de théorie au sens strict relative à notre sujet, il n'y que des arguments qui peuvent l'expliquer. D'autant plus que le sujet requiert une dimension multiple du local. Il est, par conséquent, interdisciplinaire, nous avons préféré évoquer les arguments théoriques tant économiques, et sociologiques que juridiques.

2.8.1)-Fondements économiques de l'intercommunalité

Les soubassements théoriques de l'intercommunalité dans son aspect économique, se trouvent traités dans l'analyse du service public local. Cette analyse a fait l'objet d'études en économie publique appliquée au secteur public local. Avant de présenter les arguments économiques de notre sujet, il y a lieu de passer en revue l'analyse des services publics locaux.

a)- les éléments théoriques des services publics

Avant d'analyser les caractéristiques d'un service public « local », il est utile de signaler qu'un service public est un service fourni par une collectivité publique (Etat, organisme public donné, collectivité locale). Il s'oppose au service privatif fourni ou produit par une entreprise (but lucratif, profit).ses caractéristiques sont résumées dans l'œuvre de SAMUELSON (1955) et de MUSGRAVE (1959) comme suit ;

- l'indivisibilité : les individus consomment en commun la totalité de la quantité disponible du service (ou bien) collectif. L'usage de ce service set le même pour tout utilisateur.
- L'impossibilité d'exclusion : le bien ou (service) est disponible pour chacun en totalité. Tout individu accède de la même manière.
- La production jointe aux utilisateurs multiples : le bien collectif, une fois produit, est disponible à un cout marginal nul pour tout nouvel usager.

A préciser que l'expression de « bien »renvoie aux équipements publics ; celle de « services » fait référence aux « biens » immatériels (services de l'éducation par exemple). Quant à l'adjectif « collectif »ou « publics », le premier renvoie à des caractéristiques d'utilisation en commun, le second à des modes de financement sur fonds publics.

Dans le contexte de la décentralisation, il existe des domaines de compétences ou les collectivités locales peuvent produire les services publics dans les limites de leurs territoires. Nous parlons, alors, de services publics locaux. Ceux-ci, ne peuvent en aucun cas présenter les trois caractéristiques suscitées d'un service public du fait qu'ils sont confinés dans une circonscription géographique délimitée.

b)-Analyse des caractéristiques des biens ou des services publics locaux

Un service public est dit « local », lorsque celui-ci est fourni dans une circonscription géographique délimitée destinée aux résidents implantés dans ce territoire. Il s'agira, donc, d'une consommation collective territorialisée. Exemples : éclairage public, école primaire, jardin public.

Autant d'exemples que nous pouvons mettre en évidence et qui, comme nous l'avons signalé précédemment, ne réunissent pas généralement les trois caractéristiques d'un service ou d'un bien public fourni au niveau national. Les biens publics locaux présentent, souvent, des caractéristiques différentes de celles des biens publics purs, les externalités sont fréquentes et les problèmes de financement sont importants.

c)- les effets externes et la théorie économique

La théorie économique classique a souvent abordé les biens publics purs sans pour autant tenter de transposer les résultats au niveau infra-étatique ou local. Ceci se trouve dans les effets que génère la production des biens collectifs au niveau d'une collectivité locale et qui sont appelés effets externes de débordement. Par conséquent, qu'elles soient positives ou négatives, les externalités engendrent un déséquilibre en termes de l'optimum de pareto³.

d)- les effets externes et la coopération

L'auteur COASE propose, à cet effet, que l'Etat détermine des droits communs concernant les responsabilités des externalités qui pourront être remises en question par la négociation entre parties.

Nous comprendrons par-là, la coopération qui peut être transposée au niveau du territoire communal. C'est ce qui plaide pour la mise en œuvre de l'intercommunalité, notamment, dans le cas des services fournis localement qui génèrent des effets externes négatifs représentés par la gestion de l'environnement. Ceux-ci, posent le problème de la localisation des décharges publiques exigent une concertation entre ensemble d'entités communales habilitées à prendre en charge ce service.

2.8.2)-Les arguments sociologiques

Le socle théorique de la coopération se trouve lié à celui de l'incapacité de l'individu à vivre en autarcie, c'est-à-dire isolément du groupe puisque des relations, s'entretiennent entre les membres de sociétés, des relations format des réseaux à l'intérieur desquels circulent les biens marchands, des capitaux, les informations (médias). Cela constitue un système formé d'une société qui banalise, qui uniformise, qui homogénéise.

S'agissant des sociétés locales, elles se caractérisent par des relations sociales internes, d'entraide, de proximité, de voisinage et d'alliance. Dans la revue d'économie régionale et urbaine (1978), GUIGOU.J.L, évoque ces sociétés locales qui sont facilement repérables dans les pays en voie de développement.

Ces éléments sociologiques font, Théoriquement, des fondements pour la mise en place d'une coopération intercommunale. L'homogénéité sociale est l'une des conditions favorisant la gestion intercommunale quoiqu'il faut mettre en évidence les difficultés

¹ L'optimum de Pareto est un critère permettant de définir un mouvement de réallocation des ressources comme souhaitable s'il augmente la satisfaction d'au moins un agent sans diminuer celle des autres agents ;et donc comme allocation la meilleure celle où il ne serait possible, en la modifiant, d'augmenter le niveau de satisfaction d'un agent sans réduire celle d'un autre agent (l'objectif étant d'éviter la situation de perte de bien être social que la théorie économique a traité dans le cadre du concept d'externalités).

inhérentes aux découpages administratifs qui doivent prendre en considération le critère sociologique afin d'éviter des conflits inter collectivités. En d'autres termes, la manière dans laquelle, le découpage territorial des communes, peut être un avantage ou un inconvénient pour l'intercommunalité. En effets, comme nous l'avons souligné plus haut, l'homogénéité sociale devrait être mise pour la concrétisation d'une solidarité intercommunale qui pourrait s'appuyer sur l'entente entre les autorités locales et résidents.

2.8.3)-Les fondements pratiques de l'intercommunalité

Nous traiterons, ici, des fondements de l'intercommunalité qui sont puisés de la réalité pratique de la gestion communale. Nous appuierons notre argumentaire, en premier lieu, sur le volet juridique autour duquel l'intercommunalité est réitérée. Nous traiterons, par conséquent, l'arsenal juridique qui régit le fonctionnement de la commune algérienne. L'analyse des textes des codes communaux de 1967 et celui de 1990 ainsi que les instruments d'aménagement du territoire, nous permettrons d'expliquer la pratique de l'intercommunalité. En second lieu, nous porterons un intérêt aux mécanismes de péréquation opérés par l'échelon central et leur incapacité à atténuer les inégalités intercommunales. Enfin, nous aborderons l'implication du rythme de l'urbanisation poussée sur les territoires.

2.8.4)-Les fondements juridiques

L'argument pratique qui puisse plaider pour la mise en œuvre de l'intercommunalité est à, nous sens, celui relatif au domaine juridique.

La gestion de l'institution communale est régie par un code, qui définit ses missions et ses prérogatives envers l'échelon central, ainsi qu'envers ses habitants. La finalité est de garantir sa mission principale du développement local. L'évolution de la commune algérienne a connu plusieurs étapes de réformes touchant aux redécoupages administratifs inopérants ; ceux hérités de l'époque coloniale. Durant cette période, l'administration, certes a pris en compte plusieurs critères «ethniques, géographiques, culturels, et économiques dans l'opération des découpages, mais des considérations militaires et politiques sont également présentes »¹. L'objectif, était de faire face à la montée en puissance de la guerre de libération nationale par un encadrement du territoire, sur le plan militaire pour mater la rébellion et administratif pour contrôler la population. A la veille de l'indépendance, d'autres réformes

¹ TAYEB Essaid, 2005, « la problématique de la région »ENA, Alger.

ont permis à l'institution communale de se doter d'une assise juridique conférée par la législation en vigueur.

Réalité de l'intercommunalité en Algérie

Le code communal de 1990 introduit la notion d'intercommunalité. Il s'agit d'infrastructures bénéficiant à plusieurs communes voisines, telles que la station de dessalement, les décharges publiques, etc.

Cette forme de solidarité se manifeste sous forme d'établissement public intercommunal, de syndicats des communes et de commission intercommunale. A cet effet, l'article 9 de la loi n°90- 08, relative à la commune, stipule : «Les assemblées populaires communales de deux ou plusieurs communes, peuvent décider de s'associer pour la réalisation et la gestion d'œuvres, d'équipements et de services d'intérêt et d'utilité intercommunale, dans le cadre d'un établissement public intercommunal.».

Le décret n° 85-117 du 07 avril 1985, fixant les conditions de création, d'organisation et le fonctionnement d'un établissement public intercommunal, dispose dans son article premier : « Cet établissement est doté de la personnalité morale, de droit public munies d'un pouvoir de décision autonome et d'une indépendance financière et patrimoniale.».

A la différence des communes, les E.P.C.I obéissent à un principe de spécialité (compétences et territoires précisément délimités) et exercent des compétences par substitution définies par les communs membres. Elles ont des organes de décisions indirects (il n'y a pas d'élection directe par les citoyens des comités).

Dans le cadre de la création des établissements publics intercommunaux, TAIB(E)¹note : « La loi n°90-08 est moins prolixe que la précédente et même quasiment muette en ce qui concerne la création de cet établissement puisqu'elle se contente de renvoyer à un texte réglementaire, non paru à ce jour qui va définir les modalités de création, d'organisation et de financement de l'établissement public intercommunal. ».

En ce qui concerne la commission intercommunale est une autre voie ouverte à la coopération intercommunale qui ne concerne que la gestion des biens et des droits indivis qui sont possédés par plusieurs communes¹. Elle est composée d'élus, des assemblées populaires intercommunales. Elle s'est vue comme une procédure mise en place pour régler les contentieux nés lors du découpage de 1984.

¹ TAYEB E, « le code de la commune en Algérie ».

Pour les syndicats des communes, ils n'ont pas de ressources propres. Leur financement est assuré par les participations des communs membres. Ils ont un champ d'intervention très vaste.

2.9)- Les apports et justification de l'intercommunalité en Algérie à travers la lecture des codes communaux

1) l'intercommunalité dans le code 1967 :

L'ordonnance n°67-24 du 18 janvier 1967 portant code communal, constitue une clé de voute pour la réforme de l'institution communale algérienne. Dans l'exposé des motifs de cette réforme, il est réitéré le statut de la commune en tant que cellule de base du découpage administratif du pays. Elle est considérée, comme institution chargée du développement dans le cadre de la décentralisation. A ce titre, la commune est définie comme la collectivité territoriale, politique, administrative, économique, sociale et culturelle de base². Cette définition nous renseigne sur les domaines de compétences de la commune avec son statut général de collectivité.

- Elle est, tout d'abord, territoriale du fait qu'elle est assise sur un territoire délimité géographiquement ;
- Elle est représentée, ensuite, par une assemblée populaire communale (démocratie locale) ;
- Elle est administrative dans le sens où elle est l'institution chargée de fournir des services à la collectivité dans la limite de son territoire ;
- Elle est économique, parce qu'elle gère des ressources tant financières et matérielles qu'humaines pour la satisfaction des besoins de ses membres ;
- Elle est sociale dans la mesure où elle permet d'assurer la justice et l'équité à travers ses actions de fourniture de services et d'aides aux catégories démunies ;

La commune est, aussi, une collectivité culturelle ; elle peut participer en tant qu'acteur local à la promotion de ce domaine. La reconsidération du statut de la commune en tant qu'institution jouissant de compétences élargies est dictée par l'état dans lequel se trouvait la commune algérienne à la veille de l'indépendance sur le plan socio-économique : les dépenses ne cessaient d'augmenter du fait des obligations sociales et par les exigences des choix politiques opérés à l'époque. Ce code est venu pour replacer la commune comme cellule de base du découpage administratif du pays dans le contexte des impératifs du

² Ordonnance n°67-24 du 17 janvier 1967 portant code communal (article1).

développement national et ce, dans l'esprit du législateur algérien. C'est une : « cellule de la base nation. Elle est à la fois une unité insérée dans l'Etat (central) qu'elle a l'obligation de servir, et une unité décentralisée chargée de la mise en œuvre directe des actions de développement qui lui incombent en propre.

Parallèlement à cette omni compétence de la commune dans divers domaines, il est permis à cette institution de se solidariser avec d'autres communes pour mener à bien ses actions dans de bonnes conditions. Cette modalité pratique de gestion communale est offerte, bien entendu, aux communes rencontrant des difficultés à répondre aux besoins sociaux de la population.

Ces institutions, peuvent se constituer soit en regroupements de communes, soit en syndicats spécialisés ou à vocation multiple. D'où, l'argument pratique ou matériel de l'intercommunalité du point de vue juridique. Cette perspective de gestion correspond au souci d'harmoniser l'action des communes pour les grandes réalisations d'envergure nécessitant une solidarité intercommunale comme par exemple une agence foncière.

L'article 12 du deuxième chapitre du code communal de 1967, stipule ce qui suit : « les communes peuvent coopérer et mettre leurs ressources en commun pour entreprendre des actions d'utilité commune. A cette effet, elle peuvent créer des organismes et des services communes pour assurer certaines fonctions de leurs compétences ». Cet article, confirme la possibilité offerte aux communes de se coopérer entre elles pour la gestion d'un service public relevant de leur prérogatives. Ce chapitre, doit se réaliser avec le consentement des assemblées élues. Il s'agit, ici, des incitations aux actions locales. L'assise juridique communale de 1967, a défini les modalités pratiques de création d'une structure intercommunale. Elle peut prendre, la forme de syndicats de communes ou de conférences intercommunales qui sont repris dans le deuxième chapitre du code :

a)-le syndicat intercommunal

La notion de syndicat renvoie à la définition donnée par le législateur pour désigner un établissement public à créer pour assurer la gestion d'un service public (organisation et financement d'utilité publique communale ou intercommunale). Il est réitéra, dans ce type de syndicat intercommunal :

– Des syndicats intercommunaux à vocation unique (S.I.V.U)

Ils constituent l'une des formes d'ententes rationalisées. Défini comme un établissement public, le syndicat est doté, dès son origine, de la personnalité administrative (civile) et financière. Il ne peut être créé que par consentement unanime des communes

participant, il ne dispose pas de ressources propres (chaque commune devant affecter sa contribution à la structure)¹. Ce sont des syndicats spécialisés.

- Des syndicats intercommunaux à vocation multiple (S.I.V.O.M)

Il s'agit, dans ce cas, d'établir les domaines d'intervention de ce syndicat relevant des compétences territoriales et administratives des communes intéressées.

b)-les conférences intercommunales

Conçues comme un deuxième type de groupement de communes par la tenue des conférences pour débattre des sujets d'utilité communale par les assemblées populaires communales de deux ou plusieurs communes et ce, en vertu de l'article 26 du code communal de 1967. Cet article n'a pas défini, expressément, les domaines d'intervention des communes portant ces conférences intercommunales.

L'assise juridique offerte à la commune à travers le code de 1967, donne la possibilité à cette institution qui est chargée de promouvoir le développement local, de se coopérer avec d'autres entités de même rang (d'autres communes), afin de gérer en commun des œuvres ou des services. En pratique, les communes algériennes, durant cette période, se sont préoccupées beaucoup plus de leur encadrement pour gérer les conjonctures difficiles que des ententes autour d'un projet global de développement afin de mobiliser les ressources communes. La nouvelle réforme communale opérée en 1990 a réaffirmé, également, l'intercommunalité sous une autre terminologie.

2)-l'intercommunalité et le code de 1990

Le code communal de 1990¹ qui est, actuellement en vigueur, a repris de nouveau le mode de gestion intercommunale. Ce code a donné la possibilité aux communes de s'associer pour une gestion en commun. L'objet de cette association, concerne, au sens de cette loi ;

- les équipements ;
- Les services d'intérêt général et d'utilité publique. Ils peuvent être gérés en commun dans le cadre d'un établissement intercommunal, après consentement des assemblées populaires communales concernées. Cette modalité de gestion est possible, lorsqu'il existe des intérêts intercommunaux qui naissent, en raison du développement des activités économiques. Par rapport au statut juridique de l'établissement intercommunal, il est stipulé aux termes de l'article 10 du code, la dotation de cette structure de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

¹ BOUVIER. M, 1999, les finances locales, 9eme édition, L.G.D.J. Paris.

¹ Loi n°90-08 du 07 avril 1990 relative à la commune, JORA N°15.

En plus, le découpage administratif opéré en 1984, a fait engendrer l'existence des biens et droit indivis. Ceux-ci, peuvent être la propriété de plusieurs communes et c'est dans ce sens que le code communal de 1990 les a intégrés à travers son article 11. Celui-ci prévoit la création d'une commission intercommunale, composée d'élus des assemblées concernées pour la gestion et l'administration de ces biens. C'est dans ce sillage, que des instruments d'aménagement ont été mis au point, pour la prise en charge des domaines relevant de l'intercommunalité. Nous citerons à titre d'exemple, le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (P.D .A .U) et le plan d'occupation des sols (P .O .S). Ces instruments, constituent une phase préliminaire pour la mise en œuvre d'une intercommunalité.

Conclusion du chapitre

Dans ce chapitre, nous avons tenté de cerner la notion d'intercommunalité, son contenu et ses formes. Comme nous avons montré qu'elle peut-être considérée comme innovation pour une meilleure utilisation des ressources des communes algériennes. L'intercommunalité, peut, également, constituer un recours des communes pour réaliser des économies d'échelle par la mise en œuvre de projets d'envergure. Autrement dit, qu'une seule commune ne peut faire face.

CHAPITRE II

Cadre général relatif au service public de transport en Algérie

Introduction du chapitre

Le transport scolaire est l'organisation de déplacements d'élèves dans le cadre de leurs activités scolaires, principalement leur transport quotidien entre leur domicile et leur école. Lorsque nous parlons de transport scolaire nous entendons toutes les composantes matérielles et immatérielles qui entrent directement ou indirectement dans le fonctionnement de l'activité de transport scolaire

Le chapitre traite de la conception des différentes visions sur les services publics. Dans un second lieu, Nous allons aborder dans ce chapitre l'état des infrastructures de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou, après avoir présenté le service public puis le service public du transport scolaire

Section1 : Concept de service public : Définition, principes et missions

Selon CHEVALLIER Jacques, la notion de service public relève, à première vue, de l'ordre de l'évidence. Dans toute société, on trouve un ensemble d'activités considérées comme étant d'intérêt commun et devant être, à ce titre, prises en charge par la collectivité : le service public évoque cette sphère des fonctions collectives, nécessaires à l'existence même du social. Faisant écho aux thèmes du "bien commun", de "l'intérêt général", de "l'utilité publique", avec lesquels elle forme une configuration idéologique complexe, la notion a donc des racines anciennes et apparaît comme inhérente à l'organisation des sociétés modernes.¹

La nécessité de la modernisation des services publics résultant des exigences socio-économiques et politiques de mode contemporain vu au cours des dernières années, a donné aux autorités publiques d'énormes défis liés à la mise en œuvre des réformes administratives. Ces réformes visent l'adoption de nouvelles pratiques de gestion publique pour répondre aux problèmes d'efficacité et d'efficacités la relation entre l'Etat et la société dans le processus de la formation et la mise en œuvre des politiques publiques.

1.1. Définition service public

Le service public présente la première activité de l'administration publique menée soit par une personne publique ou sous son contrôle, mais toujours par une personne publique exemple une personne publique (commune) ou privée (entreprise de droit privé). L'objectif de service

¹ CHEVALLIER Jacques, 2012, Le service public, Paris, Presses Universitaires de France, «Que sais-je ? », p.1

public consiste à satisfaire un besoin d'intérêt général. On peut définir le service public dans un sens organique ou matériel.

- **Au sens organique**, le service public est une organisation formée d'agents et de moyens matériels destinée à accomplir certaines dispositions, au sein d'une Administration (ex : le service de la santé).
- **Au sens matériel** du terme, le service public est un organisme à vocation générale ; si certains services publics poursuivent un objectif de rentabilité, ils doivent avant tout avoir pour objet d'effectuer une « mission de service public ». Le but premier est donc de satisfaire l'intérêt général. Le service public se justifie seulement par cet objectif, difficile à déterminer car variable dans le temps et dans l'espace (comme le rappelait le Conseil Constitutionnel dans sa décision du 26 juin 1986).

Le Conseil d'Etat a défini plus précisément la notion de service public en 1963 ; il considère comme appartenant à cette catégorie les organismes répondant à certaines caractéristiques :

- Ils doivent avant tout satisfaire l'intérêt général, et donc ne pas recourir aux exigences de rentabilité ou rechercher le profit (à la différence des entreprises).
- Ils doivent être rattachés à une personne publique. Traditionnellement, l'activité d'intérêt général devait être sous contrôle d'une administration.
- Enfin, ils doivent se soumettre à un régime juridique de droit public. Cette troisième caractéristique complète les deux premières, et peut parfois aider à les dévoiler.

Le service public peut donc exister par l'intermédiaire d'une personne publique qui prend en charge les moyens nécessaires pour garantir la mission d'intérêt général ; mais l'intermédiaire peut également être un organisme privé. L'arrêt *Terrier* du Conseil d'Etat de 1903 explicitait déjà la définition en considérant comme service public « tout ce qui concerne l'organisation et le fonctionnement des services proprement dits, généraux ou locaux, soit que l'administration agisse par voie de contrat, soit qu'elle procède par voie d'autorité, constitue une opération administrative. L'appréciation par le juge pour identifier un service public est effectuée in concreto.

1.2. Identification du service public

Afin de déterminer les organismes ayant une mission de service public, le Conseil d'Etat prend en compte le fait qu'il soit géré par un organisme public, et surtout qu'il relève d'une mission d'intérêt général. Lorsque ces deux conditions sont réunies, il est facile d'identifier le service public. Mais il y a des cas où seul le critère de l'intérêt général est satisfait : c'est le

cas lorsque des organismes privés gèrent le service public ; seul le critère matériel est alors rempli. On distingue donc deux cas :

- Cas des activités d'intérêt général assurés par des organismes publics : Les missions traditionnelles de l'Etat n'ont fait l'objet d'aucune difficulté tenant à leur identification. Les secteurs relatifs à la santé publique ou à la justice n'ont donc eu aucun mal à être déterminés. Il est pourtant des cas dans lequel la question a soulevé quelques problèmes ; si l'activité était bien assurée par une personne publique, la question était de savoir s'il s'agissait bien d'une activité d'intérêt général. On peut en ce sens citer l'arrêt *Epoux Bertin*, dans lequel le Conseil d'Etat a pu considérer que la mission de rapatriement de réfugiés étrangers se trouvant en France constituait un service public (CE, 1956).
- Cas des activités d'intérêt général assurés par des organismes privés : Puisque le critère organique n'est pas satisfait, il faut trouver un particularisme à l'activité : il faut qu'elle se soumette à un régime juridique particulier. Cette solution a été consacrée par le Conseil d'Etat, par deux grands arrêts de 1942-1943. Une personne privée pouvait donc avoir une mission de service public. Le premier arrêt est celui de 1942, *Monpeurt* : en l'espèce, une loi de 1940 créait une organisation provisoire nécessaire à une production industrielle. Le Conseil d'Etat a considéré que la loi avait accordé l'octroi de prérogatives de puissance publique, justifiant ainsi sa qualification de service public, et la compétence de la juridiction administrative. Le second arrêt est l'arrêt *Bouguen* de 1943 dans lequel le Conseil d'Etat considère que la loi avait entendu faire d'une organisation privée (le Conseil supérieur de l'Ordre des médecins) un service public. Cette solution est donc applicable aux ordres professionnels dans leur ensemble.

Désormais, beaucoup d'organismes bénéficient du caractère de service public. Outre les services habituels (justice, enseignement, santé publique...), il existe les services publics financiers et économiques, et des services publics culturels (théâtre).

1.3. Les services publics SPIC

L'affaire du "bac d'Eloka", célèbre arrêt du Tribunal des conflits de 1921, créait le concept de service public industriel et commercial (SPIC). La qualification d'un SPIC, et donc d'un établissement public industriel et commercial (EPIC), peut résulter d'une décision de l'administration. Le juge peut néanmoins décider d'une requalification. Ainsi, le juge avait-il pu requalifier le un EPIC, l'établissement ayant été reconnu comme de caractère administratif (TC, 1961, *FORMA*).

Pour identifier la nature du service, il faut se fonder sur un faisceau d'indices : objet du service (finalité du service), origine des ressources (provenance du financement du service), fonctionnement du service (appréciation du caractère administratif ou non du service). Pour déterminer l'objet du service, il est possible de le comparer à des établissements publics ou privés : si le service a une activité comparable à celle d'organismes privés, il existe une présomption du caractère industriel et commercial du service. A l'inverse, si l'activité diffère totalement d'une activité de nature privée, la présomption du caractère public s'applique.

Certains organismes gèrent à la fois des missions administratives et des missions industrielles et commerciales ; ainsi notamment des services "à double visage". Dans ce cas, le juge opte pour une qualification fonctionnelle.

1.4. Missions et fonctions de service public

La notion de mission de service public n'est qu'une conséquence de la dissociation entre notion organique et notion fonctionnelle de service public. Elle constitue une variété particulière de la notion fonctionnelle. On peut en effet distinguer, dans la fonction, ce qui relève de l'activité, de ce qui relève de la finalité. La mission de service public n'est en fait, au sens strict, que le but de service public.

1.4.1. L'intérêt général :

On peut alors caractériser la mission de service public en disant qu'elle consiste à satisfaire les besoins d'intérêt général. Mais en raison de la conception subjective de la théorie du service public depuis l'Ecole de Bordeaux, cette précision n'en est pas une, l'intérêt général n'étant pas déterminable de l'extérieur, de manière objective. Il faut donc ici renvoyer à l'étude de la prestation de service public et du droit positif en matière de création des services publics.¹

Le service public est à vocation à satisfaire un besoin d'intérêt général. À l'origine, il était défini comme une activité d'intérêt général exercée par une personne publique. Puis, il a été admis qu'une activité de service public pouvait aussi être gérée par une personne privée dès lors que les conditions pouvaient être réunies :²

- L'activité exercée présente un caractère d'intérêt général ;

¹J.GUGLIELMI Gilles, 2000, « Une introduction au droit de service public », document n'est pas mis à jour de puis 1994, consulté le 11/10/2017 sur <http://www.guglielmi.fr>, p. 09

² ZARKA Jean-Claude, 2015, « L'essentiel du droit public », édition Gualino Lextenso, p.77

- Elle s'exerce sous le contrôle d'une personne publique et la personne privée qui l'exerce est dotée de prérogatives de puissance publique.

Il est possible de garantir de façon générale, qu'une puissance économique se voit attribuer des objectifs en des obligations d'intérêt générale ou de service public ; vis-à-vis les diversités d'apparence et de contenu de la notion d'intérêt général ou public à travers les pays. Dans les cas où l'initiative privée n'assure pas la garantie d'un intérêt général, là c'est aux autorités publiques d'intervenir d'une manière directe ou avec des intermédiaires afin que le service rendu soit conforme à l'intérêt général.

Selon Henry (1998), les activités et les missions du service public sont caractérisées par la double composante d'efficacité et d'équité, elles contribuent de ce fait à la réduction d'inégalités liées aux revenus ou à des handicaps physiques et à la cohésion sociale afin de pallier aux défiances du marché.

1.4.2. L'équité :

Cette notion est reliée à la notion de justice sociale, elle fait référence à la cohésion sociale et au sentiment de mieux vivre ensemble dans un territoire. Le fonctionnement équitable a pour corollaire la règle d'égalité et la règle de neutralité. La première condamne toutes les discriminations fondées sur des considérations étrangères au service public : tous les usagers doivent être placés sur un pied d'égalité tant du point de vue des droits que du point de vue des devoirs. La seconde impose au service public l'impartialité au plan politique comme religieux.

1.4.3L'efficacité:

Economiquement la notion d'efficacité fait illusion à une utilisation afin d'améliorer le rendement du service public. On peut donc, résumer les missions des services publics dans la collaboration à la réduction des inégalités et à la cohésion sociale d'une façon générale, pour acquiescer ces buts, ces missions doivent être mises en œuvre en montrant les principes fondateurs qui régissent tous les services publics.

Selon les finalités poursuivies, le service public remplit quatre fonctions de gestion de principales. On distingue :

- les services publics à finalité d'ordre et de régulation : la défense nationale, la justice, la protection civile, les ordres professionnels...

- les services publics ayant pour but la protection sociale et sanitaire : sécurité sociale, services public hospitalier...
- les services publics à vocation éducative et culturelle : enseignement, recherche, service public audiovisuel...
- les services publics à caractère économique

1.5 Principes du service public

Les services publics sont des activités de l'administration publique et sont soumis aux principes de l'administration publique. Les principes d'égalité, de continuité, de mutabilité et d'accessibilité ont valeur juridique, ils sont des principes communs à tous les services. Les principes de transparence, de neutralité, de fiabilité se retrouvent dans la charte des services publics (la documentation française) de 1992. Tout comme ceux débattus au niveau de l'Union européenne, ils font l'objet d'intenses débats publics :

1-5-1. Principe de continuité :

Il constitue un des aspects de la continuité de l'État. Il repose sur la nécessité de répondre aux besoins d'intérêt général sans interruption. Le principe de continuité était dans la théorie juridique du début du siècle d'une importance exceptionnelle. C'est d'ailleurs le seul que Rolland désigne expressément du terme de "loi". Aujourd'hui, ce principe semble passer au second plan, probablement parce que cette continuité ne pose plus, dans les faits, en raison de l'extension de l'intervention publique, du niveau économique et de l'expérience de gestion, de véritable problème. Il ne faudrait pas cependant oublier sa nature profonde, ni l'utilisation que l'on en a relativement à d'autres principes du droit public.

Ce principe de valeur constitutionnelle impose un fonctionnement continu de service public. Le principe de continuité est l'action assidue et constante de service public, qui s'estime par rapport au motif de service, elle sous-tend tout union de lien de reconnaissance professionnel : obligation d'assurer à titre exclusif et personnel sa fonction, obligation d'assurer le libre accès au service public. La continuité est liée à l'essence même de service public. Si la collectivité publique a jugé utile d'ériger une activité en service public pour satisfaire un intérêt général. Ce service soit fonctionner de manière continue et sans heurt dans tout point de territoire national (dimension spatiale) et à tout moment (dimension temporelle) pour satisfaire effectivement les usagers concernés.

En Algérie, ce principe est justifié par l'article 08 du l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public routier

voyageurs : « le transporteur est tenu d'exploiter de façon continue et régulière le service pour lequel il est autorisé. ». Ainsi, selon l'article 14 du cahier des charge fixant les conditions d'exploitation des services publics réguliers de transport routier de personnes : « le transporteur public routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public, notamment en matière d'horaire, de fréquences, d'itinéraire et de points d'arrêts conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire. ».

1-5-2. Principe de l'égalité :

Est l'application à ce domaine de principe général d'égalité de tous devant la loi, proclamé par la déclaration des droits de l'homme et de citoyen de 1789. Il signifie que toute personne a un droit égal à l'accès au service, participe de manière égal aux charges financières résultant du service (égalité tarifaire sauf pour les services facultatifs, tels que les écoles de musique, par ex), et enfin doit être traitée de la même façon que tout autre usage du service. Ainsi, le défaut de neutralité-principe qui est un du prolongement du principe d'égalité – d'un agent du service public, par exemple une manifestation de racisme à l'encontre d'un usager, constitue une grave faute déontologique.

1-5-3. Principe de l'adaptabilité ou mutabilité :

Présenté comme un corolaire du principe de continuité, il s'agit davantage d'assurer au mieux qualitativement un service plutôt que sa continuité dans le temps. Cela signifie que le service public ne doit pas demeurer immobile face aux évolutions de la société ; il doit suivre les besoins des usagers (ex : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions techniques (ex : passage, au début du XXe siècle, du gaz l'électricité).

Ce service d'adaptation continue ou de mutabilité a vocation à permettre au service public de s'adapter aux évolutions de la société. Ce principe, qui est en corollaire du principe de continuité du service public, peut justifier la création comme la suppression d'un service public. Les usages d'un service public ne peuvent s'opposer à ces évolutions. Ils ne possèdent pas le droit au maintien du service public. L'analyse des textes et de la jurisprudence a fait naître au principe d'adaptation de nouveau de l'efficacité constante des services publics. D'une manière plus large, ce principe de mutabilité est question de fonctionnement de service public qui se compose de renvoyer dans l'organisation et le fonctionnement de ce dernier, les variations et les évaluations concernant l'intérêt général.

C'est ce principe d'efficacité qui conduit à la création, à l'adaptation et à la suppression des services publics. Il est donc à la fois un principe de vie et de survie des

services publics. Ce principe de mutabilité en Algérie 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. »

1-5-4. Principe de l'accessibilité :

L'accessibilité et la simplicité sont les conditions mêmes d'un service tourné vers les usagers. La complexité des règles administratives, l'inflation des textes législatifs et réglementaires sont à juste titre dénoncés et l'opacité de certaines règles ne peut que susciter l'incompréhension entre les services publics et l'utilisateur-citoyen. La complexité est pour une part inévitable, dans une société elle-même de plus en plus complexe et diversifiée et pour une administration qui s'efforce de répondre à des exigences de plus en plus fortes et à des demandes de plus en plus personnalisées. L'existence de procédures ou de textes clairs et compréhensibles est toutefois garante de l'état de droit d'une société républicaine : neutralité, égalité et respect de la loi dans des conditions identiques pour tous en fonction des situations de chacun.

L'effort de simplification et de clarification administrative est donc un levier essentiel de l'amélioration de la relation des services publics avec leurs usagers. Les services publics doivent aussi être accessibles en termes d'implantation géographique. Ainsi en est-il de la présence administrative en milieu rural comme dans les quartiers en difficulté des zones urbaines.

De nouvelles formes de coopération interservices publiques doivent être recherchées au cas, en fonction des besoins et des spécificités locales, pour faire en sorte que les services publics soient présents et accessibles sur tout le territoire national. Ces services publics de proximité pourront prendre la forme de mise en commun de moyens, de guichet unique, de formations communes, éventuellement de réorganisations fonctionnelles conduisant à des regroupements de service ou des redécoupages de circonscriptions d'action locale.

Section 2 : Le service de transport scolaire en Algérie

La notion du transport est très vaste et englobe plusieurs significations et plusieurs modes, dans le cadre de cette section, nous allons présenter le transport scolaire et les différentes étapes de sa réglementation, ainsi son organisation institutionnelle et opérationnelle, enfin les principes de service public de transport et leur fonctionnement.

2.1. Service public des transports

Le transport est une opération de déplacement de celle-ci, objets, marchandises, ou individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre¹. Le déplacé peut être : quelque chose de nombrable, dénombrable ou discret (ex : des contraintes), quelque chose de continu (ex : matériau extrudé ou fluide), ou un animal, quelqu'un ou un groupe d'individu (morts ou vivants). Lors du parcours, le point départ et d'arrivée peut-être choisi ou imposé par un prestataire du transport. Pour l'arrivée, le mot « destination » est plus précis et utilisé quasi uniquement dans ce secteur².

L'exercice d'une activité de transport se fait généralement dans le cadre de procédures qui dépendent d'un système d'exploitation et est régi par une réglementation qui touche divers aspects depuis l'homologation des moyens de transport, m'agrément des conducteurs et les règles de fonctionnement

En général, le transport est un moyen de déplacement quelle que soit de marchandises ou bien de personne, effectué au moyen d'un certain mode de transport. Selon l'article 02 de la loi n°01.13 du 7 août 2001³, le transport terrestre est défini comme toute activité par laquelle une personne physique ou morale se déplace d'un point à une autre, par route ou par voie ferrée, au moyen d'un véhicule approprié, des personnes ou des marchandises.

Sur le plan juridique, le transport est considéré comme une activité de service public, tel qu'il est motionné dans l'article 07 de la loi n°01-13, effectué la plupart du temps par une entreprise en droit d'exercer dans ce domaine. Il est très important pour l'économie d'un pays, car sans lui, elle ne pourrait fonctionner. Pour son bon fonctionnement, un transport doit être organisé, géré, exploité, réglementé et contrôlé, que ce soit pour le transport de marchandises ou le transport de voyageurs. Le transport constitue une des branches de l'activité économique, sociale et de service, vise à faciliter la circulation des personnes.

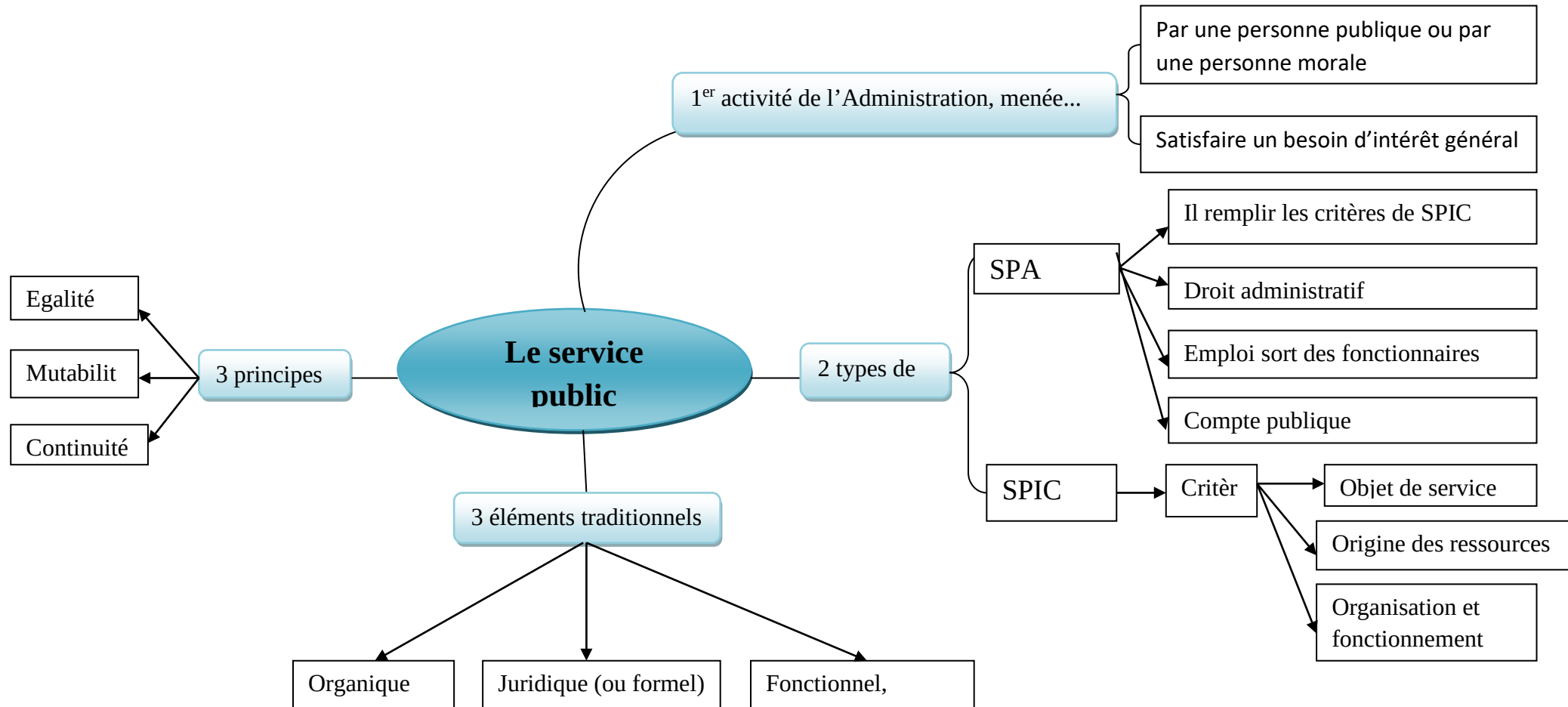
¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport>

² Mémoire de master en sciences économique, « transport interurbaine et réseaux de ville : cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia p.10

³ Loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres (JO 2001-44)

- **Transport** : c'est le déplacement de marchandise, de personne par des moyens de transport.
- **Le transport public** : En entant tout transport accessible a tous, moyennant des conditions d'accès égales pour tous, donc le service ramassage scolaire, ouvrier, les services privés de tourisme, les services de transport affrétés par une collectivité, une entreprise ou tout autre organisme. L'article 2 de la loi 01-13 du 07 août 2001, définit les transports publics, comme étant « les transports effectués titres onéreux pour le compte de tiers par les personnes physiques ou morales autorisées à cet effets »

Schéma N°1 : service public des transports



Source : établi par nous-mêmes

2.2. Définition de transport scolaire

Selon l'article 2 de la loi 01-13, le **transport scolaire** est un transport spécifique, effectué à l'aide de moyens conçus pour le transport de plus de neuf personnes, y compris le conducteur, sous forme de service régulier, transportant les élèves scolarisés des points d'embarquement vers les établissements d'éducation et d'enseignement et inversement »

Le transport scolaire, appelé aussi "ramassage scolaire", est un système de bus organisé en vue d'assurer l'offre complémentaire de prise en charge des déplacements domicile-école des élèves lorsque les lignes sont inexistantes ou mal adaptées¹. Il répond à des besoins spécifiques, à la différence d'un transport « à la demande ». Si la voiture, les lignes et la mobilité douce ne permettent pas aux élèves de rejoindre leur école, le transport scolaire entre en piste².

- **Exploitant** : la personne physique ou morale qui fournit une prestation de transport scolaire à l'aide de véhicules.
- **Conducteur du transport scolaire** : la personne qui assure la direction du véhicule de transport scolaire
- **Etablissement scolaire** : l'établissement d'éducation et d'enseignement public et l'établissement d'éducation et d'enseignement privé agréé par le ministère de l'éducation national. Article 3 de décret exécutif n°15-171 du 23 juin 2015 relatif au transport scolaire « le transport scolaire est assuré par les collectivités territoriale conformément à la législation et la réglementation en vigueur.

Il peut également être assuré par les établissements privés de l'éducation et de l'enseignement ou les associations à caractère éducatif.

2.3. Conditions d'admission au transport gratuit

Le transport scolaire matin et soir est offert à l'adresse principale, et ce, sans frais d'utilisation aux élèves répondant aux deux conditions suivantes :

- L'élève du niveau préscolaire, primaire ou secondaire lycée
- L'élève doit résider à l'extérieur de la distance de marche résidence-école établie comme suit :
 - ✓ Préscolaire : 800 mètres
 - ✓ Primaire : 1 600 mètres
 - ✓ Secondaire : 2 000 mètres
 - ✓ Lycée : 2400 mètres

¹Décret exécutif n°15-171 du 23 juin 2015 relatif au transport scolaire

2.4. Cadre juridique relatif au transport scolaire

Un décret exécutif n°15-171 du 23 juin 2015 relatif au transport scolaire exécutif réglementant et organisant le transport scolaire à travers l'établissement des conditions et des modalités d'exercice de cette activité a été publié au journal officiel n° 37.

Conditions relatives décrit l'exercice de l'article de transport scolaire que l'exploitation de transport scolaire est subordonnée à l'obtention préalable d'une autorisation d'exploitation délivrée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent.

Pour assurer la prestation du transport scolaire, les collectivités territoriales, les établissements privés de l'éducation et de l'enseignement et les associations à caractère éducatif peuvent intervenir directement par leur propre moyen ou par la conclusion d'une convention avec les opérateurs de transport public de personnes.

Le transport scolaire est organisé dans le cadre du plan de transport de wilaya conformément à la législation et la réglementation en vigueur. Ce plan doit satisfaire la demande de transport scolaire aux meilleures conditions de sécurité et de qualité de service. Selon le décret, les conducteurs de transport scolaire doivent satisfaire à certaines conditions: être âgé d'au moins 26 ans révolus, être titulaire du permis de conduire de catégorie D, être soumis à une enquête administrative effectuée par les services de sécurité compétents qui sont tenus de faire connaître au directeur des transports de wilaya territorialement compétent leur avis dans un délai de 2 mois à compter de la date de la saisine.

Les postulants doivent fournir un certificat médical attestant l'aptitude physique et mentale de l'intéressé au poste et justifier d'une formation en rapport avec l'activité conformément à la réglementation en vigueur.

Tout véhicule destiné au transport scolaire doit être immatriculé à la catégorie "4", porter à l'avant et à l'arrière de façon apparente la mention en arabe "transport scolaire" "نقل مدرسي" d'au moins 20 cm de hauteur, et doit être visible aussi bien de nuit que de jour.

Les véhicules destinés au transport scolaire doivent également disposer sur les côtés latéraux, sur une surface de 60 cm de longueur et de 40 cm de largeur, les indications suivantes: le nom et le prénom ou la raison sociale de l'exploitant, l'adresse ou le siège social de l'exploitant et le numéro d'inscription au registre des transporteurs publics de personnes.

Dans le cas où le transport scolaire est effectué en propre compte, l'autorisation d'exploitation est délivrée pour une durée de 5 ans, renouvelable dans les mêmes conditions que celles ayant prévalu lors de son obtention, précise le texte.

Toutefois, si le transport scolaire est effectué dans le cadre d'une convention, la durée de validité de l'autorisation d'exploitation sera égale à la durée de la convention entre les deux parties contractantes.

L'autorisation d'exploitation est personnelle, précaire, révocable, incessible, intransmissible et ne peut faire l'objet d'aucune forme de location, ajoute-t-on encore.

Le directeur des transports de la wilaya est tenu de répondre au demandeur d'autorisation d'exploitation des services de transport scolaire dans un délai de 3 mois à compter de la date de réception de la demande d'autorisation d'exploitation.

Le décret stipule que l'exploitant du transport scolaire n'ayant pas commencé l'exercice de son activité dans les délais prévus par la convention relative au transport scolaire, se voit retirer son autorisation d'exploitation par le directeur des transports de la wilaya.

L'exploitant de transport scolaire est tenu, en cas d'immobilisation de son véhicule, d'assurer la continuité du service.

Les sanctions administratives de l'activité de transport scolaire sont prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur et sont décidées par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent, après avis de la commission des sanctions administratives de wilaya.

Les exploitants du transport scolaire sont tenus de se conformer aux dispositions du décret, dans un délai qui ne saurait dépasser 24 mois à compter de la date de sa publication au Journal officiel.

2.5. Sécurité

Pour le transport scolaire il y'a des mesures à prendre en considération pour que ce dernier s'effectue sans problèmes ni dégâts que ça soit pour les élèves, pour le véhicule de transport scolaire ou bien encore pour le transporteur.

a. La sécurité des élèves :

Le chauffeur n'assure pas seulement la conduite du véhicule mais également la sécurité au sein des bus. Son rôle est d'assister et de surveiller les élèves pendant le trajet et aux points d'arrêts. Quant aux bus, dans le respect de la législation, ils sont soumis à un contrôle technique régulier et sont pour la plupart équipés de ceintures de sécurité.

b. Les véhicules :

Les véhicules sont contrôlés annuellement (contrôle technique annuel) pour s'assurer de son bon fonctionnement et permettre la sécurité routière. En cas de panne, le véhicule sera réparé immédiatement.

c. Les transporteurs :

Avant de conduire n'importe quel véhicule, le transporteur (conducteurs) doit avoir un permis de conduire pour la catégorie D du véhicule. Il doit aussi assurer le déplacement des élèves dans le délai prévu.

2.6. Condition relatives au transport scolaire

Le cahier des charges se définit comme un acte, un document de référence qui permet à un dirigeant d'entreprise de préciser les conditions, les règles et les exigences d'une mission, d'une intervention, d'un travail à accomplir ou d'une tâche à exécuter par un consultant en management, en vue de résoudre un problème spécifique ou d'améliorer une situation donnée, tout en déterminant les résultats attendus. Le cahier des charges est une demande de service détaillée, élaborée de façon à protéger les intérêts du dirigeant d'entreprise et à améliorer la qualité de l'offre présentée par le consultant.

Il permet plus particulièrement :

- de définir précisément le problème ou la situation à améliorer;
- d'identifier clairement les besoins de l'entreprise
- de préciser les objectifs de l'intervention et les résultats attendus
- d'établir les règles et les exigences de base pour la réalisation de l'intervention
- d'obliger la société-conseil et ses conseillers à préciser les services à fournir et les biens livrables
- de présenter les éléments d'une entente pouvant lier les deux parties
- de servir de document de référence pour éviter les problèmes d'interprétation et les outils
- de définir les responsabilités et les rôles respectifs des parties engagées dans l'intervention
- de déterminer les modalités de règlement en cas de litiges

2.7. Les condition d'exploitation de transport scolaire

Pour conducteur de transport scolaire

Le conducteur de transport scolaire est tenu de faciliter, aux agents de contrôle habilités, l'exercice de leurs missions conformément à la législation et la réglementation en vigueur selon l'art. 2 la loi 08.15

L'usage des moyens audio et audiovisuels est interdit à bord du moyen de transport scolaire par le conducteur.

Le conducteur de transport scolaire doit :

Utiliser impérativement les feux de détresse à l'arrêt du véhicule de transport scolaire lors de la montée ou de la descente des élèves

Pour l'exploitant

L'exploitant de transport scolaire doit conserver, à bord du véhicule de transport en exploitation, les originaux des documents, ci-après :

- le permis de conduire de la catégorie D, en cours de validité;
- la carte d'immatriculation du véhicule de transport scolaire (carte grise);
- le procès-verbal de contrôle technique automobile du véhicule de transport scolaire, en cours de validité;
- la décision portant autorisation d'exploitation d'un service régulier de transport scolaire;
- le contrat de police d'assurance en cours de validité.

L'exploitant de transport scolaire est tenu de se soumettre aux règles d'hygiène et de sécurité telles qu'édictees par la législation et la réglementation en vigueur.

La loi n°08.15, dans son article 10. Le véhicule de transport scolaire doit :

- être en bon état et immatriculé à la catégorie «4»;
- porter à l'avant et à l'arrière de façon apparente la mention «نقل مدرسي» d'au moins vingt (20) cm de hauteur, cette inscription devra être visible aussi bien de nuit que de jour;
- disposer sur les côtés latéraux, sur une surface de soixante (60) centimètres de longueur et de quarante (40) centimètres de largeur, les indications suivantes : le nom et le prénom ou la raison sociale de l'exploitant, l'adresse ou le siège social de l'exploitant et le numéro d'inscription au registre des transporteurs publics de personnes;
- être peint d'une couleur jaune pour le véhicule qui n'assure que l'exploitation du transport scolaire.
- Le véhicule utilisé pour le transport scolaire doit être doté en matériel nécessaire suivant :
 - une boîte de soins de première urgence comportant une paire de ciseaux, un garrot, une boîte de Bétadine ou d'éosine, une boîte d'eau oxygénée 10 volumes, une boîte de compresses stérilisées, une boîte de bandes à gaz, une paire de gants stérilisés et un rouleau de sparadrap;
 - un extincteur en état de fonctionnement;
 - un triangle de pré
 - signalisation.

Chapitre 2 : Cadre général relatif au service de transport scolaire en Algérie

- L'exploitant de transport scolaire est tenu, en cas d'interruption du parcours pour cause de panne, incident ou accident, d'assurer le transport des élèves vers l'établissement scolaire ou le point de débarquement par un autre véhicule.
- L'exploitant de transport scolaire est tenu, en cas d'immobilisation de son véhicule, de procéder à son remplacement par un véhicule de réserve
- L'exploitant de transport scolaire doit respecter les horaires et les points d'arrêt.
- Aucune violence verbale ou corporelle n'est tolérée à l'encontre des élèves.
- L'exploitant du transport scolaire est tenu de veiller à ce que son personnel de bord soit vêtu, pendant l'exercice du service scolaire, d'une tenue vestimentaire décente (chemise, pantalon et souliers)

Conclusion du chapitre

Nous pouvons déduire à partir de ce chapitre que le champ d'étude du transport public est très vaste, ainsi ce mode de transport est l'un des modes les plus importants et le plus utilisé en Algérie, vu cette importance nous avons essayé tout au long de ce chapitre d'expliquer la notion de transport public et les différentes étapes de sa réglementation en Algérie. Nous avons constaté que le transport est dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer du point A au point B. Pour posséder le statut de moyen de transport, celui-ci doit être accessible au public et posséder une instance de brevet approuvée. Un bon niveau de service. Le transport des élèves est spécifique et plus exigeant que le transport collectif urbain. Il demande une attention particulière. Il est nécessaire que les nouvelles autorités organisatrices ne se cachent pas derrière des dérogations et cas exceptionnels pour transporter des enfants debout ou privilégier les véhicules avec des places debout ou encore transporter en zone rurale des élèves dans des autobus. Aussi le changement d'autorité organisatrice de premier rang ne doit pas être pour les familles synonymes d'augmentation de leur niveau de participation financière ou du passage de la gratuité à la tarification du transport scolaire pour un moindre service.

Ainsi nous avons cité et expliqué la fonction principale des principaux. La notion de service public contient l'idée de finalité sociale, de satisfaction des besoins collectifs et peut donc être appréhendée comme pivot du rôle de l'Etat.

CHAPITRE III

Le système de transport public dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Introduction

Les autorités publiques attachent une grande importance au transport scolaire, qui est devenu un moyen de soutien à l'éducation et contribue à encourager la scolarisation des élèves, qui vivent dans des lieux éloignés de leurs établissements d'enseignement. Idéal pour fournir plus d'autobus et de municipalités en fonctionnement.

Notre objectif consiste à étudier la situation du transport scolaire pour vérifier l'intercommunalité dans la fourniture du service du transport scolaire

Dans ce chapitre nous allons présenter la wilaya de Tizi-Ouzou afin d'identifier les communes bénéficiaires de transport scolaire et puis passer à la présentation des communes faisant objet de notre échantillon, ensuite dans la deuxième section nous présentons la situation et l'évolution du transport scolaire de chaque commune étudiée.

Section1 : Présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou et identification de l'échantillon d'étude

Dans la finalité d'une meilleure compréhension des résultats de recherche de terrain que nous avons menée, nous estimons qu'il est utile de procéder à une présentation préalable de notre terrain d'étude et de recherche qui est la wilaya de Tizi-Ouzou, pour 24 communes composantes notre échantillon. Les caractéristiques générales de cette wilaya, objet de notre étude, se présentent comme suit :

La wilaya de Tizi-Ouzou est une wilaya d'Algérie en Afrique du Nord. Elle compte 1 142 991 habitants sur une superficie de 2 958 km², la densité de la population de la wilaya de Tizi-Ouzou est donc de 386.4 habitants/km² en 2017

I- Présentation géographique de la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou se situe à 100 Km² de la capitale et à 80 kilomètres de l'aéroport international d'Alger, elle s'étend sur une superficie 2.380.000 km² dominée par des ensembles montagneux un potentiel agricole cultivable très faible (32%), une densité de la population et une ouverture sur la mer méditerranée par 70 Kms de côte.

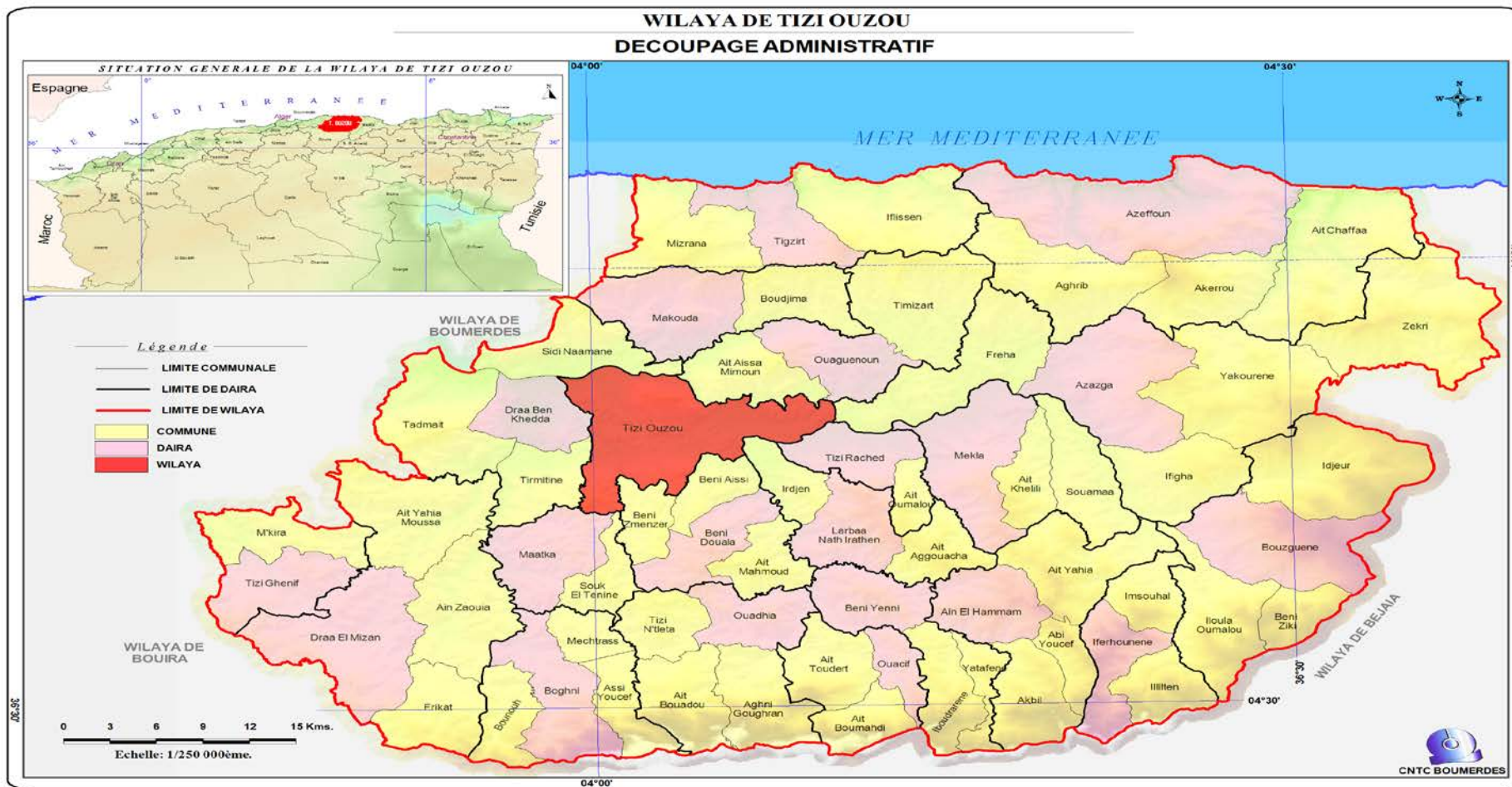
I-1 Situation géographique

La wilaya de Tizi-Ouzou est une wilaya côtière, elle se situe dans la partie nord centre de l'Algérie. Le chef-lieu de la wilaya (la ville de Tizi-Ouzou) se trouve à une centaine de Kilomètres à l'est d'Alger, la capitale. Schématiquement, cette région est un vaste bastion constitué d'une succession de chaîne de montagnes toute d'orientation général Est Ouest et qui emprisonnent des plaines alluviales étroites. Elle est comprise entre les coordonnées angulaires suivantes : 36° 28' latitude Nord ; 36° 55' latitude Nord Est ; 03° 45' longitude Est et 04° 31' longitude Est. Les limites naturelles de la wilaya de Tizi-Ouzou sont fixées comme suit.

Elle est limitée par la mer méditerranée au Nord, par la chaîne cristalline du Djurdjura au Sud, par le massif de l'Akfadou à l'Est et par des collines et des vallées à l'Ouest. Pour ce qui est de la consistance territoriale, la wilaya de Tizi-Ouzou, selon le dernier découpage administratif de 1984, compte 21 daïras et 67 communes. Elle s'étend sur une superficie de 2957,93 Km² et est délimitée administrativement par la mer Méditerranée au Nord, par la wilaya de Bouira au Sud, par la wilaya de Bejaia à l'Est et par la wilaya de Boumerdès à l'Ouest. Sa capitale est la ville de Tizi-Ouzou.

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Carte 01 : Découpage administratif de la wilaya de Tizi-Ouzou.



Source : Plan d'aménagement de territoire de lawilaya de Tizi-Ouzou, 2012.

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 01 : Répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune.

DAIRA	COMMUNE	SUPERFICIE	
		KM2	%
TIZI OUZOU	Tizi-Ouzou	102,36	3,46%
A. EL HAMMAM	Ain El Hammam, Abi Youcef, Ait Yahia, Akbil	144,89	4,90%
AZAZGA	Azazga, Fréha, Ifigha, Yakouran, Zekri	360,27	12 ,18%
AZEFFOUN	Azeffoun, Aghribs, Ait chaffa, Akrou	319,01	10,78%
BENI DOUALA	Beni Douala, Ait Mahmoud, Beni Aissi, Beni Zmenzer	102,35	3,46%
BENI YENNI	Beni Yenni, Iboudraren, Yatafen	82,74	2,80%
BOGHN	Boghni, Assi Youcef, Bounouh, Mechtras	122,13	4,13%
BOUZEGUEN	Bouzeguen, Beni Zikki, Idjeur, IlloulaOumalou	209,97	7,10%
D.BEN KHEDDA	Draa Ben Khadda, Sidi Naamane, Tadmait, Tirmatine	172,23	5,82%
D. EL. MIZAN	Draa El Mizan, Ain Zaouia, Ait Yahia Moussa, Frikat	239,21	8,09%
L.N.IRATHEN	LarbaNathIraten, Ait Agouacha, Irdjen	86,73	2,93%
IFERHOUNEN	Iferhounan, Illiten, Imsouhal	84,47	2,86%
MAATKAS	Maatkas, Souk El Thenine	66,15	2,24%
MAKOUDA	Makouda, Boudjima	92,37	3,12%
MEKLA	Mekla, Ait khellili, Souama	129,25	4,37%
OUACIFS	Ouacifs, Ait Boumahdi, Ait Toudert	74,99	2,54%
OUADHIAS	Ouadhas, Ait Bouadou, AgouniGueghrane, Tizi N'Tlata	139,54	4,72%
OUAGUENOUN	Ouagnoun, Ait Aissa Mimoun, Timizart	141,21	4,77%
TIGZIRT	Tigzirt, Iflissen, Mizrana	166,38	5,62%
TIZI GHENNIF	TiziGhannif, M'Kira	76,91	2,60%
TIZI RACHED	TiziRached, Ait Oumalou	44,79	1,51%
TOTAL WILAYA	67	2 957, 94	100%

Source : Etabli sur la base des données de l'annuaire statistique 2018.

I-2 Relief

La wilaya s'étend sur près de 3000Km² sur un relief montagneux à 80%. La vallée du Sebaou longue de 50 Km, avec l'agglomération de Tizi-Ouzou et le couloir de Draa El Mizan Boughni concentrent l'essentiel de l'activité agricole, industrielle et de services de la wilaya.

I-3 Climat

Faisant partie d'Algérie du nord, la wilaya de Tizi-Ouzou se situe donc sur la zone de contact et de lutte entre les masses d'air polaire et tropical. D'octobre-novembre à mars-avril, les masses d'air arctique l'emportent généralement et déterminent une saison froide et humide. Les autres mois de l'année, les masses d'air tropical remontent et créent chaleur et sécheresse. Le temps variable, fréquent sur la wilaya est créé par des fronts discontinus, dus à la circulation zonale (d'Ouest en Est) de l'air. L'humidité dans la wilaya est due à des dépressions de front polaire qui balaient les montagnes et provoquent pluie et neige. La ville de Tizi-Ouzou bénéficie d'un climat tempéré chaud. A Tizi-Ouzou, les précipitations sont plus importantes en hiver qu'en été. Tizi-Ouzou affiche une température annuelle moyenne de 17.9 °C. La moyenne des précipitations annuelles atteints 896 mm

II- Démographie et population scolarisée

Globalement, la population de la wilaya de Tizi-Ouzou comptait 936.948 habitants au RGPH de 1987, elle enregistre 1108.709 habitants au RGPH de 1998 et atteint 1.127.166 habitants au dernier RGPH 2008, et pour l'année 2018 enregistre 1 127 156 habitants au RGPH.

III1-Le secteur de l'éducation

L'analyse du secteur de l'éducation dans la wilaya de Tizi-Ouzou est faite à partir des données des années scolaires recueillies auprès de la Direction de l'Éducation de la wilaya. Cette analyse va permettre de faire ressortir :

- Un inventaire des équipements éducatifs et leur répartition spatiale ;
- Les indicateurs de scolarisation principalement : Taux d'Occupation par Classe (TOC), Taux d'Encadrement (TE), Taux de Scolarisation (TS), qui vont permettre d'identifier la situation du secteur éducatif dans la wilaya.

1- L'enseignement primaire

a) Les infrastructures d'enseignement du primaire

Le cycle de l'enseignement primaire regroupe 649 établissements fonctionnels à travers tout le territoire de la wilaya. Ces infrastructures sont particulièrement concentrées dans les grandes communes de Tizi-Ouzou (48 écoles), Draa El Mizan, Mâatkas, Tizi-Ghenif, Timizart, Makouda, Ait Yahia Moussa, Bouzeguène et Larbâa Nath Irathen avec plus de 14 écoles pour chaque commune. Ces différents établissements renferment 3857 classes.

Il est à noter que 47 établissements ont été fermés ces dernières années sur tout le territoire de la wilaya et dont la principale cause reste le manque d'effectifs.

b) Le Taux d'Occupation par Classe

En supposant que toutes les classes physiques disponibles soient utilisées par les élèves, le taux d'occupation par classe global (toc) serait de 19,77 élèves par classe ce qui est jugé favorable.

Ce taux est largement satisfaisant si on le compare à la moyenne nationale qui est de l'ordre de 40,02 élèves par classe.

On distingue dans la wilaya de Tizi-Ouzou trois catégories de communes :

- Vingt et une (21) communes enregistre un taux relativement élevé supérieur à vingt élèves par classe ;
- Trente et une (31) communes ont un nombre qui varie entre 15 et 20 élèves par classe
- Onze (11) communes ont un bon compris entre 10 et 15 élèves par classe ;

Cette situation qui apparait de prime abord comme très satisfaisante et où les taux sont très faible et largement au-dessous de la moyenne nationale, ne reflètent pas dans une large partie la bonne situation de l'enseignement dans la région.

Plusieurs explications peuvent être données à cette situation parmi les plus plausibles :

- Une amélioration des conditions d'enseignements dans certaines communes à l'instar de Tizi-Ouzou, Tizi-Guenif, Draa Ben Khedda
- Une migration des habitants parfois importante dans les zones enclavées à l'instar de AIT Chafaa, Beni Yenni, Imsouhel ...

c) L'encadrement dans le cycle primaire

L'encadrement de l'enseignement primaire est assuré par un effectif constitué de 5021 enseignants pour un effectif de 76 247 élèves, ce qui donne un taux d'encadrement moyen de 15,19 élèves par enseignant. Ce taux est jugé très favorable si on le compare à la moyenne nationale estimée à 28 élèves par enseignant.

L'écart constaté dans les différents taux d'encadrement enregistrés dans les communes de la wilaya varie presque du simple au double (de 10,2 à 20,1) mais sans incidence. Le taux demeure toujours bon.

d) Les moyennes d'accompagnement

Compte tenu de la spécificité de la wilaya caractérisée par un relief montagneux rendant parfois les accès assez difficile, il était nécessaire de doter les écoles par des infrastructures d'accompagnement tels que les cantines scolaires, le transport scolaire et ce, pour améliorer les conditions nécessaires au bon déroulement de l'enseignement.

Actuellement la wilaya de Tizi-Ouzou dispose de 536 cantines dans les écoles primaires, soit 83% du total des écoles.

2- Evolution les scolarisations de la wilaya de Tizi-Ouzou

En une cinquantaine d'années le taux de scolarisation des enfants âgés de 6 à 14 ans, pour les deux sexes, a connu une croissance explosive ; il est passé d'un peu plus de 9% de la population des 6-14 ans en 1948 à 83% en 1998. À cette dernière date, la population masculine est scolarisée à plus de 85% alors que 20% des filles restent en dehors du système scolaire (Tableau 1). Les statistiques fournies par le ministère algérien de l'éducation, sont plus optimistes que les résultats fournis par le recensement. Ils indiquent des taux plus élevés que ceux des recensements. Pour l'année 1998 (année du dernier recensement publié) 92,0 % des garçons âgés de 6 à 15 ans (scolarisation obligatoire) sont scolarisés et 85,1% des filles. En 2002, Les garçons sont scolarisés à 94,1% et les filles à 90,6%. En cette même année, les enfants âgés de 6 ans qui rejoignent pour la première fois le système éducatif sont scolarisés à 96,2% pour les garçons et à 94,3 pour les filles. A l'entrée du système éducatif la scolarisation n'est donc pas générale et les inégalités de sexe persistent.

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableaux n°2 : Evolution des taux de scolarisation en Tizi-Ouzou selon les recensements

Population âgée de 6-14 ans								
Sexe	1948	1954	1966	1977	1987	1998	2008	2018
Féminine	13.4	23.5	56.80	80.80	87.85	85.28	86.16	89.22
Masculine	4.6	9.6	36.90	59.60	71.56	80.73	83.56	86.14
Ensemble	9.1	16.6	47.20	70.40	79.86	83.05	84.12	87.70

Sources : RGPH

Près de la moitié des élèves inscrits dans les établissements scolaires de la wilaya de Tizi-Ouzou ont besoin d'aide qui ne doit pas se limiter uniquement à la rentrée scolaire. La direction de l'Education a recensé cette année un total de 94 067 élèves nécessiteux sur une population scolarisée de l'ordre de 202 576 élèves, soit 46,44 %. Ils sont quelque 44 849 écoliers dans le cycle primaire sur un effectif scolarisé de 79 326 (60%)

3- Le transport scolaire au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou

Le transport scolaire est l'organisation de déplacement d'élèves dans le cadre de leur activités scolaires, principalement leur transport quotidien entre leur école mais aussi à l'occasion de voyages .il se réalise généralement au moyen de bus comme la wilaya de Tizi-Ouzou, la situation du transport scolaire pour cycle primaire est comme suit le nombre d'élève bénéficiaires à transporter 19036 du nombre total d'élèves du cycle primaire. Le transport scolaire de cycle primaire c'est la direction de l'administration local et l'APC qui assurer et pend en charge cette prestation par contre le cycle secondaire et lycée, l'académie est responsables de ce service donc pour c'est dernier il n'existe pas Coopération entre les communes regroupées.

Note : on ne peut pas pris que le transport primaire c'est par apport au notre problématique de l'intercommunalité entre les communes car c'est elle qui mise en charge, le cycle moyen et secondaire c'est la DAL qui mise en charge

Tableau n°3 : Nombre de lignes, d'agglomérations et point de ramassage scolaire de la wilaya de Tizi-Ouzou

	Nbre.de lignes de transport scolaire	NBre. d'agglomérations	Nbre.de point de ramassage scolaire
Total	353	532	542
Ratio	25%	37%	38%

Source : Etabli par nous-même.

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Pour répondre aux besoins particuliers des scolarisés et desservant les communes de rattachement des établissements. La plupart des circuits de transport scolaire prennent en charge les élèves à des points de regroupement. , le chauffeur embarque les enfants à un endroit défini. On gagne du temps, et les horaires sont respectés. Entre le domicile et le point de regroupement.

L'analyse des données retracées dans le tableau ressortir ce qui suit :

Le taux de ligne de transport scolaire est de 25% en 2016 pour un total de 353 lignes. Le nombre d'agglomérations est relativement important qui représentant approximativement 37% du total des agglomérations du la wilaya de Tizi-Ouzou. Ce réseau va secréter progressivement un ensemble de point de ramassage scolaire.

Tableau n°4 : Exploitation de transport scolaire

Commune	Nbre.de ligne	Nbre.d'agglomérations	Nbre.de point de ramassage
Azzazga	03	03	03
Freha	04	07	07
Zekri	05	05	05
Ifigha	00	00	00
Yakourene	09	09	12
Azeffoun	13	09	36
Aghribs	10	17	10
Ait-chafaa	03	12	12
Akerrou	02	10	11
Ain-el-hammam	13	13	13
Abi-youcef	03	03	03
Ait-yahia	05	49	49
Akbil	07	07	07
Beni-douala	06	07	12
Beni-zmenzer	03	03	03
Ait-mahmoud	04	06	06
Beni-aissi	03	05	03
Beni-yenni	05	05	09
Iboudrarene	05	05	05
Yatafen	07	03	11
Boghni	01	02	02
Assi-youcef	05	08	08
Bounouh	02	04	04
Mechtras	00	00	00
Bouzeguene	00	00	00
Beni-zekki	00	00	06
Idjeur	00	00	00
Illoula-oumalou	15	15	15

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Draa-ben-khedda	02	02	03
Sidi-namane	08	08	08
Tadmait	03	03	03
Tirmitine	14	16	26
Draa-el-mizane	09	30	35
Ain-zaouia	08	11	11
Ait-yahia-moussa	00	00	00
Frikat	00	00	00
Iferhounene	07	06	06
Illilten	10	12	10
Imsouhal	03	02	06
Larbaa-nath-irathen	02	02	02
Ait-aggouacha	02	01	02
Idjen	02	02	06
Maatkas	08	04	08
Souk-el-tenine	06	06	06
Makouda	03	03	03
Boudjima	05	11	11
Mekla	14	30	14
Ait-khellili	04	06	06
Souamaa	02	02	07
Ouacifs	00	00	00
Ait-boumahdi	05	05	07
Ait-toudert	05	10	10
Ouadias	09	04	14
Agouni-gueghrane	00	00	00
Ait-bouaddou	00	00	00
Tizi-n'tleta	04	04	06
Ouaguenoune	02	23	03
Ait-aissa-mimoune	35	23	17
Timizart	08	51	08
Tizi-Gheniff	11	05	18
M'kira	21	34	26
Tigzirt	00	00	00
Iflissen	03	03	03
Mezrana	01	03	05
Tizi-Rached	03	03	00
Ait-oumalou	01	00	00
Tizi-ouzou	-	-	-
Total	353	532	542

Source: établi à partir des données de la DAL de la wilaya de Tizi-Ouzou.

La wilaya de Tizi-Ouzou compte 67communes et chaque commune à son nombre de ligne, nombre de point de ramassage, et aussi nombre d'agglomération. D'après les données de tableau, nous avons noté que sur 67 communs de la wilaya de Tizi-Ouzou, il y a 353 des lignes de transport scolaire, 542 nombre de point de ramassage

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Dans le tableau précédent n°4 on remarque que les plus grand commune de la wilaya de Tizi-Ouzou selon le nombre de ramassage solaire en première position la commune d'Ait-Yahia avec 49 point de ramassages, suivi par la commune d'Azeffoun 36 points de ramassage, Tirmatine 26 point de ramassage scolaire ce sont des communes qui ce situé dans la zone de montagne donc on trouve une grande nombre de point de ramassage à cause au nombre d'agglomérations de chaque commune ou bien nombre d'élève à transporter, les moins communes de la wilaya selon le nombre de ramassage comme Tadmait 3 point, Freha 7 point et Ait-Toudert 10 point d'après ces donné on a remarqué l'absence de regroupements des communes entre eux pour le ramassage scolaire .

2. Présentation de l'échantillon d'étude

La carte N°2, constitue la synthèse du choix de notre échantillon. Il montre ainsi le positionnement de chaque commune sur les critères ci-dessous :

Nombre de population scolarisé, Ratio de richesse, Situation géographique, Degré de développement.

Justification du choix de l'échantillon des communes

Après avoir effectué des combinaisons entre ces différents, on est parvenu à constituer notre échantillon d'étude qui est représenté dans la carte N°2Celui-ci regroupe les daïra avec leur communes suivantes : D.B.K, Boghni, Azeffoun, Mâatkas, Makouda, Ouacif, Iferrhounene, Bouzeguene. Cet échantillon nous servira à traiter davantage les éléments de notre problématique, et les hypothèses posées au départ.

Ces communes sont assez diversifiées et représentatives de l'ensemble de la wilaya « montagne, littoral, urbaine, rurale » « petite, moyen et grande commune. Les principaux critères retenus sont les suivants : Le critère de la localisation géographique, le critère économique « degré de développement, l'indice de richesse », le critère de la strate « communes urbaines et communes rurales.

2.1. La commune de Draâ Ben Khedda

La commune de Draa Ben Khedda est une circonscription administrative algérienne située dans la wilaya de Tizi-Ouzou et la région de Kabylie. Son chef-lieu est situé sur la commune éponyme de Draâ Ben Khedda. Située à 11 km à l'ouest de Tizi-Ouzou et à environ 90 km à l'est d'Alger. Elle s'entend superficie de 3341,5 hectares population totale de la daïra est de

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

44 029hab(2018), elle est limitée au Nord par Oued Sebaou, Sidi Namane au sud par Tirmatine et à l'est par Tizi-Ouzou et par la commune de Tadmait à l'ouest. la daïra est composée de quatre communes : Draa Ben Khedda, Sidi Naman, Tadmait et Tirmatine.

2.2. La commune de Makouda

La commune de Makouda est une circonscription administrative algérienne située dans la wilaya de Tizi-Ouzou et la région de Kabylie. Son chef-lieu est situé sur la commune éponyme de Makouda. La population totale de la daïra est de 39 016 habitants pour une superficie de 92,37 km². La daïra est composée de deux communes Boudjima et Makouda. Makouda est située au nord-ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou. A son nord se trouve Mizrana, au sud Sidi Namane, à l'est se trouve Boudjima, à l'ouest se trouve Wilaya de Boumerdès.

2.3. La commune de Mâatkas

La commune de Mâatka est une circonscription administrative algérienne située dans la wilaya de Tizi-Ouzou et la région de Kabylie. Son chef-lieu est situé sur la commune éponyme de Mâatkas. La population totale de la daïra est de 46 781 habitants pour une superficie de 66,15 km². La daïra est composée de deux communes Mâatka et Souk El Thenine.

2.4. La commune d'Ouasif

La commune d'Ouasif est une circonscription administrative algérienne située dans la wilaya de Tizi-Ouzou et la région de Kabylie. Son chef-lieu est situé sur la commune éponyme d'Ouasif. Elle est délimitée au nord par la commune d'Aït Yenni, au sud par la Wilaya de Bouira, à l'ouest par la Daïra d' Ouadhia et à l'est la commune d'Aït Yenni.

2.5. La commune d'Azeffoun

La commune d'Azeffoun est une circonscription administrative algérienne située dans la wilaya de Tizi-Ouzou et la région de Kabylie. Son chef-lieu est situé sur la commune éponyme d'Azeffoun. La population totale de la daïra est de 37756 hab. (2008) pour une superficie de 319 km².

2.6. La commune d'Iferhounène

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La commune d'Iferhounène est une commune de la wilaya de Tizi-Ouzou en Algérie. Elle est située à 8 km au sud-est d'Ain El Hammam et à 70 km environ au sud-est de Tizi-Ouzou dans la région de Grande Kabylie. la population totale de la daïra est de 12 460 hab. (2008) pour une superficie 32,95 km².

2.7. La commune de Boughni

La commune de Boughni est située au sud-ouest de la wilaya de Tizi-Ouzou. Elle est située à 38 km au sud-ouest de Tizi-Ouzou, à 15 km à l'ouest d'Ouadhia et à 13 km à l'est de Draa El Mizan. La population totale de la daïra est de 61 263 hab. (2008) pour une superficie de 51,50 km².

2.8. La commune Bouzeguene

La commune de Bouzeguene est une commune de la wilaya de Tizi-Ouzou, elle se situe à 27km à l'est d'Azazgaet à 38km au nord d'Akbou. La population de la daïra est de 38 538 hab. (2018) pour une superficie de 66.90 km².

Carte n°2 : Les communes de l'échantillon



Source : établie par nous-mêmes d'après les données de la DAL

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Les communes de l'échantillon sont constituées de 136 agglomérations, qui sont composée de plusieurs villages. Selon la carte précédente on constate que les communes qui se situent dans la zone de montagne ou il y a des reliefs ce sont des communes d'Ouacif, Ait-Toudert, Imsouhal, Iferhounen et Illilten. Pour les communes de Souk-El-Thenine, Tadmait, Mâatkas, Makouda et Sidi-Namane ces des communes se situent dans la zone de vallées et plaines et pour les communes d'Azeffoun, Akerrou, Ait-Chafaa sont des communes qui se situent dans la zone de côtière.

Tableau n°5 : Classification des daïras selon leurs superficies

Classification	Daïra	Nbre.de commune	Commune	Superficie (Km ²)	Population (hab.)
1	Azeffoun	4	Azeffoun, Aghribs, Ait chaffa, Akrou	319.01	37756
2	DBK	4	Draâ Ben Khedda, Sidi Namane , Tadmait, Tirmatine	172,23	83 935
3	Makouda	2	Boudjima, Makouda	92,37	39 016
4	Iferhounen	3	Iferhounène, Illilten, Imsouhal	84.47	12 460
5	Ouacif	3	Aït Boumahdi, Aït Toudert, Ouacif	74,99	24 947
6	Mâatkas	2	Mâatkas, Souk El Thenine	66,15	46 781
7	Boughni	3	Boughni, Assi-Youcef, Bounouh, Mechtras	122,13	61 263
8	Bouzeguene	2	Bouzeguene, Beni-Zekki, Idjeur	209,97	38 538

Source : remise par la DAL de la Wilaya de Tizi-Ouzou

D'après le tableau précédent qui montre les communes étudiées de la wilaya de Tizi-Ouzou, on a choisi des communes qui sont différentes de tailles, On retrouve des communes de grandes superficies mais pratiquement vides de population, c'est le cas de la commune

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

(daïra) de Azeffoun avec 37756 habitants pour une superficie de 319.01 Km². D'autres communes par contre, ont une superficie moyenne qui abrite une population importante. C'est l'exemple de la commune (daïra) de D.B.K dont le nombre d'habitants est de 83 935 hab pour 172.23 Km². On retrouve également quelques communes qui ne dépassent pas en superficie 80 Km², dont la plus importante est la commune d'Ouacif avec 74.99 Km², suivi de la commune de Mâatkas avec 166.15 Km².

Section 2 : Situation du transport scolaire (cycle primaire) pour les communes étudiées

1- Répartition des élèves bénéficiaires a transporté et les moyennes de transport scolaire

On recense 8579 élèves du cycle primaire à transporter qu'il existe 4673 nombre d'élèves qui bénéficiaires à transporter pour les communes a étudié .la répartition des élèves de ces quatre communes qui bénéficiaires a transporté par rapport au nombre d'élèves a transporté qu'est indiquée dans le tableau suivant :

Tableau n°6 : Répartition des élèves bénéficiaires du transport scolaire par commune

Daïra	Commune	Nbre. d'élèves à transporter	Nbre. d'élèves bénéficiaires
DBK	DBK	129	129
	Sidi Namane	250	135
	Tadmait	90	90
	Tirmitine	600	600
Makouda	Makouda	500	500
	Boudjima	349	249
Ouacifs	Ouacifs	50	00
	Aït Boumahdi	150	150
	Ait Toudart	70	50
Mâatkas	Mâatkas	-	-
	Souk El Thenine	1741	860
Azeffoun	Azeffoun	1100	300

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

	Aghribs	1632	25
	Ait Chafaa	284	166
	Akerrou	410	410
Iferhounene	Iferhounene	200	200
	Illilten	350	350
	Imsouhal	49	49
Boghni	Boghni	45	00
	Assi-Youcef	300	200
	Bounouh	50	50
	Mechtras	00	00
Bouzeguene	Bouzeguene	00	00
	Beni-Zekki	230	160
	Idjeur	00	00
Total		8579	4673

Source : Données remises par la D.A.L de la wilaya de Tizi-Ouzou

L'analyse des données retracées dans le tableau fait ressortir ce qui suit : les nombre des élèves bénéficiaires du transport scolaire et nombre des élèves transporter sont différent, par exemple les communes de DBK, Tadmait, Tirmitine, Makouda, Imsouhal, Boghni et Bouzeguene le taux d'élèves bénéficiaire de transport scolaire est de 100% selon nombre d'élève de cycle primaires transporter on remarque aussi que la commune de Sidi-Namane est de 135 des élèves bénéficiaires à transporter par apport au 250 des élèves à transporter , à cause au nombre d'agglomérations, nombre de ligne de transport scolaire ou bien nombre de points de ramassage scolaire.

Chaque famille est libre de choisir l'établissement scolaire le plus adapté à son enfant. Cependant, le transport scolaire ne s'adresse qu'à ceux qui font un choix raisonnable en matière de distance parcourue.

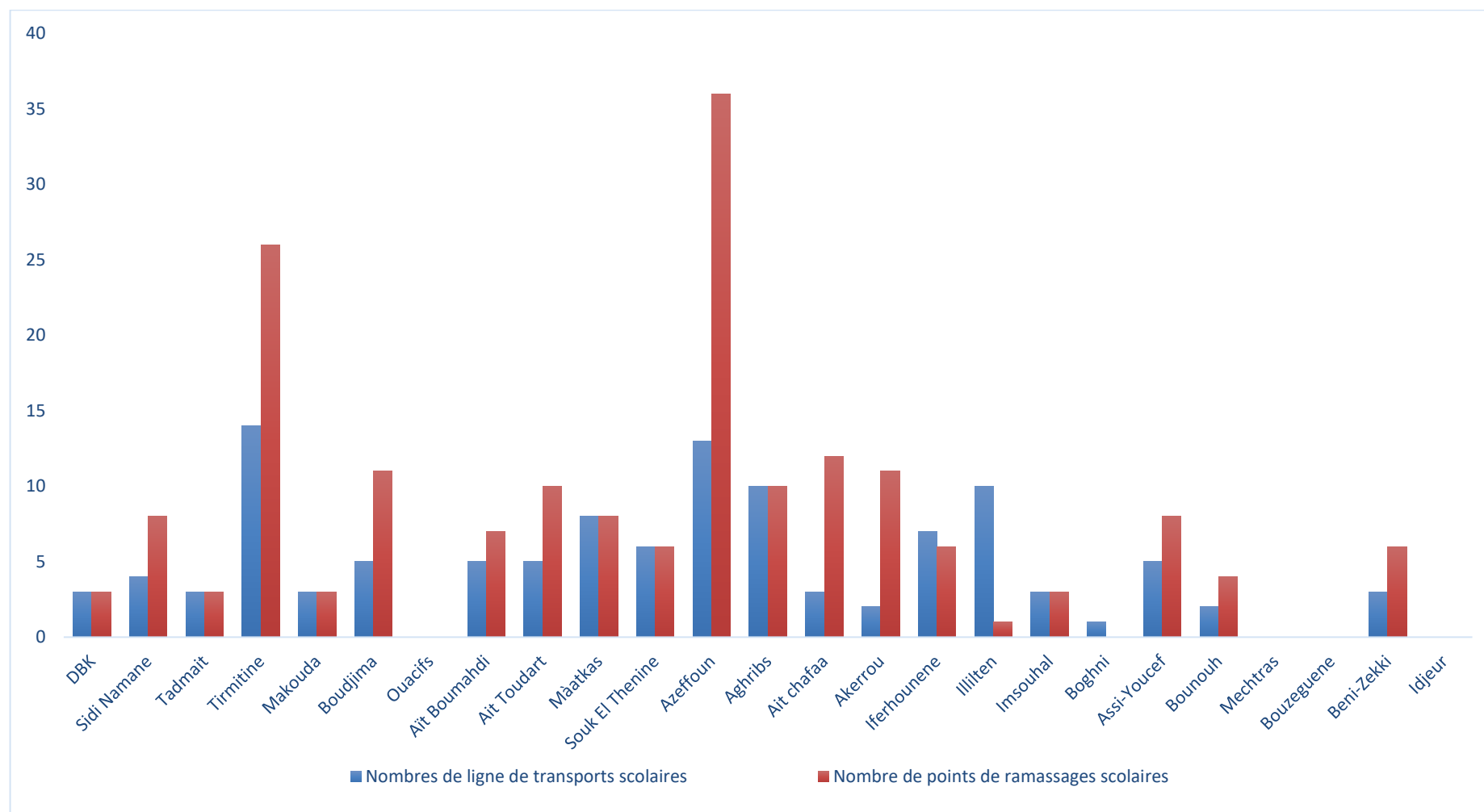
Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau n°7 : Situation et points de ramassage des élèves

Commune	Nombres de ligne de transports scolaires	Nombre de points de ramassages scolaires
DBK	3	3
Sidi Namane	4	8
Tadmait	3	3
Tirmitine	14	26
Makouda	3	3
Boudjima	5	11
Ouacifs	00	00
Aït Boumahdi	05	07
Ait Toudart	05	10
Màatkas	8	8
Souk El Thenine	6	6
Azeffoun	13	36
Aghribs	10	10
Ait Chafaa	03	12
Akerrou	02	11
Iferhounene	07	06
Illiltén	10	01
Imsohal	03	03
Boghni	01	02
Assi-Youcef	05	08
Bounouh	02	04
Mechtras	00	00
Bouzeguene	00	00
Beni-Zekki	03	06
Idjeur	00	00

Source : remise par la DAL de Tizi-Ouzou.

Figure n°1 : Situation et points de ramassage des élèves



Source : Remise par la DAL de Tizi-Ouzou

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

La wilaya de Tizi-Ouzou se définit par son nombre d'agglomérations au niveau national estimée à 382. Pour chaque commune de la wilaya de Tizi-Ouzou un nombre de ligne de transport scolaire et un nombre d'agglomérations est relativement important pour désigner le nombre et le point de ramassage scolaire. La répartition de lignes et les points de ramassage scolaire par commune montre une forte concentration des nombres de point de ramassage dans les communes d'Azeffoun et Tirmatine où le nombre est de 13 ,14 ligne d'affilée à cause au nombre d'élève bénéficiaires à transporter essentiellement dans les zones montagneuses. S'il y a un taux de point ramassage scolaire et les lignes de transport pour les communes de Tirmatine et Azeffoun, cela est dû au nombre d'élèves à transporter et au nombre d'agglomérations.

D'après ces données nous avons remarqué que chaque commune pris en charge seul entre leur village (agglomération).

Tableau n°8 : Etat du parc du transport scolaire par commune

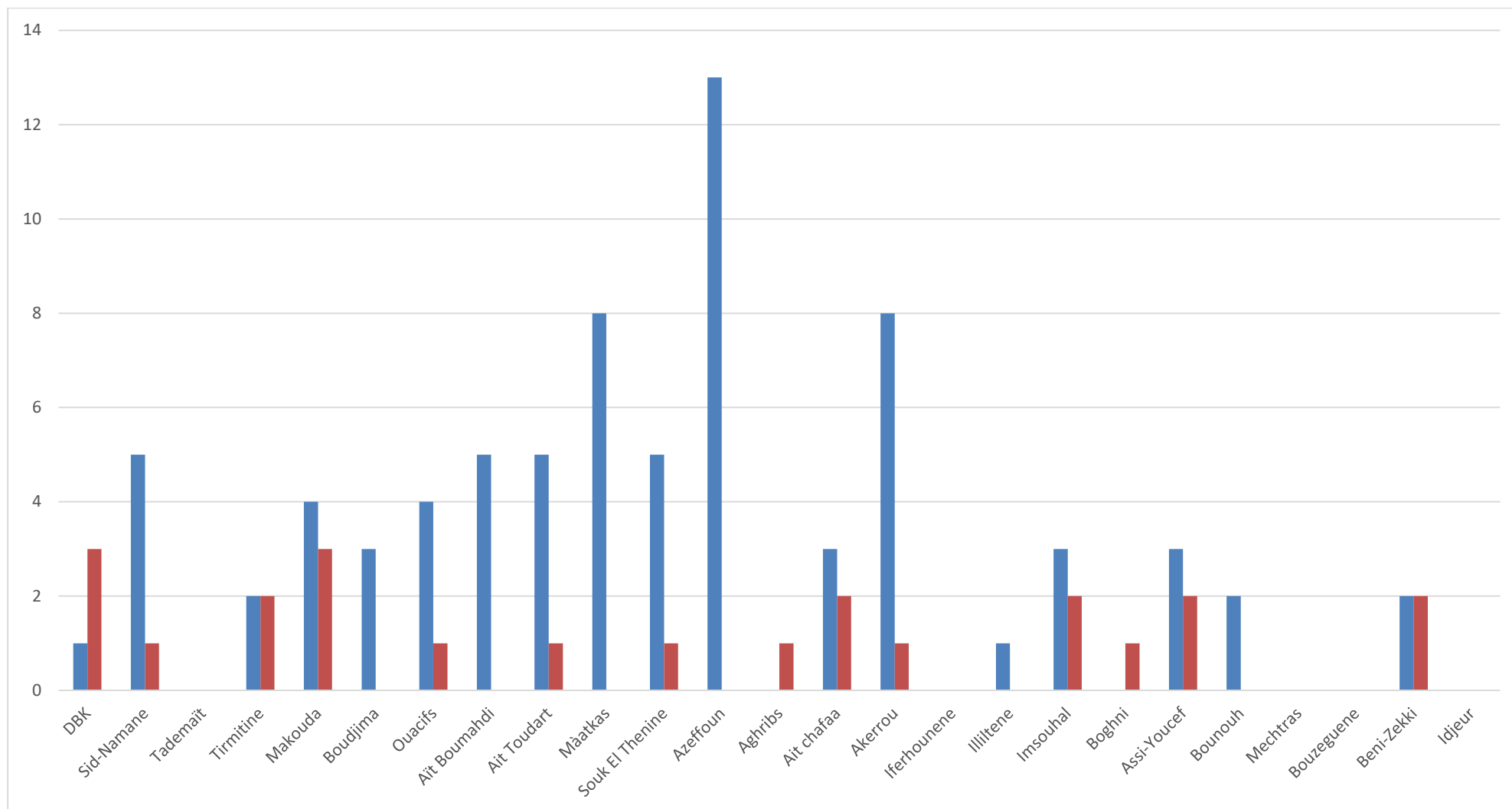
Commune	Bus en bon état	En panne	Total des bus
DBK	01	03	04
Sid-Namane	05	01	06
Tademaït	00	00	00
Tirmatine	02	02	04
Makouda	04	03	07
Boudjima	03	00	03
Ouacifs	04	01	05
Aït Boumahdi	05	00	05
Ait Toudart	05	01	06
Màatkas	08	00	08
Souk El Thenine	05	01	06
Azeffoun	13	00	13
Aghribs	00	01	01
Ait Chafaa	03	02	05
Akerrou	08	01	09
Iferhounene	00	00	00
Illilten	01	00	01

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Imsouhal	03	02	05
Boghni	00	01	01
Assi-Youcef	03	02	05
Bounouh	02	00	02
Mechtras	00	00	00
Bouzeguene	00	00	00
Beni-Zekki	02	02	04
Idjeur	00	00	00
Total	77	23	100

Source : Etabli par nous-mêmes à partir des comptes administratifs des communes.

Figure n°2 : Etat du parc du transport scolaire par commune



Source : Remise par la DAL de Tizi-Ouzou

L'analyse des données retracées dans le tableau montre que pour chaque commune évoluée l'année scolaire avant pour ressorte les bus en bon états indiquée ,et l'état de parcage comme la commune de Tademaït Iferrhounene Mechtras Bouzeguene n'ont pas bénéficié des bus les autres communes à des bus propres pur le ramassage scolaire pour chaque années , pour éviter de manques moyenne propres et manque de l'autofinancement pour ses communes de transport scolaire, même les frais de réparation sont défèrent d'une commune à autre .Chaque commune a un nombre des bus en bon état et un coût de réparation donc d'après ce tableau l'intercommunalités est absent pour les communes de la wilaya.

Tableau n°9 : Etat des besoins des communes pour transport scolaire

Communes	Besoins des bus	Observation
DBK	-	Non parvenus
Sid-Namane	4	-
Tademaït	-	-
Tirmitine	4	-
Makouda	6	-
Boudjima	03	-
Ouacifs	5	Nombre de bus relevant de la commune assurant le transport scolaire est : 05 bus opérationnel et dont 01 bus en panne
Aït Boumahdi	2	-
Ait Toudart	6	Notre commune est composée de dix 10 villages. La commune assure le ramassage scolaire sur plusieurs axes
Mâatkas	-	-
Souk El Thenine	05	-
Azeffoun	05	-
Aghribs	06	-
Ait Chafaa	02	-

Akerrou	05	-
Iferhounene	05	-
Illilten	04	-
Imsouhal	05	-
Boghni	08	
Assi-Youcef	02	
Bounouh	04	
Mechtras	03	Le parc roulant de notre commune est vétuste, et avec les pannes répétées, on enregistre un déficit en transport scolaire pour les écoliers du cycle primaire.
Bouzeguene	05	
Beni-Zekki	02	

Source : Données remises par la D.A.L de la wilaya de Tizi-Ouzou

Avant la rentre scolaire, les communs envois à la direction de l'administration local état des besoins en minibus pour transport scolaire.

On remarque dans ce tableau chaque commune a des besoins déficient en bus de transport scolaire comme la commune de Ouacifs a besoin de cinq (05) bus ce nombre de bus relevant de la commune assurant le transport scolaire est 05 bus fonctionnel et dont 01 bus en panne, les besoins de la commune Ait Toudart est de six (06) bus a cause cette commune est composé de dix 10 village Ait Toudart assure le ramassage scolaire sur plusieurs axes. La commune de Mechtras a besoin de 03 bus, Le parc roulant de notre commune est vétuste, et avec les pannes répétées, on enregistre un déficit en transport scolaire pour les écoliers du cycle primaire. D'après ces résultat y a pas un regroupement des commune pour répondre a ces besoin.

Tableau n°10 : Répartition des bus par location pour chaque commune étudiée

Commune	Entreprises publiques	Entreprises privées	Total des bus
DBK	00	03	03
Sid-Namane	00	09	09

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans scolaire au profit des communes de la wilaya de Tizi Ouzou

Tademait	00	02	02
Tirmitine	00	14	14
Makouda	00	05	05
Boudjima	00	05	05
Ouacifs	00	00	00
Aït Boumahdi	00	00	00
Ait Toudart	00	00	00
Màatkas	00	00	00
Souk El Thenine	00	00	00
Azeffoun	00	00	00
Aghribs	00	09	09
Ait chafaa	00	00	00
Akerrou	00	01	01
Iferhounene	00	00	00
Illilten	00	00	00
Imsohal	00	02	02
Boghni	00	00	00
Assi-Youcef	00	00	00
Bounouh	01	00	01
Mechtras	00	00	00
Bouzeguene	00	00	00
Beni-Zekki	00	06	06
Idjeur	00	00	00
Total	01	56	57

Source : Remise par la DAL de Tizi-Ouzou.

La location des bus répond au besoin des communes. Les données montrent que le nombre des bus privés sont plus importants par rapport aux nombre de bus publics durant l'année scolaire, donc les communes se tournent vers le privé pour à louer les minibus de transport scolaire.

Tableau n°11 : Coût global de réparations des minibus propriétés des communes

Commune	Cout global de réparation
DBK	2500000.00
Sid-Namane	5000000.00
Tademaït	-
Tirmitine	2500000.00
Makouda	1000000.00
Boudjima	3175321.50
Ouacifs	00.00
Aït Boumahdi	1500000.00
Ait Toudert	5000000.00
Mâatkas	-
Souk El Thenine	1800000.00
Azeffoun	4000000.00
Aghribs	488490.00
Ait chafaa	00.00
Akerrou	1500000.00
Iferhounene	1000000.00
Illilten	700000.00
Imsohal	-
Boghni	400000.00
Assi-Youcef	1300000.00
Bounouh	4534554.50
Mechtras	00.00
Bouzeguene	00.00
Beni-Zekki	2500000.00
Idjeur	00.00

Source : Remise par la DAL de Tizi-Ouzou

L'analyse des données retracées dans le tableau montre les couts globaux des réparations de minibus propriétés des communs cycles primaires. Pour la commune de Tirmitine le cout est de 2500000.00 DA, le cout de réparation pour la commune d'Ait Boumahdi est de 1500000.00DA, d'après ce tableau on remarque chaque commune a un cout de réparation indépendantes a les autres

Tableau n°12 : Cout global et moyenne de location par bus

Commune	Cout globale de location	Cout moyen de location d'un bus/ année scolaire (DA/ANNEE°
DBK	1639260.00	273210.00
Sid-Namane	4700000.00	530000.00
Tademaït	1250000.00	450000.00
Tirmitine	7000000.00	494802.00
Makouda	4037355.84	807471.00
Boudjima	3117182.18	623000.00
Ouacifs	00.00	00.00
Aït Boumahdi	00.00	00.00
Ait Toudert	00.00	00.00
Mâatkas	00.00	00.00
Souk El Thenine	00.00	00.00
Azeffoun	00.00	00.00
Aghribs	3995082.00	399588.00
Ait Chafaa	00.00	00.00
Akerrou	964800.00	1000000.00
Iferhounene	00.00	00.00
Illilten	2970240.00	1485120.00
Imsouhal	1787400.00	595800.00
Boghni	00.00	00.00
Assi-Youcef	00.00	00.00
Bounouh	1678950.00	1678950.00
Mechtras	00.00	00.00
Bouzeguene	00.00	00.00
Beni-Zekki	2563974.00	900000.00
Idjeur	00.00	00.00

Source : Remise par la DAL de Tizi-Ouzou

Y a des communes qui font des locations en ce qui concernées besoins, nombre des élèves bénéficiaires à transporter le nombre d'agglomération (les linges).

L'analyse des données retracées dans le tableau montre ce qui suit : le coût global et moyenne de location des minibus du transport scolaire est différent d'une commune à autre durant même années scolaire 2017, ces coûts sont adoptés selon la durée, la distance, les besoins, et le nombre des bénéficiaires transports scolaire

Pour la commune Aghribs on remarque que le coût global et moyenne de location ont passé 3995082.00DA durant une année, pour les autres communes on remarque que les coûts global et moyenne de location sont différents pour même période, aussi y a des communes ne font pas de location à cause de ces besoins de minibus et leur propre propriété.

Evolution en dinars de subvention pour les communes étudiées

Etat de répartition de la subvention CSGCL pour prise en charge des dépenses d'entretien et location des moyens de transport scolaire au profit des élèves du cycle primaire pour les années 2016/2017.

Sur la base d'un taux de 0.76% (fixé par la wilaya) les communes procèdent aux calculs de leur subvention pour l'année suivante (voir le tableau n°13)

Tableau n°13 : Evolution des subventions accordées aux communes étudiées

Communes	Montant 2016	Taux	Montant 2017
DBK	1700000	0.76	1292000.00
Sid-Namane	5500000	0.76	4000000.00
Tademaït	5500000	0.76	4000000.00
Tirmitine	5500000	0.76	4000000.00
Makouda	5000000	0.76	3800000.00
Boudjima	3183400	0.76	2419384.00
Ouacifs	2000000	0.76	1520000.00
Aït Boumahdi	4500000	0.76	3420000.00
Aït Toudert	4000000	0.76	3040000.00
Mâatkas	6000000	0.76	4560000.00
Souk El Thenine	4050000	0.76	3078000.00
Azeffoun	27000000	0.76	2052000.00
Aghribs	6070900	0.76	4613884.00
Aït Chafaa	2706974	0.76	2057300.57

Chapitre 3 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans scolaire au profit des communes de la wilaya de Tizi Ouzou

Akerrou	35000000	0.76	2660000.00
Iferhounene	4000000	0.76	3040000.00
Illilten	2500000	0.76	1900000.00
Imsouhal	3700000	0.76	2812000.00
Boghni	3600000	0.76	2236000.00
Assi-Youcef	1300000	0.76	988000.00
Bounouh	4541818	0.76	345178.00
Mechtras	4416007	0.76	235616.00
Bouzeguene	3683400	0.76	2799384.00
Beni-Zekki	2600000	0.76	1976000.00
Idjeur	2500000	0.76	1900000.00

Source : Données remises par la D.A.L de la wilaya de Tizi-Ouzou

L'analyse des données des tableaux nous montrons que la wilaya de Tizi-Ouzou a bénéficié des moyens propres financière pour couvrir leurs charges et leur besoins pour chaque commune de la wilaya. Cette commune dispose des subventions varie d'une commune à autre. Et le taux de ce tableaux si la wilaya qui fixé pour tous les commune

Le montant de subventions est varié d'une commune à une autre selon la nécessité et selon le degré de ration de richesse et leur besoins, pour la commune de Mechtras on remarque que le montant varie entre 4416007DA et 235616.00DA entre les années 2016 jusqu'à 2017, mais en 2016 le montants a baisse jusqu'à 2000000DA pour la commune d'Ouacif cela signifie que cette commune ne dispose pas des ressources propres et a travers les subventions qu'elle fait couvrir ses besoins, pour la commune de Makouda on remarque que le montant des subventions varie entre 5000000DA et 3800000DA entre les années 2016 jusqu'à 2017, et c'est la même chose pour les autres communes.

Conclusion de chapitre

À travers ce dernier chapitre, nous avons présenté notre méthodologie d'approche du terrain celle-ci s'avère être une étape importante puisque c'est de la pertinence de son déroulement dont dépendent les résultats que nous avons présentés, puis nous avons procédé à l'analyse des informations collectées afin d'en extraire les éléments de réponse à notre question de départ.

Les ressources financières des communes pour financier transport scolaire reposent essentiellement sur les subventions, on a pris le transport scolaire primaire puisque la commune et l'ADL qui pris en charge

Donc la problématique de l'intercommunalités et absence pour la wilaya de Tizi-Ouzou parce que y'a pas un regroupement entre les communes pour domaine de transport scolaire

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERAL

Conclusion générale

L'intercommunalité peut être considérée comme une option valable et même nécessaire pour la gestion des services de transport scolaire communaux et la réalisation des projets de développement économiques, d'aménagement et d'urbanisme. Cependant, elle souffre d'une non-application rigoureuse au sein des communes algériennes. À cet effet nous avons choisi d'étudier réellement la réalité de l'intercommunalité en Algérie, on optant pour l'étude de transport scolaire au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou. L'intercommunalité revient à présenter les différents arguments justifient cette modalité pratique de la gestion de la collectivité communale en concertation avec une ou plusieurs collectivités communales mitoyennes.

À côté de l'absence du cadre juridique, d'autres contraintes politiques et économiques fragilisent la mise en place de l'intercommunalité au sein des communes algériennes. En outre, le problème du foncier reste un frein ultime à l'instauration d'une intercommunalité dans le domaine de secteur de service public.

Ce sont là des contraintes réelles qui freinent le développement d'une pratique structurée de l'intercommunalité au sein des communes Algériennes. Face à ces difficultés et sans un réel effort du pouvoir central d'inscrire l'institution communale et de l'adapter au contexte du désengagement progressif de l'Etat, l'intercommunalité bien qu'elle que soit manifestée au sein des communes Algériennes demeure au stade embryonnaire. Il est alors nécessaire de réformer l'institution communale, notamment le code communal et intégrer l'intercommunalité dans les textes dans l'objectif de moderniser la gestion communale, réhabiliter les communes dans leur mission de gestion et de développement des services basiques et réaliser le bien-être social. Sur un autre front, la réforme de service public est aussi nécessaire pour permettre d'asseoir l'intercommunalité. IL s'agit d'équiper les communes d'une fiscalité propre permettant à ces dernières de disposer d'une marge de manœuvre plus importante afin d'utiliser les ressources fiscales en vue de gérer l'intérêt intercommunal. La pratique de l'intercommunalité en Algérie est un domaine quasiment inexploité, d'où la nécessité d'une concertation entre les pouvoir centraux, les chercheurs et les gestionnaires locaux sur des projets d'application au niveau local afin de tirer les avantages que peut procurer une telle pratique à travers les synergies locales.

Enfin, nous avons montré dans ce travail l'intercommunalité est absent dans le domaine de service de transport scolaire dans la Wilaya de Tizi-Ouzou.

CONCLUSION GENERAL

Nous espérons avoir apporté dans ce présent travail, quelques éléments concernant
L'intercommunalité en Algérie, cela dit le terrain reste encore à explorer...

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Références bibliographiques

Ouvrage :

- ALBERTINI J.B, 1997, «La déconcentration, l'administration territoriale dans la réforme de l'Etat», Edition Economica, Paris.
- BLANC J, REMOND B, 1999, « Les collectivités locales », Edition Dalloz.
- BOUVIER. M, 1999, les finances locales, 9eme édition, L.G.D.J. Paris.
- CARLIER B. RUPRICH R. & LEVRAULT B.1996, «Initiation aux finances locales », Edition Berger Levrault.
- CARLIER B., RUPRICH R. & LEVRAULT B., «Initiation aux finances locales », Edition Berger Levrault,
- CHEVALLIER Jacques, 2012, Le service public, Paris, Presses Universitaires de France, «Que sais-je ? ».
- CHRISTIAN Poncelet, septembre 2001, p. 1/98. PDF « L'intercommunalité : une garantie pour l'avenir des communes », in Intercommunalités.
- DAFFELON B, RABIA E, 2005, «L'intercommunalité un cadre institutionnel pour impulser la dynamique du développement Local».
- DERRYCK PH et GILBERT G, 1988, « Economie publique locale», Edition Economica, Paris.
- GRRUER « Décentralisation et institutions administratives »,2eme Edition, A collin.
- GREFFE (X), 1992, « La décentralisation », Edition la découverte paris.
- Jean-Claude ZARKA, 2015, « L'essentiel du droit public », édition Gualinolextenso, chapitre8.
- Jean-Yves PERROT et Gautier CHATELUS « Financement des infrastructures et es services collectifs ».
- J.GUGLIELMI Gilles, 2000, « Une introduction au droit de service public », document n'est pas mis à jour depuis 1994, consulté le 11/10/2017 sur <http://www.guglielmi.fr>.

- PAPILLON J.C et LEDUFF R.1998, «Gestion publique», Edition Vuibert, Paris.
- THERET. B et DEDIER.2000, «Innovations institutionnelles et territoires», l'Armattan, paris.
- RAMDINI Samira, AHMED ZAID Malika & BOURAS Zohra, « Le processus de régulation de service public local des transports en Algérie au gré des réformes : la problématique du désengagement et réengagement de l'Etat », Revue algérienne de la mondialisation et des politique économiques, n°7, 2016In : revue économique. Volume 22, n°1,1971.
- REDYL, 2004, « La décentralisation au service du développement local ».
- TOCQUEVILLE (A), 1961, «La démocratie en Amérique», Gallimard.
- TURPIN (D), 1998, « Droit de la décentralisation », Paris, Edition GUALION
- VAILLANCOURT F.et WINGENDER. P. (2006). « Décentralisation, compétition-émulation entre Gouvernements et efficacité : leçons du et pour le secteur des transports ». In « les transports et la décentralisation ». OCDE. Paris

Thèses de doctorat et mémoires :

- ANNICHE A, 2009 «Essai d'analyse de l'affectation des ressources au niveau infra étatique » : la problématique de l'offre des biens publics locaux : cas des communes de la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de Magister en Sciences Economique, U.M.M.T.O.P.95
- Mémoire de master en sciences économique, « transport interurbaine et réseaux de ville : cas de la ville de Tizi-Ouzou et Bejaia ».p.10.
- Mémoire de magister en science économique « la pratique de l'intercommunalité dans la gestion des services publics communaux lies a la protection de l'environnement a travers la décharge publique intercommunale de Tizi-Ouzou, Draa –Ben Khedda et Tirmatine.

Textes législatifs et réglementaires :

- Loi n° 90-08 du 07 avril 1990 relative à la commune, JORA N°15.
- Loi n° 01-13 du 7 aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres (JO 2001-44).
- La loi 11-10 correspond au 22 juin 2001 relative à la commune.

Autres documents, rapports et divers :

- Cours : AHMED ZAID-CHERTOUK-M. « politique publique locale » Master économie et finances locale, UMMTO, 2017 -2018.
- Cours : AHMED ZAID-CHERTOUK.M. «Finance publique locale », Master économie et finances locales UMMTO, 2017-2018.

Sites web :

- WWW.Intercommunalités.com, le site de référence de l'intercommunalité.
- <http://www.insee.fr>.
- L'intercommunalité, pour quoi faire ? [En ligne], disponible sur <<http://www.vie--publique.fr/decouverte-institutions/institutions/collectivites-territoriales/intercommunalite-cooperation-locale/intercommunalite-pour-quoi-faire.html>> (consulté le 08-03-2014).
- Cité in le rapport du C.N.E.S, juin 2001, « Commission Ad hoc » projet d'étude « l'évolution à imprimer à la gestion des finances publiques locales dans une perspective d'économie de marché ».

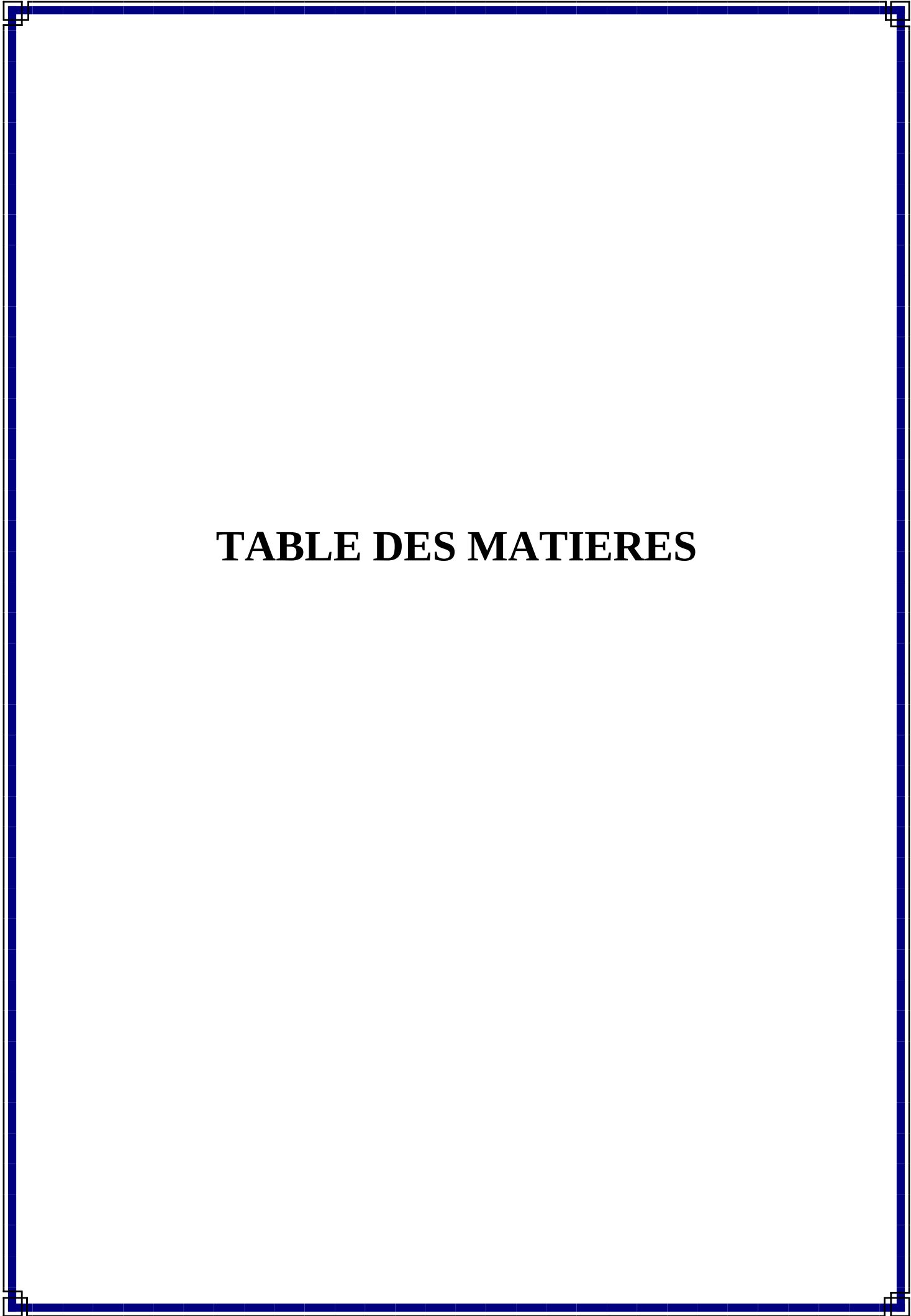


TABLE DES MATIERES

Tables de matières :

Introduction générale.....	01
Chapitre 01 : L’intercommunalité en Algérie : organisation et fonctionnement.....	05
Introduction du chapitre.....	05
Section1 : Fondements théoriques et juridiques de la décentralisation en Algérie	05
1.1 Définition de la décentralisation	05
1.2. Théorie et principes de la décentralisation	05
1.3. Les forme de décentralisation.....	06
a. Décentralisation territoriale.....	06
b. Décentralisation technique	07
c. Décentralisation politique	07
1.4. La déconcentration	08
1.5. Les avantage de la décentralisation.....	10
1.6. Inconvénient et limites de la décentralisation	10
Section 2 : Définition et contenu de l’intercommunalité en Algérie.....	11
2.1. Origine et contenu de l’intercommunalité	11
2.2. Principes de l’intercommunalité	13
2.3. Caractéristiques de l’intercommunalité.....	14
2.4. Objectifs de l’intercommunalité.....	15
2.5. Les forme d’intercommunalités.....	16
a. l’intercommunalité d’étude et de concentration	16
b. l’intercommunalité de service public.....	16
c. l’intercommunalité de projet	17
d. l’intercommunalité de péréquation	17
2.6. Les entrave liées à l’application de l’intercommunalité en Algérie.....	18
2.6.1. Les contraintes juridiques.....	18
2.6.2. Les contraintes organisationnelles.....	18
2.6.3. Les contraintes financières.....	18
2.6.4. La raréfaction accrue du foncier communal.....	19
2.6.5. La faiblesse de l’encadrement humain.....	19
2.7. Les enjeux d’intercommunalité	19
2.8. Les fondements économiques et sociologiques de l’intercommunalité.....	20

2.8.1)-les fondements économiques de l'intercommunalité.....	20
a)- les éléments théoriques des services publics.....	21
b)-l'analyse des caractéristiques des biens ou des services publics locaux.....	21
c)- les effets externes et la théorie économique.....	22
d)- les effets externes et la coopération.....	22
2.8.2)-Les arguments sociologiques	22
2.8.3)-Les fondements pratiques de l'intercommunalité.....	23
2.8.4)-Les fondements juridiques.....	23
Réalité de l'intercommunalité en Algérie.....	24
2.9. Les apports et justification de l'intercommunalité en Algérie à travers la lecture des codes communaux.....	25
1) l'intercommunalité dans le code 1967 :.....	25
a)-le syndicat intercommunal.....	26
-Des syndicats intercommunaux à vocation unique (S.I.V.U).....	27
-Des syndicats intercommunaux à vocation multiple (S.I.V.O.M).....	27
b)-les conférences intercommunales.....	27
2)-l'intercommunalité et le code de 1990.....	27
Conclusion du chapitre.....	29

Chapitre 02 : Cadre général relatif au service de transport scolaire en Algérie

Introduction du chapitre	30
Section1 : concept de service public : définition, principes et mission	30
1.1.Définition service public	30
1.2.Identification du service public.....	31
-cas des activités d'intérêt général assurés par des organismes publics.....	32
- cas des activités d'intérêt général assurés par des organismes privés	32
1.3. Les services publics SPIC.....	32
1.4. Missions de service public.....	33
1.4.1. L'intérêt général	33
1.4.2. L'équité	34
1.4.3. L'efficacité	34
1.5. Principes du service public.....	35
1.5.1. Principe de continuité.....	35
1.5.2. Principe de l'égalité	36

1.5.3. Principe de l'adaptabilité ou mutabilité	36
1.5.4. Principe de l'accessibilité.....	37
Section 2 : le service de transport scolaire en Algérie	38
2.1. Service public des transports.....	38
Transport	39
-le transport public.....	39
2.2. Définition de transport scolaire.....	41
Exploitant	41
Conducteur du transport scolaire.....	41
Etablissement scolaire.....	41
Schéma N°1 : service public des transports.....	42
2.3. Conditions d'admission au transport gratuit.....	41
2.4. Le Cadre juridique relatif au transport scolaire	42
2.5. Sécurité	43
a. La sécurité des élèves.....	43
b. Les véhicules	43
c. Les transporteurs.....	44
2.6. Condition relatives au transport scolaire	44
2.7. Les conditions d'exploitation de transport scolaire	44
-pour conducteurs de transport scolaire	44
-pour l'exploiteur	45
Conclusion du chapitre	47

Chapitre 03 : Analyse de la contribution de l'intercommunalité dans le service de transport scolaire dans la wilaya de Tizi-Ouzou

Introduction	48
Section1 : Présentation de la wilaya de Tizi-Ouzou et identification de l'échantillon d'étude.....	49
I. Présentation géographique de la wilaya de Tizi-Ouzou	49
1.1.Situation géographique.....	49
Répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune.	51
1.2.Relief.....	52
1.3. Climat.....	52
2. Démographie et population scolarisée	52

3. Le secteur de l'éducation.....	52
3.1. L'enseignement primaire.....	53
a) Les infrastructures d'enseignement du primaire.....	53
b) Le Taux d'Occupation par Classe.....	53
c) L'encadrement dans le cycle primaire	54
d) Les moyennes d'accompagnement.....	54
3.2. Evolution les scolarisations de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	54
3.3. Le transport scolaire au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	55
II. Présentation de l'échantillon d'étude	58
Justification du choix de l'échantillon des communes.....	58
2.1. La commune de Draâ Ben Khedda.....	58
2.2. La commune de Makouda.....	59
2.3. La commune de Mâatkas.....	59
2.4. La commune d'Ouasif.....	59
2.5. La commune d'Azeffoun.....	59
2.6. La commune d'Iferhounène.....	60
2.7. La commune de Boughni.....	60
2.8. La commune Bouzeguene.....	60
-Classification des daïras selon leurs superficies.....	62
Section 2 : Situation du transport scolaire (cycle primaire) pour les Communes étudiées.....	63
1-Répartition des élèves bénéficiaires a transporté et les moyennes de transport scolaire.....	63
Répartition des élèves bénéficiaires du transport scolaire par commune.....	63
-Situation et points de ramassage des élèves.....	65
-Etat du parc du transport scolaire par commune.....	67
-Etat des besoins des communes pour transport scolaire.....	70
-Répartition des bus par location pour chaque commune étudiée.....	71
Coût global de réparations des minibus propriétés des communes.....	73
-Cout global et moyenne de location par bus.....	74
-Evolution des subventions accordées aux communes étudiées.....	75
Conclusion de chapitre.....	77
Conclusion générale	78

Bibliographie	79
----------------------------	-----------

Annexes

Liste des abréviations

Listes des tableaux, figures, schémas, et cartes

ANNEXES

Annexes I : listes des figures

Figure n°1 :	Situation et points de ramassage des élèves.....	66
Figure n°2 :	Etat du parc du transport scolaire par commune.....	69

Annexes II : listes des cartes

Carte 01 :	Découpage administratif de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	50
Carte n°2 :	Les communes de l'échantillon.....	61

Annexes III : listes des tableaux

Tableau 01	Répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune.....	51
Tableaux n°2	Evolution des taux de scolarisation en Tizi-Ouzou selon les recensements.....	55
Tableau n°3	Nombre de lignes, d'agglomérations et point de ramassage scolaire de la wilaya de Tizi-Ouzou.....	55
Tableau n°4	Exploitation de transport scolaire.....	56
Tableau n°5	Classification des daïras selon leurs superficies.....	62
Tableau n°6	Répartition des élèves bénéficiaires du transport scolaire par commune.....	63
Tableau n°7	Situation et points de ramassage des élèves	65
Tableau n°8	Etat du parc du transport scolaire par commune.....	67
Tableau n°9	Etat des besoins des communes pour transport scolaire.....	70
Tableau n°10	Répartition des bus par location pour chaque commune étudiée.....	71
Tableau n°11	Coût global de réparations des minibus propriétés des communes	73
Tableau n°12	Cout global et moyenne de location par bus	74
Tableau n°13	Evolution des subventions accordées aux communes étudiées.....	75

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

WILAYA DE TIZI-OUZOU
DIRECTION DE L'ADMINISTRATION LOCALE
S A L M P

ETAT DES BESOINS DES COMMUNES EN MINIBUS
POUR TRANSPORT SCOLAIRE

COMMUNES	BESOIN EN MINIBUS	OBSERVATIONS
AZAZGA	02	
FREHA	04	* Ligne nezla ep Guendou, * Ligne Melaghni-CEM et Lycée Freha, * Nezla - Bouetouf vers E-P Ikgerbane, * Tachibount-Tikgnorbine - CEM Tala Tegana, * Irihanene-Merabie-Tadoukert vers E-P et CEM Freha
ZEKRI	02	
IFIGHA	02	--
YAKOURENE	03	--
AZEFFOUN	05	
AKERROU	05	--
AIT-CHAFAA	02	--
AGHRIBS	06	
OUAGUENOUNE	02	
TIMIZART	03	
AIT-AISSA-MIMOUNE	05	
BOUZEGUENE	05	--
IDJEUR	05	--
ILLOULA-OUMALOU	04	--
BENI-ZEKKI	02	--

TIGZIRT	01	
IFLISSEN	02	
MIZRANA	04	
OUACIFS	05	* Nombre de bus relevant de la commune assurant le transport scolaire est : 05 bus opérationnel et dont 01 bus en panne
AIT-TOUDERT	06	* Notre commune est composée de dix (10) villages. * La commune assure le ramassage scolaire sur plusieurs axes.
AIT-BOUMAHDI	02	--
TIZI-GHENIFF	08	
M'KIRA	09	--
DRAA-EL-MIZANE	03	--
FRIKAT	03	--
AIN-ZAOUIA	02	--
AIT-YAHIA-MOUSSA	06	--
MAKOUDA	06	
BOUDJIMA	03	--
IFERHOUNENE	05	--
IMSOUHAL	05	--
ILLILTEN	04	--
BENI-YENNI	03	
YATAFEN	03	
IBOUDRARENE	04	
BENI-DOUALA	06	
AIT-MAHMOUD	01	
BENI-ZMENZER	03	
BENI-AISSI		Non pertinent

AIN-EL-HAMMAM	10	--
AIT-YAHIA	04	--
ABI-YOUCER	02	
AKBIL	04	--
LARBAA-NATH-IRATHEN		Non parvenue
IRDJEN		Non parvenue
AIT-AGGOUACHA	01	
BOGHNI	08	
MECHTRAS	03	* Le parc roulant de notre commune est vétuste, et avec les pannes répétées, on enregistre un déficit en transport scolaire pour les écoliers du cycle primaire et moyen quant au cycle du secondaire un contrat a été signé avec un fournisseur privé.
ASSI-YOUCER	02	
BOUNOUH	04	
OUADHIAS	02	--
TIZI-N'TLETA	02	--
AGOUNI-GUEGHRANE	02	--
AIT-BOUADDOU	09	--
MAATKAS		Non parvenue
SOUK-EL-TENINE	05	--
MEKLA	04	--
AIT-KHELLILI	04	--
SOUAMAA	08	--
DRAA-BEN-KHEDDA		Non parvenue
TADMAIT		Non parvenue
SIDI-NAMANE	04	--
TIRMITINE	04	

TIZI-RACHED	03	--
AIT-OUMALOU	03	--
TIZI-OUZOU		<i>Non present</i>
TOTAL	225	

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

WILAYA DE TIZI-OUZOU
DIRECTION DE L'ADMINISTRATION LOCALE
S A L M P

SITUATION DU TRANSPORT SCOLAIRE (CYCLE PRIMAIRE) ANNEE SCOLAIRE 2016/2017

COMMUNES	NOMBRES D'ELEVES DU CYCLE PRIMAIRE A TRANSPORTER	NOMBRE D'ELEVES BENEFICIAIRES A TRANSPORTER	NOMBRES DE LIGNES DE TRANSPORT SCOLAIRES	NOMBRES D'AGGLOMERATION	NOMBRES DE POINTS DE RAMASSAGE SCOLAIRE	BUS PROPRIETES DE LA COMMUNE					BUS PAR LOCATION								
						NOMBRE DE BUS			CAPACITE THEORIQUE	COUT GLOBAL DE REPARATION	NOMBRE DE BUS LOUES			CAPACITE THEORIQUE	NOMBRE DE CONVENTION CONCLUT	COUT GLOBAL DE LOCATION	COUT MOYEN DE LOCATION D'UN BUS PAR ANNEE SCOLAIRE (DA/ANNEE)	HORAIRE DE LOCATION DE BUS (EN DE 6H :36 à 16H :00)	
						EN BON ETAT	EN PANNE	TOTAL DES BUS			ENTREPRISES PUBLIQUES	ENTREPRISE PRIVES	TOTAL						
AZAZGA	560	255	03	03	03	07	00	07	12	3 500 000,00	00	06	11	11	06	5 197 920,00	472 538,18		
FREHA	136	00	04	07	07	05	00	05	00	0 0,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
ZEKRI	143	90	05	05	05	04	01	05	100	800 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
IFIGHA	0	00	00	00	00	00	00	00	00	0 0,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
YAKOURENE	320	270	09	09	12	05	00	05	270	731 799,90	00	01	01	17	01	547 560,00	547 560,00	7H00 à 16H00	
AZEFFOUN	300	1100	13	09	36	13	00	13		4 000 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00		
AGHRIBS	25	1632	10	17	10	00	01	01	250	488 490,00	00	09	09	632	09	3 995 082,00	399 588,00	06h30 à 17h00	
AIT-CHAFAA	284	166	03	12	12	04	00	04	00	0 0,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
AKERROU	410	410	02	10	11	03	02	05	149	1 500 000,00	00	01	01	30	01	964 800,00	1 000 000,00	06H 45m à 17H 15m	
AIN-EL-HAMMAM	1800	1000	13	13	13	08	01	09	1000	3 000 000,00	00	04	04	123	04	1 963 500,00	490 875,00	06H30 - 17H 00	
ABI-YOUCF	140	140	03	03	03	08	00	08	253	3 650 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
AIT-YAHIA	500	1200	05	49	49	05	01	06	150	2 000 000,00	00	01	01	400	01	6 000 000,00	1 500 000,00	06H:30 du matinée. 12H:00 midi. 16H:30 après midi	
AKBIL	610	610	07	07	07	03	02	05		2 500 000,00		06	06		06	3 900 000,00	650 000,00	06H:30 à 16:30	
BENI-DOUALA	1873	150	06	07	12	02	02	04	150	2 500 000,00	00	06	06	45	06	9 200 000,00	1 530 000,00	07H15 - 16H30	
BENI-ZMENZER	03	03	03	03	03	05	01	06	225,00	100 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
AIT-MAHMOUD	569	569	04	06	06	02	01	03			00	02	02	50	02	1 332 396,00	872 508,00		
BENI-AISSI	180	148	03	05	03	02	02	04	100	3 600 000,00	00	02	02	48	02	300 000,00	0 0,00	--	
BENI-YENNI	384	384	05	05	09	02	01	03	05		00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
IBOUDRARENE	30	30	05	05	05	00	00	00			00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	
YATAFEN	256	256	07	03	11	05	02	07	203	2 500 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--	

BOGHI	45	00	01	02	02	00	01	01	01		400 000,00	00	00	00	00	00	00	0,00	0,00	--
ASSI-YOUNCE	300	200	05	08	08	03	02	05	66	1 300 000,00		00	00	00	00	00	00	0,00	0,00	--
BOUNOUH	50	50	02	04	04	02	00	02	14	4 534 554,50		01	00	00	01	50	01	1 678 950,00	1 678 950,00	06H 30 à 17H30
MECHTRAS	00	00	00	00	00	00	00	00	00	0,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
BOUZEGUENE	00	00	00	00	00	00	00	00	00	0,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
BENI-ZEKI	230	160	03	06	06	02	02	04	160	2 500 000,00		00	06	05	132	06	2 563 974,00	900 000,00	06H30 à 18H00	
IDIEUR	00	00	00	00	00	00	00	00	00	0,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
ILLOUA-OUNALOU	1000	663	15	15	15	02	02	04	35	6 000 000,00		00	06	06	100	09	4 368 016,00	485 335,00	06H 30 à 16H30	
DRAA-BEN-KHEDDA	129	129	03	02	03	01	03	04	129	2 500 000,00		03	03	03	29	03	1 639 260,00	273 210,00	06H 30 à 17H30	
SIDI-NAMANE	250	135	04	08	08	05	01	06	150	5 000 000,00		09	09	09	300	09	4 700 000,00	530 000,00	06H 30 à 18H30	
TAOMAT	90	90	03	03	03			00				02	02	00	02	02	1 250 000,00	450 000,00	06H 30 à 17H00	
TRAMITINE	600	600	14	16	26	02	02	04	0	2 500 000,00		14	14	00	14	09	7 000 000,00	494 802,00	07H 00 - 17H00	
DRAA-EL-MIZANE	612	593	09	30	35	03	06	09	276	9 150 000,00		00	12	12	317	09	7 918 795,50	850 585,00	06H 00 à 06H 00	
AIN-ZAOUIA	219	219	08	11	11	3	0	03	75	1 500 000,00		00	02	02	89	02	1 700 000,00	850 000,00	06H 00 à 16H 00	
AIT-YAHIA-MOUSSA	00	00	00	00	00	00	00	00	00	0,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
FRIKAT	00	00	00	00	00	00	00	00	00	0,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
IERHOUMENE	200	200	07	06	06	01	00	01	150	1 000 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
ILLITEN	350	350	10	12	10	03	02	05	135	700 000,00		00	02	02	80	01	2 970 240,00	1 485 120,00	06H 30 à 17H 00	
IMSOUHAL	49	49	3	2	6			00				0	3	03		3	1 787 400,00	595 800,00	06H 30 - 17H 30	
LARBAA-NATH-IRATHEN	65	65	02	02	02	00	00	00	00	0,00		00	02	02	02	02	3 789 324,00	1 200 000,00	7H 00 à 16H 00	
AIT-AGGOUACHA	50	50	02	01	02	05	01	06	144	1 580 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
IRDIEN	00	170	02	02	06	03	01	04	140	4 000 000,00		00	01	01	100	01	2 190 000,00	2 190 000,00	06H 00 - 17H 30	
MAATRAS			8	4	8	8		08	50			00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
SOUK-EL-TEINNE	1740	860	6	6	6	5	1	06	324	1 800 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
MAKOUDA	500	500	03	03	03	04	03	07	210	1 000 000,00		00	05	05	157	02	4 037 355,84	807 471,00	06H 30 à 17H00	
BOUDJIMA	349	249	05	11	11	03		03	90	3 175 321,50		00	05	05	150	05	3 117 182,18	623 000,00	06H 00 à 16H 00	
MEKLA	1500	550	14	30	14	05	00		220	4 689 576,29		00	10	10	330	10	3 984 920,55	398 492,05	06H à 16h 8H à 16H 07H00	
AIT-KHELLIL	1000	800	04	06	06	06	00	06	1100	5 000 000,00		00	03	03	06	03	2 370 480,00	790 160,00	12H 00 16H00	
SOUAMAA	225	225	02	02	07	02	00	02	60	650 000,00			00							
OUACIS	50	00	00	00	00	04	01	05	125	0,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
AIT-BOUMAHDI	00	150	05	05	07	05	00	05	00	1 500 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
AIT-TOUDERT	70	50	05	10	10	05	01	06	12	5 000 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
OUADHIAS	158	434	09	04	14	09		09	306			00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
AGOUNI-	00	00	00	00	00	04	00	04	132			00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
GUEGRANE	00	00	00	00	00	10	00	10	300	3 000 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	
AIT-BOUADDOU	00	00	00	00	00	00	00	00											--	
TIZANTLETA	380	380	04	04	06	04	00	04	139	660 000,00		00	00	00	00	00	0,00	0,00	--	

OUAGUENGOUNE	1500	60	02	23	03	01	01	02	60	1 000 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--
AIT-AISSA-MIMOUNE	1365	725	35	23	17	03	01	04	28	3 000 000,00		29	29	14	29	9 961 442,40	500 000,00	04 Heures
TIMIZART	3040	457	08	51	08	08	01	09		2 312 885,00	00	01	01	76	01	514 080,00	800 000,00	06H 30 le matin 16H30 le soir
TIZI-GHENIFF	350	350	11	05	18	06	02	08	08	1 446 400,00	00	07	07	30	07	3 377 226,54	482 460,93	07H à 17H 00
M'KIRA	1100	645	21	34	26	06	02	08	325	2 000 000,00	00	09	09	320	06	7 207 680,00	800 853,33	06H 30 à 08H 00 15H 00 à 17H 00
TIGZIRT	00	00	00	00	00	00	00	00	00		00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--
IFLISSEN	100	70	03	03	03	07	00	07	284	960 000,00	00	01	01	20	01	280 000,00	360 000,00	07H00 16H00
MIZRANA	200	200	01	03	05	01	02	03	08	3 000 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	00	--
TIZI-RACHED	165	165	03	03	00	04	00	04	140	2 700 000,00	00	00	00	00	00	0 0,00	0 0,00	--
AIT-OUMALOU	30	30	01	00	00	00	00	00	00	0 0,00	00	01	01	30	01	202 426,00	300 000,00	07H15 - 16H30
TIZI-OUZOU								00										
TOTAL	26 584	19 036	353	532	542	228	55	278	8 292	116 429 027	01	171	177	3 688	165	112 010 011	25 309 308	--

*à Réguler
au C.A.L.*

D E C I S I O N

Le Wali de Tizi Ouzou.

- Vu la loi N°12.07 du 21/02/2012 relative à la Wilaya.
- Vu le décret exécutif N°94.215 du 23/07/1994, déterminant les organes et les structures de l'administration générale de la wilaya.
- Vu le décret exécutif N°95.265 du 06/09/1995, fixant les règles d'organisation et de fonctionnement des services de la réglementation des affaires générales et de l'administration locale de la Wilaya.
- Vu la délibération N°45/APW du 30/06/2015, portant adoption du budget supplémentaire de la Wilaya année 2015.
- Vu la délibération N°51/APW du 30/06/2015, portant attribution de subventions aux chapitres 900/914/920/930/969/979.
- Vu la décision du Ministère de l'intérieur et de collectivités locales portant approbation du budget supplémentaire de la Wilaya pour l'année 2015 en date du 22/09/2015.
- Vu les crédits inscrits au chapitre 900, sous chapitre 9003 et article 691 au BS 2015.
- Vu l'envoi N°988/SALMP du 06/09/2015 portant l'état de répartition de la subvention CSGCL destinée pour la prise en charge de l'entretien des moyens de transport scolaire et la location des bus au profit des élèves du cycle primaire

**SUR PROPOSITION DE MONSIEUR LE DIRECTEUR DE
L'ADMINISTRATION LOCALE**

D E C I D E

Article 1°/ Une subvention grevée d'affectation spéciale d'un montant de 4.570.900,00 DA (QUATRE MILLIONS CINQ CENT SOIXANTE DIX MILLE NEUF CENT DINARS) est allouée à la commune de SIDI NAAMANE.

Article 2°/ Cette subvention est destinée à la prise en charge de dépenses de location de bus pour le ramassage scolaire du cycle primaire et l'entretien du matériel communal du ramassage scolaire.

Article 3°/ Le montant de cette subvention est à virer au compte trésor N°520 005, ouvert au nom de la trésorerie intercommunale de DRAA BEN KHEDDA.

Article 4°/ MM. Le Directeur de l'administration locale, le contrôleur financier, le trésorier de la Wilaya, Le chef de Daïra de DRAA BEN KHEDDA, Le président de l'assemblée populaire Communale de SIDI NAAMANE et le trésorier intercommunale de DRAA BEN KHEDDA sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution de la présente décision.

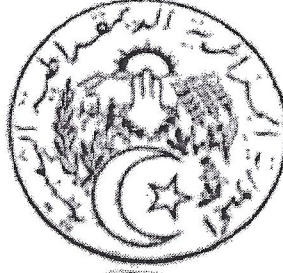
Fait à Tizi-Ouzou le

17 0 DEC 2015



الديمقراطية الشعبية

المديرية العامة للمواصلات السلكية
واللاسلكية الوطنية



الجمهورية الجزائرية

وزارة الداخلية
الجماعات المحلية

FLASH

12 8 DEC 2017

برقية رسمية

ولاية تيزي وزو

مرجع مركز الاستقبال		مرجع مركز الإرسال			مرجع المرسل			
ساعة وتاريخ الاستقبال	رقم التسجيل	ساعة وتاريخ التسليم	الأصل	رقم الإرسال	صفحة العمل	درجة الاستعجال	عدد الصفحات	رقم نص

EXPEDITEUR : LE WALI DE TIZI-OUZOU.

DESTINATAIRE : MONSIEUR LE CHEF DE LA DAIRA DE : BRAA-BEN-KHEDDA

EN COMMUNICATION AUX PRESIDENTS D'APC DE BRAA-BEN-KHEDDA
TADMAIT, SIDI-NAMANE ET TIRMITINE

TEXTE N° : 597 DAL/SALMP/2017.

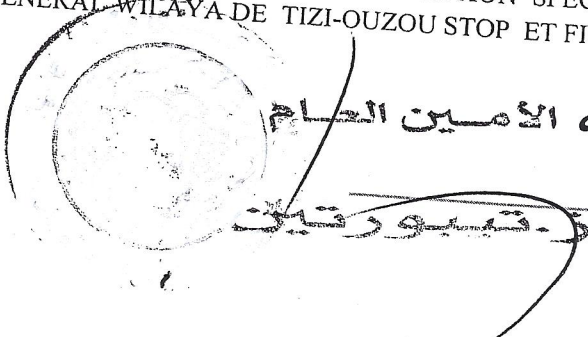
28 DEC 2017

SUITE ENVOI N° 1068/MICL/DRSFL DU 21/11/2017 STOP EMANANT DU MINISTERE
DE L'INTERIEUR DES COLLECTIVITES LOCALES ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE STOP HONNEUR
VOUS COMMUNIQUER MONTANTS SUBVENTIONS GREVEES D'AFFECTATION SPECIALE STOP REVENANT
COMMUNES RELEVANT VOS CIRCONSCRIPTIONS STOP DESTINEES A LA PRISE EN CHARGE DEPENSES
ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE AU PROFIT DES ELEVES DU CYCLE
PRIMAIRE STOP EXERCICE 2017 STOP COMME SUIVIT STOP

COMMUNES	MONTANTS
DRAA-BEN-KHEDDA	1 292 000,00
TADMAIT	4 000 000,00
SIDI-NAMANE	4 000 000,00
TIRMITINE	4 000 000,00

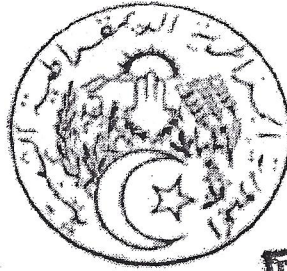
STOP DITES SUBVENTIONS STOP DOIVENT ETRE INSCRITES AUX BUDGETS
SUPPLEMENTAIRES 2017 COMME SUIVIT STOP NOUVELLE NOMENCLATURE STOP EN RECETTES STOP
ARTICLE 740 STOP S/CHAPITRE 9410 STOP CHAPITRE 941 STOP EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT
ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP ANCIENNE NOMENCLATURE
STOP EN RECETTES STOP ARTICLE 740 EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT ENTRETIEN STOP
LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP A CET EFFET STOP VOUS DEMANDE INVITER
PRESIDENTS APC COMMUNES PROVOQUER REUNION EXTRAORDINAIRE DE L'ASSEMBLEE STOP POUR
INSCRIRE DITES SUBVENTIONS PAR AUTORISATION SPECIALE AU BS 2017 STOP SIGNE Z. TIBOURTINE
SECRETAIRE GENERAL WILAYA DE TIZI-OUZOU STOP ET FIN.

يجب على المرسل أن يوقع البرقية الأمين العام
مع الختم الإداري



الديمقراطية الشعبية

المديرية العامة للمواصلات البلدية
واللاسلية الوطنية



الجمهورية الجزائرية

وزارة الداخلية
الجماعات المحلية

12-8-DEC-2017

FLASH

برقية رسمية

ولاية تيزي وزو

مرجع الاستقبال		مرجع مركز الإرسال			مرجع المرسل			
رقم التسجيل	ساعة وتاريخ الاستقبال	رقم الإرسال	الأصل	ساعة وتاريخ التسليم	صيغة العمل	درجة الاستعجال	عدد الصفحات	رقم نص

EXPEDITEUR : LE WALI DE TIZI-OUZOU.

DESTINATAIRE : MONSIEUR LE CHEF DE LA DAIRA DE : AZEFFOUN

EN COMMUNICATION AUX PRESIDENTS D'APC DE : AZEFFOUN, AGHRIBS, AIT CHAFFA ET AKERROU

TEXTE N° : 489 DAL/SALMP/2017.

28 DEC 2017

SUITE ENVOI N° 1068/MICL/DRSFL DU 21/11/2017 STOP EMANANT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR DES COLLECTIVITES LOCALES ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE STOP HONNEUR VOUS COMMUNIQUEZ MONTANTS SUBVENTIONS GREVEES D'AFFECTATION SPECIALE STOP REVENANT COMMUNES RELEVANT VOS CIRCONSCRIPTIONS STOP DESTINEES A LA PRISE EN CHARGE DEPENSES ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE AU PROFIT DES ELEVES DU CYCLE PRIMAIRE STOP EXERCICE 2017 STOP COMME SUIVIT STOP

COMMUNES	MONTANTS
AZEFFOU	2 052 000,00
AGHRIBS	4 613 884,00
AIT-CHAFFA	2 057 300,57
AKERROU	2 660 000,00

STOP DITES SUBVENTIONS STOP DOIVENT ETRE INSCRITES AUX BUDGETS SUPPLEMENTAIRES 2017 COMME SUIVIT STOP NOUVELLE NOMENCLATURE STOP EN RECETTES STOP ARTICLE 740 STOP S/CHAPITRE 9410 STOP CHAPITRE 941 STOP EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP ANCIENNE NOMENCLATURE STOP EN RECETTES STOP ARTICLE 740 EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP A CET EFFET STOP VOUS DEMANDE INVITER PRESIDENTS APC COMMUNES PROVOQUER REUNION EXTRAORDINAIRE DE L'ASSEMBLEE STOP POUR INSCRIRE DITES SUBVENTIONS PAR AUTORISATION SPECIALE AU BS 2017 STOP SIGNE Z. TIBOURTINE SECRETAIRE GENERAL WILAYA DE TIZI-OUZOU STOP ET FIN.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

WILAYA DE TIZI-OUZOU

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION

LOCALE

N° 231 / DAL / SBP / 2015

D E C I S I O N

Le Wali de Tizi Ouzou.

- Vu la loi N°12.07 du 21/02/2012 relative à la Wilaya.
- Vu le décret exécutif N°94.215 du 23/07/1994, fixant les règles d'organisation et de fonctionnement des structures de l'administration générale.
- Vu le décret exécutif N°95.265 du 06/09/1995, fixant les règles d'organisation et de fonctionnement des services de la réglementation des affaires générales et de l'administration locale de la Wilaya.
- Vu la délibération N°40/APW du 15/12/2014, portant adoption du budget primitif de la Wilaya année 2015.
- Vu la délibération N° 41/APW du 15/12/2014, portant attribution de subventions aux chapitres 900/912/913/914/920/930/979.
- Vu la décision du Ministère de l'intérieur et de collectivités locales portant approbation du budget primitif de la Wilaya pour l'année 2015 en date du 19/02/2015.
- Vu les crédits inscrits au chapitre 900, sous chapitre 9003 et article 691 au BP 2015.
- Vu l'envoi N° 641/SALMP du 28/05/2015 portant répartition de la contribution de la wilaya au ramassage scolaire pour l'année scolaire 2015/2016.

**SUR PROPOSITION DE MONSIEUR LE DIRECTEUR DE
L'ADMINISTRATION LOCALE**

D E C I D E

Article 1°/ Une subvention grevée d'affectation spéciale d'un montant de 700 000,00 DA (Sept Cent Mille DA) est allouée à la commune de SIDI NAAMANE.

Article 2°/ Cette subvention est destinée pour la prise en charge de la contribution de la wilaya au ramassage scolaire – année scolaire 2015/2016.

Article 3°/ Le montant de cette subvention est à virer au compte trésor N°520 005, ouvert au nom de la trésorerie intercommunale de DRAA BEN KHEDDA.

Article 4°/ MM. Le Directeur de l'administration locale, le contrôleur financier, le trésorier de la Wilaya, Le chef de Daïra de DRAA BEN KHEDDA, Le président de l'assemblée populaire Communale de SIDI NAAMANE et le trésorier intercommunale de DRAA BEN KHEDDA sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution de la présente décision.

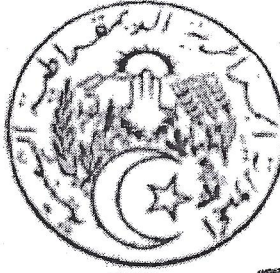
Fait à Tizi-Ouzou le



2015 05 28

الديمقراطية الشعبية

المديرية العامة للمواصلات السلكية
واللاسلكية الوطنية



الجمهورية الجزائرية

وزارة الداخلية
الجماعات المحلية

ولاية تيزي وزو

برقية رسمية

URGENT

مرجع مركز الاستقبال		مرجع مركز الإرسال			مرجع المرسل			
ساعة و تاريخ الاستقبال	رقم التسجيل	ساعة و تاريخ التسليم	الأصل	رقم الإرسال	صيغة العمل	درجة الاستعجال	عدد الصفحات	رقم نص

EXPEDITEUR : LE WALI DE TIZI-OUZOU.

DESTINATAIRE : MONSIEUR LE CHEF DE LA DAIRA DE : TIZI-RACHED.

EN COMMUNICATION AUX PRESIDENTS D'APC DE : TIZI-RACHED
ET AIT-OU MALOU

TEXTE N° : 505 DAL/SALMP/2017.

28 DEC 2017

SUITE ENVOI N° 1068/MICL/DRSFL DU 21/11/2017 STOP EMANANT DU MINISTERE
DE L'INTERIEUR DES COLLECTIVITES LOCALES ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE STOP HONNEUR
VOUS COMMUNIQUEZ MONTANTS SUBVENTIONS GREVEES D'AFFECTATION SPECIALE STOP REVENANT
COMMUNES RELEVANT VOS CIRCONSCRIPTIONS STOP DESTINEES A LA PRISE EN CHARGE DEPENSES
ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE AU PROFIT DES ELEVES DU CYCLE
PRIMAIRE STOP EXERCICE 2017 STOP COMME SUIVIT STOP

COMMUNES	MONTANTS
TIZI-RACHED	1 900 000,00
AIT-OU MALOU	1 368 000,00

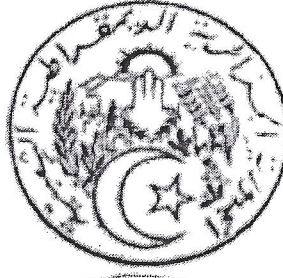
STOP DITES SUBVENTIONS STOP DOIVENT ETRE INSCRITES AUX BUDGETS
SUPPLEMENTAIRES 2017 COMME SUIVIT STOP NOUVELLE NOMENCLATURE STOP EN RECETTES STOP
ARTICLE 740 STOP S/CHAPITRE 9410 STOP CHAPITRE 941 STOP EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT
ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP ANCIENNE NOMENCLATURE
STOP EN RECETTES STOP ARTICLE 740 EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT ENTRETIEN STOP
LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP A CET EFFET STOP VOUS DEMANDE INVITER
PRESIDENTS APC COMMUNES PROVOQUER REUNION EXTRAORDINAIRE DE L'ASSEMBLEE STOP POUR
INSCRIRE DITES SUBVENTIONS PAR AUTORISATION SPECIALE AU BS 2017 STOP SIGNE Z. TIBOURTINE
SECRETAIRE GENERAL WILAYA DE TIZI-OUZOU STOP ET FIN.

يجب على المرسل أن يوقع البرقية
مع الختم الإداري

الديمقراطية الشعبية

المديرية العامة للمواصلات السلكية

واللاسلكية المظلية



الجمهورية الجزائرية

وزارة الداخلية

الجماعات المحلية

برقية رسمية

ولاية تيزي وزو

مرجع مركز الاستقبال		مرجع مركز الإرسال			مرجع المرسل			
ساعة و تاريخ الاستقبال	رقم التسجيل	ساعة و تاريخ التسليم	الأصل	رقم الإرسال	صيغة العمل	درجة الاستعجال	عدد الصفحات	رقم النص

EXPEDITEUR : LE WALI DE TIZI-OUZOU.

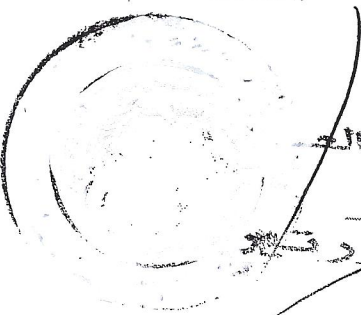
DESTINATAIRE : MONSIEUR LE CHEF DE LA DAIRA DE TIZI-OUZOU.

EN COMMUNICATION A MONSIEUR LE PRESIDENT D'APC DE TIZI-OUZOU.

TEXTE N° : 506 DAL/SALMP/2017.

28 DEC 2017

SUITE ENVOI N° 1068/MICL/DRSFL DU 21/11/2017 STOP EMANANT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR DES COLLECTIVITES LOCALES ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE STOP HONNEUR VOUS COMMUNIQUEUR MONTANT SUBVENTION GREVEE D'AFFECTATION SPECIALE STOP REVENANT COMMUNE DE TIZI-OUZOU STOP DE L'ORDRE DE 1 140 000,00 DA STOP DESTINEE A LA PRISE EN CHARGE DEPENSES ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE AU PROFIT DES ELEVES DU CYCLE PRIMAIRE STOP EXERCICE 2017 STOP DITE SUBVENTION STOP DOIT ETRE INSCRITE AU BUDGET SUPPLEMENTAIRE 2017 COMME SUIV STOP EN RECETTES STOP ARTICLE 740 STOP S/CHAPITRE 9410 STOP CHAPITRE 941 STOP EN DEPENSES STOP ARTICLES SE RAPPORTANT ENTRETIEN STOP LOCATION STOP MOYENS DE TRANSPORT SCOLAIRE STOP A CET EFFET STOP VOUS DEMANDE INVITER PRESIDENT APC COMMUNE PROVOQUER REUNION EXTRAORDINAIRE DE L'ASSEMBLEE STOP POUR INSCRIRE DITE SUBVENTION PAR AUTORISATION SPECIALE AU BS 2017 STOP SIGNE Z. TIBOURTINE SECRETAIRE GENERAL WILAYA DE TIZI-OUZOU STOP ET FIN.



يجب على المرسل أن يوقع البرقية
مع الختم الإداري

ز. تيبورتين

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**ADMINISTRATION LOCALE
ET DU PATRIMOINE.**

Etat de repartition de la subvention
CSGCL Pour prise en charge des dépenses
d'entretien et location des moyens de transport
scolaire au profit des élèves du cycle primaire.

N°	COMMUNES	Montant 2016	Taux	MONTANT 2017.
01	ABI YUCEF	4 000 000	0.76	3 040 000.00
02	AKBIL	5 000 000	0.76	3 800 000.00
03	AIT YAHIA	4 000 000	0.76	3 040 000.00
04	AIN EL HAMMAM	3 600 000	0.76	2 736 000.00
	Total Daira	16 600 000	0.76	12 616 000.00
05	IFIGHA	3 000 000	0.76	2 280 000.00
06	FREHA	4 000 000	0.76	2 700 000.00
07	AZAZGA	4 000 000	0.76	2 040 000.00
08	ZEKRI	1 900 000	0.76	1 444 000.00
09	YAKOUREN	1 900 000	0.76	1 444 000.00
	Total Daira	14 800 000	0.76	9 908 000.00
10	AZEFFOUN	2 700 000	0.76	2 052 000.00
11	AGHRIBS	6 070 900	0.76	4 613 884.00
12	AIT CHAFFA	2 706 974	0.76	2 057 300.57
13	AKERROU	3 500 000	0.76	2 660 000.00
	Total Daira	14 977 874	0.76	11 383 184.57
14	AIT MAHMOUD	3 200 000	0.76	2 432 000.00
15	BENI ZMENZER	3 800 000	0.76	2 888 000.00
16	BENI AISSI	3 000 000	0.76	2 280 000.00
17	BENI DOUALA	2 500 000	0.76	1 900 000.00
	Total Daira	12 500 000	0.76	9 500 000.00
18	BENI YENNI	4 000 000	0.76	3 040 000.00
19	IBOUDRAREN	4 000 000	0.76	3 040 000.00
20	YATTAFENE	3 000 000	0.76	2 280 000.00
	Total Daira	11 000 000	0.76	8 360 000.00
21	BOGHNI	3 600 000	0.76	2 236 000.00
22	ASSI YUCEF	1 300 000	0.76	988 000.00
23	MECHTARS	4 416 007	0.76	2 356 165.56
24	BOUNOUH	4 541 818	0.76	3 451 781.74
	Total Daira	13 857 825	0.76	9 031 947.30
25	BOUZEGUENE	3 683 400	0.76	2 799 384.00
26	BENI ZEKKI	2 600 000	0.76	1 976 000.00
27	ILLOULA OU MALOU	4 500 000	0.76	3 420 000.00
28	IDJEUR	2 500 000	0.76	1 900 000.00
	Total Daira	13 283 400	0.76	10 095 384.00

	<i>Draa bakh</i> EDDA	1 700 000	0.76	1 292 000.00
	<i>Tadmait</i>	5 500 000	0.76	4 000 000.00
	<i>Sidi N</i> AMANE	5 500 000	0.76	4 000 000.00
	<i>Timi</i> tENE	5 500 000	0.76	4 000 000.00
	<i>Daira</i>	18 200 000	0.76	13 292 000.00
	<i>Achya</i> MOUSSA	4 200 000	0.76	7 384 480.00
	<i>Frikar</i>	4 624 495	0.76	3 514 616.35
	<i>D.E. IZAN</i>	5 276 579	0.76	3 610 199.66
36	AIN ZAOUIA	4 800 000	0.76	3 428 000.00
	Total Daira	18 901 074	0.76	17 937 296.01
37	IMSOUHAL	3 700 000	0.76	2 812 000.00
38	IFERHOUNENE	4 000 000	0.76	3 040 000.00
39	ILLILTENE	2 500 000	0.76	1 900 000.00
	Total Daira	10 200 000	0.76	7 752 000.00
40	IRDJEN	5 000 000	0.76	3 800 000.00
41	L.N. IRATHEN	4 748 000	0.76	3 608 480.00
42	AIT AGGOUACHA	2 000 000	0.76	1 520 000.00
	Total Daira	11 748 000	0.76	8 928 480.00
43	MAATKAS	6 000 000	0.76	4 560 000.00
44	SOUK EL TENINE	4 050 000	0.76	3 078 000.00
	Total Daira	10 050 000	0.76	7 638 000.00
45	MAKOUDA	5 000 000	0.76	3 800 000.00
46	BOUDJIMA	3 183 400	0.76	2 419 384.00
	Total Daira	18 233 400	0.76	6 219 384.00
47	AIT BOUMAHDI	4 500 000	0.76	3 420 000.00
48	OUACIFS	2 000 000	0.76	1 520 000.00
49	AIT TOUDDERT	4 000 000	0.76	3 040 000.00
	Total Daira	10 500 000	0.76	7 980 000.00
50	OUADHIAS	3 000 000	0.76	2 280 000.00
51	AIT BOUADDOU	3 000 000	0.76	2 280 000.00
52	AGOUNI GUEGHRANE	2 150 000	0.76	1 634 000.00
53	TIZI NTLETA	4 000 000	0.76	3 040 000.00
	Total Daira	12 150 000	0.76	9 234 000.00
54	TIMIZART	4 000 000	0.76	3 040 000.00
55	AIT AISSA MIMOUNE	2 000 000	0.76	1 520 000.00
56	OUAGUENOUNE	3 500 000	0.76	2 660 000.00
	Total Daira	9 500 000	0.76	7 220 000.00
57	AIT KHELLILI	4 500 000	0.76	3 420 000.00
58	MEKLA	4 500 000	0.76	3 420 000.00
59	SOUAMAA	6 000 426	0.76	4 560 324.12
	Total Daira	15 000 426	0.76	11 400 324.12
60	TIGZIRT	4 000 000	0.76	3 040 000.00
61	IFLISSEN	1 200 000	0.76	912 000.00
62	MIZRANA	3 000 000	0.76	2 280 000.00
	Total Daira	8 200 000	0.76	6 232 000.00
63	TIZI GHENIFF	4 600 000	0.76	3 496 000.00

64	MKIRA	1 800 000	0.76	1 368 000.00
	Total Daira	6 400 000	0.76	4 864 000.00
65	TIZI RACHED	2 500 000	0.76	1 900 000.00
66	AIT OUMALOU	1 800 000	0.76	1 368 000.00
	Total Daira	4 300 000	0.76	3 268 000.00
67	TIZI-OUZOU	1 500 000	0.76	1 140 000.00
	Total Daira	1 500 000	0.76	1 140 000.00
	TOTAL	241 852 000	0.76	184 000 000.00

28 DEC 2017