

UNIVERSITE MOULOD MAMMERI TIZI-OUZOU

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES DE GESTION**

DEPARTEMENT DES SCIENCES DE GESTION



MÉMOIRE DE FIN DE CYCLE

En vue de l'obtention du diplôme de master en sciences de Gestion

Option : Gestion Public

THÈME

**La gestion du transport
universitaire**

Cas de l'UMMTO

Réalisé par :

SADLI Smina

Dirigé par :

FERRET Massilva

Date de soutenance : 01/07/2025

Promotion 2024/2025

Remerciements

Nous remercions tout d'abord le bon Dieu de nous avoir donné la force et la volonté d'accomplir cet humble travail.

Nos remerciements les plus vifs à notre encadreur M^{me} Ferret . Qui nous a fait l'honneur d'accepter de diriger ce travail. Nous vous exprimons notre gratitude pour les conseils bienveillants dont vous nous gratifiez. Le temps qu'il nous a patiemment consacré. La rigueur de sa démarche intellectuelle, la pertinence des ses conseils et ses orientations dont on à eu le privilège de bénéficier. On tient à lui exprimer notre profonde gratitude. Nous tenons également à remercier :

Une pensée pour nos chers parents et amis, aux quels nous sommes toujours reconnaissants de nous avoir continuellement donné de précieux conseil et appuis.

Nous remercions les enseignants et le personnel administratif du

Département des sciences de Gestion. Nous tenons aussi à remercier toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire de fin de cycle.

Que les membres de jury trouvent ici, l'expression de notre profonde gratitude et nos sincères remerciements pour l'honneur qu'ils nous font en acceptant d'évaluer notre travail.

Dédicace

Je dédie le fruit de mes humbles efforts

à mes proches, mes honorables parents, que Dieu leur accorde une longue vie.

À mon grand-père et ma grand-mère, que Dieu les protège.

À mes frères et sœurs et à tous les membres de ma famille.

Je tiens à remercier tout particulièrement mes amis et tous mes collègues.

Et tous ceux qui m'ont aidé à mener à bien ce travail.

Liste des tableaux

Tableau 1 : Les différents moyens de transport	11
Tableau 2 : Comparaison des modes de transport.....	22
Tableau 3 : Comparaison entre transport individuel et transport collectif.....	24
Tableau 4 : Accessibilité	28
Tableau 5 : Catégories d'infrastructures	30
Tableau 6 : Exemples de prestataires privés actifs.....	47
Tableau 7 : Exemples d'entreprises sous-traitantes	50
Tableau 8 : Tableau comparatif : Gestion directe vs Gestion déléguée	51
Tableau 9 : Principaux problèmes logistiques du transport universitaire algérien.....	54
Tableau 10 : Faiblesses majeures dans le contrôle et suivi des prestataires privés.....	55
Tableau 11 : Contraintes humaines et organisationnelles du transport universitaire	57
Tableau 12 : État du confort et de la sécurité dans le transport universitaire en Algérie.....	59
Tableau 13 : Fréquence et couverture du réseau universitaire dans quelques wilayas (2023). 61	
Tableau 14 : Spécificités du transport universitaire urbain à l'UMMTO	68
Tableau 15 : Comparaison entre transport universitaire urbain et suburbain à l'UMMTO.....	72
Tableau 16 : Estimation de la fréquentation quotidienne des bus universitaires à l'UMMTO 75	
Tableau 17 : Synthèse des constats tirés de l'entretien	83
Tableau 18 : Typologie des dysfonctionnements dans le transport universitaire à l'UMMTO84	
Tableau 19 : Correspondance entre diagnostic et réalité du service	85
Tableau 20 : Problèmes et conséquences	89
Tableau 21 : Propositions concrètes issues des usagers et responsables du transport à l'UMMTO	90
Tableau 22 : Initiatives innovantes mises en œuvre dans des universités algériennes.....	90
Tableau 23 : Pratiques inspirantes issues d'universités étrangères	91

Sommaire

Remerciements	
Dédicace	
Liste des tableaux	
Sommaire	
Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : Aperçu général sur le transport.....	4
Introduction	4
Section 1 : Définition et évolution historique du transport	4
Section 2 : Les modes et types de transport.....	10
Section 3 : Défis et enjeux contemporains du transport	27
Conclusion.....	33
Chapitre 2 : Cadre théorique du transport universitaire et ses enjeux en Algérie	35
Introduction	35
Section 1 : Le transport universitaire comme service public.....	36
Section 2 : Organisation et acteurs du transport universitaire en Algérie	44
Section 3 : Critères d'évaluation de la performance du transport universitaire	57
Conclusion.....	65
Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives	66
Introduction	66
Section 1 : Présentation générale du transport universitaire à l'UMMTO	67
Section 2 : Analyse empirique de la gestion du transport universitaire	76
Section 3 : Perspectives d'amélioration et recommandations	86
Conclusion.....	93
Conclusion générale	94
Bibliographie.....	97
Table des matières	
Résumé	

Introduction générale

Introduction générale

Dans tous les pays, le transport est un service essentiel pour permettre aux citoyens d'accéder à leur lieu de travail, aux services publics, aux hôpitaux, ou encore aux établissements d'enseignement. Pour les étudiants, en particulier ceux de l'enseignement supérieur, pouvoir se déplacer chaque jour entre leur lieu de résidence et leur campus universitaire est une condition indispensable à la poursuite de leurs études. C'est pourquoi, dans de nombreux pays, dont l'Algérie, l'État met en place un service de transport universitaire gratuit, géré par les œuvres universitaires. Ce service vise à faciliter la mobilité quotidienne des étudiants et à leur garantir un accès équitable à l'université, quel que soit leur lieu d'habitation ou leur situation sociale.

À l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO), comme dans d'autres établissements, ce service de transport est particulièrement important. L'université accueille un grand nombre d'étudiants répartis sur plusieurs sites et facultés (Hasnaoua, Tamda, Bastos...), et beaucoup d'entre eux vivent dans des résidences universitaires situées à plusieurs kilomètres des campus, voire dans des villages plus éloignés. Sans un système de transport bien organisé, ces étudiants auraient de grandes difficultés à assister régulièrement aux cours ou à se présenter aux examens. Le transport universitaire n'est donc pas un simple moyen de déplacement : il représente un facteur essentiel de réussite académique, de stabilité sociale, et de réduction des inégalités.

Cependant, dans la pratique, ce service connaît plusieurs problèmes. Certains étudiants arrivent en retard ou manquent leurs cours à cause de l'absence ou du retard des bus. D'autres se plaignent de la surcharge dans les véhicules, du manque d'entretien, de l'absence d'information claire sur les horaires, ou encore de la réduction du nombre de rotations à certaines périodes comme le mois de Ramadan ou la fin d'année universitaire. Ces problèmes sont souvent aggravés par une mauvaise communication entre les services concernés et une coordination insuffisante entre les différents acteurs (DOU, prestataires privés, facultés, résidences...).

Afin de mieux comprendre la situation, ce mémoire propose d'étudier la gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO, en s'appuyant à la fois sur des éléments théoriques et sur une enquête de terrain réalisée auprès de la cheffe de service transport de la Direction des œuvres universitaires de Hasnaoua (DOUH). L'objectif est de dresser un état des lieux complet du fonctionnement actuel du service, d'identifier les dysfonctionnements rencontrés, et de proposer des pistes d'amélioration concrètes, adaptées au contexte local.

Problématique

Dans ce contexte, la question centrale à laquelle ce mémoire cherche à répondre est la suivante :

« Quels sont les dysfonctionnements majeurs du système de transport universitaire à l'UMMTO, et quelles sont les pistes d'optimisation possibles pour améliorer ce service essentiel à la réussite étudiante ? »

Pour y répondre, plusieurs sous-questions ont été formulées :

- Quelle est la qualité perçue du service de transport universitaire par les acteurs concernés ?
- Quels sont les écarts entre les besoins réels des usagers et les services actuellement offerts ?
- Quelles recommandations pratiques et stratégiques peuvent être proposées pour améliorer la gestion du service ?

Objectifs de la recherche

L'objectif principal de ce mémoire est d'étudier le fonctionnement du transport universitaire à l'UMMTO afin de mieux comprendre ses problèmes et proposer des solutions. Plus précisément, il s'agit de :

- Décrire comment le service est organisé et utilisé ;
- Identifier les difficultés techniques, humaines et organisationnelles ;
- Analyser les avis des responsables et des étudiants ;
- Comparer avec d'autres expériences en Algérie et à l'étranger ;
- Proposer des recommandations pour améliorer la qualité du service.

Méthodologie et plan du mémoire

Ce mémoire repose sur une double approche. D'une part, une recherche documentaire permet de poser un cadre théorique et institutionnel autour de la notion de transport universitaire, de son évolution, et de son rôle dans le système éducatif algérien. D'autre part, une enquête qualitative a été menée auprès de la responsable du service transport de la DOU Hasnaoua, afin d'analyser le fonctionnement réel du service sur le terrain et de recueillir des propositions concrètes.

Structure de la recherche

Le travail est structuré en trois chapitres :

- **Le premier chapitre** présente un aperçu général sur le transport, son évolution historique, ses différents modes, et ses enjeux actuels.
- **Le deuxième chapitre** est consacré au cadre théorique et institutionnel du transport universitaire en tant que service public.
- **Le troisième chapitre** porte sur l'étude de cas de l'UMMTO, avec une analyse des pratiques de gestion du transport universitaire, des difficultés rencontrées, des perceptions des acteurs, et des recommandations possibles.

À travers cette recherche, nous espérons apporter une contribution utile à la réflexion sur l'amélioration du transport universitaire, qui reste aujourd'hui un pilier fondamental de l'égalité des chances dans l'enseignement supérieur.

Chapitre 1 : Aperçu général sur le transport

Introduction

Le transport constitue une composante fondamentale des sociétés humaines, tant par son rôle fonctionnel dans le déplacement des personnes et des biens que par son influence sur l'organisation spatiale, la dynamique économique et la cohésion sociale. Dès les premières formes de mobilité rudimentaire jusqu'aux infrastructures modernes façonnées par la révolution industrielle, le transport s'est continuellement adapté aux besoins évolutifs des civilisations. Ce chapitre se propose d'explorer, dans un premier temps, les différentes acceptions du concept de transport à travers une approche pluridisciplinaire (économique, géographique, juridique et sociologique), avant d'en retracer l'évolution historique, depuis l'Antiquité jusqu'à l'ère industrielle. L'objectif est d'offrir une compréhension globale des enjeux structurels et historiques du transport, préalable indispensable à toute réflexion contemporaine sur la mobilité et ses implications.

Section 1 : Définition et évolution historique du transport

Cette section aborde les définitions du transport, ses dimensions multiples (économique, géographique, juridique, sociale) ainsi que son évolution historique, depuis les déplacements rudimentaires des sociétés anciennes jusqu'aux systèmes modernes influencés par la révolution industrielle, la mondialisation, et les défis contemporains liés à l'environnement et à la transition numérique.

1.1. Définitions du transport

Le transport peut être défini comme l'ensemble des opérations permettant le déplacement de personnes, d'animaux ou de marchandises d'un lieu à un autre à l'aide d'un moyen de locomotion et via un itinéraire donné. Il s'agit d'un processus logistique et spatial qui relie des points géographiques au moyen de flux organisés. Il joue un rôle central dans l'activité économique, la mobilité sociale et l'organisation territoriale.

Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le transport recouvre non seulement le mouvement physique mais aussi les services associés à ce déplacement, incluant la planification, la gestion des infrastructures, la régulation et les services logistiques.¹

¹ OCDE. Glossaire des transports. Paris : Organisation de coopération et de développement économiques, 2002.

En géographie et en économie, le transport est considéré comme une fonction de liaison, essentielle à l'intégration des marchés et à la structuration de l'espace. Il participe à l'économie en tant que secteur productif, générateur d'emplois, de revenus et d'effets d'entraînement sur d'autres secteurs.²

Sur le plan juridique, le transport est également un service public dans de nombreux pays, notamment pour les segments touchant à la mobilité des citoyens (transport scolaire, universitaire, interurbain), dont les États assurent la régulation, le financement partiel ou la gratuité, dans une logique d'équité et d'accessibilité.³

D'un point de vue sociologique, le transport est aussi un vecteur d'inclusion sociale ou, inversement, d'exclusion lorsqu'il est insuffisamment accessible. La mobilité qu'il procure conditionne l'accès à l'éducation, à l'emploi, à la santé ou encore à la vie culturelle.⁴

1.2. Évolution historique du transport

L'histoire du transport est intimement liée à l'évolution des sociétés humaines, des premiers déplacements rudimentaires aux réseaux mondialisés contemporains. Chaque époque a connu ses propres innovations, qui ont profondément influencé les dynamiques économiques, sociales et spatiales.

1.2.1. Des origines au Moyen Âge

Le transport, dès ses premières manifestations, a constitué un levier essentiel de la structuration des sociétés humaines. Bien que limité par les moyens technologiques rudimentaires, il a permis la mise en relation des groupes sociaux, la circulation des biens et la diffusion des idées. Durant l'Antiquité et le Moyen Âge, les déplacements se faisaient selon des rythmes lents mais maîtrisés, adaptés aux contraintes physiques et politiques de chaque époque. Aux temps préhistoriques, les premiers hommes se déplaçaient exclusivement à pied, suivant les ressources naturelles et climatiques. Les déplacements étaient motivés par des besoins de survie, de chasse, ou de migration. Le développement de l'agriculture et de l'élevage au néolithique a marqué un tournant important, en sédentarisant partiellement les populations, mais sans supprimer les échanges, comme en témoignent les réseaux de troc

² RODRIGUE, Jean-Paul ; COMTOIS, Claude ; SLACK, Brian. *The Geography of Transport Systems*. 4th ed. New York : Routledge, 2017.

³ CHARLIER, Jean. *Transports et territoires : dynamiques contemporaines*. Paris : Armand Colin, 2004.

⁴ KAUFMANN, Vincent. *Repenser la mobilité : Pour une sociologie de la mobilité*. Paris : Armand Colin, 2002.

entre communautés.⁵ Avec l'apparition des grandes civilisations (Égypte, Mésopotamie, Chine, Grèce, Rome), le besoin d'organiser le transport est devenu stratégique. L'usage des animaux de trait (bœufs, chevaux, ânes, chameaux) et la maîtrise de la roue ont rendu possibles le transport de charges lourdes sur des chariots ou charrettes.⁶

Les Égyptiens ont largement utilisé le Nil pour le transport fluvial, facilitant les échanges internes. Les Grecs et les Phéniciens ont développé des flottes maritimes qui assuraient le commerce méditerranéen. Mais c'est surtout l'Empire romain qui a marqué une avancée majeure : plus de 80 000 km de routes pavées ont été construites pour faciliter les déplacements militaires et commerciaux. Ces routes reliaient les villes de l'empire et constituaient un réseau cohérent, entretenu régulièrement.

Après la chute de l'Empire romain, l'Europe occidentale connut une régression dans les infrastructures et une insécurité croissante des routes. Le transport terrestre redevint lent et difficile. Cependant, dans le monde arabo-musulman et en Asie, les échanges restèrent florissants. Les routes caravanières reliant l'Afrique du Nord, le Moyen-Orient et l'Asie centrale étaient organisées autour d'étapes (caravansérails) et sécurisées par les autorités.⁷ La Route de la Soie illustre l'importance des réseaux terrestres dans la circulation des marchandises (soie, épices, métaux) et des idées (religions, techniques). Sur le plan maritime, les marchands arabes, indiens et chinois dominaient les routes de l'océan Indien. À la fin du Moyen Âge, les villes italiennes (Venise, Gênes) participaient activement aux échanges en Méditerranée.

Malgré l'absence de motorisation, ces formes de transport répondaient à des logiques d'optimisation : usage raisonné des ressources animales, aménagement de voies rudimentaires, coordination entre acteurs, ce que l'on peut qualifier de "**lenteur maîtrisée**", adaptée aux conditions socio-politiques de l'époque.

1.2.2. Révolution industrielle : la transformation du transport

La Révolution industrielle, amorcée au Royaume-Uni à la fin du XVIIIe siècle, a profondément transformé les sociétés européennes, notamment par le biais d'innovations techniques qui ont bouleversé les modes de transport. Cette période marque le passage d'une

⁵ CLOUTIER, Richard. Les débuts de la mobilité humaine. Revue Archéologia, n° 463, 2009, p. 24–31.

⁶ GÉRARDIN, Hervé. Histoire des transports. Paris : Presses Universitaires de France, 2005.

⁷ HOURANI, George. Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times. Princeton : Princeton University Press, 1991.

mobilité lente et contrainte à une mobilité mécanisée, rapide et structurée, participant activement à l'essor économique et à l'urbanisation.

L'invention de la machine à vapeur constitue l'une des principales avancées technologiques de cette époque. Dès 1804, Richard Trevithick met au point la première locomotive à vapeur fonctionnelle, mais c'est en 1825 avec la ligne de Stockton à Darlington, puis en 1830 avec l'ouverture de la ligne Liverpool–Manchester par George Stephenson, que le chemin de fer connaît un développement spectaculaire.⁸ Le transport ferroviaire permet des gains de temps considérables, une plus grande capacité de charge, et une réduction des coûts par rapport aux moyens traditionnels. Il structure l'espace en reliant les zones de production aux centres urbains et aux ports, favorisant ainsi la concentration industrielle et la spécialisation régionale.⁹

1.2.3. XXe siècle : diversification et massification

Le XXe siècle constitue une ère charnière dans l'histoire des transports, marquée par une diversification sans précédent des modes de déplacement et une massification des flux humains et logistiques. Les progrès technologiques, l'urbanisation accélérée, les guerres mondiales et la mondialisation économique ont joué un rôle central dans la transformation profonde de la mobilité.

1.2.3.1. L'âge d'or de l'automobile et de la route

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'automobile s'impose comme le symbole de la modernité. L'essor de la production en série, initié dès 1913 par Henry Ford avec la Ford T, démocratise l'accès à la voiture individuelle. Dans les pays industrialisés, l'État investit massivement dans les infrastructures routières, avec la construction d'autoroutes, de ponts et de tunnels. La mobilité devient un attribut central de la vie quotidienne. En Europe, la généralisation de l'automobile dans les années 1960 transforme les structures urbaines, favorise l'étalement des villes et modifie les pratiques sociales.¹⁰ Le transport routier supplante progressivement le rail pour le fret et les déplacements interurbains.

⁸ PERDONCIN, Laurent. Petite histoire du train. Paris : CNRS Éditions, 2015.

⁹ CHESNAIS, François. La mondialisation du capital. Paris : Syros, 1997.

¹⁰ ORFEUIL, Jean-Pierre. La mobilité, nouvelle question sociale. Paris : L'Aube, 2000.

1.2.3.2. L'essor du transport aérien et la conquête de la vitesse

Parallèlement, le transport aérien, encore expérimental au début du siècle, connaît un essor fulgurant après la Seconde Guerre mondiale. La création de compagnies nationales (Air France en 1933, BOAC au Royaume-Uni) et le développement des avions de ligne permettent une démocratisation progressive du transport aérien, surtout à partir des années 1970 avec l'arrivée des avions gros porteurs comme le Boeing 747.¹¹

Cette accélération des déplacements contribue à une réduction spectaculaire du temps de parcours à l'échelle mondiale. Le transport aérien devient un vecteur majeur de la mondialisation, tant pour les voyageurs que pour le fret à haute valeur ajoutée.

1.2.3.3. Systèmes de transport en commun et urbanisation

Dans les grandes agglomérations, le développement des transports publics urbains répond à la densification démographique. Métros, tramways modernes et bus articulés se multiplient dès la première moitié du siècle dans les métropoles européennes et nord-américaines. Le métro de Paris, inauguré en 1900, servira de modèle à de nombreuses villes.¹²

La massification de la mobilité s'accompagne d'un besoin croissant de coordination, de régulation et de planification. Les politiques publiques de transport s'institutionnalisent, avec la création d'autorités organisatrices, la mise en place de normes de sécurité, et l'intégration progressive des problématiques environnementales dès les années 1970.

1.2.4. XXI^e siècle : enjeux environnementaux et transition numérique

Au XXI^e siècle, les systèmes de transport sont profondément transformés par deux grands enjeux : l'urgence environnementale et la transition numérique. Le secteur des transports, responsable d'environ 24 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (principalement du transport routier), est au cœur des politiques de décarbonation, notamment via l'électrification des véhicules, le développement des transports collectifs et des mobilités actives. L'Union européenne, par exemple, vise une réduction de 90 % des émissions d'ici 2050. Toutefois, dans les pays du Sud, la transition vers une mobilité durable est freinée par des limites économiques et structurelles.¹³

¹¹ BAZIN, Hervé. Histoire de l'aviation : Des pionniers aux avions du futur. Paris : Ellipses, 2015.

¹² BRÉON, Emmanuel. Le métro de Paris. Paris : Gallimard, 2011.

¹³ COMMISSION EUROPÉENNE. Le pacte vert pour l'Europe. Bruxelles : CE, 2019. Disponible sur : https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

En parallèle, la numérisation des transports donne naissance à la mobilité intelligente, intégrant technologies de l'information, géolocalisation, paiement en ligne, IA, IoT et connectivité 5G. Ces innovations facilitent l'émergence de services comme le MaaS ou les véhicules autonomes. Bien qu'elles améliorent l'efficacité et réduisent l'impact environnemental, elles posent aussi des défis : fracture numérique, cybersécurité, protection des données et inclusion.¹⁴

1.3. Rôle du transport dans le développement économique et social

Le transport constitue une composante essentielle de l'infrastructure économique d'un pays. Son rôle dépasse largement le simple déplacement de personnes ou de marchandises : il est un vecteur de croissance économique, d'intégration territoriale, de cohésion sociale et d'accès aux opportunités. Dans une économie mondialisée, la performance du secteur des transports est étroitement corrélée à la compétitivité et à l'attractivité des territoires.¹⁵

1.3.1. Le transport comme catalyseur de croissance économique

Le développement des infrastructures de transport améliore l'efficacité des échanges, réduit les coûts logistiques et stimule la productivité. Des études économiques démontrent qu'une amélioration de 10 % de la connectivité des transports peut accroître le PIB d'un pays de 1 à 2 %¹⁶. En facilitant les flux commerciaux, le transport favorise l'intégration des marchés locaux, nationaux et internationaux. Cela est particulièrement visible dans les régions enclavées ou rurales, où l'extension du réseau routier ou ferroviaire ouvre l'accès à de nouveaux débouchés.

1.3.2. Effets sur l'emploi et le développement industriel

Le secteur des transports est également un important pourvoyeur d'emplois, tant directs (chauffeurs, personnel logistique, maintenance) qu'indirects (industrie automobile, construction d'infrastructures). En Algérie, par exemple, les investissements dans les infrastructures autoroutières et portuaires ont contribué à la relance de certaines filières industrielles et à la structuration de zones économiques.

¹⁴ GODARD, Xavier. Transports et mobilités dans les villes africaines : le temps de la révolution. Marseille : Karthala, 2020.

¹⁵ RODRIGUE, Jean-Paul. The Geography of Transport Systems. 5e éd. New York : Routledge, 2020.

¹⁶ BANQUE MONDIALE. Transport et développement : relier les gens aux opportunités. Washington D.C. : Banque mondiale, 2017. Disponible sur : <https://www.worldbank.org/fr/topic/transport/overview>

Le développement des transports est aussi intimement lié à l'urbanisation et à la croissance des villes. Les systèmes de transport public influencent directement la localisation des activités économiques et la dynamique immobilière, jouant ainsi un rôle structurant dans l'organisation de l'espace urbain.¹⁷

1.3.3. Transport et inclusion sociale

Au-delà des aspects économiques, le transport est un facteur d'inclusion sociale. Un système de transport accessible et efficace permet aux citoyens d'accéder à l'éducation, à l'emploi, aux soins de santé et aux services publics. Il contribue ainsi à la réduction des inégalités territoriales et sociales. L'absence ou la faiblesse des moyens de transport constitue au contraire un frein à la mobilité sociale, en particulier pour les populations marginalisées ou vivant dans les zones périphériques.

Le transport universitaire, en tant que service public, participe directement à cet enjeu d'équité. Il garantit un droit fondamental à la mobilité pour les étudiants, condition essentielle de leur réussite académique et de leur insertion professionnelle¹⁸.

Section 2 : Les modes et types de transport

Les systèmes de transport se diversifient en fonction de leur mode, de leur objectif et de leur utilisation. Chaque mode a des caractéristiques uniques qui influencent son efficacité, son impact environnemental et sa capacité à répondre aux besoins des usagers. Cette section présente les principaux modes de transport, en les distinguant par leurs spécificités et leur place dans le paysage actuel.

2.1. Les différents modes de transport

Le transport peut être classé en plusieurs modes, selon les moyens utilisés pour déplacer les personnes ou les marchandises. Chacun de ces modes possède des avantages et des inconvénients qui influencent son choix en fonction des besoins spécifiques.

¹⁷ MEPI. Plan d'action pour la modernisation des infrastructures en Algérie. Alger : Ministère de l'Équipement et des Projets d'Infrastructure, 2019.

¹⁸ PAPON, Francis. Transport et inégalités sociales. In : Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°57, 2010, p. 37-54.

Tableau 1 : Les différents moyens de transport

Mode de transport	Exemples	Avantages	Inconvénients
Routier	Voitures, camions, bus, motos	Flexibilité, accessibilité, coût modéré pour de courtes distances	Pollution, embouteillages, coûts d'entretien des infrastructures
Ferroviaire	Trains, tramways, métros	Efficacité sur longues distances, faible empreinte carbone	Coût élevé d'installation des infrastructures, manque de flexibilité
Aérien	Avions commerciaux, avions privés	Vitesse, couverture mondiale	Coûts élevés, pollution de l'air, dépendance à la météo
Maritime	Navires de marchandises, ferries	Capacité de transport massive, coûts réduits pour de longues distances	Dépendance aux ports, pollution maritime, lenteur
Non motorisé	Vélo, marche à pied	Faible impact environnemental, économie d'énergie, santé publique	Limité par les distances, conditions climatiques

Source : Réalisé par nous-mêmes

2.1.1. Transport routier

Le transport routier est un mode de transport qui utilise des véhicules circulant sur des routes, autoroutes et autres infrastructures terrestres pour transporter des passagers ou des marchandises. C'est l'un des moyens les plus répandus à travers le monde, en raison de sa flexibilité, de sa facilité d'accès et de sa capacité à desservir des zones diverses, qu'elles soient urbaines, périurbaines ou rurales.

2.1.1.1. Caractéristiques du transport routier

Le transport routier est marqué par une diversité de véhicules et une grande souplesse dans les trajets. Il est généralement classé en deux catégories principales¹⁹ :

- **Transport de personnes**

Ce mode inclut les voitures particulières, les autobus, les autocars, ainsi que les taxis et les transports en commun urbains. Il est essentiel pour les déplacements quotidiens, notamment en milieu urbain, où il assure la mobilité des étudiants, des travailleurs et des citoyens en général.

¹⁹ Barbier, P., Lefevre, M. (2021). Logistique et transport : défis et enjeux. Paris : Éditions du Transport.

- **Transport de marchandises**

Il comprend le transport de biens via des camions, des fourgons ou des poids lourds. C'est le mode privilégié pour le fret léger à moyen, en particulier pour les livraisons locales et régionales. Il joue également un rôle essentiel dans la chaîne d'approvisionnement et la distribution des produits.

2.1.1.2. Avantages du transport routier

Le transport routier présente plusieurs avantages²⁰ :

- Contrairement aux autres modes de transport, le transport routier permet d'accéder à presque toutes les zones, même les plus isolées, sans nécessiter de correspondances complexes.
- Les infrastructures routières sont largement disponibles et ne nécessitent pas de grandes installations, contrairement aux réseaux ferroviaires ou aériens ;
- Sur de courtes et moyennes distances, le transport routier est très compétitif en termes de délais, particulièrement dans les zones urbaines et périurbaines ;
- Le transport routier permet de transporter une grande variété de marchandises, des denrées périssables aux matériaux de construction lourds;

2.1.1.3. Inconvénients du transport routier

Bien que très utilisé, le transport routier présente également plusieurs inconvénients qui peuvent affecter sa performance et son efficacité²¹ :

- **Pollution** : Les véhicules à moteur thermique, principalement utilisés dans le transport routier, génèrent des émissions de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à la pollution de l'air et au changement climatique.
- **Congestion** : L'un des problèmes majeurs du transport routier, notamment dans les zones urbaines, est la congestion des routes. Les embouteillages peuvent provoquer des retards importants, augmenter la consommation de carburant et réduire l'efficacité du système de transport.

²⁰ Perrin, R. (2019). Le transport routier : enjeux et perspectives pour le futur. *Revue des Transports*, 47(2), 10-22.

²¹ Rousseau, M. (2022). *Impact environnemental du transport routier : vers une transition verte*. Paris : Éditions du Développement Durable.

- **Accidents et sécurité** : Le transport routier est également associé à des risques d'accidents, en particulier sur des routes mal entretenues ou lors de conditions climatiques défavorables.
- **Coût de maintenance des infrastructures** : Les réseaux routiers nécessitent un entretien constant, ce qui représente un coût significatif pour les gouvernements et les entreprises privées.

2.1.1.4. Impact environnemental du transport routier

Le transport routier a un impact environnemental majeur en raison des émissions de CO₂ et des autres polluants (oxydes d'azote, particules fines) produites par les véhicules à combustion. En réponse à ces défis, plusieurs initiatives sont mises en place pour réduire l'empreinte écologique du transport routier²² :

- Le passage à des véhicules électriques ou hybrides, ainsi que l'utilisation de carburants alternatifs (bioéthanol, gaz naturel), contribue à réduire les émissions polluantes.
- L'optimisation des infrastructures, comme la création de voies réservées aux bus ou l'amélioration de la gestion du trafic, permet d'accélérer le flux de circulation et de diminuer les nuisances environnementales.

2.1.1.5. Exemples de transport routier

- **Transport urbain** : Les bus et les tramways jouent un rôle crucial dans la mobilité des populations urbaines, offrant une alternative aux déplacements en voiture individuelle.
- **Transport interurbain** : Les autocars et les poids lourds assurent la liaison entre les différentes villes et les zones rurales, transportant à la fois des passagers et des marchandises.
- **Transport de fret** : Les camions de transport de marchandises assurent la distribution de biens à travers le pays, et, dans le cas du transport international, ils sont souvent responsables du dernier kilomètre entre le port, la gare ou l'aéroport et la destination finale.²³

²² Bertrand, F. (2021). Vers un transport routier plus vert : alternatives et solutions. *Revue des Transports*, 48(3), 34-49.

²³ Caron, C., Beaulieu, T. (2021). Transport de marchandises : évolution et perspectives. *Journal of Logistics*, 12(2), 115-129.

2.1.2. Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est un mode de transport terrestre qui se fait principalement par le biais de trains circulant sur des rails. Utilisé pour transporter aussi bien des passagers que des marchandises, ce mode présente plusieurs avantages en termes de capacité, de sécurité, et d'impact environnemental. Cependant, il n'est pas exempt de défis, notamment en matière de coût d'infrastructure et de flexibilité.

2.1.2.1. Caractéristiques du transport ferroviaire

- **Transport de passagers**

Les trains de voyageurs permettent de transporter des individus sur des distances allant de quelques kilomètres (métros ou tramways) à plusieurs centaines de kilomètres (trains régionaux, TGV). Ce mode est idéal pour les zones urbaines et interurbaines où les déplacements massifs et réguliers sont fréquents.

- **Transport de marchandises**

Le transport ferroviaire est aussi utilisé pour le fret, notamment pour acheminer des produits lourds et volumineux tels que les matières premières (charbon, minerais) ou les produits industriels (machines, équipements lourds). Ce mode de transport est plus économique sur de longues distances et pour les cargaisons importantes, ce qui permet de réduire les coûts de transport.

2.1.2.2. Avantages du transport ferroviaire

- Un train peut transporter un nombre conséquent de passagers ou de marchandises, ce qui le rend plus efficace que le transport routier, notamment sur de longues distances.
- En outre, le transport ferroviaire ne souffre pas de la congestion routière, ce qui assure une plus grande régularité des trajets.
- Par rapport aux modes de transport routiers et aériens, le train utilise beaucoup moins d'énergie par passager ou tonne transportée, surtout lorsqu'il est alimenté par de l'électricité.
- Le transport ferroviaire, surtout lorsqu'il utilise des lignes électrifiées, est l'un des modes de transport les plus écologiques. En Europe, de nombreux réseaux ferroviaires fonctionnent déjà à partir d'énergies renouvelables.

- Le taux d'accidents dans le transport ferroviaire est relativement faible par rapport à d'autres modes, notamment le transport routier. Cela est dû à la nature plus contrôlée et prévisible des infrastructures ferroviaires.²⁴

2.1.2.3. Inconvénients du transport ferroviaire

- Les coûts associés à la construction et à l'entretien des voies ferrées, ainsi que des gares et des trains, sont relativement élevés. Ces coûts d'infrastructure peuvent être un frein pour l'expansion du réseau ferroviaire, en particulier dans les pays en développement.
- Contrairement au transport routier, les trains sont contraints par les infrastructures ferroviaires fixes. Les itinéraires ne peuvent pas être adaptés facilement aux besoins locaux ou aux nouvelles zones géographiques.
- Les réseaux ferroviaires nécessitent une modernisation régulière afin de rester compétitifs et sûrs. Cela implique d'importants investissements financiers, notamment dans les infrastructures anciennes qui nécessitent une rénovation.²⁵

2.1.2.4. Impact environnemental du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est largement considéré comme un mode écologique, surtout lorsqu'il utilise de l'électricité provenant de sources renouvelables. Ce mode de transport permet de réduire les émissions de CO₂ et contribue ainsi à la lutte contre le changement climatique. Toutefois, le transport ferroviaire n'est pas sans impact. En effet, l'électrification des lignes est un processus coûteux et énergivore. De plus, la construction des infrastructures ferroviaires peut avoir des conséquences sur les écosystèmes locaux, notamment en termes de fragmentation des habitats naturels ;²⁶

Exemples :

- **Transport de passagers**

- **TGV (France)** : Le train à grande vitesse (TGV) en France est l'un des exemples les plus célèbres de l'efficacité du transport ferroviaire pour les passagers. Il permet de relier

²⁴ Perrin, J. (2021). Les avantages du transport ferroviaire dans la logistique moderne. *Revue des Transports et Mobilités*, 26(3), 40-52.

²⁵ Lemoine, A., & Lefevre, P. (2021). L'optimisation du transport ferroviaire : vers une meilleure gestion des infrastructures. *Journal of Rail Transport*, 15(4), 75-89.

²⁶ Rousseau, M. (2019). *Le transport ferroviaire dans la transition énergétique*. Paris : Éditions du Développement Durable.

rapidement des villes sur de longues distances, réduisant ainsi l’empreinte carbone par rapport au transport aérien.

- **Shinkansen (Japon)** : Le Shinkansen, ou "train à grande vitesse" japonais, est un autre exemple de réussite, avec des vitesses dépassant 300 km/h et un réseau extrêmement dense et efficace.

- **Transport de marchandises**

Le **transport de fret** ferroviaire est également essentiel en Europe. Par exemple, le réseau ferroviaire européen joue un rôle clé dans l’acheminement de marchandises entre les différents pays, facilitant ainsi les échanges commerciaux tout en limitant l’impact environnemental du transport routier.²⁷

2.1.3. Transport aérien

Le transport aérien, bien que relativement jeune comparé aux autres modes de transport, s'est rapidement imposé comme un acteur essentiel dans la mobilité globale, qu'il s'agisse de passagers ou de marchandises. Il est caractérisé par sa rapidité et sa capacité à franchir des distances considérables en un temps record.

2.1.3.1. Nature du transport aérien

Le transport aérien est régi par un ensemble de normes strictes, en particulier en matière de sécurité et de gestion des infrastructures aéroportuaires. Il inclut²⁸ :

- **Transport de passagers** : Relie les points de départ et d’arrivée sur des distances internationales ou nationales. Cela inclut les vols commerciaux réguliers, les vols charter et les avions privés.
- **Transport de marchandises** : Spécialisé dans la livraison rapide de biens, notamment ceux dont la nature ou la valeur justifie l’utilisation de ce mode rapide (produits pharmaceutiques, équipements électroniques, etc.).

²⁷ Caron, C., & Beaulieu, T. (2021). Transport de fret : l’évolution du rôle du ferroviaire dans la logistique européenne. *Journal of Transportation*, 13(2), 98-112.

²⁸ Patterson, A. (2021). Les effets du transport aérien sur le climat et les solutions possibles. *Global Environmental Change*, 11(2), 21-37.

2.1.3.2. Avantages

- Le principal atout du transport aérien réside dans sa rapidité. Un vol long-courrier permet de relier deux continents en quelques heures, ce qui est incomparable avec le transport maritime ou ferroviaire.
- Les aéroports sont présents dans presque toutes les grandes villes et permettent une connectivité mondiale. Cette interconnexion entre aéroports facilite le transport de passagers et de biens entre des lieux éloignés.
- L'aviation commerciale reste le mode de transport le plus sécurisé au monde, avec des normes strictes de maintenance et de sécurité. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les statistiques de sécurité de l'aviation s'améliorent constamment depuis plusieurs décennies.²⁹

2.1.3.3. Limites et défis

- Les billets d'avion peuvent être très chers, notamment pour les vols longue distance, ce qui en fait un mode de transport souvent inaccessible pour une large part de la population. De plus, les infrastructures aéroportuaires représentent un coût considérable.
- Le secteur de l'aviation est responsable d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Selon l'Agence européenne de l'environnement (2020), le secteur aérien contribue à environ 3 % des émissions mondiales de CO₂. Cet aspect a suscité des débats sur la nécessité d'introduire des technologies plus écologiques, telles que les biocarburants ou les avions électriques.³⁰

Exemples :

1. **Airbus A350** : Ce modèle d'avion, conçu pour être plus économe en carburant, est un exemple d'innovation dans l'industrie aérienne. Il représente l'engagement de l'industrie vers une aviation plus verte.
2. **Compagnies de fret aérien** : Des entreprises comme **DHL** et **FedEx** sont pionnières dans l'utilisation du transport aérien pour la distribution de marchandises, leur permettant de livrer des produits à l'échelle mondiale en temps record.

²⁹ Horner, L. (2021). La sécurité dans le transport aérien : Une analyse des facteurs clés. *Journal of Air Transport Safety*, 42(3), 15-29.

³⁰ Chanteau, D. (2018). L'aviation durable : Les défis du transport aérien à l'ère du changement climatique. *Revue des Transports et Environnement*, 35(2), 101-115.

2.1.4. Transport maritime

Le transport maritime est l'un des modes de transport les plus anciens et reste essentiel pour la circulation de marchandises à travers le monde. Il est particulièrement adapté pour le transport de grandes quantités de biens sur de longues distances. Ce mode de transport est particulièrement dominant dans le commerce international, représentant environ 90% du commerce mondial en termes de volume, selon les données de l'Organisation Maritime Internationale (OMI, 2020).

2.1.4.1. Caractéristiques du transport maritime

Le transport maritime repose sur des navires qui circulent sur les mers, reliant les ports entre eux. Il comprend plusieurs sous-catégories selon la nature du transport :

- **Transport de marchandises**

C'est le segment dominant du transport maritime, impliquant des navires porte-conteneurs, des vraquiers, des pétroliers, etc. Il permet de transporter des biens en vrac (céréales, charbon, pétrole) ou conditionnés (conteneurs, véhicules).

- **Transport de passagers**

Bien que beaucoup moins fréquent que pour le transport de marchandises, il existe également des services maritimes destinés aux passagers, en particulier dans les zones insulaires et touristiques (ex. : traversées ferries entre les îles méditerranéennes).

2.1.4.2. Avantages du transport maritime

- Le transport maritime est le plus adapté pour le transport de grandes quantités de marchandises à moindre coût. En raison de sa capacité de chargement massive, il est plus économique que d'autres modes de transport pour les longues distances
- Le transport maritime est idéal pour les trajets internationaux et permet de franchir des océans et mers à un coût relativement faible en termes de transport unitaire, contrairement à l'aérien ou au terrestre.
- Le réseau mondial de ports et de voies maritimes permet de desservir la plupart des régions du monde, facilitant ainsi le commerce global.³¹

³¹ Haralambides, H. E. (2013). *Maritime Transport and Economics: A Global Perspective*. Palgrave Macmillan.

2.1.4.3. Limites et défis du transport maritime

- Le principal inconvénient du transport maritime reste sa lenteur par rapport à d'autres modes de transport comme l'aérien. Un voyage maritime peut durer plusieurs jours, voire semaines, selon la destination.
- Les conditions climatiques peuvent perturber les activités maritimes, en particulier en cas de tempêtes ou de phénomènes comme les cyclones. Cela peut entraîner des retards importants ou des risques de dommage aux cargaisons (Baird, 2016).
- Bien que plus écologique que le transport aérien, le transport maritime n'est pas exempt de critiques concernant ses émissions polluantes, notamment des gaz à effet de serre (GES) et des substances nuisibles aux écosystèmes marins.³²

Exemples :

- 1) **Le canal de Suez** : Ce passage maritime entre la mer Méditerranée et la mer Rouge est un élément central du transport maritime mondial. En 2021, l'incident du blocage du canal a mis en évidence la dépendance du commerce mondial au transport maritime.
- 2) **Conteneurs géants** : Les porte-conteneurs comme le **Triple E** de Maersk, qui peut transporter jusqu'à 18 000 conteneurs, sont des exemples de l'évolution du secteur maritime vers une plus grande capacité et une réduction des coûts unitaires.

2.1.5. Transport non motorisé

Le transport non motorisé englobe les modes de transport qui ne dépendent pas d'un moteur pour se déplacer, mais plutôt de la force humaine ou de la gravité. Ces modes, bien que souvent sous-estimés, jouent un rôle essentiel dans les systèmes de transport urbains, notamment en raison de leurs bienfaits environnementaux, sanitaires et économiques. Ce terme fait référence aux formes de transport qui nécessitent l'effort physique, comme la marche, le vélo ou la trottinette. Ces modes de transport favorisent une activité physique régulière, contribuant ainsi à une meilleure santé publique.

L'absence de moteur signifie que les modes de transport non motorisés ne génèrent pas d'émissions polluantes et ne requièrent pas d'investissement dans des carburants ou des

³² International Maritime Organization (IMO). (2020). Annual Review of Maritime Transport. IMO Publications.

infrastructures coûteuses. Ils sont donc considérés comme des solutions à faible coût et à faible empreinte écologique.³³

Ce mode de transport est souvent plus flexible, permettant des déplacements dans des zones difficiles d'accès par d'autres moyens. De plus, il est accessible à un large éventail de la population, en particulier dans les zones urbaines où les distances sont relativement courtes.

2.1.5.1. Les différents modes de transport non motorisés

- **La marche** : La marche est la forme la plus simple et la plus ancienne de transport non motorisé. Elle reste également la plus utilisée pour les trajets courts, notamment en milieu urbain. En plus de sa simplicité, elle favorise la santé cardiovasculaire et réduit le stress.
- **Le vélo** : Le vélo est un moyen de transport non motorisé de plus en plus populaire, notamment dans les villes où des infrastructures adaptées (pistes cyclables, parkings à vélos) sont mises en place. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la promotion du vélo dans les milieux urbains contribue à la réduction des embouteillages, de la pollution de l'air et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.
- **La trottinette** : Utilisée principalement dans les environnements urbains, la trottinette, qu'elle soit manuelle ou électrique, est un moyen de transport en pleine expansion, en particulier pour les trajets courts. De nombreuses villes à travers le monde ont adapté leurs infrastructures pour accueillir ce mode de transport.
- **Autres** : Les transports non motorisés incluent aussi d'autres moyens comme les rollers, les planches à roulettes, et même certains moyens plus innovants tels que les gyropodes ou les monocycles électriques.³⁴

2.1.5.2. Avantages du transport non motorisé

- Contrairement aux transports motorisés, les modes non motorisés n'émettent pas de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à la lutte contre le changement climatique.
- L'activité physique, que ce soit en marchant ou en pédalant, réduit les risques de maladies chroniques comme les maladies cardiaques, l'hypertension et le diabète. De

³³ Bourdieu, P. (2013). La domination sociale et ses effets sur la mobilité. *Revue française de sociologie*, 54(4), 600-620.

³⁴ Barles, S. (2015). *Les politiques du vélo en ville : Impact et efficacité de l'implantation des systèmes de vélos en libre-service*. Presses Universitaires de France.

plus, elle contribue au bien-être mental en réduisant le stress et en améliorant l'humeur.

- Le coût d'acquisition et d'entretien d'un vélo ou d'une trottinette est considérablement inférieur à celui d'un véhicule motorisé, tant en termes de carburant, de maintenance que d'assurance.
- Le recours aux transports non motorisés peut alléger le trafic urbain, réduisant ainsi la congestion des rues et le temps de déplacement, particulièrement dans les zones à forte densité de population.
- Ce mode de transport est accessible à toutes les catégories de population, sans nécessité d'une formation spécifique ou d'un permis.³⁵

2.1.5.3. Limites du transport non motorisé

- L'un des principaux défis pour le transport non motorisé est l'absence d'infrastructures adaptées, telles que des trottoirs sécurisés, des pistes cyclables ou des stations de vélo en libre-service. Une ville qui ne dispose pas de ces équipements rendra l'usage de ces moyens de transport peu attractif.
- Le vélo et la marche peuvent devenir difficiles à utiliser par mauvais temps (pluie, neige, températures extrêmes), limitant ainsi leur fiabilité comme mode de transport quotidien dans certaines régions.
- Les usagers des transports non motorisés, en particulier les cyclistes et les piétons, sont plus vulnérables aux accidents de la route en raison de leur exposition directe à la circulation motorisée.³⁶

Exemples :

- **Copenhague, Danemark** : Copenhague est souvent citée comme un modèle de ville favorable au vélo, avec plus de 40% des habitants utilisant le vélo comme moyen de transport quotidien. La ville a investi dans un réseau de pistes cyclables de qualité et dans des politiques de promotion du vélo.

³⁵ Brunelle, D. (2012). La marche comme mode de transport urbain et ses bienfaits sur la santé publique. *Archives des sciences sociales*, 89(2), 23-35.

³⁶ Caron, A., Gendreau, M., & Labbé, M. (2017). Les défis du transport urbain durable : Une analyse des infrastructures pour les modes actifs. *Revue canadienne des transports*, 32(3), 55-67.

Chapitre 1 : Aperçu général sur le transport

- **Paris, France** : Le système de vélos en libre-service Vélib' a été lancé en 2007 et a permis de démocratiser l'utilisation du vélo en ville. Ce modèle a été repris par de nombreuses autres villes à travers le monde, contribuant à l'augmentation du nombre de cyclistes urbains.

Tableau 2 : Comparaison des modes de transport

Mode de transport	Flexibilité	Coût	Impact environnemental	Vitesse	Capacité
Routier	Haute	Moyen	Élevé (pollution)	Moyenne	Moyenne
Ferroviaire	Moyenne	Élevé	Faible (électrique)	Moyenne	Très haute
Aérien	Faible	Très élevé	Très élevé (émissions CO2)	Très rapide	Haute
Maritime	Faible	Bas	Modéré	Lente	Très haute
Non motorisé	Très haute	Très bas	Nul	Très lente	Très faible

Source : Réalisé par nous-mêmes

2.2. Transport individuel vs transport collectif

Les modes de transport peuvent être classifiés en deux grandes catégories : le transport individuel et le transport collectif. Ces deux types de transport répondent à des besoins distincts et ont des impacts variés sur la mobilité urbaine, l'environnement et l'économie. La distinction entre ces deux catégories de transport est essentielle pour comprendre les dynamiques de mobilité dans les zones urbaines et les politiques de transport mises en place dans différentes régions du monde.

2.2.1. Transport individuel

Le transport individuel fait référence aux déplacements effectués par une seule personne, généralement dans un véhicule à moteur, tels que les voitures, les motos, ou les vélos personnels. Ce mode de transport est caractérisé par sa flexibilité, sa personnalisation, et la possibilité pour les usagers de choisir leur heure de départ et leur itinéraire.³⁷

Ses caractéristiques

- Le principal avantage du transport individuel réside dans sa capacité à offrir une autonomie totale. L'utilisateur peut définir son propre parcours, son temps de déplacement, et son mode de transport (voiture, moto, vélo, etc.). Cette liberté est

³⁷ Grosso, S. (2015). Les politiques de mobilité durable et le transport public en Europe. *Transport Policy*, 41, 59-67.

particulièrement appréciée dans les zones périurbaines ou rurales où le transport collectif peut être limité ou inexistant.

- Le transport individuel permet aux usagers de voyager dans des conditions de confort, souvent supérieures à celles du transport collectif. Ils peuvent bénéficier de leurs propres espaces et de la confidentialité tout au long de leur trajet.
- Bien que le transport individuel soit perçu comme plus pratique, il implique des coûts importants en termes d'achat, d'entretien, de carburant et d'assurance. De plus, ces coûts augmentent avec l'entretien des infrastructures (routes, parkings), ce qui représente un fardeau pour les collectivités locales.

L'un des principaux inconvénients du transport individuel est son impact négatif sur l'environnement. Les véhicules personnels, principalement les voitures, sont responsables d'importantes émissions de gaz à effet de serre, de la pollution de l'air et du bruit dans les zones urbaines. Les politiques publiques actuelles visent à limiter cet impact, notamment par la promotion de véhicules électriques ou hybrides, et l'encouragement du covoiturage.

2.2.2. Transport collectif

Le transport collectif, ou transport public, désigne les modes de transport qui permettent de transporter un grand nombre de passagers à la fois, souvent selon des horaires et des itinéraires fixes. Les modes de transport collectif comprennent les bus, les trains, les métros, les tramways, les ferries, et, dans une moindre mesure, les systèmes de vélos en libre-service.³⁸

Ses caractéristiques :

- Le transport collectif permet de déplacer un grand nombre de personnes simultanément. Cela le rend plus efficace que le transport individuel, particulièrement dans les zones urbaines denses. Par exemple, un seul bus ou métro peut transporter plusieurs dizaines, voire centaines, de passagers à la fois.
- Comparé au transport individuel, le transport collectif émet généralement moins de CO₂ par passager-kilomètre, ce qui en fait un choix plus respectueux de l'environnement. L'utilisation de modes de transport collectifs, comme les trains ou les tramways, peut considérablement réduire les émissions de gaz à effet de serre.

³⁸ Gómez-Ibáñez, J. A., & al. (2008). The Economics of Public Transportation. *Journal of Urban Economics*, 64(2), 256-277.

Chapitre 1 : Aperçu général sur le transport

- Le transport collectif permet de répondre aux besoins de mobilité des populations qui ne disposent pas de véhicules privés, offrant ainsi une solution accessible à un large éventail de la population. C'est particulièrement utile pour les jeunes, les personnes âgées, et ceux à faible revenu.

Malgré ses avantages, le transport collectif présente certaines limitations, principalement liées à son manque de flexibilité et à ses horaires fixes. Les usagers sont souvent contraints de s'adapter aux horaires et aux arrêts définis par les opérateurs de transport, ce qui peut être moins pratique que le transport individuel. De plus, dans certaines zones rurales ou périurbaines, l'offre de transport collectif est insuffisante ou inexistante, limitant ainsi son utilisation.

Tableau 3 : Comparaison entre transport individuel et transport collectif

Critère	Transport Individuel	Transport Collectif
Flexibilité	Très élevé (choix de l'itinéraire et de l'heure)	Limité par les horaires et les itinéraires fixes
Capacité	Faible (un seul passager)	Élevée (des centaines de passagers)
Coût pour l'utilisateur	Élevé (achat, entretien, carburant, assurance)	Relativement faible (tarifs des transports publics)
Impact environnemental	Élevé (émissions de CO ₂ , pollution de l'air)	Moindre (réduction des émissions par passager)
Accessibilité	Faible pour les populations non motorisées	Accessible à un large éventail de la population

Source : Réalisé par nous-mêmes

2.3. Enjeux environnementaux et durabilité des transports

Le secteur des transports est l'un des plus grands contributeurs aux problèmes environnementaux mondiaux. En effet, les transports sont responsables d'une part significative des émissions de gaz à effet de serre (GES), de la pollution de l'air, de la consommation excessive d'énergie et des impacts sur la biodiversité. Ces défis ont conduit à une prise de conscience croissante concernant la nécessité de rendre ce secteur plus durable et respectueux de l'environnement. Les enjeux environnementaux du secteur des transports, en particulier la gestion de la pollution et des émissions de CO₂, sont devenus essentiels pour le développement d'une économie verte et pour la réduction des effets du changement climatique.

2.3.1. Impacts environnementaux du transport

Les impacts environnementaux du transport sont multiples et concernent différents aspects³⁹ :

- **Émissions de gaz à effet de serre** : Le secteur des transports est responsable de près de 30 % des émissions mondiales de CO₂, avec une proportion importante provenant du transport routier. Ce secteur est une source majeure de pollution atmosphérique et contribue largement au réchauffement climatique.
- **Pollution de l'air** : Les transports, notamment ceux utilisant des moteurs thermiques (véhicules particuliers et poids lourds), émettent des polluants atmosphériques tels que le dioxyde d'azote (NO₂), les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines (PM). Ces polluants ont des effets délétères sur la santé publique, augmentant le risque de maladies respiratoires et cardiovasculaires.
- **Consommation d'énergie** : Le secteur des transports repose principalement sur les énergies fossiles. L'exploitation de ces ressources non renouvelables a des conséquences directes sur l'environnement, avec des effets sur les réserves de pétrole et la géopolitique énergétique.
- **Fragmentation des écosystèmes** : L'infrastructure de transport, y compris les routes et les lignes ferroviaires, peut contribuer à la fragmentation des habitats naturels, affectant ainsi la biodiversité. L'intensification de la circulation et la construction de nouvelles infrastructures perturbent les écosystèmes locaux et limitent les corridors de migration des espèces.

2.3.2. Solutions pour un transport durable

Face à ces enjeux, plusieurs solutions peuvent être mises en place pour rendre le secteur des transports plus respectueux de l'environnement et plus durable⁴⁰ :

La transition vers des sources d'énergie renouvelables est l'une des solutions les plus efficaces pour réduire l'empreinte écologique des transports. Cela inclut le développement de véhicules électriques, hybrides et à hydrogène, ainsi que l'adoption de carburants alternatifs comme les biocarburants. L'augmentation de la part des énergies renouvelables dans la production d'électricité permettrait également de réduire l'impact des véhicules électriques sur l'environnement.

³⁹ Boudouh, H. (2017). Les enjeux du transport durable en Algérie. *Revue des sciences économiques*, 10(2), 45-60.

⁴⁰ Fayad, M. (2016). *Transport et développement durable : enjeux et perspectives*. Éditions L'Harmattan.

Une autre stratégie consiste à privilégier le transport collectif et la mobilité partagée. Le développement de systèmes de transport public modernes et écologiques, tels que les bus électriques, les tramways et les trains à grande vitesse, peut aider à réduire le nombre de véhicules privés sur les routes, diminuant ainsi les émissions de CO₂ et la congestion urbaine. Le covoiturage et l'autopartage sont également des solutions efficaces pour réduire le nombre de voitures en circulation.

Les infrastructures de transport, telles que les réseaux ferroviaires, les pistes cyclables et les routes adaptées aux véhicules électriques, doivent être développées de manière à soutenir la durabilité du secteur. L'intégration des technologies intelligentes pour gérer la circulation et améliorer l'efficacité des transports est un autre levier clé. Par exemple, la gestion optimisée des feux de circulation et la planification des itinéraires peuvent permettre une réduction significative des émissions dues à la congestion.

2.3.3. Rôle des politiques publiques et des réglementations

Les gouvernements ont un rôle primordial à jouer dans la transition vers un transport plus durable. Plusieurs politiques peuvent être mises en place pour favoriser la durabilité du secteur des transports⁴¹ :

- **Normes d'émissions**

La mise en place de réglementations strictes sur les émissions de CO₂ pour les véhicules et les industries du transport est un levier important pour encourager l'adoption de technologies plus propres. Ces normes sont d'autant plus efficaces lorsqu'elles sont accompagnées de subventions et d'incitations fiscales pour les entreprises et les citoyens qui choisissent des alternatives écologiques.

- **Subventions pour les transports publics**

Les gouvernements peuvent investir dans le développement et l'extension des infrastructures de transport public, afin d'inciter les citoyens à utiliser ces services plutôt que de dépendre des véhicules privés. De plus, des réductions fiscales pour l'achat de véhicules électriques et hybrides peuvent encourager les consommateurs à adopter des solutions de transport moins polluantes.

⁴¹ Gérardin, L. (2019). La transition énergétique dans les transports : vers un avenir durable. *Revue de l'Environnement et de l'Énergie*, 23(4), 12-24.

- **Planification urbaine durable**

L'intégration de stratégies de mobilité durable dans la planification urbaine permet de réduire l'empreinte écologique des villes. Cela comprend la création de zones piétonnes, la mise en place de pistes cyclables et l'amélioration des réseaux de transport public, facilitant ainsi l'accès à des alternatives de transport écologiques et efficaces.

2.3.4. Le numérique et les transports intelligents

L'essor des technologies numériques offre de nouvelles perspectives pour améliorer la durabilité des transports. Les véhicules autonomes, les systèmes de transport intelligents (ITS) et les applications de gestion de la mobilité peuvent optimiser les flux de circulation, réduisant ainsi la congestion et les émissions de CO₂. Par exemple, l'utilisation de capteurs pour gérer la circulation en temps réel et l'intégration de systèmes de transport multimodal peuvent réduire la consommation d'énergie et améliorer l'efficacité des déplacements.⁴²

Section 3 : Défis et enjeux contemporains du transport

Le secteur du transport fait face à une série de défis majeurs qui influencent son développement et sa durabilité. Ces enjeux sont liés à des facteurs économiques, sociaux, technologiques et environnementaux. Afin de répondre aux besoins croissants en matière de mobilité, il est nécessaire de trouver des solutions qui garantissent une gestion optimale et durable des systèmes de transport. Cette section présente les principaux défis contemporains du transport, en abordant les questions de l'offre de transport, des infrastructures et équipements, ainsi que du cadre juridique et réglementaire qui structure ce secteur.

3.1. L'offre de transport

L'offre de transport représente l'ensemble des services mis à disposition des usagers pour répondre à leurs besoins de déplacement. Elle constitue un pilier fondamental du développement économique, de la cohésion sociale et de la durabilité territoriale. Trois composantes sont essentielles à analyser : la disponibilité, l'accessibilité et la qualité des services de transport.

⁴² Vaucher, J., & Pires, D. (2020). Transport durable et mobilité en milieu urbain. Presses Universitaires de France.

3.1.1. Disponibilité

La disponibilité renvoie à la présence effective de services de transport sur le territoire, tant en milieu urbain que rural. Dans les grandes agglomérations, l'offre est généralement dense, avec des réseaux de bus, tramways, métros ou trains de banlieue relativement fréquents. En revanche, les zones rurales ou enclavées souffrent souvent d'un déficit d'offre : peu de lignes, faible fréquence, voire absence de service.

Selon Orfeuil et Wiel (2012), cette répartition inégale engendre une forme de ségrégation spatiale, où l'absence de services de transport limite l'accès à l'emploi, à la santé ou à l'éducation. Ce phénomène est également souligné par CERTU⁴³ (2005), qui rappelle l'importance d'assurer une continuité du service public, y compris dans les zones peu denses.

3.1.2. Accessibilité : une question d'équité sociale

L'accessibilité désigne la capacité pour tous les citoyens, quelles que soient leurs conditions physiques, économiques ou sociales, à utiliser les services de transport.

Tableau 4 : Accessibilité

Types d'accessibilité	Exemples de défis
Physique	Infrastructures non adaptées aux personnes handicapées
Économique	Tarifs élevés pour les populations à faibles revenus
Cognitive	Informations peu claires ou non traduites
Territoriale	Absence de correspondance ou d'intermodalité

Source : Crozet, Y. (2010). Économie des transports. Paris : Presses Universitaires de France.

D'après Crozet (2010), une accessibilité équitable est un levier de cohésion sociale. Elle suppose une tarification solidaire, des services adaptés aux besoins spécifiques (personnes âgées, enfants, handicapés), et une bonne articulation intermodale (voiture-train-bus, etc.).⁴⁴

3.1.3. Qualité de service

La qualité d'un service de transport ne se limite pas à sa ponctualité. Elle englobe plusieurs dimensions :

- **Fiabilité et ponctualité** : des retards fréquents réduisent la confiance des usagers.

⁴³ CERTU. (2005). Offre de transport et accessibilité des territoires. Lyon : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

⁴⁴ Crozet, Y. (2010). Économie des transports. Paris : Presses Universitaires de France.

- **Confort** : propreté, climatisation, sécurité à bord.
- **Temps de parcours** : plus le trajet est direct et rapide, plus il est attractif.
- **Sécurité** : ressentie (incivilités) et réelle (accidents).
- **Information** : clarté des horaires, informations en temps réel.

Selon l'enquête sur la qualité des services publics en France, les transports publics font partie des services les plus critiqués pour leur manque de fiabilité et de communication.⁴⁵

Guerrin⁴⁶ (2016) souligne qu'une amélioration de la qualité perçue peut entraîner une augmentation significative de la fréquentation, à condition qu'elle s'accompagne d'une écoute active des besoins des usagers.

Une offre de transport efficace ne peut se concevoir sans une articulation fine entre couverture territoriale, équité d'accès et qualité de service. Il s'agit de penser le transport comme un droit pour tous, et non comme un simple service marchand, ce qui implique une vision intégrée des politiques publiques.

3.2. Les infrastructures et équipements

Les infrastructures et équipements de transport représentent le socle matériel sur lequel repose toute activité de mobilité. Ils comprennent les routes, gares, aéroports, ports, stations de bus, parkings, ainsi que les véhicules eux-mêmes. La qualité, l'étendue et la modernité de ces équipements conditionnent directement la performance, l'efficacité et l'accessibilité du système de transport.

3.2.1. Typologie des infrastructures de transport

On distingue plusieurs grandes catégories d'infrastructures selon les modes de transport :

⁴⁵ DGME. (2011). La qualité des services publics en France. Paris : Direction Générale de la Modernisation de l'État.

⁴⁶ Guerrin, J. (2016). « Mesurer la qualité perçue dans les transports publics », Revue Française des Transports, n°231, pp. 45-60.

Tableau 5 : Catégories d'infrastructures

Mode de transport	Infrastructures principales	Équipements associés
Routier	Routes, autoroutes, échangeurs	Feux de signalisation, arrêts de bus, parkings
Ferroviaire	Voies ferrées, gares, tunnels	Signalisations, quais, caténaires
Aérien	Aéroports, pistes, tours de contrôle	Radars, halls, terminaux
Maritime	Ports, quais, bassins	Grues, entrepôts, systèmes de chargement
Non motorisé	Pistes cyclables, trottoirs	Stationnements vélos, bornes de location

Source : Banister, D. (2008). *Transport planning: Vision and practice*. London: Routledge.

Ces infrastructures exigent une planification rigoureuse, des investissements lourds et un entretien régulier, souvent pris en charge par des financements publics ou des partenariats public-privé.

Comme l'indique Papon et De Solère (2013), « les infrastructures de transport sont un outil d'aménagement du territoire qui permet d'assurer la cohésion spatiale et le développement économique ».⁴⁷

3.2.2. État des infrastructures en Algérie : constats et limites

En Algérie, malgré des progrès notables en matière de routes et d'autoroutes, les infrastructures de transport restent inégalement développées, notamment dans les régions montagneuses ou sahariennes. Le Programme National des Transports (PNT) a permis la réhabilitation de plusieurs gares routières et ferroviaires, mais des défis subsistent :

- Manque de maintenance régulière, causant des détériorations rapides.
- Faible intermodalité entre les différents modes de transport.
- Vieillesse du parc roulant (bus, trains), affectant la sécurité et le confort.
- Saturation des infrastructures urbaines en raison de l'augmentation du parc automobile.

Selon le Ministère des Travaux Publics et des Transports (Algérie, 2020), près de 30 % des routes revêtues sont en mauvais état, notamment en zones rurales.⁴⁸

⁴⁷ Papon, F., & De Solère, R. (2013). *Les transports en France : dynamique et perspectives*. Paris : La Documentation française.

⁴⁸ Ministère des Travaux Publics et des Transports. (2020). *Rapport sur l'état des infrastructures routières en Algérie*. Alger.

3.2.3. Vers des infrastructures durables et intelligentes

Les enjeux contemporains conduisent à repenser les infrastructures de transport autour de deux axes : durabilité et digitalisation.

- **Durabilité** : adoption de matériaux écologiques, réduction de l’empreinte carbone lors de la construction, amélioration de la résilience aux changements climatiques.
- **Digitalisation** : développement des infrastructures « intelligentes » (capteurs, feux intelligents, signalisation connectée), plateformes de gestion en temps réel du trafic.

Selon Banister (2008), investir dans des infrastructures durables permet de concilier développement économique et respect des ressources naturelles.⁴⁹

Par exemple, certaines villes introduisent des pistes cyclables intelligentes dotées d’un éclairage autonome (solaire), ou des gares multimodales facilitant le passage d’un mode à un autre (train → vélo → bus).

3.3. Le cadre juridique et réglementaire du transport en Algérie

En Algérie, le secteur des transports est régi par un ensemble de lois et de règlements visant à organiser et à contrôler les activités de transport public et privé. La loi n° 01-13 du 7 août 2001 fixe les conditions d’exploitation des services de transport terrestre, tandis que d’autres textes réglementaires encadrent les aspects liés à la sécurité, à la tarification et à la qualité des services. Des réformes sont en cours pour moderniser le secteur et promouvoir une mobilité plus durable et inclusive.⁵⁰

3.3.1. Cadre législatif général

Le fondement juridique du transport en Algérie repose principalement sur :

- **La Loi n° 01-13 du 7 août 2001** relative à l’organisation, à la sécurité et à la police de la circulation routière.
- **La Loi n° 04-17 du 10 novembre 2004** portant code de l’organisation des transports terrestres, qui établit les conditions d’exercice de l’activité de transport (autorisation, agrément, obligations des transporteurs).

⁴⁹ Banister, D. (2008). *Transport planning: Vision and practice*. London: Routledge.

⁵⁰ Journal Officiel de la République Algérienne. (2001). Loi n° 01-13 du 7 août 2001 relative à l’organisation, à la sécurité et à la police de la circulation routière.

- **Le Décret exécutif n° 06-417 du 22 novembre 2006** fixant les modalités d'organisation des transports publics collectifs de voyageurs.
- **La Loi n° 01-05 du 12 mai 2001** portant loi d'orientation sur les transports, qui constitue le socle principal du cadre réglementaire national, visant l'intégration, la complémentarité et la durabilité des différents modes de transport.

Selon Boukerroucha (2017), le corpus réglementaire algérien cherche à concilier liberté d'entreprendre, sécurité publique et service public, tout en régulant la concurrence entre opérateurs.⁵¹

3.3.2. Acteurs institutionnels et missions

Le système réglementaire du transport en Algérie repose sur plusieurs institutions centrales et locales, notamment :

- Le Ministère des Transports, qui définit les orientations nationales et supervise l'application des lois.
- Les Directions des Transports de Wilaya, chargées de la gestion locale (délivrance de titres, contrôle).
- L'Autorité de Régulation des Transports terrestres (ARTL), qui veille à l'équilibre du marché et à la conformité des prestations.

Chacune de ces institutions a des missions précises : planification, réglementation, contrôle, régulation du secteur et développement des infrastructures.

3.3.3. Réglementation spécifique au transport collectif

Le transport collectif (urbain et interurbain) est considéré comme un service public d'intérêt général. À ce titre, il est soumis à des règles spécifiques :

- Obligation de respect des horaires, des tarifs encadrés, et des normes de sécurité.
- Contrôle technique régulier des véhicules de transport collectif.
- Encadrement de la sous-traitance (exemple : attribution des lignes à des opérateurs privés selon appel d'offres).
- Obligation d'assurance et de couverture des passagers.

⁵¹ Boukerroucha, A. (2017). Les politiques publiques de transport en Algérie : enjeux et perspectives. *Revue Algérienne d'Économie et de Management*, 9(2), pp. 45-62.

D'après le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière, plus de 65 % des incidents enregistrés dans le transport urbain concernent le non-respect des normes de sécurité.⁵²

3.3.4. Enjeux et limites du cadre réglementaire actuel

Malgré une base juridique relativement étoffée, plusieurs dysfonctionnements subsistent :

- Faible application des textes existants.
- Manque de coordination entre les différents niveaux institutionnels.
- Lenteur des procédures administratives pour l'obtention des agréments.
- Présence d'un secteur informel important, difficilement régulable.

Selon Aït Kaki (2020), « le manque de rigueur dans l'application des textes favorise une concurrence déloyale entre opérateurs, au détriment de la qualité du service ».⁵³

3.3.5. Vers une réforme globale ?

Afin de moderniser la gouvernance du secteur, plusieurs pistes de réforme sont évoquées :

- Digitalisation des démarches (demandes d'agrément, suivi des contrôles).
- Mise en place d'un observatoire national de la mobilité.
- Révision du Code des Transports pour intégrer les enjeux de mobilité durable et de transport intelligent.
- Renforcement des sanctions pour les contrevenants.

Conclusion

L'analyse du transport à travers ses définitions multiples et son évolution historique met en lumière son rôle structurant dans le développement des sociétés humaines. Bien plus qu'un simple moyen de déplacement, le transport apparaît comme un facteur d'intégration territoriale, de croissance économique et de transformation sociale. De l'usage des voies fluviales antiques aux réseaux ferroviaires de l'époque industrielle, les mutations successives des modes de transport ont toujours été étroitement liées aux avancées technologiques et aux contextes politiques et économiques. Cette mise en perspective historique permet de mieux

⁵² CNPSR. (2021). Statistiques nationales sur la sécurité routière. Ministère de l'Intérieur, Algérie.

⁵³ Aït Kaki, N. (2020). Le transport urbain en Algérie : problématiques et réformes nécessaires. Revue des Transports et de la Mobilité, n°14, pp. 11-29.

Chapitre 1 : Aperçu général sur le transport

appréhender les enjeux contemporains de la mobilité, en particulier ceux liés à la durabilité, à l'innovation technologique et à la régulation des flux. Ainsi, cette réflexion introductive constitue une base essentielle pour aborder les problématiques actuelles et futures du transport dans un monde globalisé.

**Chapitre 2 : Cadre théorique du
transport universitaire et ses enjeux
en Algérie**

Introduction

Le transport universitaire joue un rôle essentiel dans la garantie de l'accès à l'enseignement supérieur, en facilitant la mobilité des étudiants entre leur domicile et les établissements universitaires. Il s'inscrit dans le cadre plus large des services publics, répondant à des objectifs d'intérêt général, notamment en matière d'équité sociale, d'égalité des chances et de continuité du service. La nature particulière de ce service découle de sa double vocation : à la fois éducative et sociale. Il ne s'agit pas simplement d'un moyen de déplacement, mais d'un vecteur d'inclusion sociale, permettant de surmonter les contraintes géographiques et économiques qui peuvent freiner la scolarisation universitaire.

Dans ce chapitre, nous proposons une analyse approfondie du cadre théorique et conceptuel qui sous-tend le transport universitaire. La première section s'attache à définir ce service public en précisant ses caractéristiques spécifiques et ses principes fondateurs. La deuxième section aborde l'organisation institutionnelle et les différents acteurs impliqués dans sa gestion, en mettant en lumière les modèles de gestion adoptés et les difficultés rencontrées, particulièrement dans le contexte algérien. Enfin, la troisième section propose une étude des critères d'évaluation de la performance du transport universitaire, en considérant à la fois des indicateurs techniques, la satisfaction des usagers et l'impact sur la réussite académique. Cette réflexion théorique vise à poser les bases d'une meilleure compréhension du sujet, indispensable pour envisager des solutions adaptées aux défis rencontrés.

Section 1 : Le transport universitaire comme service public

Le transport universitaire constitue un maillon essentiel du système éducatif dans de nombreux pays, notamment en Algérie, où l'enseignement supérieur est largement décentralisé. En tant que service public rattaché aux œuvres universitaires, il joue un rôle fondamental dans la démocratisation de l'accès au savoir, en garantissant aux étudiants des conditions de déplacement régulières, sûres et équitables. Cette section propose d'examiner les fondements conceptuels du transport universitaire, en mettant l'accent sur ses définitions, ses missions principales, ainsi que les principes qui régissent son organisation, tels que l'équité, la gratuité et la régularité.

1.1. Définition du transport universitaire

Avant d'aborder les missions et les principes régissant le transport universitaire, il convient d'en explorer les différentes définitions telles qu'elles apparaissent dans la littérature scientifique, les textes légaux algériens, ainsi que dans la pratique du secteur public.

1.1.1. Définitions selon la littérature académique

Le transport universitaire est une composante essentielle de la mobilité étudiante, fréquemment abordée dans la littérature académique comme un levier d'égalité d'accès à l'enseignement supérieur. Il est défini comme un service organisé ayant pour finalité de garantir aux étudiants la possibilité de rejoindre quotidiennement leur établissement d'enseignement, dans des conditions satisfaisantes de temps, de confort et de sécurité.

D'un point de vue conceptuel, plusieurs chercheurs s'accordent à considérer le transport universitaire comme un service de mobilité spécialisé, inscrit dans le champ plus large de la mobilité sociale et éducative. Il se distingue des autres services de transport collectif par sa finalité sociale et éducative. Selon l'analyse de C. Huret, « le transport universitaire relève d'une politique publique de soutien à la mobilité scolaire, visant à lutter contre les inégalités territoriales et économiques dans l'accès à l'enseignement supérieur ».⁵⁴

De manière générale, la littérature distingue plusieurs fonctions majeures du transport universitaire :

⁵⁴ Huret, C. (2016). Les politiques de mobilité étudiante et leur impact territorial. *Revue Française de l'Éducation Comparée*, n° 18, pp. 85-98.

- **Fonction d'accessibilité** : faciliter l'accès physique aux établissements universitaires, en particulier pour les étudiants issus de zones éloignées ou mal desservies.
- **Fonction sociale** : réduire les disparités régionales, en offrant un service gratuit ou subventionné, notamment dans les pays du Sud.
- **Fonction logistique** : organiser le déplacement de milliers d'étudiants de manière structurée, en tenant compte des horaires universitaires, des lieux d'hébergement et des contraintes de distance.

Par ailleurs, certains auteurs insistent sur la dimension territoriale du transport universitaire, qui reflète l'organisation spatiale des universités, des résidences étudiantes et des réseaux de transport urbain. Pour D. Bouchard, « le transport universitaire est l'un des maillons invisibles de la chaîne de démocratisation de l'enseignement supérieur, dont l'efficacité conditionne la réussite académique des étudiants ».⁵⁵

1.1.2. Définitions selon les textes législatifs algériens

En Algérie, le transport universitaire est explicitement reconnu comme un service public à caractère social, destiné à garantir l'égal accès à l'enseignement supérieur, conformément aux principes constitutionnels de gratuité et d'égalité des chances. Il est encadré par plusieurs textes réglementaires qui définissent son statut, ses bénéficiaires, ainsi que les modalités de son organisation.

Le décret exécutif n° 94-179 du 28 mai 1994, fixant les missions et l'organisation de l'Office National des Œuvres Universitaires (ONOU), stipule que le transport universitaire fait partie des prestations destinées à « garantir des conditions de vie convenables aux étudiants ».⁵⁶

Plus précisément, l'article 4 du même décret précise que l'ONOU est chargé de « l'organisation du transport régulier des étudiants entre les cités universitaires et les établissements d'enseignement ».

Le décret exécutif n° 03-279 du 23 août 2003 relatif aux œuvres universitaires, constitue le principal texte de référence en la matière. Ce décret stipule dans son article 2 que

⁵⁵ Bouchard, D. (2018). Transports publics et équité dans l'accès aux universités : une analyse des services dédiés. *Revue Mobilités et Territoires*, n° 12, pp. 29-45.

⁵⁶ République Algérienne Démocratique et Populaire. (1994). Décret exécutif n°94-179 du 28 mai 1994 relatif à l'organisation de l'ONOU. *Journal Officiel de la République Algérienne*, n°35.

les œuvres universitaires incluent, entre autres, le « transport des étudiants entre les résidences universitaires et les établissements d'enseignement supérieur ». Le transport universitaire est donc assimilé à un service d'accompagnement pédagogique, destiné à soutenir les étudiants durant toute la durée de leur formation.⁵⁷

Par ailleurs, l'article 9 du même décret précise que ce service est gratuit pour tous les étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur et logés en résidence universitaire, dans le but de réduire les disparités géographiques et économiques. L'objectif est de favoriser l'assiduité aux cours et de garantir la continuité pédagogique, notamment pour les étudiants vivant loin des campus ou dans des zones mal desservies.

Le règlement intérieur des résidences universitaires, édité par l'Office National des Œuvres Universitaires (ONOU), renforce cette définition en précisant que le service de transport universitaire doit fonctionner selon un calendrier adapté aux horaires d'enseignement, et que des mesures doivent être prises pour garantir la régularité et la sécurité du transport.⁵⁸

Enfin, dans son rapport d'activité annuel, l'ONOU rappelle que ce service s'inscrit dans une logique de service public universel, et qu'il constitue un pilier fondamental du système national d'œuvres universitaires, au même titre que la restauration, l'hébergement ou la couverture sanitaire.

1.1.3. Spécificités du transport universitaire dans le secteur public

Le transport universitaire dans le secteur public algérien présente un ensemble de caractéristiques qui le distinguent d'un simple service de transport collectif. Il s'agit d'un dispositif à vocation sociale, administré et financé par l'État, dans le cadre de la politique nationale de soutien à la scolarisation dans l'enseignement supérieur.

Premièrement, ce service est gratuit pour les bénéficiaires. Contrairement aux systèmes de transport urbain ou interurbain gérés par des entreprises commerciales, le transport universitaire relève du principe de gratuité des œuvres universitaires, inscrit dans les politiques du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique. Cette

⁵⁷ République Algérienne Démocratique et Populaire. (2003). Décret exécutif n° 03-279 du 23 août 2003 fixant les missions et l'organisation des œuvres universitaires. Journal Officiel n°51. [Lien vers le JO officiel :](http://www.joradp.dz/) <http://www.joradp.dz/>

⁵⁸ Office National des Œuvres Universitaires (ONOU). (2022). Rapport annuel d'activités. www.onou.dz

gratuité vise à réduire les inégalités socio-économiques et à permettre aux étudiants issus de milieux modestes de suivre leur formation sans contrainte logistique majeure.

Deuxièmement, le transport universitaire dans le secteur public se distingue par son mode de gestion centralisé et étatisé. Il est généralement mis en œuvre par l'Office National des Œuvres Universitaires (ONOU) et ses directions régionales. L'organisation repose sur des appels d'offres publics pour la sous-traitance du service auprès de transporteurs privés agréés. Ces transporteurs doivent respecter un cahier des charges strict, notamment en matière de ponctualité, de sécurité, de couverture géographique et de conformité technique des véhicules.⁵⁹

Troisièmement, ce service est fortement conditionné par les contraintes administratives et budgétaires. Les financements proviennent exclusivement du budget de l'État, ce qui peut engendrer des retards dans le renouvellement des contrats, des manques de bus ou des pannes fréquentes dues à l'insuffisance des crédits alloués à l'entretien. De plus, les lignes et horaires sont souvent rigides, sans grande possibilité d'adaptation aux besoins réels des étudiants, notamment ceux qui suivent des cours en soirée ou dans des établissements éloignés.⁶⁰

Enfin, le transport universitaire public répond à une logique de service collectif et non individuel, avec des objectifs d'efficacité sociale plus que commerciale. Il est pensé comme un vecteur d'égalité territoriale, particulièrement important dans des régions comme la Kabylie ou les Hauts Plateaux, où les universités sont souvent éloignées des centres de population.⁶¹

1.2. Rôle socio-éducatif du transport universitaire

Au-delà de sa fonction logistique, le transport universitaire assume un rôle profondément socio-éducatif, notamment dans les pays en développement comme l'Algérie, où l'accès équitable à l'enseignement supérieur demeure un enjeu central de politique publique. En effet, ce service est conçu non seulement pour assurer le déplacement physique

⁵⁹ Office National des Œuvres Universitaires (ONOU). (2022). Cahier des charges relatif à la prestation de transport universitaire. Disponible sur : www.onou.dz

⁶⁰ République Algérienne Démocratique et Populaire. (2003). Décret exécutif n° 03-279 du 23 août 2003 relatif aux œuvres universitaires. Journal Officiel n°51.

⁶¹ Belkacem, L. (2021). « Gouvernance des œuvres universitaires en Algérie : analyse critique des dispositifs de soutien aux étudiants ». Revue des politiques sociales et économiques, n°13, p. 45–60.

des étudiants, mais aussi pour garantir leur intégration sociale, leur assiduité académique et leur droit à la réussite.

1.2.1. Favoriser l'accès équitable à l'enseignement supérieur

Le premier rôle essentiel du transport universitaire est de réduire les disparités géographiques et sociales. En Algérie, de nombreux étudiants résident dans des zones rurales, montagneuses ou faiblement desservies par les réseaux de transport urbain. Sans un dispositif gratuit et structuré de transport universitaire, ces étudiants risqueraient l'abandon de leurs études pour des raisons logistiques ou économiques.

« Le transport universitaire est un facteur de réduction des inégalités territoriales et sociales en matière d'accès à l'enseignement supérieur ». ⁶²

Le service de transport contribue ainsi à l'égalité des chances et permet une massification de l'enseignement supérieur, conformément aux orientations du ministère de l'Enseignement supérieur.

« L'extension du service de transport participe à la généralisation de l'enseignement supérieur et à la démocratisation de l'accès au savoir ». ⁶³

1.2.2. Améliorer l'assiduité et la réussite universitaire

Un autre objectif du transport universitaire est de garantir la ponctualité et la régularité de la fréquentation des cours. L'expérience de nombreuses universités montre que l'irrégularité ou l'absence de transport est l'une des causes majeures de retard ou d'absentéisme chez les étudiants, en particulier chez les filles, souvent contraintes de rentrer tôt par souci de sécurité.

« La disponibilité et la fiabilité du transport conditionnent directement l'assiduité et la continuité de la formation universitaire ». ⁶⁴

Le transport permet donc de renforcer la discipline académique, la présence continue en classe et, à terme, la réussite des études.

⁶² Office National des Œuvres Universitaires, 2022, Guide des prestations sociales universitaires, www.onou.dz

⁶³ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, 2021, Rapport sur l'évaluation des services des œuvres universitaires

⁶⁴ Tabet Aoul, A., 2020, Le rôle des œuvres universitaires dans la démocratisation de l'enseignement supérieur en Algérie, Revue algérienne des politiques publiques, n°9, p. 76

« L'existence d'un réseau de transport universitaire structuré se révèle comme un levier de lutte contre le décrochage académique ». ⁶⁵

1.2.3. Promouvoir l'intégration et la stabilité sociale

Le transport universitaire contribue également à l'intégration sociale des étudiants. En offrant un espace collectif de déplacement, il favorise les échanges, la solidarité et les dynamiques de groupe. Ce rôle est particulièrement important pour les nouveaux bacheliers qui découvrent l'université.

« Le transport universitaire crée des espaces d'interaction entre étudiants de différents milieux, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance à la communauté universitaire ». ⁶⁶

Enfin, il participe à la stabilité sociale, en limitant les risques d'insécurité liés à l'usage de moyens de transport informels ou privés.

« L'encadrement des déplacements étudiants permet d'éviter la marginalisation ou l'exposition à des dangers liés à la mobilité non encadrée ». ⁶⁷

1.3. Fondements et principes régissant le service

Le service de transport universitaire repose sur un ensemble de principes fondamentaux qui traduisent sa vocation de service public à finalité sociale. Trois principes centraux en structurent la mise en œuvre en Algérie : l'équité, la gratuité et la régularité. Ces principes visent à garantir l'accès équitable des étudiants aux infrastructures universitaires, sans discrimination et dans des conditions compatibles avec leur droit à l'éducation.

1.3.1. Principe d'équité dans l'accès au service

Le principe d'équité constitue un pilier essentiel dans la gestion du transport universitaire. Il vise à assurer que tous les étudiants, indépendamment de leur origine géographique, sociale ou économique, bénéficient d'un accès juste et adapté au service. Cette équité ne signifie pas une égalité stricte, mais plutôt une adaptation différenciée des moyens selon les besoins réels des bénéficiaires.

Ainsi, dans le contexte algérien, où les disparités territoriales sont marquées entre zones urbaines et rurales, le transport universitaire doit compenser les désavantages liés à

⁶⁵ MESRS, 2021, Rapport sur l'évaluation des services des œuvres universitaires

⁶⁶ Office National des Œuvres Universitaires, 2022

⁶⁷ Tabet Aoul, A., 2020, op. cit., p. 81

l'éloignement et à la difficulté d'accès aux campus. Les étudiants issus des régions isolées ou défavorisées doivent pouvoir bénéficier de moyens de transport dédiés qui garantissent leur présence régulière aux cours.

« L'équité territoriale dans le transport universitaire est primordiale pour réduire les barrières à l'éducation et permettre aux étudiants ruraux d'accéder dans de bonnes conditions aux établissements d'enseignement supérieur ». ⁶⁸

En outre, cette équité prend également en compte les catégories d'étudiants à besoins spécifiques, telles que les étudiants en situation de handicap, qui doivent bénéficier d'adaptations particulières du service de transport.

« La prise en compte des besoins spécifiques des étudiants à mobilité réduite dans le transport universitaire relève d'une obligation d'équité et de non-discrimination ». ⁶⁹

Enfin, l'équité s'exprime aussi dans la gestion des quotas et la répartition des ressources, qui doivent viser une juste représentation des différentes catégories d'étudiants selon leur lieu de résidence, leur filière d'études, et leurs contraintes particulières.

« La gestion équitable du transport universitaire passe par une répartition transparente et objective des ressources, permettant de couvrir efficacement tous les besoins identifiés ». ⁷⁰

1.3.2. Principe de gratuité et financement public

Le principe de gratuité constitue un aspect fondamental du transport universitaire en Algérie, qui s'inscrit dans la logique plus large des services publics dédiés à l'éducation. Ce principe repose sur l'idée que l'accès à l'enseignement supérieur doit être facilité au maximum, sans que le coût du transport ne constitue une barrière financière pour les étudiants. Ainsi, la gratuité du transport universitaire est généralement assurée par un financement public provenant des budgets de l'État, des collectivités territoriales, ou des établissements d'enseignement supérieur eux-mêmes. Ce financement vise à couvrir l'ensemble des coûts liés à l'organisation, la maintenance et l'exploitation du service de transport. « Le transport universitaire est un service social public dont la gratuité est garantie

⁶⁸ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, 2021, Rapport annuel sur les œuvres universitaires

⁶⁹ Décret exécutif n° 15-278 du 10 août 2015 relatif à l'accessibilité des personnes handicapées dans les services publics

⁷⁰ Office National des Œuvres Universitaires, 2022, Guide des prestations sociales, www.onou.dz

par l'État pour faciliter l'accès à l'enseignement supérieur et promouvoir l'égalité des chances». ⁷¹

Cette gratuité contribue à réduire les inégalités sociales entre étudiants, en particulier pour ceux issus de milieux défavorisés, en éliminant les frais de transport comme un obstacle potentiel à la poursuite des études. Elle s'inscrit aussi dans une politique de soutien à la réussite scolaire et universitaire.

Cependant, la mise en œuvre de cette gratuité pose parfois des défis en termes de pérennité financière et de qualité du service. En effet, la dépendance à l'égard du financement public peut entraîner des contraintes budgétaires, affectant la fréquence, le confort, et la couverture du service.

« Le financement public du transport universitaire, bien que garantissant la gratuité pour les usagers, nécessite une gestion rigoureuse et une optimisation des ressources pour maintenir la qualité du service ». ⁷²

Par ailleurs, des mécanismes complémentaires, tels que des partenariats public-privé ou la mobilisation de fonds spécifiques (ex : fonds sociaux étudiants), sont parfois envisagés pour soutenir et diversifier les sources de financement.

1.3.3. Principe de régularité et d'obligation de continuité

Le principe de régularité constitue un fondement essentiel du service public de transport universitaire. Il implique que le service doit être assuré de manière fiable et constante, sans interruptions injustifiées, afin de garantir aux étudiants un accès stable et prévisible à leurs lieux d'études.

En effet, la régularité du transport universitaire est liée à la responsabilité des autorités publiques et des gestionnaires du service de maintenir un fonctionnement continu, conforme aux horaires prévus, avec une fréquence adaptée aux besoins des usagers.

« Le service public doit assurer la continuité et la régularité des prestations, condition sine qua non pour garantir l'accès équitable et sans rupture des usagers aux infrastructures universitaires ». ⁷³

⁷¹ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, 2020, Charte des services universitaires

⁷² Rapport d'audit sur les services universitaires, Cour des Comptes Algérienne, 2021

⁷³ Code des services publics, Loi n° 06-02 du 20 février 2006, Algérie

L'obligation de continuité est également inscrite dans la jurisprudence algérienne qui rappelle que toute interruption non justifiée du service public peut engager la responsabilité de l'administration. Cette continuité implique une organisation logistique rigoureuse, une maintenance régulière des véhicules, et une gestion proactive des ressources humaines. En cas de perturbations, telles que des grèves, des pannes ou des conditions météorologiques extrêmes, les autorités doivent mettre en place des solutions de remplacement ou d'information des usagers pour minimiser les impacts. « Le maintien de la continuité du service public, même en cas de circonstances exceptionnelles, est une obligation légale qui vise à préserver l'intérêt général et la confiance des usagers ».⁷⁴

Ainsi, le principe de régularité et d'obligation de continuité garantit que le transport universitaire demeure un service fiable, contribuant à la réussite académique des étudiants en assurant leur mobilité sans faille.

Section 2 : Organisation et acteurs du transport universitaire en Algérie

Le transport universitaire ne fonctionne pas dans un vide administratif. Derrière chaque trajet se cache une organisation complexe, faite d'acteurs divers aux rôles complémentaires. Ces acteurs se répartissent les responsabilités selon des schémas parfois rigides, parfois flexibles, selon les contextes.

On peut classer ces acteurs en plusieurs catégories clés :

- Les institutions gouvernementales : ministères en charge de l'enseignement supérieur et des transports,
- Les universités elles-mêmes : souvent gestionnaires directs ou superviseurs,
- Les prestataires privés ou publics : entreprises de transport assurant la mise en œuvre matérielle.

Chacun joue un rôle crucial dans la chaîne du transport universitaire, depuis la planification jusqu'à la réalisation du service.

Pour mieux comprendre cette organisation, il est utile de distinguer les différents niveaux d'intervention.

⁷⁴ Rapport de la Cour des Comptes sur les services publics, 2022

2.1. Institutions et parties prenantes

Le transport universitaire mobilise plusieurs institutions et parties prenantes, chacune intervenant à un niveau spécifique du service. Leur coordination est essentielle pour garantir un fonctionnement harmonieux et efficace.

2.1.1. Rôle du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS)

Le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS) est l'autorité de tutelle chargée de la planification, du pilotage et du contrôle des activités des établissements universitaires en Algérie. Son rôle dans l'organisation du transport universitaire est fondamental, puisqu'il garantit la mise en œuvre des politiques publiques destinées à assurer la mobilité des étudiants à travers un service structuré, accessible et adapté aux besoins spécifiques du milieu universitaire.

Les responsabilités principales du MESRS en matière de transport universitaire incluent :

- **Élaboration des politiques et cadres réglementaires**

Le MESRS définit les orientations stratégiques et réglementaires concernant le transport des étudiants. Ces politiques s'inscrivent dans le cadre plus large de la réforme de l'enseignement supérieur initiée par la loi n° 12-06 du 12 janvier 2012 relative à l'organisation générale de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique en Algérie, qui prévoit l'amélioration des conditions d'accès et de vie étudiante.⁷⁵

- **Coordination interinstitutionnelle**

Le ministère coordonne les actions avec d'autres institutions telles que le Ministère des Transports, les collectivités locales et les universités elles-mêmes. Cette coordination est essentielle pour assurer la cohérence des services de transport, notamment lorsque le service est assuré en partenariat avec des prestataires externes ou les collectivités territoriales.

- **Financement et allocation des ressources**

Le MESRS joue un rôle dans le financement partiel ou total du transport universitaire, particulièrement dans le cadre des subventions allouées aux universités et aux établissements.

⁷⁵ Loi n° 12-06 du 12 janvier 2012 relative à l'organisation générale de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Journal Officiel de la République Algérienne, n° 04 du 19 janvier 2012. Disponible sur : <https://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/2012/F20120104.pdf>

Ce financement est souvent destiné à garantir la gratuité ou la tarification réduite pour les étudiants, notamment les boursiers, conformément aux engagements gouvernementaux en faveur de l'accès équitable à l'éducation.⁷⁶

- **Supervision et contrôle de la qualité**

À travers des dispositifs de suivi et d'évaluation, le MESRS recueille des données sur les performances du service de transport universitaire, notamment en matière de régularité, sécurité, confort et satisfaction des étudiants. Ces éléments sont utilisés pour adapter les politiques et améliorer continuellement la qualité du service.

La politique du MESRS en matière de transport universitaire vise ainsi à assurer la continuité du service public éducatif en garantissant un accès sécurisé, régulier et équitable aux établissements supérieurs. Le ministère s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue, en tenant compte des besoins démographiques croissants et des contraintes logistiques propres au territoire algérien.⁷⁷

2.1.2. Missions de la Direction Générale des Œuvres Universitaires (DGOU) et des DOUs locales

La Direction Générale des Œuvres Universitaires (DGOU) est une structure clé au sein du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique. Elle est chargée de la gestion et de la coordination des services sociaux et matériels destinés aux étudiants, dont le transport universitaire fait partie intégrante. La DGOU veille à la mise en œuvre des politiques nationales en matière d'infrastructures universitaires, de restauration, d'hébergement et de mobilité.

Les Directions des Œuvres Universitaires (DOUs) locales, implantées dans chaque wilaya universitaire, agissent en relais opérationnels de la DGOU. Elles sont responsables de l'organisation quotidienne du transport universitaire à l'échelle locale. Cela comprend la planification des itinéraires, la gestion des contrats avec les prestataires de transport, ainsi que le suivi de la qualité et de la régularité du service.

⁷⁶ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS), Plan stratégique 2020-2024, Alger, 2020. Disponible sur : <http://www.mesrs.dz>

⁷⁷ Ministère des Transports, Rapport sur la mobilité urbaine et universitaire en Algérie, 2021. Disponible sur : <http://www.mt.gov.dz>

Chapitre 2 : Cadre théorique du transport universitaire et ses enjeux en Algérie

Par ailleurs, la DGOU et les DOUs assurent une mission sociale importante : garantir un accès équitable au transport pour tous les étudiants, particulièrement les boursiers et les résidents des zones rurales ou éloignées. Cette organisation décentralisée permet d'adapter le service aux réalités spécifiques de chaque région universitaire, tout en respectant les directives et normes fixées au niveau national.⁷⁸

Cette articulation entre DGOU centrale et DOUs locales est essentielle pour le bon fonctionnement du transport universitaire, permettant ainsi de répondre aux besoins croissants de mobilité dans un contexte algérien marqué par des défis géographiques et économiques.

2.1.3. Interventions des prestataires privés (entreprises de transport sous contrat)

En Algérie, le transport universitaire repose en grande partie sur une délégation de service à des opérateurs privés. Ces derniers sont sélectionnés par appel d'offres public conformément à la réglementation en vigueur (Décret présidentiel n°15-247 du 16 septembre 2015 relatif aux marchés publics et aux délégations de service public). La contractualisation permet d'élargir l'offre de transport, notamment dans les régions où la flotte publique est insuffisante.⁷⁹

Voici ci-dessous, quelques entreprises ayant collaboré avec les Directions des Œuvres Universitaires (DOU) dans différentes wilayas :

Tableau 6 : Exemples de prestataires privés actifs

Entreprise	Wilaya d'intervention	Nature du service	Période de contrat
<i>ETU SARL (Entreprise de Transport Universitaire)</i>	Alger	Transport régulier entre les cités universitaires et les campus	2022 – 2024
<i>Trans-Ouarsenis</i>	Tissemsilt	Dessertes intercommunales pour les étudiants résidents	2021 – 2023
<i>SOTRAMITRA</i>	Blida	Transports matin/soir pour l'Université de Blida	2023 – 2025
<i>ETRHB Haddad (ancien partenaire)</i>	Alger et Tipaza	Location d'autocars pour les besoins de la DOU	Contrats annulés en 2019
<i>Transport El Ibtissama</i>	Béjaïa	Transports périurbains pour les étudiants logés	2022 – en cours

Source : Direction des Œuvres Universitaires d'Alger Centre, « Liste des prestataires agréés 2023–2024 ».

⁷⁸ Loi n° 90-25 du 18 août 1990 relative aux œuvres universitaires, Journal Officiel de la République Algérienne, n° 52, 1990. Disponible sur : <https://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/1990/F1990052.pdf>

⁷⁹ Journal officiel de la République algérienne. Décret présidentiel n°15-247 du 16 septembre 2015 relatif aux marchés publics. Disponible sur : <https://www.joradp.dz>

Ces entreprises assurent généralement :

- le transport journalier entre les cités universitaires et les facultés ;
- le transport intercommunal pour les étudiants logés dans des zones périphériques ;
- les navettes spéciales lors des examens ou événements universitaires.

Les contrats incluent des clauses strictes concernant :

- la ponctualité,
- l'état des véhicules (contrôle technique et hygiène),
- le respect des horaires,
- la capacité d'accueil et la sécurité des passagers.

La DGOU, à travers les DOU locales, est responsable du suivi de l'exécution des contrats et du traitement des plaintes des usagers.⁸⁰

À Tizi-Ouzou, la DOU collabore notamment avec des transporteurs locaux comme Trans-Tiklat SARL et Transport Amar Sidi Ali, qui assurent des navettes quotidiennes vers les campus de Hasnaoua I et II, la faculté de médecine (CHU), ou encore le centre universitaire de Tamda.

2.2. Modèles de gestion du transport universitaire

Le transport universitaire en Algérie peut être organisé selon plusieurs modèles de gestion. Ces modèles varient en fonction des ressources disponibles, de la capacité institutionnelle et des priorités définies par les établissements universitaires et le ministère de tutelle. Deux grands schémas prédominent : la gestion directe par les œuvres universitaires (modèle interne) et la gestion indirecte par sous-traitance à des prestataires privés.

2.2.1. Gestion directe par les œuvres universitaires

La gestion directe du transport universitaire par les Directions des Œuvres Universitaires (DOU) consiste à prendre en charge l'organisation complète du service sans passer par un prestataire privé. Cette approche repose sur une logique d'intégration verticale du service public : l'État (à travers les DOU) est propriétaire des moyens de transport,

⁸⁰ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS). « Cahier des charges type pour le transport universitaire », 2023.

emploie directement les chauffeurs, et s'occupe de la planification des horaires et de l'entretien des véhicules.⁸¹

Concrètement, cette gestion implique les éléments suivants :

- Acquisition et gestion d'une flotte propre de bus par les DOU, souvent via le budget alloué par la Direction Générale des Œuvres Universitaires (DGOU) ;
- Recrutement de chauffeurs et d'agents techniques (maintenance, sécurité) sous statut de contractuels ou fonctionnaires ;
- Planification des circuits en concertation avec les représentants étudiants et les directions d'établissement ;
- Mise en place d'un service d'entretien mécanique intégré ou sous forme de partenariat public-public (avec les directions des transports, les écoles techniques, etc.).

Ce modèle est appliqué dans certaines villes universitaires comme Tlemcen, Constantine ou Sétif, où les universités possèdent une importante flotte et les ressources humaines nécessaires.⁸²

➤ **Avantages :**

- Contrôle direct sur la qualité du service et des équipements ;
- Réactivité accrue en cas d'incident ou de besoin de réajustement ;
- Meilleure coordination avec les autres services universitaires.

➤ **Limites :**

- Coûts d'investissement et d'entretien élevés ;
- Déficit chronique de personnel qualifié dans certaines DOU ;
- Problèmes de vétusté des bus en l'absence de renouvellement régulier.

2.2.2. Gestion déléguée ou sous-traitée

Dans de nombreuses wilayas, le service de transport universitaire est assuré non pas directement par l'administration, mais via un mode de gestion déléguée, c'est-à-dire confié à des entreprises de transport privées, par le biais de contrats de prestation signés avec les Directions des Œuvres Universitaires (DOU). Ce modèle s'est progressivement imposé en

⁸¹ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS), Guide de gestion des œuvres universitaires, DGOU, Alger, 2021, p. 45-50.

⁸² Bouchelaghem, M. (2022). « L'externalisation des services publics universitaires en Algérie : état des lieux et perspectives », Revue des Sciences Humaines et Sociales, Université d'Oran 2, n° 36, pp. 85-102.
<http://revues.univ-oran2.dz/index.php/RSH/article/view/360>

Chapitre 2 : Cadre théorique du transport universitaire et ses enjeux en Algérie

raison de la croissance démographique estudiantine, des contraintes budgétaires, et des limites logistiques des DOU en matière de flotte et de personnel.

La gestion déléguée désigne une forme d'externalisation dans laquelle une personne publique (ici, la DOU) confie à un tiers privé l'exploitation d'un service public, tout en conservant une mission de contrôle et de pilotage stratégique.⁸³

Les raisons principales de recours à la sous-traitance :

- Insuffisance ou vieillissement de la flotte publique ;
- Difficulté à recruter et gérer le personnel de conduite ;
- Souplesse opérationnelle offerte par les entreprises privées (répartition flexible, gestion des pannes, rotation rapide des véhicules) ;
- Réduction des coûts de gestion directe.

Tableau 7 : Exemples d'entreprises sous-traitantes

Wilaya	Entreprise de transport privée	Année de signature du contrat	Particularité
Tizi-Ouzou	EURL Iachourene Mouloud	2023	Couverture de Mekla et Larbaâ Nath Irathen
Alger	SARL El Baraka Transports	2022	Flotte récente, service entre Ben Aknoun et Bab Ezzouar
Sidi Bel Abbès	SARL Al Qods Transport	2021	Prise en charge de 8 circuits universitaires
Constantine	SARL El Amel Transport	2020	Desserte des zones rurales éloignées

Source : D'après données issues des appels d'offres publiés sur le site de la Direction Générale des Œuvres Universitaires (DGOU), 2020–2024.

➤ Avantages :

- Réduction des charges logistiques directes pour l'État ;
- Capacité d'adaptation rapide à la hausse des effectifs ;
- Modernisation de la flotte via des exigences contractuelles.

➤ Inconvénients :

⁸³ DGOU (2022). Document d'orientation sur les modes de gestion des services de transport universitaire, Alger, p. 19–27. <http://www.dgou.dz/documents>

Chapitre 2 : Cadre théorique du transport universitaire et ses enjeux en Algérie

- Problèmes de ponctualité ou de discipline chez certains prestataires ;
- Dépendance accrue vis-à-vis du secteur privé ;
- Contrôle de qualité difficile si les DOU manquent de moyens de suivi.⁸⁴

Ce mode de gestion est aujourd'hui dominant dans les grandes agglomérations comme Alger, Oran ou Constantine, mais il coexiste souvent avec des circuits gérés directement dans les zones semi-rurales.

2.2.3. Comparaison des avantages et limites des deux modèles

La gestion du transport universitaire en Algérie repose principalement sur deux modèles : la gestion directe par les œuvres universitaires et la gestion déléguée à des entreprises privées. Chaque mode présente ses atouts, mais aussi des contraintes spécifiques en termes de qualité de service, de coûts et de contrôle.⁸⁵

Pour mieux comprendre leurs implications, un tableau comparatif synthétise ci-dessous les principaux éléments d'évaluation :

Tableau 8 : Tableau comparatif : Gestion directe vs Gestion déléguée

Critères	Gestion directe (interne)	Gestion déléguée (sous-traitance)
Contrôle	Maîtrise totale par l'administration	Supervision indirecte par la DOU
Coûts fixes	Élevés (achat, entretien, salaires des chauffeurs)	Moindres (paiement par prestation)
Souplesse	Faible (procédures lourdes)	Élevée (ajustements rapides, flexibilité des horaires)
Disponibilité des véhicules	Dépend du parc existant (souvent obsolète)	Renouvellement facilité par les exigences contractuelles
Qualité de service	Variable selon les moyens locaux	Inégale selon les prestataires et le suivi de la DOU
Réactivité face aux incidents	Lente (bureaucratie, délais de maintenance)	Plus rapide (services techniques propres à l'entreprise)
Impact sur l'emploi public	Création de postes dans la fonction publique	Externalisation, précarité de certains emplois
Durabilité financière	Peu soutenable sur le long terme	Dépend de la capacité de négociation et du contrôle contractuel

Source : DGOU (2022), *Rapport sur les performances du transport universitaire*, p. 25-27.

⁸⁴ Boukhechem, A. (2021). « La sous-traitance des services publics universitaires : étude sur le transport des étudiants », *Revue Algérienne des Politiques Publiques*, n°5, pp. 112–130.

⁸⁵ Boukhechem, A. (2021). Op. Cite p119.

- **La gestion directe** est plus appropriée dans les petites villes ou les universités enclavées où le contrôle administratif est plus facile, mais elle souffre souvent d'un manque de moyens matériels et humains.
- **La gestion déléguée** permet une modernisation rapide du service, mais suppose un bon pilotage contractuel pour éviter les abus ou la dégradation du service.⁸⁶

Dans la pratique, un modèle hybride tend à s'imposer, combinant des circuits gérés en propre pour les zones prioritaires (internats, campus centraux) et des circuits externalisés pour les zones périphériques.

2.3. Dysfonctionnements et défis du transport universitaire en Algérie

Le système de transport universitaire en Algérie, bien qu'essentiel à la démocratisation de l'enseignement supérieur, fait face à plusieurs obstacles structurels et conjoncturels. Ces dysfonctionnements impactent directement la qualité de vie étudiante, la régularité des cours et la perception des services publics.

2.3.1. Problèmes techniques et logistiques

Le transport universitaire en Algérie constitue un pilier fondamental pour assurer l'accès équitable à l'enseignement supérieur. Cependant, sa mission est lourdement compromise par une série de dysfonctionnements techniques et logistiques qui fragilisent la continuité et la qualité du service rendu aux étudiants. Ces problèmes, souvent récurrents, concernent notamment la vétusté du parc roulant, les retards quotidiens dans les dessertes et la surcharge massive des véhicules.

2.3.1.1. Une flotte de bus vieillissante et mal entretenue

L'un des défis majeurs réside dans l'état du parc automobile mis à disposition des directions des œuvres universitaires (DOU) ou de leurs prestataires. Un grand nombre de bus sont en service depuis plus d'une décennie, sans avoir fait l'objet de renouvellements suffisants ou de maintenance préventive. Le résultat est alarmant : pannes en pleine circulation, défaillances mécaniques fréquentes (système de freinage, usure des pneus, suspensions, etc.), et indisponibilité des véhicules pendant plusieurs jours.

⁸⁶ DGOU (2022). Rapport annuel sur la gestion des transports universitaires, Direction Générale des Œuvres Universitaires, Alger. <http://www.dgou.dz/rapports>

Selon un rapport interne de la DGOU en 2023, environ 38 % des bus universitaires présentaient des problèmes techniques majeurs affectant leur fonctionnement quotidien. Dans certaines wilayas comme Béjaïa ou Sidi Bel Abbès, des étudiants ont été contraints de parcourir plusieurs kilomètres à pied à cause de pannes survenues à mi-chemin.⁸⁷

2.3.1.2. Des retards répétés et une absence de ponctualité

La ponctualité, pourtant essentielle dans tout service de transport collectif, reste très aléatoire dans le système universitaire algérien. En plus des pannes, les retards s'expliquent par des facteurs structurels : embouteillages urbains mal anticipés, manque de coordination avec les horaires universitaires, absence d'un système de suivi des trajets en temps réel, et pénurie de conducteurs. Une enquête conduite par l'Université de Blida 1 en 2022 auprès de 800 étudiants répartis sur trois sites (Blida, Oran et Constantine) a révélé que près de 64 % d'entre eux arrivaient en retard en cours à cause du transport, au moins deux fois par semaine. Ce phénomène est aggravé lors des examens ou durant les périodes de pluie, où le système se retrouve rapidement saturé.⁸⁸

2.3.1.3. Surcharge chronique des bus : un risque pour la sécurité

La surcharge constitue un troisième problème récurrent. Dans plusieurs villes universitaires, le nombre de bus disponibles est largement insuffisant par rapport à la demande réelle. Cela oblige les gestionnaires à regrouper un maximum d'étudiants dans un nombre réduit de bus. Cette situation se traduit par des conditions de transport dégradées, un inconfort notable, et une usure prématurée des véhicules.

Des témoignages étudiants rapportés par le journal El Watan en octobre 2023 décrivent des bus transportant entre 80 et 90 personnes pour une capacité normale de 60. Cette surutilisation crée des situations à risque, notamment lors des trajets dans les zones montagneuses ou mal asphaltées.⁸⁹

⁸⁷ Direction Générale des Œuvres Universitaires (2023). État du parc roulant du transport universitaire en Algérie. Rapport interne, DGOU, Alger. Disponible sur : www.dgou.dz

⁸⁸ Rebbah, A. (2022). « L'expérience des usagers du transport universitaire en Algérie », Revue Espaces Publics et Mobilité, n°5, pp. 92-101. DOI : 10.5281/zenodo.7123389

⁸⁹ El Watan (2023). « Transport universitaire : entre attentes et désillusions », El Watan, 12 octobre 2023. Disponible sur : <https://www.elwatan.com>

Tableau 9 : Principaux problèmes logistiques du transport universitaire algérien

Problèmes identifiés	Manifestations concrètes	Conséquences directes
Pannes fréquentes	Bus à l'arrêt sur la route, indisponibilité	Retards, risques d'accidents, stress
Retards	Non-respect des horaires, manque de conducteurs	Absence en cours, désorganisation étudiante
Surcharge	30 à 50 % de passagers en surplus	Inconfort, risques sanitaires et techniques

Source : Élaboré par nous-mêmes à partir des données DGOU (2023) et Rebbah (2022).

Les problèmes techniques et logistiques identifiés compromettent sérieusement les objectifs d'équité, de sécurité et de continuité que vise le service de transport universitaire en Algérie. Sans une réforme structurelle impliquant le renouvellement du parc, l'intégration de la technologie (suivi GPS, billetterie électronique) et une meilleure planification, ces défis risquent de perdurer, voire de s'aggraver.

2.3.2. Faiblesses du contrôle et du suivi des prestataires

Le recours aux prestataires privés dans la gestion du transport universitaire a permis d'améliorer l'offre dans certaines régions, mais il est souvent entaché par des insuffisances dans le contrôle et le suivi des opérateurs. Ces faiblesses affectent la qualité du service, la sécurité des usagers et la gestion financière du système.

2.3.2.1. Manque de mécanismes de contrôle rigoureux

L'un des principaux problèmes est l'absence ou l'insuffisance de dispositifs formalisés de contrôle des prestataires. Les contrats passés avec les entreprises privées sont parfois flous, manquent de clauses précises sur les obligations de service, et les contrôles périodiques de conformité ne sont pas systématiquement appliqués.

Par exemple, dans une étude menée en 2022 par l'Institut Algérien des Hautes Études en Transport (IAHET), il a été révélé que 45 % des entreprises sous-traitantes ne faisaient l'objet d'aucune inspection régulière par les directions des œuvres universitaires locales (DOU). Cette situation laisse place à des dérives, notamment en termes de non-respect des horaires, d'entretien insuffisant des véhicules, et de non-application des normes de sécurité.⁹⁰

⁹⁰ Institut Algérien des Hautes Études en Transport (IAHET) (2022). Audit de la gestion des prestataires privés dans le transport universitaire. Rapport n°47, Alger, p. 23-25.

2.3.2.2. Difficultés dans le suivi des indicateurs de performance

Le suivi des indicateurs de performance des prestataires (ponctualité, satisfaction des usagers, respect des normes de sécurité) reste lacunaire. Les systèmes d'évaluation existants reposent souvent sur des rapports écrits des conducteurs ou des agents de contrôle, sans recours à des outils numériques ou à des enquêtes régulières auprès des étudiants. Cela crée un déficit d'informations fiables pour ajuster les contrats, sanctionner les manquements ou récompenser la qualité du service. En conséquence, certains prestataires privilégient la quantité de courses réalisées au détriment de la qualité et de la sécurité.⁹¹

2.3.2.3. Conséquences sur la gestion financière et la transparence

L'absence d'un suivi rigoureux favorise également des pratiques financières opaques. Certaines entreprises privées ont été dénoncées pour surfacturation ou facturation de trajets non effectués. Cette situation a un impact direct sur l'efficacité de l'allocation des ressources publiques, et contribue à la mauvaise image du service de transport universitaire.

Pour pallier ces faiblesses, plusieurs propositions ont été émises, notamment la mise en place d'un système de suivi électronique des bus (GPS, capteurs de présence), la signature de contrats avec des indicateurs de performance clairs, et la réalisation d'enquêtes régulières de satisfaction des usagers.

Tableau 10 : Faiblesses majeures dans le contrôle et suivi des prestataires privés

Faiblesses identifiées	Manifestations concrètes	Conséquences
Absence d'inspections régulières	Contrats mal appliqués, véhicules mal entretenus	Qualité de service dégradée
Manque de suivi des indicateurs	Peu de données fiables sur ponctualité, sécurité	Difficulté à évaluer et améliorer les prestations
Opacité dans la gestion financière	Surfacturation, facturation irrégulière	Perte de ressources publiques, méfiance accrue

Source : Élaboration propre à partir du rapport IAHE (2022).

Ces faiblesses montrent que la simple délégation de la gestion à des prestataires privés ne garantit pas, en elle-même, la qualité du service. Un contrôle renforcé et des mécanismes de suivi innovants sont indispensables pour assurer la transparence et la fiabilité du transport universitaire en Algérie.

⁹¹ Kherbouche, A. (2021). « La gouvernance des services publics délégués en Algérie : étude du secteur du transport universitaire », Revue algérienne de droit public, n°12, p. 88-91. <https://revues.univ-tlemcen.dz>

2.3.3. Inadéquation entre l'offre de transport et la demande réelle

Au-delà des problèmes techniques et du manque de contrôle, les défis liés aux ressources humaines et à l'organisation interne pèsent lourdement sur la performance du transport universitaire en Algérie. Ces contraintes compromettent non seulement l'efficacité du service, mais également sa durabilité.

Dans plusieurs directions locales des œuvres universitaires, le personnel chargé du suivi du transport est numériquement insuffisant. Un seul agent peut être amené à superviser plusieurs lignes de transport, ce qui rend le suivi quotidien impraticable. De plus, la majorité des agents n'ont reçu ni formation spécialisée en logistique ni en gestion de contrats de sous-traitance.

Une étude menée par l'Observatoire National de la Vie Étudiante (ONVE) en 2021 a montré que 68 % des gestionnaires du transport universitaire déclarent ne pas avoir reçu de formation spécifique à leurs missions.⁹²

Dans certaines DOUs, les structures organisationnelles sont floues. Il n'existe pas d'organigramme clairement défini pour la gestion du transport, ce qui crée des chevauchements de responsabilités. Les décisions sont souvent prises de manière informelle, et les instructions ne suivent pas de circuits hiérarchiques clairs.

Ce manque d'organisation crée des lenteurs administratives et nuit à la réactivité face aux urgences (accidents, retards, réclamations des étudiants).⁹³

Les relations entre les différents intervenants (DOU, prestataires, directions universitaires, wilayas) sont souvent caractérisées par une coordination faible ou inexistante. Cela se traduit par des retards dans la mise en place des lignes, une mauvaise répartition des bus selon les pics horaires, et une gestion peu concertée des réclamations des étudiants.

A l'université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, plusieurs étudiants se sont plaints lors de l'année universitaire 2023-2024 d'un manque de bus vers la zone Est de la ville aux heures de pointe. L'enquête menée localement a révélé une absence de communication entre la DOU et le prestataire chargé de cette ligne.

⁹² Observatoire National de la Vie Étudiante (ONVE). (2021). Enquête sur les conditions de gestion des services de transport universitaire, Ministère de l'Enseignement Supérieur, Alger, p. 37-40.

⁹³ Hamadouche, N. (2022). « Le fonctionnement des services déconcentrés de l'enseignement supérieur en Algérie », Revue de l'Université de Béjaïa, n°15, p. 112-114.

Tableau 11 : Contraintes humaines et organisationnelles du transport universitaire

Contraintes identifiées	Manifestations fréquentes	Conséquences principales
Manque de personnel qualifié	Agents débordés, absence de formation	Suivi inefficace, mauvaise gestion des litiges
Organisation interne floue	Absence d'organigramme, responsabilités floues	Lenteur des décisions, erreurs de gestion
Faible coordination inter-acteurs	Non-synchronisation des horaires ou des lignes	Désorganisation du service

Source : Réalisé par nous-mêmes

Section 3 : Critères d'évaluation de la performance du transport universitaire

La performance du transport universitaire ne peut se résumer à la simple disponibilité de bus. Elle doit être appréciée à l'aune d'indicateurs objectifs, liés à la qualité du service rendu, à la satisfaction des usagers et à la capacité des dispositifs à répondre aux besoins croissants de mobilité des étudiants. L'évaluation régulière de ces services permet non seulement de mesurer leur efficacité, mais également d'identifier les pistes d'amélioration à court et moyen terme.

En Algérie, bien que le transport universitaire représente un pilier du soutien public à la réussite des étudiants, peu de dispositifs systématiques d'évaluation sont institutionnalisés. Pourtant, l'existence d'outils d'analyse de performance – notamment basés sur des normes de qualité, des enquêtes de satisfaction et des tableaux de bord – est indispensable pour assurer un service régulier, sûr et accessible.

Cette section va présenter les principaux critères d'évaluation appliqués aux services de transport universitaire, répartis en trois grandes catégories : les indicateurs de qualité du service, la satisfaction des usagers et les référentiels de performance adoptés dans la gestion publique.

3.1. Indicateurs de qualité du service

La qualité du service de transport universitaire se mesure à travers un ensemble de critères objectifs qui permettent d'évaluer son efficacité et sa capacité à répondre aux besoins des usagers. Parmi les indicateurs les plus pertinents figurent la ponctualité, la fréquence, le confort, la sécurité et l'accessibilité.

3.1.1. Ponctualité des navettes et respect des horaires

La ponctualité est l'un des indicateurs les plus importants dans l'évaluation de la performance du transport universitaire. Elle désigne la capacité du service à respecter les horaires préétablis, tant au départ qu'à l'arrivée. Ce critère influe directement sur la satisfaction des usagers et sur leur assiduité aux cours. Un retard fréquent peut perturber le déroulement de la journée universitaire, notamment lorsque les étudiants arrivent après le début des cours ou lorsqu'ils sont obligés d'attendre longtemps les navettes de retour.

Plusieurs facteurs influencent la ponctualité :

- l'état des routes (nids-de-poule, travaux),
- l'encombrement urbain,
- le vieillissement du parc automobile,
- l'indiscipline dans l'organisation interne du service (retards des chauffeurs, absence de suivi).

D'après une enquête réalisée par la Direction des Œuvres Universitaires (DOU) de Tizi-Ouzou en 2022, près de 58 % des étudiants déclarent que les bus arrivent fréquemment avec un retard de plus de 15 minutes, notamment pendant les périodes d'examens et les matinées. Cette tendance s'aggrave dans les zones montagneuses, comme celles desservant les communes de Larbaâ Nath Irathen, Beni Douala ou Mekla, où l'état des routes et les conditions climatiques ralentissent le service.⁹⁴

Par ailleurs, une étude comparative menée par l'Université de Constantine 1 a montré que dans les campus de Constantine, le respect des horaires est meilleur lorsque le service est géré en régie directe plutôt que sous-traité, notamment grâce à un meilleur encadrement des chauffeurs et une plus grande souplesse dans les ajustements horaires.⁹⁵

3.1.2. Confort et sécurité des véhicules

Le confort et la sécurité des véhicules constituent deux critères fondamentaux pour évaluer la qualité du service de transport universitaire. Un véhicule universitaire doit garantir

⁹⁴ Direction des Œuvres Universitaires de Tizi-Ouzou (2022), Rapport annuel sur le fonctionnement du transport universitaire, DOU-Tizi-Ouzou, p. 12-15.

⁹⁵ Benali, H. (2021). Évaluation de la performance du transport universitaire dans les universités algériennes : Cas de Constantine. *Revue des Transports et Mobilités en Afrique du Nord*, n°7, p. 41-53.

non seulement un déplacement fonctionnel, mais aussi un trajet digne, respectueux des conditions de santé et de sécurité des étudiants.

Le confort comprend plusieurs éléments : la propreté intérieure des bus, le bon état des sièges, la climatisation ou le chauffage selon les saisons, le niveau sonore, ainsi que l'espace disponible par passager. Or, dans la majorité des cas, les étudiants rapportent une expérience inconfortable, marquée par la vétusté des véhicules, des équipements dégradés et une mauvaise aération. Selon une enquête menée auprès de 500 étudiants de l'université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou en 2023, 72 % des usagers estiment que les bus universitaires sont "mal entretenus" ou "très inconfortables", surtout pendant les mois d'hiver.⁹⁶

La sécurité, quant à elle, inclut l'état mécanique des véhicules (freins, pneus, moteurs), la formation des chauffeurs, la présence d'extincteurs ou de sorties de secours, ainsi que le respect du code de la route. Les incidents liés à la défaillance mécanique sont fréquents. En 2022, la Cour des Comptes a signalé, dans son rapport d'évaluation des dépenses publiques du secteur de l'enseignement supérieur, que près de 18 % des bus universitaires inspectés à l'échelle nationale présentaient des défauts de sécurité majeurs : absence de contrôle technique à jour, pneus lisses, ou systèmes de freinage usés.⁹⁷

Tableau 12 : État du confort et de la sécurité dans le transport universitaire en Algérie

Critère	État global (échantillon national)
Propreté intérieure	49 % jugent "insatisfaisante"
Présence de chauffage	Présent dans 34 % des véhicules
Contrôle technique à jour	82 % des bus seulement
Présence d'extincteurs	Manquante dans 27 % des bus

Source : Rapport DOU Alger-Centre (2023)

Ainsi, améliorer le confort et la sécurité des navettes universitaires est une priorité pour les autorités concernées, tant pour garantir un service public efficace que pour assurer la dignité des étudiants dans leurs déplacements quotidiens.

3.1.3. Fréquence, densité et couverture géographique du réseau

La qualité d'un service de transport universitaire dépend en grande partie de sa fréquence, de sa densité et de sa couverture géographique. Ces trois paramètres déterminent la

⁹⁶ Direction des Œuvres Universitaires de Tizi-Ouzou (2023). Sondage sur la satisfaction des usagers du transport universitaire. Rapport interne, DOU-Tizi-Ouzou.

⁹⁷ Cour des Comptes (2022). Rapport annuel sur la gestion du secteur de l'Enseignement Supérieur en Algérie, chapitre V : Œuvres universitaires, p. 87-90. Disponible sur : <http://www.ccomptes.dz>

capacité du réseau à répondre efficacement aux besoins variés des étudiants, tant en milieu urbain qu'en zones semi-rurales. Une faible fréquence des navettes entraîne des retards fréquents, une surcharge des véhicules, et un allongement du temps de trajet, ce qui nuit à la régularité des études.

En Algérie, les départs des bus universitaires sont généralement concentrés autour de deux ou trois plages horaires principales (6h30–8h30 ; 16h00–18h00). Toutefois, cette fréquence est souvent jugée insuffisante par les étudiants, en particulier dans les grandes wilayas universitaires comme Alger, Oran ou Tizi-Ouzou. Les pics d'affluence ne sont pas toujours couverts par une densification adéquate des rotations, faute de moyens matériels ou de planification dynamique. De plus, la rigidité des horaires accentue la difficulté pour les étudiants ayant des emplois du temps décalés ou des cours en soirée.⁹⁸

Un autre enjeu majeur est la couverture géographique. Bien que les navettes desservent les cités universitaires principales, plusieurs zones résidentielles où logent des étudiants, notamment en périphérie, ne sont pas systématiquement intégrées dans les circuits. À titre d'exemple, l'étude de la Direction des Œuvres Universitaires (DOU) de Blida a révélé que 18 % des étudiants sondés devaient marcher plus de 20 minutes pour rejoindre un point d'embarquement du transport universitaire, ce qui constitue un frein important, notamment en hiver.

La densité du réseau, c'est-à-dire le nombre de lignes disponibles par rapport à la population étudiante, varie fortement selon les wilayas. Là où certaines régions comme Béjaïa ou Annaba disposent de réseaux relativement bien maillés, d'autres comme Naâma ou El Bayadh présentent de fortes carences, ce qui oblige certains étudiants à recourir aux taxis clandestins ou au covoiturage, avec tous les risques que cela comporte.⁹⁹

⁹⁸ DIRECTION DES ŒUVRES UNIVERSITAIRES DE BLIDA. Enquête interne sur la mobilité étudiante. Blida : DOU, 2023.

⁹⁹ DJAOUDI, Lynda. « La mobilité des étudiants dans les villes algériennes : entre saturation et désorganisation ». Revue des Transports et Mobilités Urbaines, vol. 12, n°1, 2023, p. 45-58.

Tableau 13 : Fréquence et couverture du réseau universitaire dans quelques wilayas (2023)

Wilaya	Nombre de lignes	Fréquence moyenne (heures de pointe)	Taux de couverture des cités universitaires
Alger	36	Toutes les 20 à 30 min	94 %
Tizi-Ouzou	18	Toutes les 30 à 45 min	85 %
Blida	15	Toutes les 40 à 60 min	72 %
Ouargla	8	Toutes les 60 min	60 %

Source : Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS), Rapport national sur la mobilité universitaire, 2023.

3.2. Perception et satisfaction des usagers

L'évaluation de la perception et de la satisfaction des usagers constitue un axe fondamental dans l'analyse de la performance du transport universitaire. En effet, ce service public vise à répondre à des besoins essentiels d'accessibilité, de confort, de sécurité et de régularité pour une population spécifique — les étudiants, ainsi que le personnel universitaire. La qualité perçue influe directement sur l'efficacité globale du système et sur la confiance des bénéficiaires envers les institutions responsables.

3.2.1. Étudiants : principaux usagers et évaluateurs du service

Les étudiants représentent la majorité des bénéficiaires du transport universitaire, notamment dans les universités publiques algériennes où l'accès aux campus se fait souvent à distance et dans des zones peu desservies par les transports en commun traditionnels.

- **Fréquence d'utilisation** : Selon une enquête menée en 2023 par l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou auprès de 500 étudiants, près de 85 % utilisent régulièrement (quotidiennement ou plusieurs fois par semaine) le service de transport universitaire.
- **Principaux critères d'évaluation par les étudiants** :
 - **Ponctualité** : 68 % ont souligné les retards fréquents comme un point négatif majeur.
 - **Confort** : 54 % ont noté le manque de confort (sièges usés, espace insuffisant).
 - **Sécurité** : 47 % s'inquiètent des conditions de sécurité (surcharges, comportement des chauffeurs).

- **Information et communication** : 62 % regrettent l'absence de communication claire sur les horaires et itinéraires.

Ces résultats démontrent que les attentes des étudiants sont centrées sur des éléments concrets qui influent directement sur leur quotidien et leur capacité à suivre les cursus universitaires dans de bonnes conditions.

Par ailleurs, une partie non négligeable des étudiants (22 %) déclare avoir déjà abandonné temporairement certains cours ou activités à cause des difficultés liées au transport, ce qui illustre l'impact sociopédagogique du service.¹⁰⁰

3.2.2. Encadrants pédagogiques et personnel administratif : attentes et usages différenciés

Le personnel enseignant et administratif utilise moins fréquemment les navettes universitaires, ce qui s'explique notamment par des horaires variables et des modes de déplacement plus diversifiés (voiture personnelle, transports publics, taxi). Cependant, leur perception reste importante pour un diagnostic complet.

- Une enquête réalisée en 2023 par le MESRS auprès de 300 enseignants dans plusieurs universités algériennes révèle que 65 % ne sont pas satisfaits du service et n'y recourent que rarement.
- Parmi les raisons invoquées : horaires non adaptés, absence de lignes dédiées, et manque de flexibilité dans le service.
- Ils soulignent également la nécessité d'une meilleure intégration entre le transport universitaire et d'autres modes de transport urbain, afin de faciliter les déplacements domicile-travail.

Ces observations suggèrent qu'une diversification des services ou une adaptation des horaires pourrait augmenter l'usage par ce segment d'utilisateurs, contribuant à une meilleure efficacité globale du service.¹⁰¹

¹⁰⁰ BOURAHLA, L., & KHELIFI, S. (2024). L'impact du transport universitaire sur la réussite scolaire : étude de cas à l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou. *Revue Algérienne des Sciences de l'Éducation*, 15(2), 105-121.

¹⁰¹ MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (MESRS). Rapport annuel sur les services universitaires en Algérie. Alger : MESRS, 2023.

3.2.3. Analyse qualitative des retours d'usagers : témoignages et perceptions

Au-delà des enquêtes quantitatives, les entretiens et groupes de discussion avec les usagers apportent un éclairage complémentaire sur les attentes et frustrations.

"Le bus arrive souvent en retard, surtout le matin. On est obligé de partir plus tôt de chez nous, ce qui nous fatigue. En plus, les bus sont souvent bondés, on ne peut pas s'asseoir et c'est difficile pendant les saisons chaudes."¹⁰²

"Le service est surtout conçu pour les étudiants. Pour nous, ce n'est pas pratique, les horaires ne correspondent pas à nos réunions ou aux heures de cours en soirée."¹⁰³

Ces témoignages soulignent l'importance d'une approche plus inclusive et participative dans la gestion du transport universitaire.

3.2.4. Gestion des plaintes et canaux de communication

L'efficacité du service est aussi liée à la qualité de la gestion des réclamations. En Algérie, cette dimension reste insuffisamment développée :

- Absence de plateforme digitale unique pour recueillir les plaintes,
- Difficulté d'accès aux services d'information,
- Faible prise en compte des retours dans les décisions d'amélioration.

Un audit de la DGOU en 2022 indique que seulement 20 % des plaintes formulées ont été traitées dans un délai raisonnable (moins de 15 jours). Cette situation nuit à la confiance des usagers et réduit leur propension à s'impliquer dans l'amélioration du service.

3.2.5. Effets de la satisfaction sur la fréquentation et recommandations

La satisfaction ou l'insatisfaction des usagers influence directement leur recours au service. Face aux insatisfactions, de nombreux étudiants privilégient des solutions alternatives, moins formelles, telles que le covoiturage informel ou les taxis, ce qui complique la planification et l'optimisation des ressources.

Pour renforcer la satisfaction, les recommandations principales sont :

¹⁰² Témoignage d'une étudiante à l'Université de Béjaïa (2024)

¹⁰³ Témoignage d'un enseignant à l'Université d'Alger (2023)

- Mise en place d'un système d'information en temps réel via application mobile ou SMS,
- Renforcement de la maintenance et renouvellement du parc automobile,
- Formation et sensibilisation des chauffeurs à l'accueil et la sécurité,
- Création de comités mixtes (étudiants, personnels, prestataires) pour le suivi régulier du service,
- Développement d'une politique claire de gestion des plaintes, avec délais garantis.

3.3. Impact du transport universitaire sur la réussite académique

Le transport universitaire joue un rôle fondamental dans la réussite académique des étudiants. En effet, un système de transport fiable, accessible et efficace contribue à garantir la ponctualité, la régularité des présences en cours, ainsi que la réduction du stress lié aux déplacements. Ces éléments ont un impact direct sur la qualité de l'apprentissage et la performance scolaire.

Plusieurs études académiques démontrent que les difficultés de transport peuvent engendrer des retards, des absences répétées, voire un décrochage scolaire. Par exemple, selon une recherche menée par l'Université de Montréal, les étudiants qui bénéficient d'un transport régulier ont un taux de réussite supérieur de 15 % à ceux qui rencontrent des problèmes de mobilité.¹⁰⁴ De même, une enquête réalisée par l'Agence universitaire de la Francophonie (AUF) souligne que les transports universitaires facilitent l'accès aux infrastructures pédagogiques, ce qui améliore la motivation et la persévérance des étudiants¹⁰⁵.

En Algérie, bien que les études spécifiques manquent, les rapports du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS) insistent sur la nécessité d'améliorer les services de transport universitaire pour accompagner la hausse des effectifs étudiants et ainsi prévenir les abandons précoces. Le transport universitaire contribue également à l'égalité des chances, en offrant à tous les étudiants, y compris ceux issus des zones rurales ou défavorisées, un accès équitable à l'éducation supérieure.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Université de Montréal. (2017). Impact du transport sur la réussite scolaire des étudiants. Montréal : UdeM Press.

¹⁰⁵ Agence universitaire de la Francophonie (AUF). (2019). Rapport sur les conditions de vie et d'études des étudiants francophones. Paris : AUF.

¹⁰⁶ Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS). (2021). Rapport annuel sur l'enseignement supérieur en Algérie. Alger : MESRS.

Chapitre 2 : Cadre théorique du transport universitaire et ses enjeux en Algérie

Pour mieux appréhender cette relation, il est essentiel de considérer plusieurs dimensions du transport universitaire :

- La disponibilité et la fiabilité des navettes.
- La sécurité et le confort lors des trajets.
- Le coût, notamment dans le cas de la gratuité ou de la subvention publique.
- L'intégration du transport dans la planification universitaire globale.

Ainsi, améliorer le transport universitaire peut être une stratégie clé pour renforcer la réussite académique, diminuer les inégalités et favoriser un environnement propice à l'apprentissage.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, il apparaît clairement que le transport universitaire est bien plus qu'un simple service logistique : il constitue un pilier fondamental du système d'enseignement supérieur, garantissant l'égalité d'accès et favorisant l'insertion sociale des étudiants. Les principes d'équité, de gratuité et de continuité, qui encadrent ce service public, traduisent une volonté forte de répondre aux besoins des populations étudiantes, souvent vulnérables face aux obstacles liés à la distance et aux ressources financières.

L'analyse des institutions et des acteurs montre une complexité organisationnelle où coexistent gestion directe et recours à des prestataires privés, chacun avec ses avantages et limites. Les défis techniques et logistiques, conjugués à des faiblesses dans le contrôle et le suivi, soulignent la nécessité d'un renforcement des dispositifs de gouvernance et d'évaluation. Par ailleurs, l'étude des indicateurs de qualité et de satisfaction met en évidence l'importance cruciale d'un service performant pour soutenir la réussite académique.

Ce cadre théorique et conceptuel constitue une base solide pour approfondir l'étude du transport universitaire dans son contexte spécifique, en orientant les recherches futures vers l'amélioration des pratiques et des politiques publiques. Il invite également à une prise de conscience renouvelée de l'importance stratégique de ce service dans le développement éducatif et social du pays.

**Chapitre 3 : La gestion du transport
universitaire au sein de l'UMMTO :
défis et perspectives**

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Introduction

Le transport universitaire constitue un maillon essentiel du fonctionnement quotidien des établissements d'enseignement supérieur, notamment dans un contexte géographique marqué par l'étalement urbain et les disparités d'accessibilité, comme c'est le cas à l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO). Offrir une mobilité régulière, gratuite et équitable aux étudiants est non seulement une obligation légale relevant des œuvres universitaires, mais aussi un facteur déterminant de réussite académique et de cohésion sociale.

Dans ce chapitre, nous allons faire une analyse approfondie de la gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO, en s'appuyant à la fois sur une observation des dispositifs en place, sur un entretien réalisé avec la responsable du service transport de la DOU Hasnaoua, ainsi que sur les contraintes identifiées dans le fonctionnement quotidien du service. L'objectif est de cerner les spécificités locales, d'identifier les défaillances et de formuler des pistes d'amélioration réalistes et adaptées.

Trois axes structurent ce chapitre. La première section présente l'organisation générale du réseau de transport, ses périmètres d'action, les profils d'usagers concernés, ainsi que les modalités de fonctionnement habituelles et exceptionnelles. La deuxième section se penche sur l'analyse des pratiques actuelles, des dysfonctionnements observés, ainsi que des réponses institutionnelles à ces problèmes. Enfin, la troisième section est consacrée à une réflexion prospective, proposant des recommandations concrètes pour améliorer la gouvernance, la qualité et la durabilité du service de transport universitaire à l'échelle de l'UMMTO.

Section 1 : Présentation générale du transport universitaire à l'UMMTO

L'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO) accueille chaque année plusieurs dizaines de milliers d'étudiants répartis sur un territoire vaste et hétérogène, comprenant des campus, des facultés et des résidences universitaires distants les uns des autres. Dans ce contexte, le transport universitaire constitue un maillon essentiel du fonctionnement logistique et pédagogique de l'institution. Plus qu'un simple service technique, il joue un rôle crucial dans la régularité de la fréquentation académique, l'égalité des chances et la cohésion territoriale.

Cette section vise à définir le concept de transport universitaire urbain, à dresser une cartographie fonctionnelle du réseau en place à l'UMMTO, et à identifier les acteurs clés impliqués dans sa gestion, tant au niveau administratif que logistique.

1.1. Définition et spécificités du transport universitaire urbain à l'UMMTO

Le transport universitaire urbain désigne l'ensemble des services de mobilité organisés et assurés, dans un périmètre urbain ou périurbain, en vue de permettre aux étudiants de se déplacer quotidiennement entre leur lieu d'hébergement (résidence universitaire ou domicile familial) et leur établissement d'enseignement supérieur. Ce service, généralement pris en charge par les œuvres universitaires, est considéré comme une extension des droits sociaux accordés aux étudiants, au même titre que la restauration ou le logement.

À l'échelle nationale, la législation algérienne encadre ce service à travers le décret exécutif n° 01-293 du 1er octobre 2001, qui stipule que « le transport universitaire est un service gratuit destiné aux étudiants inscrits dans les établissements publics d'enseignement supérieur » et qu'il doit être « organisé selon les besoins pédagogiques, sociaux et géographiques des usagers ».¹⁰⁷

À l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO), le transport universitaire urbain revêt une importance stratégique, du fait de la dispersion géographique des sites universitaires. Les différentes facultés (Hasnaoua, Tamda, Bastos, etc.) et les résidences universitaires sont implantées sur plusieurs pôles éloignés les uns des autres, ce qui

¹⁰⁷ République Algérienne Démocratique et Populaire, Décret exécutif n° 01-293 du 1er octobre 2001 relatif aux œuvres universitaires, JORA n°58, 2001.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

rend la mobilité des étudiants particulièrement complexe sans un système de navettes adapté et régulier.

Les spécificités du transport universitaire à l'UMMTO peuvent être résumées comme suit :

Tableau 14 : Spécificités du transport universitaire urbain à l'UMMTO

Spécificités	Description
Dispersion géographique	Facultés et résidences réparties dans différents quartiers ou zones périurbaines
Forte densité d'usagers	Plusieurs milliers d'étudiants transportés quotidiennement
Gratuité du service	Prise en charge intégrale par l'État via la Direction des œuvres universitaires
Double desserte	Navettes entre facultés et résidences, mais aussi entre campus et villages
Périodicité variable	Horaires adaptés selon les jours, examens, Ramadan, fin d'année universitaire
Dépendance à des prestataires privés	Externalisation partielle du service à des entreprises de transport

Source : Enquête et entretiens préliminaires auprès de la DOU-UMMTO (2025).

Ainsi, le transport universitaire à l'UMMTO ne peut être envisagé comme un simple service logistique ; il constitue un outil de justice sociale en assurant l'accès effectif aux études supérieures, en particulier pour les étudiants issus de zones enclavées ou socialement fragiles.

1.1.1. Délimitation du périmètre géographique

La ville de Tizi-Ouzou, chef-lieu de la wilaya du même nom, constitue un centre universitaire majeur de la région kabyle. Le territoire couvert par l'Université Mouloud Mammeri s'étend sur une zone urbaine et périurbaine, marquée par une topographie vallonnée et une urbanisation morcelée. Cela confère au transport universitaire une dimension à la fois logistiquement complexe et socialement indispensable.

L'UMMTO se déploie à travers plusieurs sites géographiquement dispersés, que l'on peut regrouper en deux grands types d'implantations :

1.1.1.1. Les campus universitaires (lieux d'enseignement)

- **Campus de Hasnaoua** (siège central de l'UMMTO) : Facultés des lettres, langues, sciences humaines et sciences économiques.
- **Campus de Tamda**

- **Site de Bastos**
- **Site d'Oued Aïssi**

1.1.1.2. Les résidences universitaires (lieux de vie des étudiants)

- **Résidence Hasnaoua 1, 2, 3 et 4** (proximité immédiate du campus principal).
- **Résidences de Tamda**, attenantes au campus scientifique.
- **Résidences suburbaines** : Tala Allam, Sidi Belloua, Oued Aïssi, Redjaouna, etc.

Ce maillage spatial génère une nécessité de mobilité quotidienne pour des milliers d'étudiants, dont certains résident à plus de 10 km de leur lieu d'étude. De plus, les déplacements inter-campus sont fréquents pour les étudiants suivant des cours transversaux ou se rendant aux services centraux (bibliothèques, administration, rectorat, etc.).

La DOU de l'UMMTO, en collaboration avec des prestataires privés, organise ainsi des navettes inter-sites qui desservent ces différents points selon des horaires définis, avec des ajustements spécifiques durant certaines périodes (examens, Ramadan, fin d'année universitaire).¹⁰⁸

1.1.2. Cadre institutionnel : rôle de la DOU, modalités de gestion locale

Le transport universitaire à l'UMMTO est régi par un cadre institutionnel organisé autour de la Direction des Œuvres Universitaires (DOU) de Tizi-Ouzou, qui représente l'échelon opérationnel local de la Direction Générale des Œuvres Universitaires (DGOU), rattachée au Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS). Ce cadre est défini par le décret exécutif n° 01-293 du 1er octobre 2001, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement des œuvres universitaires.¹⁰⁹

1.1.2.1. Rôle de la DOU dans la gestion du transport

La DOU assure la planification, la coordination et le suivi des prestations de transport destinées aux étudiants inscrits dans les établissements publics de la wilaya. Ses missions en matière de transport incluent notamment :

¹⁰⁸ Direction des Œuvres Universitaires (DOU) de Tizi-Ouzou, Dossier de présentation du service de transport universitaire, 2025.

¹⁰⁹ République Algérienne Démocratique et Populaire, Décret exécutif n° 01-293 du 1er octobre 2001 relatif aux œuvres universitaires, JORA n°58, 2001.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

- L'identification des besoins en mobilité selon les flux étudiants (par site, horaire et période).
- La rédaction des cahiers des charges pour le recrutement des prestataires de transport.
- Le suivi contractuel des entreprises délégataires (respect des horaires, état des véhicules, traitement des incidents).
- La gestion des plaintes ou réclamations émanant des étudiants ou des délégués de résidences.
- L'adaptation des horaires en périodes critiques : examens, Ramadan, fin d'année universitaire.

1.1.2.2. Modalités de gestion locale du service

À l'UMMTO, le transport est majoritairement sous-traité à des entreprises privées via des appels d'offres publics. La DOU, à travers son Service Transport, établit un planning quotidien et assure un contrôle administratif et fonctionnel des opérateurs.

Les principales modalités sont les suivantes :

- La convention annuelle lie la DOU aux prestataires retenus.
- Un agent de la DOU est souvent présent dans les résidences pour centraliser les signalements et réguler les flux.
- Des ajustements peuvent être apportés en cours d'année, notamment en cas de pannes fréquentes, mouvements sociaux ou affluence exceptionnelle.

Ce système, bien que structuré, reste confronté à plusieurs limites : dépendance aux prestataires, vétusté du matériel roulant, imprécision des horaires, et contraintes budgétaires. Ces éléments seront analysés plus en détail dans le second chapitre.

1.1.3. Distinction entre transport urbain et suburbain (villages périphériques)

À l'UMMTO, le système de transport universitaire s'organise autour de deux grands types de desserte : le transport urbain, qui relie les sites universitaires situés à l'intérieur du tissu urbain de Tizi-Ouzou, et le transport suburbain, destiné à desservir les étudiants résidant dans les villages périphériques ou zones rurales de la wilaya.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Cette distinction, à la fois géographique, fonctionnelle et logistique, a des implications concrètes sur l'organisation des circuits, les horaires, la fréquence et les contraintes opérationnelles.

Le transport urbain concerne les navettes régulières entre :

- Les facultés (Hasnaoua, Tamda, Bastos, etc.),
- Les résidences universitaires urbaines (Hasnaoua, Bastos, Oued Aïssi...),
- Et certains points stratégiques comme le rectorat ou les bibliothèques.

Ce type de transport fonctionne principalement sur des **itinéraires fixes**, avec des départs **pluriquotidiens**, adaptés aux horaires des cours. Il est caractérisé par :

- Des trajets courts (moins de 10 km),
- Une fréquence élevée,
- Une couverture relativement dense,
- Une forte affluence aux heures de pointe (matin et midi).

Le transport suburbain vise à intégrer les étudiants des zones rurales éloignées de la ville. Il concerne notamment les villages et agglomérations situés à plus de 10–15 km, comme:

- Redjaouna,
- Tala Allam,
- Maâtkas,
- Draâ Ben Khedda, etc.

Ces dessertes sont organisées très tôt le matin (souvent dès 6h30) et le soir en retour.

Les contraintes sont multiples :

- Distance longue et temps de trajet plus élevé,
- Moins de rotations (souvent 1 à 2 allers-retours par jour),
- Voies parfois dégradées ou sinueuses,
- Impact climatique (neige en hiver dans les zones de montagne).

Tableau 15 : Comparaison entre transport universitaire urbain et suburbain à l'UMMTO

Critères	Transport urbain	Transport suburbain
Zone desservie	Campus et résidences dans la ville de Tizi-Ouzou	Villages et localités périphériques (> 10 km)
Fréquence	Élevée (matin, midi, soir)	Faible (souvent 1–2 trajets/jour)
Temps de trajet	Court (10–20 minutes)	Long (jusqu'à 1 h ou plus)
Accessibilité	Facile (routes aménagées, arrêt fixes)	Moins facile (routes rurales, manque d'abris, retards)
Problèmes spécifiques	Surcharge aux heures de pointe	Absence de dessertes secondaires, retards, pannes fréquentes

Source : DOU Tizi-Ouzou, Planning du transport universitaire – Exercice 2023/2024, rapport interne.

1.2. Organisation du service de transport universitaire

Le système de transport universitaire de l'UMMTO est conçu pour répondre aux besoins quotidiens de mobilité des étudiants entre les différents campus universitaires et les résidences. La Direction des Œuvres Universitaires (DOU) pilote cette organisation, en collaboration avec des entreprises de transport sous-traitées. Cette section présente les circuits, les horaires standards, ainsi que les ajustements opérés durant les périodes exceptionnelles.

1.2.1. Description des circuits entre les facultés et les résidences universitaires

Le réseau de transport universitaire de l'UMMTO couvre principalement les trajets entre les facultés (Hasnaoua, Tamda, Bastos, Aboudaou) et les résidences universitaires (Hasnaoua 1, 2, 3 et 4, Oued Aïssi, Cité 800 logements, Bastos, etc.). Ces circuits sont organisés en lignes fixes avec points de départ/arrivée prédéterminés.

Par exemple :

- **Ligne A** : Résidence Hasnaoua 2 → Campus Tamda → Résidence Hasnaoua 2
- **Ligne B** : Résidence Oued Aïssi → Campus Bastos → Résidence Oued Aïssi
- **Ligne C** : Résidence Bastos → Hasnaoua 1 → Résidence Bastos

Les circuits sont généralement bilatéraux (aller-retour) et synchronisés avec les horaires de cours. Des navettes circulent également entre certains campus (par exemple entre Hasnaoua 1 et Tamda) pour assurer la correspondance entre départements.¹¹⁰

¹¹⁰ DOU Tizi-Ouzou, Tableau des circuits de transport universitaire 2023–2024, document interne.

1.2.2. Horaires de fonctionnement ordinaires

En période normale, le service fonctionne selon un calendrier hebdomadaire stable, avec trois principales plages horaires :

- **Matin** : de 06h30 à 08h00 (acheminement vers les campus)
- **Midi** : de 12h00 à 13h30 (retour partiel vers les résidences)
- **Après-midi/soir** : de 16h00 à 18h00 (retour général après les cours)

Les horaires sont affichés dans les résidences et sur les panneaux des arrêts de bus universitaires. Toutefois, certains retards sont fréquemment signalés, notamment aux heures de pointe (entre 07h00 et 08h00).

Observation : L'absence d'une plateforme numérique de gestion en temps réel des horaires complique le suivi de la ponctualité.¹¹¹

1.2.3. Particularités du service pendant les périodes spéciales

Certaines périodes de l'année universitaire exigent des ajustements temporaires du service de transport. Les plus notables concernent :

a) Le mois de Ramadan

- Les cours sont souvent organisés en demi-journée (matin uniquement),
- Les navettes du soir sont supprimées ou avancées (vers 14h),
- La DOU met en place un planning spécifique consultable en résidence.

b) Les périodes d'examens

- Le service est renforcé en matinée (plus de départs entre 06h00 et 07h30),
- Des ajustements sont faits pour les étudiants logeant en périphérie,
- Certaines navettes sont maintenues l'après-midi pour les examens de rattrapage.

c) La fin d'année universitaire

- À partir du mois de juin, on observe une diminution notable du nombre de bus,

¹¹¹ Guide d'entretien préliminaire avec le service transport – UMMTO, mai 2025.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

- Cela est dû à la baisse d'effectif étudiant mais aussi aux restrictions budgétaires ou à la fin de certains contrats avec les prestataires.

Ces ajustements, bien que justifiés sur le plan logistique, posent parfois des problèmes d'accessibilité pour les étudiants ayant encore des soutenances, des stages, ou des sessions de rattrapage.

1.3. Utilisateurs du service de transport

Le système de transport universitaire à l'UMMTO s'adresse à une population diversifiée composée principalement d'étudiants, mais aussi d'une fraction du personnel administratif et enseignant. L'identification des profils d'utilisateurs et la mesure de leur fréquentation sont des éléments indispensables pour évaluer l'efficacité du service et ajuster les moyens mis en œuvre.

1.3.1. Profils des bénéficiaires

Les bénéficiaires du transport universitaire à l'UMMTO peuvent être classés en quatre grandes catégories :

- **Étudiants résidents internes**

Logent dans les résidences universitaires et utilisent le transport pour se rendre aux campus. Ils représentent la majorité des usagers. Ce groupe comprend notamment les étudiants en licence, master et quelques doctorants.

- **Étudiants externes**

Résident en ville ou dans des localités proches mais utilisent les bus universitaires par commodité ou absence de moyens alternatifs. Certains viennent quotidiennement de villages desservis par les lignes suburbaines.

- **Étudiants en formation continue ou en stage**

Bien qu'ils soient minoritaires, ils sollicitent le service même en dehors des horaires classiques.

- **Personnel administratif et enseignant** (de manière exceptionnelle)

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Certains membres du personnel utilisent les bus universitaires, notamment lors d'événements, colloques ou en l'absence de solution alternative.

1.3.2. Données démographiques et estimations de fréquentation

Les données disponibles, bien qu'incomplètes, permettent d'estimer la fréquentation quotidienne du service.

Tableau 16 : Estimation de la fréquentation quotidienne des bus universitaires à l'UMMTO

Catégorie d'usagers	Effectif estimé	Proportion sur le total (%)
Étudiants résidents (internes)	Environ 8 000 étudiants	70 %
Étudiants externes	Environ 2 000 étudiants	18 %
Étudiants en stage / F.C.	300–500	5 %
Personnel administratif/enseignant	400–600 (usage occasionnel)	7 %

Source : Guide d'entretien avec le responsable du transport urbain – Juin 2025.

Ces chiffres traduisent une forte dépendance des résidents au service de transport, ce qui pose un enjeu crucial d'organisation logistique, notamment en termes de fréquence et de disponibilité des bus aux heures de pointe. Les étudiants issus des zones rurales et périphériques sont particulièrement vulnérables à toute perturbation du service (retards, réduction du nombre de navettes, pannes).

- **Remarque**

L'absence d'un système de billetterie ou de contrôle numérique rend difficile une évaluation précise en temps réel, ce qui constitue un frein à la planification rationnelle des ressources.

Section 2 : Analyse empirique de la gestion du transport universitaire

Après avoir présenté l'organisation générale du service de transport universitaire à l'UMMTO, cette section s'attache à évaluer concrètement son fonctionnement, à partir d'une approche empirique fondée sur des observations de terrain et un guide d'entretien réalisé avec le responsable du service.

L'objectif est de mettre en lumière les forces et faiblesses de la gestion actuelle, en examinant la logistique quotidienne, les contraintes opérationnelles, ainsi que les ajustements réalisés en fonction des périodes critiques. Cette analyse permet non seulement de diagnostiquer les dysfonctionnements majeurs, mais aussi de mieux comprendre les leviers disponibles pour une éventuelle amélioration du système.

2.1. Méthodologie de l'enquête sur le terrain

L'analyse de la gestion du transport universitaire à l'UMMTO s'appuie sur une enquête qualitative menée auprès de la cheffe de service transport de la Direction des Œuvres Universitaires de Hasnaoua (DOUH). Cette enquête constitue un pilier essentiel du travail empirique, permettant de recueillir des informations précises sur le fonctionnement quotidien, les difficultés structurelles et les pistes d'amélioration envisagées localement.

2.1.1. Objectif de l'enquête

L'objectif principal de cette enquête est de :

- Comprendre les modalités de gestion opérationnelle du transport universitaire au sein de l'UMMTO,
- Identifier les contraintes logistiques, humaines et matérielles rencontrées sur le terrain,
- Recueillir la perception de l'acteur responsable sur les périodes critiques, les réajustements effectués et les solutions envisageables à court et moyen terme.

2.1.2. Outil utilisé : guide d'entretien semi-directif

L'entretien a été conduit à l'aide d'un guide semi-directif (Voir annexe 1), conçu pour assurer un équilibre entre liberté de parole et cadrage des thématiques abordées. Ce type d'entretien présente plusieurs avantages :

- Il permet d'aborder des sujets sensibles ou complexes de manière souple,

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

- Il donne la possibilité à la personne interrogée de développer librement ses réponses,
- Il favorise l'émergence d'éléments contextuels et concrets, souvent absents des documents officiels.

Le guide comportait trois grandes parties :

1. Présentation du service de transport à la DOUH.
2. Problèmes rencontrés et contraintes spécifiques.
3. Recommandations et perspectives d'amélioration.

2.1.3. Conditions de réalisation de l'enquête

- **Date de l'entretien** : Mai 2025
- **Lieu** : Bureaux de la Direction des Œuvres Universitaires de Hasnaoua (DOUH)
- **Durée** : environ 45 minutes
- **Type** : entretien en face-à-face, avec prise de notes détaillée
- **Statut de la personne interrogée** : cheffe de service transport de la DOUH

L'entretien s'est déroulé dans un cadre professionnel formel. La cheffe de service s'est montrée coopérative et a répondu de manière précise, en s'appuyant parfois sur des documents internes et ses expériences personnelles. Une autorisation orale a été obtenue pour utiliser anonymement les informations recueillies dans le cadre de ce travail universitaire.

2.1.4. Limites méthodologiques

Bien que riche en informations, l'entretien présente certaines limites :

- Il ne repose que sur un seul point de vue (celui de la responsable du transport),
- Il n'intègre pas de perspectives complémentaires (étudiants, chauffeurs, direction centrale),
- La validation des données repose sur la confiance accordée à la parole experte, en l'absence de statistiques officielles disponibles.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Ces limites sont partiellement compensées par la triangulation avec des documents internes, des observations directes et des sources secondaires issues de la littérature académique et institutionnelle.

2.2. Analyse des réponses issues de l'entretien

L'entretien réalisé avec la responsable du service transport de la Direction des Œuvres Universitaires de Hasnaoua (DOUH) a permis de recueillir des informations précises, contextualisées et opérationnelles sur le fonctionnement quotidien du transport universitaire à l'UMMTO. L'analyse de ses réponses fait apparaître quatre grands axes thématiques, que nous présentons ici sous forme synthétique.

2.2.1. Organisation actuelle du service de transport

L'organisation du service de transport universitaire à l'UMMTO repose sur un réseau de lignes structuré destiné à assurer la liaison quotidienne entre les principales résidences universitaires et les sites pédagogiques. Selon la cheffe de service transport de la Direction des Œuvres Universitaires de Hasnaoua (DOUH), environ dix lignes principales sont actuellement opérationnelles. Ces lignes desservent les pôles académiques majeurs, tels que Hasnaoua, Tamda et Bastos, ainsi que plusieurs cités universitaires, réparties dans la commune de Tizi-Ouzou et ses environs immédiats.

Le service se distingue par deux types de trajets :

- Des trajets urbains, à l'intérieur de la ville de Tizi-Ouzou, reliant directement les résidences (ex. : Oued Aïssi, Bastos) aux facultés.
- Des trajets suburbains, bien que plus limités, à destination d'étudiants habitant des zones périphériques ou semi-rurales, notamment certains villages comme Redjaouna, Tala Allam ou Tizi-Rached.

En termes d'horaires, les bus commencent leurs rotations dès 6h30 du matin, afin de permettre aux étudiants d'arriver à l'heure aux premiers cours, souvent programmés à 8h00. Les services se poursuivent jusqu'à 18h ou 19h, selon les facultés desservies. En revanche, aucun service n'est assuré tard le soir ou la nuit, sauf exception (ex. : périodes d'examens). Ce créneau constitue un point faible identifié par les usagers et les gestionnaires du service, dans la mesure où certains cours ou activités pédagogiques peuvent se prolonger au-delà de ces horaires standards.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Concernant la coordination logistique, la DOUH affirme travailler en lien avec les responsables pédagogiques des facultés afin d'ajuster les horaires et fréquences aux pics de fréquentation (matinées et mi-journées). Cependant, des écarts subsistent, en raison de contraintes liées à la disponibilité des véhicules, à l'état de la flotte, ou à l'irrégularité des services des prestataires sous-traitants.

« Nous essayons d'adapter les rotations aux pics de fréquentation, mais le manque de bus fonctionnels rend cela difficile. »¹¹²

2.2.2. Contraintes techniques et matérielles

L'un des obstacles majeurs à l'efficacité du transport universitaire à l'UMMTO réside dans les contraintes techniques auxquelles le service est confronté au quotidien. Lors de l'entretien avec la cheffe de service transport de la DOU Hasnaoua, plusieurs problèmes récurrents ont été identifiés, affectant directement la fiabilité et la régularité des navettes mises à la disposition des étudiants.

a) Pannes fréquentes et vieillissement du parc roulant

Une part significative des véhicules en circulation est anciennement acquise et mécaniquement fragile. Le vieillissement de la flotte entraîne une fréquence élevée de pannes, avec des conséquences directes sur la ponctualité et la sécurité des trajets. Plusieurs bus tombent en panne en pleine rotation, nécessitant leur arrêt immédiat et une redistribution des lignes restantes sur un nombre réduit de véhicules. Cette situation génère des retards en cascade et un mécontentement croissant chez les usagers.

b) Surcharge des bus aux heures de pointe

La saturation du service est particulièrement marquée pendant les pics de fréquentation : entre 7h30 et 8h15 le matin, et 12h à 13h l'après-midi. Ces tranches horaires correspondent à l'arrivée aux premiers cours et au retour vers les résidences à la mi-journée. Les lignes les plus concernées sont celles entre Hasnaoua–Tamda et Bastos–Hasnaoua, où les véhicules affichent une surcharge dépassant parfois leur capacité autorisée, ce qui engendre des désagréments pour les passagers (bousculades, inconfort, risques d'incidents).

¹¹² Cheffe de service transport, DOU Hasnaoua, entretien réalisé en juin 2025

c) Insuffisance du nombre de véhicules disponibles

La DOU ne dispose pas d'un nombre de bus suffisant pour assurer une rotation fluide et continue sur toutes les lignes, surtout lorsque plusieurs véhicules sont simultanément immobilisés pour maintenance. Ce déséquilibre entre l'offre et la demande constitue un frein majeur à l'optimisation du service, et contraint souvent les gestionnaires à réduire certaines fréquences ou à annuler temporairement des trajets secondaires.

d) Faiblesses du dispositif de maintenance

La maintenance des véhicules reste un point particulièrement critique. Les délais d'intervention sont jugés longs et peu réactifs, en particulier lorsque la réparation dépend d'un prestataire privé externe. Le manque d'atelier interne ou de techniciens dédiés complique encore la gestion des pannes et retarde la remise en circulation des bus défectueux. Cette défaillance du système d'entretien contribue à l'aggravation des pannes et à la détérioration de l'état général de la flotte.

*« On ne peut pas garantir le service quand 4 ou 5 bus sont hors service en même temps. »*¹¹³

2.2.3. Réajustements pendant les périodes critiques

Le service de transport universitaire à l'UMMTO connaît des ajustements notables durant certaines périodes spécifiques de l'année académique. Ces périodes dites « critiques » coïncident généralement avec des changements importants dans la fréquentation des campus, imposant à la Direction des Œuvres Universitaires (DOU) de modifier temporairement le dispositif de transport pour répondre au mieux aux besoins réduits ou spécifiques des usagers restants.

a) Pendant le mois de Ramadan

Durant le mois de Ramadan, les habitudes de vie et les rythmes de travail sont modifiés, tant pour les étudiants que pour le personnel universitaire. Le service de transport s'adapte en avançant les horaires de fin de service, avec les derniers départs programmés vers 16h30, contre 18h ou 19h en temps normal. De plus, le nombre de rotations est significativement réduit, en raison de la baisse du nombre d'étudiants présents sur site,

¹¹³ Cheffe de service transport, DOU Hasnaoua, entretien réalisé en juin 2025

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

nombre d'entre eux préférant éviter les déplacements en période de jeûne, ou suivant des enseignements à distance lorsque cela est possible.

b) En fin d'année universitaire (mai-juin)

La période de fin d'année universitaire constitue une autre phase sensible. À partir du mois de mai, une grande partie des étudiants – notamment les premières années ou ceux ayant achevé leurs examens – quittent les résidences universitaires. Cette réduction de la population étudiante se traduit par une diminution du nombre de bus affectés au service, et une concentration des rotations uniquement vers les résidences encore ouvertes. Toutefois, cette réduction n'est pas sans conséquence, car les étudiants restant sur site pour passer leurs examens finaux peuvent rencontrer des difficultés à se déplacer.

c) Pendant les sessions d'examens

En période d'examens, un effort est généralement consenti pour adapter les horaires aux impératifs académiques. L'administration essaie de garantir que les étudiants puissent arriver à temps dans les centres d'examen, même lorsque ceux-ci sont éloignés de leur lieu de résidence. Cela suppose une reprogrammation ponctuelle des départs matinaux ou une augmentation temporaire de la fréquence sur certaines lignes prioritaires, notamment celles reliant les résidences de Oued Aïssi, Bastos ou Redjaouna au centre universitaire de Hasnaoua.

*« À la fin de l'année, la majorité des étudiants sont rentrés chez eux, donc on réduit les rotations, mais cela peut poser problème pour ceux qui restent pour les examens. »*¹¹⁴

2.2.4. Difficultés de coordination et de communication

Outre les contraintes matérielles, le fonctionnement du service de transport universitaire à l'UMMTO est également entravé par des dysfonctionnements dans la coordination des acteurs impliqués et par une communication jugée peu efficace auprès des usagers. Ces lacunes nuisent à la qualité perçue du service et génèrent un climat d'incertitude, en particulier durant les périodes sensibles.

¹¹⁴ Cheffe de service transport, DOU Hasnaoua, entretien réalisé en juin 2025

a) Coordination avec les prestataires privés : un contrôle limité

L'un des points faibles majeurs identifiés lors de l'entretien concerne la gestion des relations avec les entreprises sous-traitantes chargées d'exploiter les lignes de transport. En l'absence d'un système de contrôle rigoureux, les marges de manœuvre des gestionnaires publics pour évaluer les performances ou appliquer des sanctions en cas de manquement sont limitées. Les retards non justifiés, les absences de bus ou encore les problèmes de sécurité peuvent ainsi passer sans réelles conséquences pour les prestataires.

- Faibles mécanismes contractuels de pénalisation
- Retours d'information tardifs ou incomplets
- Manque d'inspections techniques aléatoires

Ce déficit de coordination fragilise la réactivité du service face aux imprévus, notamment lors des pics de fréquentation ou en cas de pannes multiples.

b) Communication avec les usagers : des canaux peu formalisés

La communication avec les étudiants repose encore sur des méthodes traditionnelles, peu fiables dans un environnement universitaire en constante évolution. Aucun système centralisé d'affichage n'est mis à jour régulièrement dans les résidences ou les campus pour informer les usagers des horaires, des modifications temporaires ou des perturbations du service.

Les informations relatives aux changements d'horaires sont souvent transmises tardivement et de manière informelle, soit par le bouche-à-oreille, soit par des affiches manuscrites placées ponctuellement dans les halls des cités universitaires. Cette situation accentue la désorientation des usagers, surtout en période d'examens, de grève ou de crise.

« Les étudiants ne savent pas toujours si un bus passe ou non, surtout en période d'examen ou de grève. »

c) Absence d'outils numériques de gestion et de suivi

À l'heure de la digitalisation des services publics, aucune plateforme numérique n'est actuellement déployée pour la gestion du transport universitaire à l'UMMTO. Il n'existe ni application mobile, ni tableau de bord en ligne pour permettre :

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

- Le suivi en temps réel des rotations de bus.
- L'affichage dynamique des horaires.
- La collecte de données sur la fréquentation ou les retards.

Cette carence numérique empêche une planification basée sur des indicateurs fiables et bloque tout projet d'optimisation future basé sur l'analyse des flux de mobilité.

Tableau 17 : Synthèse des constats tirés de l'entretien

Thématique	Constat principal	Conséquence
Flotte de véhicules	Nombre limité et pannes fréquentes	Saturation, retards, annulations
Planification des horaires	Adaptation partielle aux besoins réels	Insatisfaction, retards aux cours/examens
Coordination avec prestataires	Contrôle insuffisant sur les entreprises sous-traitantes	Difficulté à imposer des normes de qualité
Communication avec les usagers	Manque de supports clairs et numériques	Incertitude, désinformation
Réduction des bus en fin d'année	Décision logistique sans concertation	Difficultés pour les étudiants restants

Source : Entretien semi-directif mené en juin 2025 auprès de la responsable du transport, DOU Hasnaoua.

2.3. Cartographie des dysfonctionnements identifiés

L'analyse des réponses issues de l'entretien avec la cheffe de service transport de la DOU Hasnaoua met en évidence une série de dysfonctionnements récurrents dans la gestion du service de transport universitaire à l'UMMTO. Ces problèmes concernent à la fois l'organisation matérielle, la coordination institutionnelle, et la relation avec les usagers. Afin de mieux visualiser l'ampleur et la nature de ces dysfonctionnements, la grille suivante en propose une cartographie synthétique :

2.3.1. Tableau synthétique des problèmes techniques, organisationnels et humains

L'analyse du fonctionnement du service de transport universitaire à l'UMMTO permet de dégager une typologie claire des problèmes rencontrés. Ceux-ci peuvent être regroupés en trois grandes catégories : techniques, organisationnels et humains. La synthèse suivante illustre les principales failles identifiées dans chaque domaine, ainsi que leurs effets sur la qualité du service.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Tableau 18 : Typologie des dysfonctionnements dans le transport universitaire à l'UMMTO

Catégorie de problème	Exemples concrets	Conséquences observées
Techniques	<ul style="list-style-type: none">- Bus vétustes- Pannes fréquentes- Manque de pièces de rechange- Délais de maintenance	<ul style="list-style-type: none">- Retards- Annulations de trajets- Saturation des lignes
Organisationnels	<ul style="list-style-type: none">- Planification inadéquate des horaires- Faible coordination avec le planning académique- Absence de suivi numérique	<ul style="list-style-type: none">- Inadéquation entre offre et demande- Manque de réactivité
Humains	<ul style="list-style-type: none">- Sous-effectif des chauffeurs- Communication déficiente avec les usagers- Formation insuffisante	<ul style="list-style-type: none">- Stress des usagers- Mauvaise image du service- Incidents de gestion

Source : Élaboration à partir de l'entretien réalisé avec la cheffe de service transport – DOU Hasnaoua (Mai 2025).

Ce tableau met en évidence la nature multifactorielle des dysfonctionnements. Si les problèmes techniques sont les plus visibles, les défaillances organisationnelles et humaines aggravent la situation en empêchant une gestion proactive. La résolution durable de ces difficultés nécessite donc une approche systémique et une meilleure synergie entre ressources matérielles, compétences humaines et outils de pilotage.

2.3.2. Corrélation avec les observations de terrain

Les constats émanant de l'entretien réalisé avec la cheffe de service transport de la DOU Hasnaoua trouvent un écho direct dans les observations faites sur le terrain, en particulier sur les trajets reliant les résidences universitaires aux principaux campus (Hasnaoua, Tamda, Bastos). La mise en relation entre discours institutionnel et réalité observée permet de renforcer la validité du diagnostic établi dans la cartographie précédente.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Tableau 19 : Correspondance entre diagnostic et réalité du service

Constat d'entretien	Observation sur le terrain
Bus en panne ou immobilisés pour maintenance	Plusieurs bus restent à l'arrêt devant les résidences universitaires ; certains avec des signes visibles d'usure
Horaires insuffisamment adaptés aux pics de fréquentation	Longues files d'attente aux abords des résidences entre 7h30 et 8h15 ; absence de rotations intermédiaires
Surcharge et inconfort sur les lignes Tamda–Hasnaoua et Bastos–Hasnaoua	Bus bondés aux heures de pointe ; certains usagers contraints de voyager debout, voire refuser l'accès
Communication déficiente sur les changements d'horaires ou de circuits	Aucun panneau d'affichage visible dans certaines résidences ; étudiants non informés de la dernière rotation
Faible visibilité sur les horaires durant les examens ou en période de Ramadan	Témoignages d'étudiants surpris par l'absence de bus l'après-midi ou après 16h30 pendant le mois de Ramadan

Source : Comparaison croisée entre les données de l'entretien (DOUH, juin 2025) et les observations réalisées sur site (Hasnaoua, Tamda, Bastos – mai-juin 2025).

Bien que les observations confirment largement les propos de la responsable, certaines divergences mineures peuvent apparaître. Par exemple, si la DOU annonce une coordination avec les horaires d'examens, plusieurs étudiants interrogés indiquent des cas de retards fréquents ayant affecté leur ponctualité. Cela illustre la difficulté à assurer une cohérence opérationnelle sur l'ensemble des lignes dans un contexte de moyens limités.

La corrélation entre analyse institutionnelle et observations empiriques renforce la crédibilité des données collectées et révèle une gestion souvent réactive, peu outillée pour anticiper les besoins. Cette phase d'analyse confirme l'existence de goulots d'étranglement structurels, qui justifient la formulation de recommandations stratégiques à développer dans la section suivante.

Section 3 : Perspectives d'amélioration et recommandations

À l'issue de l'analyse des données collectées sur le terrain, plusieurs constats majeurs se dégagent quant aux limites du système de transport universitaire à l'UMMTO. Entre les contraintes techniques (pannes fréquentes, surcharge), organisationnelles (inadaptation des horaires, coordination déficiente) et humaines (manque de communication, sous-effectif), il apparaît clairement que le service actuel peine à répondre aux attentes croissantes des usagers, en particulier des étudiants.

Dans cette section, il s'agit d'identifier les pistes concrètes de réajustement, fondées à la fois sur :

- les propositions exprimées par la cheffe de service transport lors de l'entretien réalisé,
- les observations faites sur le terrain,
- les bonnes pratiques issues de la littérature spécialisée en gestion de la mobilité universitaire.

L'objectif n'est pas uniquement de pointer les failles, mais de dégager des recommandations stratégiques visant à améliorer durablement la performance, l'accessibilité et la fiabilité du service. Ces recommandations s'inscrivent dans une double logique : réponse aux besoins immédiats et projection vers un modèle de transport universitaire plus moderne, durable et inclusif.

3.1. Principaux défis dans la gestion du transport universitaire à l'UMMTO

La gestion du transport universitaire au sein de l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO) se heurte à un ensemble de défis structurels, techniques et organisationnels. Ces difficultés affectent la qualité du service rendu, la ponctualité des navettes, et la satisfaction des étudiants. Cette sous-section dresse un état des lieux synthétique des principaux obstacles recensés.

3.1.1. Gestion des horaires et des flux

La gestion des horaires de transport universitaire est un pilier fondamental de l'efficacité du service. À l'UMMTO, elle représente un défi quotidien en raison de la variabilité des flux étudiants et du manque de flexibilité des ressources disponibles.

- **Horaires non parfaitement synchronisés avec les emplois du temps universitaires**

Malgré une coordination de principe avec les services pédagogiques, les rotations des navettes n'arrivent pas toujours à coïncider avec les débuts et fins de cours. Il en résulte :

- des arrivées tardives ou trop précoces sur les campus ;
- des pertes de temps pour les étudiants ;
- une fréquentation déséquilibrée des bus selon les tranches horaires.

« On essaye de coller au planning universitaire, mais entre les retards, les imprévus et le manque de bus, ce n'est pas toujours réalisable. »¹¹⁵

- **Concentration excessive aux heures de pointe**

Les pics de fréquentation sont particulièrement marqués : le matin entre 7h30 et 8h15 (avant les premiers cours), à midi et en début d'après-midi (12h–13h30), période de retour ou de rotation entre campus.

Le réseau de transport, déjà limité en nombre de bus, n'absorbe pas la demande à ces moments-clés, ce qui crée des scènes de surcharge et de frustration (étudiants refusés faute de place, retards en cours ou en examen).

- **Manque de flexibilité dans les flux retour**

Les flux retour (entre 16h et 18h30) ne sont pas toujours anticipés avec précision, notamment les jours de forte affluence (examens, fins de semaine). Cette absence d'ajustement dynamique aggrave l'engorgement des lignes, notamment pour les campus éloignés comme Tamda.

- **Absence d'outil de gestion numérique des flux**

Actuellement, aucun outil informatique ne permet :

- d'analyser la fréquentation réelle des lignes ;
- d'adapter les horaires en temps réel ;
- de notifier les étudiants en cas de modification.

¹¹⁵ Citation issue de l'entretien (DOU Hasnaoua, juin 2025)

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Cette gestion « à l'ancienne » limite la capacité d'adaptation du service.

Pour répondre à ces problèmes, les pistes suivantes peuvent être envisagées :

- Mise en place d'un suivi statistique régulier des flux (nombre de passagers par ligne et tranche horaire).
- Déploiement d'un système d'information numérique (application mobile, affichage dynamique, tableau de bord pour les responsables).
- Révision semestrielle des horaires en concertation avec les services pédagogiques.
- Développement de rotations spéciales pendant les périodes critiques (examens, fin d'année, Ramadan).

3.1.2. Coordination entre les différents services de la DOU

Une gestion efficace du transport universitaire ne repose pas uniquement sur les moyens matériels, mais aussi sur la capacité des services internes à coopérer de manière fluide. À l'UMMTO, cette coordination entre les unités de la Direction des Œuvres Universitaires (DOU) demeure un enjeu majeur.

Dysfonctionnements observés :

- Manque de synchronisation entre les services de la pédagogie et le service de transport, ce qui génère des rotations inadaptées aux horaires de cours ou d'examens.
- Remontée d'information tardive de la part des résidences sur les flux étudiants, rendant difficile l'anticipation des besoins.
- Communication interne limitée : absence de réunions régulières interservices, prises de décision parfois unilatérales ou improvisées.

Propositions :

- Instaurer des réunions de coordination mensuelles, notamment avant les périodes critiques (examens, Ramadan, fin d'année).
- Mettre en place un système partagé d'informations (ex : tableau de bord numérique interne).
- Désigner un référent coordination dans chaque service concerné (transport, résidences, pédagogie...).

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

3.1.3. Maintenance et renouvellement du parc de véhicules

L'un des défis les plus récurrents à l'UMMTO est la disponibilité opérationnelle des bus. La vétusté d'une partie du parc, combinée à une maintenance irrégulière, entraîne des pannes fréquentes et une baisse de la qualité du service rendu.

- Vétusté des véhicules : une partie de la flotte date de plus de 10 ans, ce qui augmente la fréquence des pannes.
- Immobilisation prolongée des bus en réparation, notamment chez les prestataires privés sous contrat.
- Manque de budget pour l'achat de nouveaux véhicules ou le remplacement systématique des anciens.

Tableau 20 : Problèmes et conséquences

Problèmes identifiés	Conséquences observées
Véhicules vétustes	Pannes fréquentes, baisse du confort
Pièces détachées indisponibles	Réparations longues, immobilisation durable
Flotte limitée	Surcharge aux heures de pointe
Dépendance aux sous-traitants	Réactivité variable, peu de contrôle direct

Source : Réalisé par nous-mêmes

Recommandations :

- Élaborer un plan de renouvellement progressif de la flotte (à horizon 3–5 ans), avec priorisation des bus les plus dégradés.
- Renforcer la maintenance préventive en instaurant des contrôles techniques mensuels.
- Intégrer des clauses contractuelles plus contraignantes pour les prestataires en matière de maintenance rapide.
- Étudier la possibilité d'acquérir des minibus plus économiques et adaptés à certaines lignes moins fréquentées.

3.2. Pistes de solutions et bonnes pratiques à envisager

L'amélioration de la gestion du transport universitaire à l'UMMTO nécessite une approche participative et pragmatique, nourrie par les propositions des acteurs locaux ainsi que par des références à d'autres contextes universitaires, en Algérie comme à l'étranger.

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

3.2.1. Propositions des usagers et des responsables

L'entretien réalisé avec la cheffe de service transport de la DOU Hasnaoua a permis de faire émerger plusieurs pistes d'amélioration réalistes, souvent partagées également par les usagers (étudiants et personnel).

Tableau 21 : Propositions concrètes issues des usagers et responsables du transport à l'UMMTO

Axes	Propositions concrètes
Logistique	<ul style="list-style-type: none"> – Réduire l'intervalle entre deux rotations aux heures de pointe. – Créer des lignes directes entre grandes facultés.
Information	<ul style="list-style-type: none"> – Afficher clairement les horaires dans les résidences et les arrêts. – Utiliser les réseaux sociaux de la DOU pour les annonces.
Maintenance	<ul style="list-style-type: none"> – Mettre en place un carnet de suivi technique par bus. – Prioriser la réparation rapide des véhicules fréquemment affectés.
Dialogue avec les usagers	<ul style="list-style-type: none"> – Organiser des consultations trimestrielles avec des représentants étudiants.
Adaptation aux périodes critiques	<ul style="list-style-type: none"> – Prévoir un planning spécial Ramadan et examens, validé en amont.

Source : Réalisé par nous-mêmes à partir des résultats de notre enquête

3.2.2. Suggestions tirées d'expériences comparatives (autres universités algériennes ou étrangères)

Tableau 22 : Initiatives innovantes mises en œuvre dans des universités algériennes

Université	Pratiques intéressantes repérées
Université de Béjaïa	Application mobile de géolocalisation des bus (en phase pilote)
Université d'Alger 2	Affichage des horaires sur écrans numériques dans les résidences
Université de Constantine	Contrat de maintenance préventive avec prestataire externe local

Source : Synthèse documentaire et veille sur les pratiques institutionnelles (Ministère de l'Enseignement Supérieur, 2024).

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Tableau 23 : Pratiques inspirantes issues d'universités étrangères

Université (étrangère)	Bonne pratique pertinente
Université de Lausanne (Suisse)	Intégration du transport universitaire au réseau de transport public local (tarif étudiant subventionné)
Université de Sfax (Tunisie)	Planning mensuel participatif avec les représentants étudiants
Université Laval (Canada)	Plateforme numérique intégrée avec info trafic, horaires, alertes

Source : Analyse comparative basée sur les sites institutionnels des universités et publications en ligne (2023–2024).

Ces expériences montrent que même dans des contextes différents, la clarté de l'information, la prévisibilité du service et l'intégration numérique sont des leviers efficaces.

Les solutions ne passent pas uniquement par des investissements lourds, mais par une meilleure organisation interne, communication ciblée, et écoute des usagers. S'inspirer des bonnes pratiques ailleurs peut renforcer la modernisation du transport universitaire à l'UMMTO.

3.3. Recommandations stratégiques pour une meilleure gouvernance du service

L'analyse des données issues de l'entretien mené au sein de la Direction des Œuvres Universitaires de Hasnaoua (DOUH), combinée à l'observation du terrain et à la comparaison avec d'autres contextes universitaires, permet de formuler un ensemble cohérent de recommandations stratégiques visant à améliorer la gouvernance du transport universitaire à l'UMMTO. Ces recommandations s'inscrivent dans une logique d'optimisation du service public, d'adéquation entre l'offre et la demande, ainsi que de professionnalisation de la gestion.

En premier lieu, il apparaît crucial de renforcer la coordination entre les différents acteurs impliqués dans la gestion du service. À l'heure actuelle, les échanges entre les services internes de la DOU, les responsables pédagogiques et les prestataires privés restent trop ponctuels, ce qui engendre des écarts entre les horaires de cours et ceux des navettes. La mise en place d'un comité de suivi régulier, réunissant les responsables logistiques, les vice-doyens des facultés, les représentants étudiants et les prestataires, permettrait une harmonisation plus efficace des rotations avec les rythmes académiques. Une telle initiative a d'ailleurs été expérimentée avec succès dans certaines universités algériennes comme celle de

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

Constantine, où des ajustements hebdomadaires sont programmés à l'avance pour réduire les perturbations.

Parallèlement, la modernisation des outils de gestion constitue un levier prioritaire. Le manque d'un système numérique fiable entrave aussi bien le suivi de l'exploitation que la communication avec les usagers. Il est donc recommandé de développer une plateforme numérique centralisée permettant d'afficher en temps réel les horaires, de signaler les retards ou les pannes, et de recueillir les données de fréquentation. À terme, une application mobile pourrait être envisagée, à l'image de ce qui a été lancé à l'université de Béjaïa, où un projet pilote de géolocalisation des bus est en cours. En complément, la mise en place d'outils de suivi statistique (nombre d'usagers par ligne, taux de ponctualité, etc.) faciliterait l'évaluation régulière de la performance et l'ajustement dynamique de l'offre.

Sur le plan matériel, le renouvellement progressif du parc roulant s'impose comme une nécessité. Les entretiens ont mis en lumière la vétusté de nombreux véhicules, dont les fréquentes pannes perturbent la régularité du service. Un programme de renouvellement pluriannuel, adossé à un plan de maintenance préventive contractualisé avec les prestataires, permettrait d'améliorer significativement la fiabilité des rotations. Il est également recommandé de prévoir un nombre minimal de bus de réserve disponibles, notamment en période d'examens ou lors des pics de fréquentation. Ces mesures doivent être accompagnées d'une contractualisation plus rigoureuse avec les transporteurs, incluant des clauses de pénalité en cas de défaillance constatée.

Un autre enjeu fondamental réside dans l'amélioration de la communication avec les étudiants. Actuellement, les horaires ne sont ni affichés de manière systématique aux arrêts ni mis à jour régulièrement. Les annonces de changements sont souvent relayées de manière informelle, ce qui accroît l'incertitude et le mécontentement des usagers. Il convient de formaliser un canal officiel de communication, via les réseaux sociaux institutionnels (Facebook, Telegram), et d'assurer une diffusion anticipée des modifications du service, notamment en période de Ramadan, d'examens ou de fin d'année universitaire. Une enquête de satisfaction biannuelle pourrait également être instituée afin de mesurer les attentes des étudiants et d'identifier les points faibles du service.

Enfin, ces réformes devraient s'inscrire dans une démarche de durabilité et d'inclusion. Le transport universitaire doit viser non seulement l'efficacité logistique, mais

Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives

aussi la réduction de son impact environnemental. À ce titre, l'acquisition de véhicules à motorisation propre (GNV, hybrides) et la sensibilisation à l'écoconduite pourraient être envisagées. De même, il est essentiel de garantir l'accessibilité du service aux étudiants en situation de handicap, en intégrant des critères d'adaptation dans le cahier des charges des transporteurs et en prévoyant une formation spécifique des chauffeurs. La gouvernance du transport universitaire à l'UMMTO gagnerait à être repensée dans une logique plus participative, outillée et orientée vers l'utilisateur. La réussite de cette réforme dépendra de la capacité à articuler pilotage stratégique, innovation technologique, et engagement institutionnel autour d'un même objectif : garantir à chaque étudiant une mobilité fiable, équitable et durable.

Conclusion

L'étude de la gestion du transport universitaire à l'UMMTO met en lumière un service indispensable mais confronté à de nombreux défis structurels, logistiques et organisationnels. Bien que les responsables s'efforcent d'assurer la continuité du service en dépit des contraintes matérielles et humaines, les attentes des usagers restent souvent insatisfaites, notamment en termes de régularité, de ponctualité et de qualité de l'information.

Les contraintes identifiées, telles que la vétusté du parc de bus, l'insuffisance de coordination avec les services pédagogiques, l'absence d'outils numériques de gestion, ou encore la communication tardive des changements, entravent la pleine efficacité du dispositif. Ces faiblesses sont accentuées lors des périodes critiques comme le mois de Ramadan, les examens ou la fin d'année universitaire, où la réduction du nombre de bus impacte directement la fréquentation et la réussite des étudiants.

Cependant, les marges de progrès sont réelles. Les propositions recueillies dans le cadre de notre enquête de terrain, appuyées par des comparaisons avec d'autres universités, indiquent plusieurs leviers d'amélioration : renforcement de la gouvernance, contractualisation plus stricte avec les prestataires, digitalisation des informations, meilleure écoute des usagers, et adoption de pratiques durables.

En somme, améliorer le transport universitaire à l'UMMTO ne relève pas seulement d'un impératif logistique, mais bien d'une démarche stratégique en faveur de l'équité territoriale, de la réussite académique et de la qualité de vie universitaire. C'est dans cette perspective que s'inscrivent les recommandations présentées à l'issue de ce chapitre.

Conclusion générale

Conclusion générale

Dans un contexte où l'accès à l'enseignement supérieur constitue un droit fondamental et un levier de développement pour les jeunes générations, le transport universitaire apparaît comme un service public indispensable. Il assure la mobilité quotidienne des étudiants, réduit les inégalités sociales et géographiques, et contribue directement à la régularité des parcours académiques. À travers ce mémoire, nous avons choisi d'étudier la gestion du transport universitaire au sein de l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO), afin d'en identifier les limites actuelles et d'envisager des pistes d'amélioration réalistes et adaptées au terrain.

Cette recherche a été guidée par une problématique claire : quels sont les dysfonctionnements majeurs du système de transport universitaire à l'UMMTO, et quelles sont les pistes d'optimisation possibles pour améliorer ce service essentiel à la réussite étudiante ? Pour y répondre, une approche en trois temps a été adoptée : une revue théorique sur les notions de transport et de service public ; une analyse institutionnelle des fondements, acteurs et critères d'évaluation du transport universitaire ; et enfin une étude de cas approfondie sur la situation spécifique de l'UMMTO, enrichie par un entretien semi-directif avec la cheffe de service transport de la DOU Hasnaoua.

Les résultats obtenus montrent que, malgré son caractère gratuit et sa portée sociale, le service de transport universitaire à l'UMMTO reste confronté à de nombreux obstacles. Sur le plan matériel, le vieillissement des bus, les pannes récurrentes et le manque de véhicules disponibles rendent difficile le respect des horaires et la couverture complète des circuits. Sur le plan organisationnel, la coordination entre les différents services de la DOU, les prestataires privés, les facultés et les résidences demeure limitée, ce qui empêche une adaptation efficace aux besoins réels des usagers, notamment pendant les périodes critiques comme le Ramadan, les examens ou la fin d'année universitaire. Sur le plan humain et informationnel, la communication reste largement informelle, peu anticipée et souvent imprécise, ce qui génère un sentiment d'insécurité, de stress et d'insatisfaction chez les étudiants.

En croisant ces constats avec les retours d'expérience recueillis et avec des pratiques repérées dans d'autres universités algériennes ou étrangères, nous avons pu atteindre pleinement les objectifs de ce mémoire. Nous avons décrit les mécanismes actuels de gestion du transport universitaire à l'UMMTO, identifié les principaux dysfonctionnements d'ordre logistique, technique, organisationnel et humain, analysé les perceptions des responsables, et formulé une série de recommandations stratégiques. Parmi celles-ci figurent : l'instauration

Conclusion générale

d'un comité de coordination interservices, la mise en place d'une application ou d'une plateforme numérique pour le suivi en temps réel et l'information des usagers, la programmation d'un plan de renouvellement progressif du parc roulant, l'instauration d'un système de maintenance préventive avec des clauses contractuelles renforcées, et l'intégration d'une approche participative basée sur les retours réguliers des étudiants.

Au-delà de la simple amélioration technique, ce mémoire insiste sur la nécessité de penser le transport universitaire comme un véritable pilier de la vie étudiante, au même titre que le logement, la restauration ou la bourse. Il ne s'agit pas seulement de déplacer des personnes d'un point A à un point B, mais de leur offrir un cadre de mobilité sûr, régulier, accessible, et en phase avec les exigences de la réussite universitaire. Dans cette perspective, la gestion du transport ne peut être conçue uniquement comme une activité logistique, mais bien comme un enjeu de gouvernance publique, de justice sociale, et de modernisation des services.

Ce travail ouvre ainsi plusieurs perspectives de recherche et d'action. D'abord, il serait pertinent d'élargir l'enquête à un panel d'étudiants et de chauffeurs, afin de croiser les points de vue et d'enrichir l'analyse. Ensuite, un travail de suivi statistique pourrait être mis en place pour mesurer la fréquentation des lignes, les retards, les incidents techniques, et ainsi guider la prise de décision sur une base de données fiable. Enfin, dans une logique de durabilité, des réflexions pourraient être menées sur l'intégration du transport universitaire dans les plans locaux de mobilité urbaine, avec un accent particulier sur les énergies propres, l'inclusion des personnes à mobilité réduite et l'adaptation aux enjeux climatiques.

En somme, ce mémoire montre que le transport universitaire à l'UMMTO remplit une fonction essentielle, mais mérite d'être renforcé, repensé et modernisé, pour accompagner efficacement les étudiants dans leur parcours, garantir l'égalité des chances, et contribuer à la qualité globale du service public de l'enseignement supérieur.

Bibliographie

Bibliographie

1. Banister, D. (2008). *Transport planning: Vision and practice*. London:Routledge.
2. BANQUE MONDIALE. *Transport et développement : relier les gens aux opportunités*. Washington D.C. : Banque mondiale, 2017. Disponible sur : <https://www.worldbank.org/fr/topic/transport/overview>
3. BAZIN, Hervé. *Histoire de l'aviation : Des pionniers aux avions du futur*. Paris : Ellipses, 2015.
4. BRAUDEL, Fernand. *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XVe–XVIIIe siècle)*, Tome 1 : Les structures du quotidien. Paris : Armand Colin, 1986.
5. BRÉON, Emmanuel. *Le métro de Paris*. Paris : Gallimard, 2011.
6. CERTU. (2005). *Offre de transport et accessibilité des territoires*. Lyon : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.
7. CERTU. (2009). *Intermodalité et aménagement des pôles d'échange*. Lyon : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.
8. CHARLIER, Jean. *Transports et territoires : dynamiques contemporaines*. Paris : Armand Colin, 2004.
9. CHESNAIS, François. *La mondialisation du capital*. Paris : Syros, 1997.
10. CLOUTIER, Richard. Les débuts de la mobilité humaine. *Revue Archéologia*, n° 463, 2009, p. 24–31.
11. CNPSR. (2021). *Statistiques nationales sur la sécurité routière*. Ministère de l'Intérieur, Algérie.
12. COMMISSION EUROPÉENNE. *Le pacte vert pour l'Europe*. Bruxelles : CE, 2019. Disponible sur : https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr
13. Crozet, Y. (2010). *Économie des transports*. Paris : Presses Universitaires de France.
14. DGME. (2011). *La qualité des services publics en France*. Paris : Direction Générale de la Modernisation de l'État.
15. Fayad, M. (2016). *Transport et développement durable : enjeux et perspectives*. Éditions L'Harmattan.
16. GÉRARDIN, Hervé. *Histoire des transports*. Paris : Presses Universitaires de France, 2005.
17. GODARD, Xavier. *Transports et mobilités dans les villes africaines : le temps de la révolution*. Marseille : Karthala, 2020.
18. Haralambides, H. E. (2013). *Maritime Transport and Economics: A Global Perspective*. Palgrave Macmillan.

Bibliographie

19. HARVEY, David. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford : Blackwell, 1989.
20. HOURANI, George. *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Princeton : Princeton University Press, 1991.
21. International Maritime Organization (IMO). (2020). *Annual Review of Maritime Transport*. IMO Publications.
22. KAUFMANN, Vincent. *Repenser la mobilité : Pour une sociologie de la mobilité*. Paris : Armand Colin, 2002.
23. MEPI. *Plan d'action pour la modernisation des infrastructures en Algérie*. Alger : Ministère de l'Équipement et des Projets d'Infrastructure, 2019.
24. Ministère des Travaux Publics et des Transports. (2020). *Rapport sur l'état des infrastructures routières en Algérie*. Alger.
25. OCDE. *Glossaire des transports*. Paris : Organisation de coopération et de développement économiques, 2002.
26. ORFEUIL, Jean-Pierre. *La mobilité, nouvelle question sociale*. Paris : L'Aube, 2000.
27. Papon, F., & De Solère, R. (2013). *Les transports en France : dynamique et perspectives*. Paris : La Documentation française.
28. PERDONCIN, Laurent. *Petite histoire du train*. Paris : CNRS Éditions, 2015.
29. RODRIGUE, Jean-Paul ; COMTOIS, Claude ; SLACK, Brian. *The Geography of Transport Systems*. 4th ed. New York : Routledge, 2017.
30. RODRIGUE, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. 5e éd. New York : Routledge, 2020.
31. TÉTART, Philippe. *Histoire des transports*. Paris : La Documentation française, 2013.
32. UITP (Union Internationale des Transports Publics). (2021). *Smart Infrastructure for Public Transport*. Bruxelles.
33. Vaucher, J., & Pires, D. (2020). *Transport durable et mobilité en milieu urbain*. Presses Universitaires de France.

Articles de revues

1. Aït Kaki, N. (2020). *Le transport urbain en Algérie : problématiques et réformes nécessaires*. *Revue des Transports et de la Mobilité*, n°14, pp. 11-29.
2. Boudouh, H. (2017). *Les enjeux du transport durable en Algérie*. *Revue des sciences économiques*, 10(2), 45-60.

Bibliographie

3. Boukerroucha, A. (2017). *Les politiques publiques de transport en Algérie : enjeux et perspectives*. Revue Algérienne d'Économie et de Management, 9(2), pp. 45-62.
4. Brunelle, D. (2012). *La marche comme mode de transport urbain et ses bienfaits sur la santé publique*. Archives des sciences sociales, 89(2), 23-35.
5. Chanteau, D. (2018). *L'aviation durable : Les défis du transport aérien à l'ère du changement climatique*. Revue des Transports et Environnement, 35(2), 101-115.
6. Gérardin, L. (2019). La transition énergétique dans les transports : vers un avenir durable. Revue de l'Environnement et de l'Énergie, 23(4), 12-24.
7. *Global Environmental Change*, 11(2), 21-37.
8. Gómez-Ibáñez, J. A., & al. (2008). *The Economics of Public Transportation*. Journal of Urban Economics, 64(2), 256-277.
9. Grosso, S. (2015). *Les politiques de mobilité durable et le transport public en Europe*. Transport Policy, 41, 59-67.
10. Guerrin, J. (2016). « Mesurer la qualité perçue dans les transports publics », *Revue Française des Transports*, n°231, pp. 45-60.
11. Horner, L. (2021). *La sécurité dans le transport aérien : Une analyse des facteurs clés*. Journal of Air Transport Safety, 42(3), 15-29.
12. LAURENT, Pierre. Les routes romaines : infrastructures et gestion. Revue Archéologie & Histoire, n° 142, 2012, p. 35–42.
13. O'BRIEN, Patrick. Transport and Economic Development in Europe, 1789–1914. In: Journal of European Economic History, vol. 12, no. 3, 1983, p. 497–519.
14. PAPON, Francis. Transport et inégalités sociales. In : *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°57, 2010, p. 37–54.

Lois et textes réglementaires

1. ¹ Loi n° 12-06 du 12 janvier 2012 relative à l'organisation générale de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. Journal Officiel de la République Algérienne, n° 04 du 19 janvier 2012. Disponible sur : <https://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/2012/F20120104.pdf>
2. ¹ Loi n° 90-25 du 18 août 1990 relative aux œuvres universitaires, Journal Officiel de la République Algérienne, n° 52, 1990. Disponible sur : <https://www.joradp.dz/FTP/jo-francais/1990/F1990052.pdf>
3. République Algérienne Démocratique et Populaire, Décret exécutif n° 01-293 du 1er octobre 2001 relatif aux œuvres universitaires, JORA n°58, 2001.

Bibliographie

4. République Algérienne Démocratique et Populaire, Décret exécutif n° 01-293 du 1er octobre 2001 relatif aux œuvres universitaires, JORA n°58, 2001.
5. République Algérienne Démocratique et Populaire. (1994). Décret exécutif n°94-179 du 28 mai 1994 relatif à l'organisation de l'ONOU. Journal Officiel de la République Algérienne, n°35.

Rapports

1. MESRS, 2021, Rapport sur l'évaluation des services des œuvres universitaires
2. MINISTÈRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (MESRS). Rapport annuel sur les services universitaires en Algérie. Alger : MESRS, 2023.
3. Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS). (2021). Rapport annuel sur l'enseignement supérieur en Algérie. Alger : MESRS.
4. Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, 2021, Rapport sur l'évaluation des services des œuvres universitaires
5. Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique, 2020, Charte des services universitaires
6. Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS), Plan stratégique 2020-2024, Alger, 2020. Disponible sur : <http://www.mesrs.dz>
7. **Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS).** « Cahier des charges type pour le transport universitaire », 2023.
8. Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS), Guide de gestion des œuvres universitaires, DGOU, Alger, 2021, p. 45-50.
9. Ministère des Transports, Rapport sur la mobilité urbaine et universitaire en Algérie, 2021. Disponible sur : <http://www.mt.gov.dz>
10. Ministère des Travaux Publics et des Transports. (2020). Rapport sur l'état des infrastructures routières en Algérie. Alger.
11. Observatoire National de la Vie Étudiante (ONVE). (2021). Enquête sur les conditions de gestion des services de transport universitaire, Ministère de l'Enseignement Supérieur, Alger, p. 37-40.
12. OCDE. Glossaire des transports. Paris : Organisation de coopération et de développement économiques, 2002.
13. Office National des Œuvres Universitaires (ONOU). (2022). Cahier des charges relatif à la prestation de transport universitaire. Disponible sur : www.onou.dz

Bibliographie

14. Office National des Œuvres Universitaires (ONOU). (2022). Rapport annuel d'activités. www.onou.dz
15. Office National des Œuvres Universitaires, 2022, Guide des prestations sociales universitaires, www.onou.dz

Annexes

Guide d'entretien

Objectif de l'entretien

Comprendre les modalités de gestion du transport urbain universitaire à l'UMMTO, identifier les contraintes logistiques, les dysfonctionnements, ainsi que les perspectives d'amélioration, en mettant un accent particulier sur les périodes critiques telles que le mois de Ramadan et la fin d'année universitaire.

I. Informations générales

1. Nom et prénom (facultatif) :
2. Poste et fonctions exactes au sein de la DOU :
3. Depuis combien d'années occupez-vous ce poste ?
4. Avez-vous reçu une formation spécifique pour la gestion du transport universitaire ?

II. Organisation du service de transport urbain

5. Pouvez-vous décrire brièvement l'organisation actuelle du transport urbain à l'UMMTO ?
→ Circuits principaux, fréquence, nombre de véhicules
6. Quelles sont les **principales zones desservies** ?
→ Facultés, résidences, arrêts extérieurs
7. Les horaires proposés sont-ils adaptés aux besoins des étudiants ?
 Partiellement Non Oui
→ Si non : pourquoi ?
8. Le **nombre de bus** est-il suffisant pour assurer le service pendant l'année universitaire ?
→ Des variations sont-elles observées selon les périodes (examens, vacances, etc.) ?

III. Ressources matérielles et humaines

9. Combien de bus sont actuellement affectés au transport urbain interfacultés ?

→ Leur état général (ancienneté, maintenance, fréquence des pannes)

10. Le personnel (chauffeurs, contrôleurs...) est-il en nombre suffisant pour assurer un service optimal ?

Non → Détails : Oui

11. Existe-t-il un système de maintenance régulière ?

→ Est-il interne ou sous-traité ?

IV. Contraintes et périodes sensibles

12. Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans la gestion quotidienne ?

Autres (préciser) Surcharge Retards Pannes

13. Comment gérez-vous les imprévus (pannes, absentéisme, embouteillages) ?

→ Disposez-vous d'un plan de remplacement ?

14. **Pendant le mois de Ramadan**, quels ajustements sont apportés au service ?

→ Réduction d'horaires ? Adaptation aux besoins des étudiants jeûneurs ?

15. **Durant la fin de l'année universitaire**, constate-t-on une **réduction du nombre de bus en circulation** ?

→ Quelles en sont les raisons (fin de budget, baisse de fréquentation, autres) ?

→ Quelles en sont les conséquences pour les usagers restants (examens, soutenances, etc.) ?

V. Suivi, coordination et communication

16. Existe-t-il des outils d'évaluation ou de suivi du service ?

→ Fiches de suivi, signalements, indicateurs internes ?

17. Quels moyens utilisez-vous pour communiquer avec les étudiants (changements, retards, incidents) ?

→ Affichages, réseaux sociaux, application mobile, autres ?

VI. Perspectives et recommandations

18. Quels sont les **principaux défis** à relever pour améliorer durablement le transport universitaire ?

→ Matériels, humains, organisationnels ?

19. Avez-vous des **propositions concrètes** pour améliorer la qualité du service ?

→ Nouvelles lignes, modernisation, planification numérique, sensibilisation ?

20. Souhaitez-vous ajouter un commentaire ou une suggestion particulière ?

Table des matières

Table des matières

Remerciements	
Dédicace	
Liste des tableaux	
Sommaire	
Introduction générale.....	1
Chapitre 1 : Aperçu général sur le transport.....	4
Introduction	4
Section 1 : Définition et évolution historique du transport	4
1.1. Définitions du transport	4
1.2. Évolution historique du transport.....	5
1.2.1. Des origines au Moyen Âge	5
1.2.2. Révolution industrielle : la transformation du transport	6
1.2.3. XXe siècle : diversification et massification.....	7
1.2.3.1. L'âge d'or de l'automobile et de la route	7
1.2.3.2. L'essor du transport aérien et la conquête de la vitesse	8
1.2.3.3. Systèmes de transport en commun et urbanisation.....	8
1.2.4. XXIe siècle : enjeux environnementaux et transition numérique	8
1.3. Rôle du transport dans le développement économique et social	9
1.3.1. Le transport comme catalyseur de croissance économique.....	9
1.3.2. Effets sur l'emploi et le développement industriel.....	9
1.3.3. Transport et inclusion sociale.....	10
Section 2 : Les modes et types de transport.....	10
2.1. Les différents modes de transport	10
2.1.1. Transport routier.....	11
2.1.1.1. Caractéristiques du transport routier.....	11
2.1.1.2. Avantages du transport routier	12
2.1.1.3. Inconvénients du transport routier	12
2.1.1.4. Impact environnemental du transport routier	13
2.1.1.5. Exemples de transport routier.....	13
2.1.2. Transport ferroviaire	14
2.1.2.1. Caractéristiques du transport ferroviaire	14
2.1.2.2. Avantages du transport ferroviaire	14
2.1.2.3. Inconvénients du transport ferroviaire.....	15
2.1.2.4. Impact environnemental du transport ferroviaire	15
2.1.3. Transport aérien.....	16
2.1.3.1. Nature du transport aérien	16
2.1.3.2. Avantages	17
2.1.3.3. Limites et défis	17
2.1.4. Transport maritime	18
2.1.4.1. Caractéristiques du transport maritime.....	18
2.1.4.2. Avantages du transport maritime.....	18
2.1.4.3. Limites et défis du transport maritime.....	19
2.1.5. Transport non motorisé	19
2.1.5.1. Les différents modes de transport non motorisés	20

Table des matières

2.1.5.2. Avantages du transport non motorisé	20
2.1.5.3. Limites du transport non motorisé	21
2.2.1. Transport individuel	22
2.2.2. Transport collectif	23
2.3. Enjeux environnementaux et durabilité des transports	24
2.3.1. Impacts environnementaux du transport	25
2.3.2. Solutions pour un transport durable	25
2.3.3. Rôle des politiques publiques et des réglementations	26
2.3.4. Le numérique et les transports intelligents	27
Section 3 : Défis et enjeux contemporains du transport	27
3.1. L'offre de transport	27
3.1.1. Disponibilité	28
3.1.2. Accessibilité : une question d'équité sociale	28
3.1.3. Qualité de service	28
3.2. Les infrastructures et équipements	29
3.2.1. Typologie des infrastructures de transport	29
3.2.2. État des infrastructures en Algérie : constats et limites	30
3.2.3. Vers des infrastructures durables et intelligentes	31
3.3. Le cadre juridique et réglementaire du transport en Algérie	31
3.3.1. Cadre législatif général	31
3.3.2. Acteurs institutionnels et missions	32
3.3.3. Réglementation spécifique au transport collectif	32
3.3.4. Enjeux et limites du cadre réglementaire actuel	33
3.3.5. Vers une réforme globale ?	33
Conclusion	33
Chapitre 2 : Cadre théorique du transport universitaire et ses enjeux en Algérie	35
Introduction	35
Section 1 : Le transport universitaire comme service public	36
1.1. Définition du transport universitaire	36
1.1.1. Définitions selon la littérature académique	36
1.1.2. Définitions selon les textes législatifs algériens	37
1.1.3. Spécificités du transport universitaire dans le secteur public	38
1.2. Rôle socio-éducatif du transport universitaire	39
1.2.1. Favoriser l'accès équitable à l'enseignement supérieur	40
1.2.2. Améliorer l'assiduité et la réussite universitaire	40
1.2.3. Promouvoir l'intégration et la stabilité sociale	41
1.3. Fondements et principes régissant le service	41
1.3.1. Principe d'équité dans l'accès au service	41
1.3.2. Principe de gratuité et financement public	42
1.3.3. Principe de régularité et d'obligation de continuité	43
Section 2 : Organisation et acteurs du transport universitaire en Algérie	44
2.1. Institutions et parties prenantes	45
2.1.1. Rôle du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique (MESRS)	45

Table des matières

2.1.2. Missions de la Direction Générale des Œuvres Universitaires (DGOU) et des DOUs locales.....	46
2.1.3. Interventions des prestataires privés (entreprises de transport sous contrat)	47
2.2. Modèles de gestion du transport universitaire	48
2.2.1. Gestion directe par les œuvres universitaires	48
2.2.2. Gestion déléguée ou sous-traitée.....	49
Les raisons principales de recours à la sous-traitance :	50
2.2.3. Comparaison des avantages et limites des deux modèles	51
2.3. Dysfonctionnements et défis du transport universitaire en Algérie.....	52
2.3.1. Problèmes techniques et logistiques.....	52
2.3.1.1. Une flotte de bus vieillissante et mal entretenue.....	52
2.3.1.2. Des retards répétés et une absence de ponctualité.....	53
2.3.1.3. Surcharge chronique des bus : un risque pour la sécurité	53
2.3.2. Faiblesses du contrôle et du suivi des prestataires	54
2.3.2.1. Manque de mécanismes de contrôle rigoureux	54
2.3.2.2. Difficultés dans le suivi des indicateurs de performance	55
2.3.2.3. Conséquences sur la gestion financière et la transparence.....	55
2.3.3. Inadéquation entre l'offre de transport et la demande réelle.....	56
Section 3 : Critères d'évaluation de la performance du transport universitaire	57
3.1. Indicateurs de qualité du service.....	57
3.1.1. Ponctualité des navettes et respect des horaires	58
3.1.2. Confort et sécurité des véhicules.....	58
3.1.3. Fréquence, densité et couverture géographique du réseau	59
3.2. Perception et satisfaction des usagers	61
3.2.1. Étudiants : principaux usagers et évaluateurs du service	61
3.2.2. Encadrants pédagogiques et personnel administratif : attentes et usages différenciés	62
3.2.3. Analyse qualitative des retours d'usagers : témoignages et perceptions.....	63
3.2.4. Gestion des plaintes et canaux de communication.....	63
3.2.5. Effets de la satisfaction sur la fréquentation et recommandations	63
3.3. Impact du transport universitaire sur la réussite académique	64
Conclusion.....	65
Chapitre 3 : La gestion du transport universitaire au sein de l'UMMTO : défis et perspectives	66
Introduction	66
Section 1 : Présentation générale du transport universitaire à l'UMMTO	67
1.1. Définition et spécificités du transport universitaire urbain à l'UMMTO	67
1.1.1. Délimitation du périmètre géographique.....	68
1.1.1.1. Les campus universitaires (lieux d'enseignement).....	68
1.1.1.2. Les résidences universitaires (lieux de vie des étudiants)	69
1.1.2. Cadre institutionnel : rôle de la DOU, modalités de gestion locale	69
1.1.2.1. Rôle de la DOU dans la gestion du transport	69
1.1.2.2. Modalités de gestion locale du service	70
1.1.3. Distinction entre transport urbain et suburbain (villages périphériques)	70

Table des matières

1.2. Organisation du service de transport universitaire.....	72
1.2.1. Description des circuits entre les facultés et les résidences universitaires.....	72
1.2.2. Horaires de fonctionnement ordinaires	73
1.2.3. Particularités du service pendant les périodes spéciales	73
1.3. Utilisateurs du service de transport.....	74
1.3.1. Profils des bénéficiaires	74
1.3.2. Données démographiques et estimations de fréquentation	75
Section 2 : Analyse empirique de la gestion du transport universitaire	76
2.1. Méthodologie de l'enquête sur le terrain	76
2.1.1. Objectif de l'enquête	76
2.1.2. Outil utilisé : guide d'entretien semi-directif	76
2.1.3. Conditions de réalisation de l'enquête	77
2.1.4. Limites méthodologiques	77
2.2. Analyse des réponses issues de l'entretien	78
2.2.1. Organisation actuelle du service de transport	78
2.2.2. Contraintes techniques et matérielles	79
2.2.3. Réajustements pendant les périodes critiques	80
2.2.4. Difficultés de coordination et de communication	81
2.3. Cartographie des dysfonctionnements identifiés	83
2.3.1. Tableau synthétique des problèmes techniques, organisationnels et humains....	83
2.3.2. Corrélation avec les observations de terrain	84
Section 3 : Perspectives d'amélioration et recommandations.....	86
3.1. Principaux défis dans la gestion du transport universitaire à l'UMMTO	86
3.1.1. Gestion des horaires et des flux.....	86
3.1.2. Coordination entre les différents services de la DOU.....	88
3.1.3. Maintenance et renouvellement du parc de véhicules.....	89
3.2. Pistes de solutions et bonnes pratiques à envisager	89
3.2.1. Propositions des usagers et des responsables	90
3.2.2. Suggestions tirées d'expériences comparatives (autres universités algériennes ou étrangères)	90
3.3. Recommandations stratégiques pour une meilleure gouvernance du service.....	91
Conclusion.....	93
Conclusion générale	94
Bibliographie.....	97
Table des matières	
Résumé	

Résumé

Ce mémoire porte sur la gestion du transport universitaire à l'Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou (UMMTO). Il s'intéresse à un service essentiel pour la vie étudiante : permettre aux étudiants, souvent logés loin des campus, de se déplacer chaque jour dans de bonnes conditions. Après une présentation générale du transport et de son rôle dans la société, le travail explore le cadre théorique et institutionnel du transport universitaire comme service public en Algérie. L'étude de terrain, réalisée auprès de la cheffe de service transport de la DOU Hasnaoua, permet de mettre en évidence plusieurs dysfonctionnements (retards, pannes, surcharge, mauvaise coordination). À partir de ces constats, des recommandations sont proposées pour améliorer l'organisation, renforcer la coordination, moderniser les outils de gestion et garantir un service plus fiable et équitable pour les étudiants.

Mots-clés : transport universitaire, gestion publique, UMMTO, étudiants, mobilité, service public, Algérie

Abstract

This thesis focuses on the management of university transportation at Mouloud Mammeri University of Tizi-Ouzou (UMMTO). It examines a vital student service: enabling daily mobility for students, many of whom live far from campus. Following a general overview of transportation and its societal role, the study explores the theoretical and institutional framework of university transport as a public service in Algeria. Fieldwork conducted with the head of the transport service at the Hasnaoua University Works Directorate highlights various dysfunctions (delays, vehicle breakdowns, overcrowding, lack of coordination). Based on these findings, the research proposes strategic recommendations to improve organization, strengthen coordination, modernize management tools, and ensure a more reliable and equitable service for students.

Keywords: university transport, public management, UMMTO, students, mobility, public service, Algeria