

UNIVERSITE MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES
ET DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES ECONOMIQUE



Mémoire de Master

En vue de l'obtention du diplôme de Master

Spécialité : économie finance locale

Thème

***Organisation des opérateurs privés de
transport urbain dans la wilaya de Tizi
Ouzou***

Réalisé par :

- **OUARAB Ourdia**
- **SI TAYEB Lynda**

Encadré par :

Mme RAMDINI Samira

Devant le jury composé de :

Mme TADJINE Radhia ,MCB,UMMTO ,présidente

Mr AMAGHROUS Smail,MAA,UMMTO, examinateur

Promotion 2021/2022

Remerciements

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

Je témoigne ma profonde reconnaissance à :
Professeure **Malika AHMED ZAID-CHERTOUK**, directrice de laboratoire de
recherche REDYL-Réformes Economiques et Dynamiques Locales et
responsable du

Master économie finance locale. Je la remercie pour ses énormes
sacrifices pour la réussite de notre master.

Mme RAMDINI Samira qui m'a guidé et
soutenu tout au long de la réalisation de ce mémoire, pour son aide, ses
orientations régulières et multitudes.

Je souhaite adresser tous mes remerciements au responsable de la direction du
transport de la wilaya de Tizi-Ouzou, qui m'ont apporté leur aide.

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

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

Dédicace

Ce projet de fin d'étude est dédié à :

Mes parents qui m'ont toujours poussé et motivé dans mes études, ce travail représente le fruit de leur soutien et de leur encouragement.

A Mon mari Yassine , qui est toujours à mes côtés et qui m'a toujours aidé à surmonter les difficultés.

Ce travail est dédié particulièrement à mes adorables enfants Arina et Yasten , vous êtes le rayon du soleil qui égaye ma vie.

A Mon beau père et ma belle mère je vous souhaite une longue et heureuse vie

Mes très chères sœurs kaissa, lila et ghenima

A mes nièces Anais ,mariline ,taylor et liya et mes neveux Djamel et Aris.

A ma belle sœurs Sabrina et son mari et ses enfants , je vous souhaite une florissante vie.

Mon frère yassine et mes beaux frères said ,ramdane et ali à qui je souhaite une grande réussite dans leur vie.

Ouardia

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à :

- ❖ *a la mémoire de mon père*
- ❖ *A ma chère mère que dieu la protège.*
- ❖ *Toute ma famille et mes proches.*
- ❖ *Et tous mes amis*

Lynda

Sommaire

Introduction Générale 1

Chapitre I : Généralités sur le service public en réseau

Section 1 : Concept de service public..... 5

Section 2 : Description générale sur le transport urbain 17

Section 3 : Modes de gestion de service de transport urbain en Algérie 27

Chapitre II : Organisation institutionnelle et opérationnelle des transports urbains en Algérie

Section I : L'organisation institutionnelle et le cadre de réglementation de transport urbain.. 36

Section 2 : Organisation opérationnelle par des opérateurs privés et conditions d'exploitation
..... 50

Section 3 : Planification de transport urbain 58

Chapitre III : La politique du transport urbain de la wilaya de Tizi Ouzou

Section 01 : la présentation de la wilaya de Tizi Ouzou et ses équipements 67

Section 02 : l'activité de transport dans la wilaya de Tizi –Ouzou :..... 77

Section 03 : l'activité de transport urbain de personnes dans la wilaya de tizi –ouzou 87

Partie 01 : Caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain..... 88

Partie 02 : caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain..... 93

Partir 03 : perspective d'organisation de l'activité des opérateurs privés de transport urbain.
..... 103

Conclusion Générale 109

Abréviations et sigles utilisés

% Pourcentage **N°** numéro G Gare

Art Article **DA** Dinar Algérien **P** Page

Km Kilomètre **Nb** Nombre vol volume

ANSEJ agence nationale de soutien à l'emploi de jeune

AOTU Autorité Organisatrice de transport urbain

AR Autorité de Régulation

CHU centre hospitalier universitaire

DTW direction de Transport de la wilaya

DTW TO direction de transport de la wilaya de tizi ousou

ETUSA Entreprise des transports Urbain et Suburbains de Tizi Ouzou

ATUSTO Entreprise des Transport Urbain et Suburbains de Tizi Ouzou

MC Ministère de commerce

MF Ministère de finance

MHU Ministère de l'Habitat et de l'urbanisme

MICL Ministère de l'intérieur et des collectivités locales

MTPT Ministère des travaux publics et des transports

PAW Plan D'aménagement de Wilaya

PTU Plan de transport urbain

RGPH Recensements général de la population et de l'Habitat

RN Route Nationale

SNTF Société nationale de transport ferroviaire

SPA Service public Administratif

SPIC Service public industriel et commercial

TC Transport collectif

TO Tizi Ouzou

TRANSUB Transport Suburbain

Abréviations et sigles utilisés

UMMTO Université mouloud Mammri de Tizi Ouzou

SNC Société non collectif

Résumé

Le secteur des transports est un axe principal, il joue un rôle primordial dans la croissance économique et le développement durable. Il permet l'intégration d'un pays dans les courants d'échanges et la mondialisation, il assure également le développement de la société et l'amélioration du niveau de vie des citoyens en facilitant la mobilité de biens et de personne

Dans le cadre de l'organisation du système des transports terrestres, l'Etat et les collectivités locales sont chargés chacun en ce qui le concerne notamment de :

- Réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport
- Organiser les transports publics
- Promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information concernant le système des transports.

Introduction générale

Introduction Générale

Les transports sont considérés comme étant l'ensemble des dispositions mises en place pour assurer les placements des biens et des personnes d'un lieu à un autre. Ils ont connu plusieurs étapes d'évolution à travers l'histoire et ils ont dû être confrontés à une série de contraintes naturelle et politiques de l'espace en question. Ces contraintes ont eu un rôle déterminant dans la formation des systèmes de transport actuels. L'espace est donc fondamental et en interaction avec le secteur de transport ; d'une autre manière, un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente sur l'autre.

Le transport urbain est une activité de production de service qui réunit les moyens humains, matériel tels que l'infrastructure, les véhicules, les techniques d'exploitation et la réglementation. Les moyens de transports ont évolué au cours de l'histoire de l'humanité, cette évolution s'est fortement accélérée avec les inventions de moteurs remplaçant la force animal. Le transport collectif urbain regroupe l'autobus le métro, le train, et tramway, il exerce un rôle primordial dans les villes, il offre une mobilité quasi universelle, sans distinction de classe sociale et l'âge, il a aussi une importance économique majeure en participant à la réduction de la congestion routière dans les centres urbains. De point de vue sociale ou bien économique les transports permettent l'accéder aux emplois et d'absorber le chômage¹.

L'insuffisance des transports est critère de sous-développement, les besoins de transports ont augmenté pour les catégories sociales aussi diverses que les travailleurs d'entreprises, les fonctionnaires, les écoliers, les lycéens et étudiants en nombre sans cesse croissant, à ceux-là s'ajoutent d'autres besoins de transport pour des raisons commerciales et celles de loisir de la population.

L'espace urbain est, en principe un lieu de communication et de rencontre de l'offre et de la demande qui nécessite une certaine perméabilité pour être ouvert aux échanges mais ne doit pas être submergé par des flux ; et le problème de transport est directement lié à ceux de la localisation des résidences et celle des activités².

Par la transformation rapide de paysage urbain qu'elle a entraînée en l'espace en Algérie seulement d'une dizaine d'années, l'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs peut être considéré comme l'une des manifestations les plus sensibles de l'évolution générale de pays induite par les réformes économiques engagées au cours de la dernière décennie pour instaurer l'économie de marché au lieu et place du système d'organisation économique fondé sur le secteur public mis en place au début des années 70

¹ RAMDINIS & AHMED ZAID M(2009) "Influence de la localisation des équipements publics sur la gestion de la mobilité de personnes dans la ville de Tizi Ouzou", séminaire international faire la ville : par quelle pratique et par quels projets ? p15

² Tizi Ouzou ? Pole générateur de déplacement, urnals.openedition.org

L'appréciation de l'opportunité de cette ouverture ainsi que de ses résultats se doit de prendre en considération en premier lieu le fort accroissement démographique et l'urbanisation accéléré que le pays a connu depuis l'indépendance et dont les effets cumulés ont conduit à une augmentation exceptionnellement rapide de la population urbaine³.

Donc les difficultés de transport qu'ont vécu les passagers face à une situation considérée comme ne pouvant plus être prise en charge par les seuls moyens de transport des entreprises publiques, l'Etat a fait appel à l'entrée sur le marché des entreprises privées de transport. En effet dans le cadre du processus de libéralisation de l'économie nationale, le gouvernement promulgue la loi 88-17 du 10 mai 1988 relative à l'orientation et l'organisation des transports terrestres, cette loi représente un instrument juridique lié au processus de privatisation des transports des voyageurs.

Problématique :

Notre problématique se résume dans cette question principale : **Quels sont les mécanismes de l'organisation des opérateurs privés de transport urbains dans la wilaya de Tizi Ouzou ?**

Afin de répondre à cette question principale et en vue d'apporter quelque éclairage sur le sujet, nous formulons les sous-questions suivantes :

1- quelle est la structure organisationnelle des opérateurs privés de transport urbain en Algérie ?

2- quels sont les niveaux de l'offre du transport urbain par les opérateurs privés dans la wilaya de Tizi Ouzou ?

3- comment se présente la qualité du service public de transport urbain assuré par les opérateurs privés dans la wilaya de Tizi Ouzou ?

4- Quelles sont les perspectives de l'organisation des opérateurs privés de transports urbains dans la wilaya de Tizi Ouzou ?

Hypothèses :

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

Hypothèse 1 : les mécanismes de l'organisation des OP dans la wilaya de Tizi Ouzou respectent les obligations du service public

et la répartition du marché du transport dans le cadre opérationnel fait introduire la concurrence

Hypothèse 2 : l'organisation de l'activité de transports des opérateurs privés exige la mise en place d'un cadre juridique spécifique permettant d'en assurer la régulation par les autorités publiques concernées (direction de transports ou l'autorité organisatrice de transports urbains)

Hypothèse 3 : Le regroupement des opérateurs privés sous forme de SPA ou de coopérative de transports de transport urbain dans la wilaya de Tizi Ouzou est indispensable pour améliorer l'efficacité et la qualité des services.

³ Chantal CHANSON-JABEUR et Said MUSETTE, « transport urbain et inter urbain en Algérie » p19

Méthodologie de la recherche :

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

La première étape : une approche descriptive, (recherche bibliographique et documentaire ; nous avons effectué des lectures théorique (ouvrages, revue, articles, rapport ...) et en plus des recherche su les sites internet.

La deuxième étape : une approche analytique, dont nous avons effectué en premier temps une collecte des données concernant l'organisation et l'offre du transport urbain dans la wilaya de Tizi Ouzou auprès des organismes concernés.

Structure de travail : pour apporter réponses à notre problématique, aux questions secondaires et valider nos hypothèses de recherche, notre travail est reparti comme suit :

Dans le premier chapitre nous allons présenter une réflexion générale de service public, ainsi les principes et les missions de service public de transport aussi la notion de service public en réseau, puis nous allons prendre éclairage sur la notion de service public de transport urbain en Algérie, le seconde chapitre nous allons présenter l'organisation institutionnelle et opérationnelle de transport urbain en Algérie et aussi l'évolution de cadre réglementaire , en fin on termine par le troisième chapitre nous allons présenter la politique de transport dans la wilaya de tizi ousou ,en premier nous allons présenter une description générale de la Wilaya de Tizi Ouzou et ses équipement après on pale sur les infrastructures routières et les infrastructure d'accueil quelle dispose , par la suite nous allons faire une analyse et interprétation de l'organisation de transport et l'offre de transport dans la wilaya de Tizi Ouzou.

Nous terminerons notre travail par une conclusion générale qui présentera une synthèse des principaux résultats de notre recherche.

Chapitre I
Généralités sur le service public en
réseaux

Introduction

Le service public est présent dans tous les Etats, Mais sa sphère, son contenu, son organisation et son exploitation, son histoire et ses développements, Sont marqués par la diversité culturelle Et administrative, d'organisation politique, Des potentialités ou des freins naturels géographiques, De niveau de développement économique, des évolutions démographiques.

Le service public est un construit sociétale et historique, il est évolutif de fait que son usage dépend de son adaptation à la réglementation en vigueur, a sa consistance économique, à l'évolution et à la conception de rôle de l'état.

Le service public de transport urbain est l'un des services publics, son objectif principal est d'assurer l'intérêt général pour les citoyens.

L'offre de transport urbain désigne l'ensemble des infrastructures et équipement (voies, stations, arrêts, gares et parc roulant) mise à la disposition des usagers pour leur besoins de déplacement à l'intérieur de la ville, dont nous venons rendre compte, répons à une demande émanant des usagers.

Nous proposons dans ce chapitre trois sections, dans la première section nous parlons sur la notion de service public, sa mission et ses principes, dans la deuxième section nous allons parler sur le service public de transport urbain ses modes et son évolution et nous finissons par la troisième section les modes de gestion de service public de transport urbain en Algérie.

Section 1 : Concept de service public

La notion de service public regroupe toutes activités d'intérêt général, d'utilité et d'autorité publique. Il est l'entité qui assume la responsabilité et la gestion, il s'introduit dans la sphère économique, pour donner naissance à la catégorie des services publics industriels et commerciaux, dont se détache aujourd'hui celle des services publics en réseaux (transport, postes,).

1. Un construit historique de service public

Même si l'expression «service public» ne date que du XIX^e siècle, on peut affirmer que ses origines sont aussi anciennes que la vie des groupes humains. L'homme est en effet à la fois, de manière indissociable, un individu et un être social. Si chacun ne recherchait que ses propres intérêts individuels, égoïstes en quelque sorte, la vie se réduirait au combat permanent de chacun contre chacun et contre tous, potentiellement destructeur de la collectivité et donc de tous les éléments qui la composent.

La pacification de la vie en commun a amené les hommes à se doter d'un «tiers», d'une autorité publique, puis d'un État... pour fonder et garantir le lien social, les conditions de la vie en commun, un tiers reconnu comme légitime par les hommes, bien qu'étant réducteur, par nature, de la liberté individuelle de chacun ; la volonté de vivre ensemble implique la pacification, des règles de vie en commun.

Ce tiers opère à la fois par adhésion, persuasion, mais aussi par contrainte (le «monopole de l'emploi légitime de la force physique», selon l'expression de Max Weber). Sa légitimité repose sur le fait qu'il est garant de l'intérêt commun ou général, du bien-être et de la paix civile de la collectivité humaine ainsi constituée.

Les autorités publiques se sont dotées d'outils non seulement pour assurer la sécurité de chaque membre du groupe et celle de ce dernier par rapport à son environnement (on dirait aujourd'hui des «services régaliens»), mais aussi pour garantir des conditions de reproduction et de développement du groupe (organisation de l'accès à l'eau et à la nourriture, aux soins, à l'éducation, aux moyens de transport, etc.).

C'est ainsi que les Grecs et les Romains ont conçu et réalisé des systèmes d'adduction d'eau et d'égoûts pour les eaux usées, des routes, des canaux, la gestion de fonds et d'édifices publics, des services médicaux, culturels et culturels, bref des «services publics» avant le «service public».

Ces quelques références montrent que tout «service public» est le fruit du lieu et du temps de sa définition et de son organisation, qu'il est fonction des défis auxquels chaque société doit répondre. Le service public est évolutif dans le temps et dans l'espace; c'est un construit historique et sociétal; il n'en existe pas de «modèle» unique et «universel» du service public⁴

2. Définition de la notion de service public

Avant de définir la notion de service public il est important de faire une distinction entre service public et service privé.

La notion de service public peut désigner⁵.

- Au sens matériel, une activité d'intérêt générale, assurée sous le contrôle de la puissance Publique, par un organisme (public ou privé) bénéficiant de prérogatives lui permettant d'en assurer la mission et les obligations (continuité, égalité, mutabilité).
- Au sens organique, l'organisme public gérant un service public (soit le plus souvent une Administration ou un établissement public).

Par contre le secteur privé est défini comme suit : Le secteur privé correspond au secteur d'activité de l'économie où l'Etat n'intervient pas ou du moins peu. Il s'agit principalement des entreprises privées n'appartenant pas à l'Etat et étant gérées par des particuliers et dont la raison d'être est le profit.

⁴ BAUBY pierre(2011) « service public , services publics »2^{ème} édition, la documentation française, paris P11

⁵ Dictionnaire d'économie et des sciences sociales, sous la direction de C D.echaude maison, Nathan Paris 1993 P 397

Selon CHEVALIER Jacques, la notion de service public relève, a premier vue de l'ordre de l'évidence. Dans toute société, on trouve un ensemble d'activités considérés comme étant d'intérêt commun et devait être, à ce titre, prise en charge par la collectivité, le service public évoque cette sphère de fonctions collectivité, nécessaire à l'existence même de social. Faisant écho aux thèmes du « Bien commun » De « l'intérêt général », de « L'utilité publique » avec les quels dorme une configuration idéologique complexe, la notion a donc des racines anciennes et apparaît comme inhérente a l'organisation des sociétés modernes⁶

Donc le service public présente la première activité de notre administration publique même soit par une personne publique ou sous son contrôle mais toujours une personne publique on a exemple d'une personne publique « commune », Ou privé entreprise de droit privé objectif de services publics consistent à satisfaire un besoin d'intérêt général.

Pour Pierre BAUBY (1995), « l'idée du service public repose sur le fait que certaines activités sociales doivent échapper ; en fonction de la nature des objectifs et intérêts qu'elles mettent en jeu, à l'application de la logique marchande et à la recherche du profit, pour être gérées selon des critères spécifiques permettant un accès de tous à certains biens et services et concourant ainsi à l'équilibrer et à la cohésion économique, sociales et culturelles de la Société »⁷

La notion de service public, liée à celle d'activité d'intérêt général est une notion contingente. Si elle recouvre, stricto verso, l'ensemble des activités, dites régaliennes, dont la réalisation est confiée exclusivement à l'Etat : la défense, la police, la justice, les finances, elle appréhende, au sens large, nombre d'autres activités sociales, culturelles, festives ou sportives, ou même financières, prises en charge par d'autres entités, dont la qualification d'activités d'intérêt général est, alors, directement liée à des exigences circonstanciées.

3. La notion juridique du service public

L. Duguit écrivait qu' il relève du service public toute activité dont l'accomplissement doit être assuré, réglé et contrôlé par les gouvernants parce que l'accomplissement de cette activité est indispensable à la réalisation et au développement De l'interdépendance sociale et qu'elle ne peut être (entreprise) que par l'intervention de la puissance gouvernant »⁸

⁶ CHEVALLIER Jaque, 2012 ,le service public ,paris, presse universitaire de France « que sais je » p1

⁷ BAUBY P, (1996) : Quelle(s) définition du '' service public ''. Disponible sur web : www.reseauipam.org/spip.php.article.122. Consulté le 1 JUIN 2023

⁸ DUGUIT L ;traité de droit constitutionnel tom 2 ? 3ieme édition 1928 P56 -66

4. Caractérisation de service public

La typologie de service public n'est pas définie par les textes ou par la jurisprudence en fonction de leur but.

On distingue selon le critère juridique, des services publics à caractère administratif (SPA), des services publics à caractère industriel et commercial.

Certes, il existe des services publics économiques, sociaux, culturels, etc. Mis à part le critère juridique, aucune typologie de services publics n'a été officiellement instaurée ni par des textes de lois ni par la jurisprudence. Nous distinguons alors, des services publics à caractère administratif (SPA) et des services publics à caractère industriel et commercial (SPIC).

Les SPA représentent toute activité d'intérêt général qui ne relève pas d'une logique marchande. Financés par des ressources fiscales ou parafiscales, les SPA sont réglementés et assurés par les pouvoirs publics par le biais des administrations et établissements publics.

C'est dans cette catégorie qu'est regroupé le plus grand nombre de services publics. Elle comprend en premier lieu « les services publics régaliens, tels que la défense, la justice, la police, le recouvrement des impôts et l'administration générale »¹. A cela s'ajoute les services sociaux, tels que les services hospitaliers et les aides destinées aux familles démunies.

L'extension du rôle de l'Etat dans la vie économique a entraîné la naissance d'une autre Catégorie de services publics, à savoir les SPIC. Cette tranche rassemble les activités de services publics pour lesquelles l'Etat agit en tant qu'« acteur économique dans le cadre d'une Logique économique et d'une contrainte de rentabilité »⁹. Toutefois, malgré que les SPIC présentent une nature économique, leur existence et leur fourniture sont justifiées par l'intérêt général des citoyens. Les services publics relevant de cette catégorie se sont multipliés où même le service public de l'eau et de l'électricité y font partie, compte tenu de leur mission d'intérêt général et de leur mode de gestion qui est plus au moins assimilé à celui du secteur privé. A l'origine, les SPA étaient assurés par des personnes publiques et les SPIC exclusivement par des entreprises privées. Ce n'est qu'à partir du 20ème siècle que certaines activités purement industrielles et commerciales soient directement prises en charge par des personnes publiques, d'où le point de départ de la construction doctrinale de la catégorie des SPIC suite à l'arrêt du conseil d'Etat et du tribunal des conflits, dite « affaire du bac

⁹ Pelletier Marie-louise,(2011) « les fondements et les bouleversements de la notion de service public en droit québécois »p153 Consulté le 1juin 2023.

d'Eloka»¹⁰. Les automobiles d'une société commerciale de l'ouest africain (SCOA) ont été fortement endommagées lors d'un accident de transport maritime au niveau de la lagune du littoral de Côte d'Ivoire. Le bateau qui transportait ces véhicules, nommé « bac d'Eloka », a coulé et entraîna ainsi la mort d'une personne et la perte de quatre véhicules. La SCOA présente l'affaire au tribunal civil qui se trouvait dans l'incapacité de traiter l'affaire sous prétexte qu'elle relève d'une juridiction administrative de service public. Le tribunal des conflits prend en charge ce litige et dégage le fameux « arrêt du bac d'Eloka », où il décide de transférer ce service à une entreprise privée moyennant une rémunération. Ce qui a permis d'instaurer une distinction entre gestion publique et gestion privée des services publics. Dès lors, « en cas d'activité rémunérée exercée par un service public, dans les mêmes conditions qu'un acteur économique de droit privé, hormis la présence d'un ouvrage public ou d'un texte spécial donnant compétence au juge administratif, le service public est soumis, en général, au droit privé et donc à la compétence du juge judiciaire »¹¹. De ce fait, à la gestion privée s'ajoute le service public soumis au droit privé en l'occurrence les SPIC dont l'objectif est similaire à celui accompli par une personne privée. C'est à dire qu'il y a forcément une production, une vente et une prestation de biens ou de services en contrepartie d'une Rémunération appliquée aux usagers et bénéficiaires du service rendu, tels que le service des TIC, des transports, de l'énergie, etc.

Avant l'arrêt du 22 janvier 1921, une vision restrictive des services publics régnait. Ceux-ci étaient limités aux seuls services que le secteur privé ne pouvait pas offrir, et que toute personne publique n'ouvrait pas le droit d'intervenir dans la sphère économique. A partir de cet événement, une distinction entre SPA et SPIC est établie et à travers laquelle découlent trois critères jurisprudentiels ou d'identification qui sont : l'objet du service, les ressources du service et les méthodes de fonctionnement du service.

5. Missions et fonctions de service public

La notion de mission de service public n'est qu'une conséquence de la dissociation entre notion organique et notions fonctionnelles de service public.

¹⁰ Tribunal de conflit,(22/01/1921),société commerciale de l'Ouest africain « bac d'Eloka »p91

¹¹ BROUSSAIS Romain,(2013) « histoire d'un grand aret :bac d'Eloka qui s'y frotte s'y SPIC consulté le 1juin 2023

Http://chevaliersdesgrandsarrets.com :10septembre2013

Elle constitue une variété particulière de la notation fonctionnelle, on peut distinguer, dans la fonction, ce que relève de l'activité de ce que relève de la finalité, la mission de service public né en fait que le but du service public.

A. Fonctions de service public

Selon la finalité poursuivie, le service public à Quatre fonctions :

- Le service public en finalité d'ordre et de régulation, la défense nationale, la justice, la protection civile.
- de service public ayant pour but la protection sociale et sanitaire, sécurité sociale, service public hospitalier.
- le service public à vocation éducative et culturelle : enseignement
- le service public à caractère économique.

B. Mission de service public

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

*Intérêt général

On peut alors caractériser la mission de service public en disant qu'elle consiste à satisfaire les besoins d'intérêt général, mais en raison de la conception subjective de la théorie de service public depuis l'école De Bordeaux, cette précision n'est pas une, l'intérêt général n'étant pas déterminable de l'extérieur, de manière objective. Il faut donc ici renvoyé à l'étude de la prestation de service public et du droit positif en manière de création de services public.¹²

Le service public et vocation à satisfaire un besoin d'intérêt général. À l'origine, il était défini comme une activité d'intérêt général exercée par une personne publique, puis il a été

¹² Gille-IGUG LIELMI, 2000 « une introduction au droit de service public » consulté le 4 Février 2023.

admis qu'une activité de service public pouvez aussi être géré par une personne privée dès que les conditions pouvaient être réunie :¹³

- L'activité exercée présente un caractère d'intérêt général.
- Elle s'exerce sous le contrôle d'une personne publique et la personne privée qu'il exerce est dotée de prérogative de puissance publique.

***L'équité**

La notion de l'équité et la notion de justice sociale ont une relation solide, cette notion fait référence à la cohésion sociale et aussi au sentiment de mieux vivre dans le territoire.

Le fonctionnement équitable a pour corollaire la règle d'égalité et la règle de neutralité. La première condamne toute discrimination fondée sur des considérations étrangères au service public.

Tous les usagers doivent être placés sur un pied d'égalité tant de point de vue de droit que du point de vue des devoirs.

*** l'efficacité**

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

6. Les principes de service public

L'autorité publique (l'Etat, collectivités territoriales) exerce directement des activités de service public, sous le contrôle de l'Etat, en vue d'assurer un besoin d'intérêt général pour les usagers. L'élargissement de service public de transport relève de la responsabilité d'une collectivité locale, une administration, un établissement public, ou d'une entreprise de droit privé.

¹³ Jean Claude ZARKA, 2015 « L'essentiel de droit public », édition Gualionlextenso chapitre 8 p77.

6.1 Principe d'égalité

Ce principe signifie que tout individu a un droit d'accès au service, participer d'une manière égale aux charges financières issues de ce service. En Algérie, ce principe est évoqué dans l'article 04 de la loi n°01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation du transport terrestre, qui indique que : « *le système des transport terrestres doit viser notamment à rendre effective, la satisfaction des besoins des citoyens en transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale, et pour les usagers au terme de sécurité, de disponibilité de moyen de transport, le coût d'accessibilité de prix et de qualité de service* »¹⁴.

Le principe d'égalité d'accès et de traitement n'interdit pas de différencier les modes d'action du service public afin de lutter contre les inégalités économiques et sociale. Les réponses aux besoins des usagers doivent être différentes dans le temps et dans l'espace. Et elles doivent être en mesure de répondre aux besoins des usagers en fonction de leur situation. Cependant, l'application du principe d'égalité dans les services publics est difficile à mettre en oeuvre car il exige que les personnes doivent être soumises au même traitement, et ils doivent être dans une situation identique à l'égard de service public, qui est difficile à apprécier.

6.2 Principe de la continuité

La continuité de service public est la concrétisation de l'Etat et elle peut être considérée comme un corollaire de principe d'égalité. Car la disparition de service pourrait introduire une différenciation entre ceux qui en bénéficient et ceux qui en sont privés. En Algérie, l'article 14 du cahier de charges est justifié par la fixation d'exploitation des conditions des services publics réguliers de transport routiers de personnes : « *le transporteur public routier de personnes est tenu d'assurer la continuité et la régularité du service public notamment en matière d'horaire, de fréquences, d'itinéraire et de points d'arrêt conformément à la fiche d'horaire ou d'itinéraire* »¹⁵. Ainsi, selon l'article n°08 du l'arrêté du 26 avril 1997 portant approbation du règlement type d'exploitation de service de transport public routier de voyageurs : « *le transport est tenu d'exploiter de façon continue et régulière, le service pour lequel il est autorisé*¹⁶ » Le service public ne doit pas cesser de fonctionner, il oblige un fonctionnement en permanence, d'une manière régulière. En effet, les besoins de la collectivité ne s'arrêtent pas. Sauf en cas de grève qui s'accompagne de l'obligation d'un service minimum

¹⁴ La loi de 13 01 De transport terrestre

¹⁵ L'article 14 de cahier de charge des services public réguliers de transport routier des personnes

¹⁶

6.3 Principe de l'adaptation (mutabilité)

Ce principe autorise l'adaptation constante du service aux nécessités de l'intérêt général, aux circonstances nouvelles. Il donne à l'administration la permission de faire évaluer les modes d'organisation d'un service public. Et aussi, il autorise les usagers à exiger que l'administration améliore le service public, « *ce dernier doit s'adapter à ces évolutions, présentées comme un corollaire de principe de continuité. Cela signifie que les services publics doivent évoluer parallèlement avec la société. Le service public doit suivre les besoins des usagers (exemple : souplesse d'organisation des services publics) ainsi que les évolutions technique (exemple : le tramway, le métro). Ce principe de mutabilité est impossible de le déduire à une obligation stricte pour le gestionnaire ou un droit précis pour les usagers. Par contre, il peut signifier une obligation pour les usagers de se plier aux modifications que suppose l'adaptation du service aux évolutions de l'intérêt général* ».

En Algérie, cela est justifié par l'article 03 de la loi n° 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres « *le système de transport terrestres concourt à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social se défend du territoire, de protection et de sauvegarde de l'environnement* »¹⁷.

6.4 Principe de l'accessibilité

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

L'effort de simplification et de clarification administrative est donc un levier essentiel de l'amélioration de la relation des services publics avec leurs usagers. Les services publics doivent aussi être accessibles en termes d'implantation géographique. Ainsi en est-il de la

¹⁷ La loi n 01

présence administrative en milieu rural comme dans les quartiers en difficulté des zones urbaine.

6.5 La transparence

La transparence garantit le bon fonctionnement du service public et la possibilité pour l'utilisateur de faire valoir ses droits. Tout usager dispose d'un droit à l'information sur l'action des services publics. L'administration se doit de communiquer (à travers les médias, brochures, Guides).

L'utilisateur doit pouvoir, dans les limites de la législation en vigueur, obtenir communication des documents administratifs et nominatifs le concernant. Les services publics doivent l'informer de la décision prise et lui indiquer les possibilités de réclamation et les voies de recours. La transparence impose une évaluation objective des résultats, la mesure de l'efficacité à tous les niveaux de l'État et la reddition des comptes. Elle est le gage de l'efficacité mais aussi de l'effectivité du service public.

6.6 Egalité et équité

Le principe d'égalité impose qu'aucune discrimination ne soit faite entre les usagers :

Chacun doit pouvoir bénéficier des services de l'administration sans se trouver pénalisé ou inférieur en raison de sa condition sociale, de son handicap, de son lieu de résidence, ou de tout autre motif tenant à sa situation personnelle ou à celle du groupe social auquel il appartient.

Cette égalité d'accès et de traitement n'interdit pas de différencier les modes d'action en fonction de la diversité des situations et des besoins des usagers, afin de lutter contre les inégalités économiques et sociales. On parle alors plutôt d'équité.¹⁸

6.7 Confiance et fiabilité

La confiance et la fiabilité imposent de se comporter en toute circonstance en partenaires Loyaux. L'utilisateur a droit à la sécurité juridique, à la fiabilité dans ses relations avec l'administration. Les modalités et les conditions de fonctionnement des services publics doivent être clairement définies. Toute nouvelle règle doit être accompagnée de modalités permettant à l'utilisateur de s'adapter dans les meilleures conditions.

¹⁸ Rapport du Conseil Economique, Social et Environnemental, « la gouvernance des services publics » Auto-Saisine n° 1/2013. disponible sur web : www.cese.ma.

7. La conception industrielle et la notion de service public en réseau

La conception industrielle des services publics considère les services publics industriels et commerciaux comme étant une activité de réseau. Le transport repose sur une infrastructure de réseau de communication. Ces services se caractérisent par des économies d'échelle, aussi bien du côté de la demande, À travers Les effets de réseau, que le côté de l'offre, ces économies d'échelles Sont à l'origine des phénomènes de rétroaction positives entre l'offre et la demande et génèrent des dynamiques de diffusion originale.¹⁹

8. La notion de réseau

Le terme réseau renvoie à l'existence et l'interconnexion d'équipement complémentaires coopérant entre eux afin de transporter les flux des personnes, De marchandises, d'énergie ou d'informations et d'acheminer ces flux d'une origine vers une destination.

Cette notion renvoie à deux conceptions différentes, L'une évoqué par d'ingénieurs en l'autre par d'économie. Pour l'ingénieur, Le réseau consiste à assurer l'intersection de plusieurs équipements, c'est l'organisation physique et l'inscription dans l'espace qui domine. Alors que l'économiste définis le réseau comme des objets qui mettent en relation, les fournisseurs et les consommateurs de certains biens et services. Ainsi, le réseau est considéré comme un moyen d'échange, entre producteurs et consommateurs qui jouent le rôle d'intermédiation économique et de plateformes traditionnelles permettant la confrontation d'une offre et d'une demande ²⁰à travers la vision de CURIEN Qui définit la notion de réseau comme « le lieu de crétinisation d'une intermédiation économique ». On constate que l'intermédiation par le marché (le service) son complémentaire et ne peuvent pas être détachés.

9. La notion de service public en réseau

Au plan juridique, il ne semble pas exister de définition précise du service public de réseau²¹. Pour certains spécialistes du droit économique, une telle définition est introuvable. Pour d'autres, il est impossible de saisir cette notion dans une définition précise. Il n'en demeure pas moins que de tels services assurent la satisfaction de besoins fondamentaux pour

¹⁹ PENARD.T. (2003) « économie des réseaux et service en réseau : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique » université de Rennes1 P3.

²⁰ RAMDINI S. (2015) « grands services publics territoriaux » cours M2 MTip.

²¹ BELAID Rabah, (2007), « Environnement institutionnel et performance de la régulation des industries de réseau dans les pays en développement », thèse doctorat, INPS, Algérie.,

la société, d'où la nécessité pour l'Etat d'en garantir la disponibilité et les meilleures conditions d'accès, au profit des différents agents économiques.

Section 2 : Description générale sur le transport urbain

Le transport urbain est un ensemble des transports permettant d'assurer les déplacements internes à l'agglomération. Le transport urbain est clairement identifié comme étant la mobilité des personnes dans une ville et représente l'une des plus importantes activités humaines.

1. Concept de base

1.1 Définition de transport

Le concept « transport » trouve ses origines latin dans deux termes à savoir : Trans qui veut dire « à travers » et portare qui signifie « porter », et donc le fait de porter quelque chose quelqu'un d'un lieu à un autre.²²

Pour MARTIN TEFFRA « le transport est le déplacements des hommes et des biens sur un territoire donné ».²³

En Algérie, selon la loi N° 17/88 De 10 mai 1988 pourtant orientation et organisation des transports terrestres, le transport est défini ainsi « Et considéré transport toute activité par laquelle une personne physique ou morale déplace d'un point à un autre des personnes des marchandises ».

À travers ces différentes définitions, il résume que le transport un service qui :

- Assure le déplacement des biens et des personnes.
- Assure la liaison entre centres de production et centres de consommation.
- Assure la liaison entre les différentes régions d'un pays.
- Sur l'exposition du marché et de l'urbanisation.
- Assure une meilleure productivité des services.

1.2 Définition de transport urbain

Les transports urbains concerne les différents moyens de transport qui sont à une ville ou un milieu urbain, de ce fait : « Le transport et le pain est un transport de personnes effectué avec des moyens de transport collectif selon périmètre urbain ou prêt urbain définit ».²⁴

²²Dictionnaire en ligne tchno-science.net consulté le 15 Mars 2023.

²³ TEFFRA.M (1996) « économie de transport »P24 .

Le transport se caractérise par les éléments matériels tels que les infrastructures, le parc roulant et les éléments et matériel tel que l'aménagement de territoire, le plan de transport la gestion de transport.....

Le transport urbain se caractérise en tant que service public par l'accessibilité et la mobilité.

Le transport urbain mise par certains critères qu'on va citer comme celui :

* **La rapidité** : Qui a son importance dans la vitesse de circulation des marchandises et donc de rotation des capitaux, et qui occupe une place de premier plan dans les transports des personnes.

* **La régularité** : tout en matière d'approvisionnement pour les industriels et les commerçants, donc pour la desserte des voyageurs.

* **La sécurité** : des personnes, des entreprises de transports, Des passagers et des produits transportés.

* **L'adéquation** : des moyens de transport à la nature de l'activité : transport par conteneur, par frigorifique....etc pour les produits. Confort pour les personnes.

1.3. La mobilité urbaine

La mobilité urbaine c'est l'ensemble des déplacements des individus effectués d'une manière quotidienne en milieu urbain, elle relève des activités habituelles ou routinière des individus.

L'optimisation de la mobilité à travers l'organisation des réseaux de transport et l'amélioration de l'offre de transport en quantité et en qualité permet une meilleure fluidité et un bon fonctionnement.

PIERE Merlin et CHOAY Françoise, proposent une définition large de la mobilité: elle correspond à la « *proportion d'une population à se déplacer* ». L'unité de déplacement est l'une des unités utilisées pour mesurer la mobilité des individus, elle peut être réalisée avec

²⁴Djermoune Lamia-Yaiche Samira : calcul des couts de revient d'un titre de transport urbain cas de « LETUSB » mémoire de master en science économique option économie de transport(2016) P04.

plusieurs modes de transports. Elle correspond au mouvement d'une personne qui va d'un lieu à un autre pour un motif déterminé, comme par exemple un déplacement domicile travail²⁵

La mobilité urbaine concerne les déplacements des individus pris dans un environnement urbain, pour l'opposer aux déplacements interurbains. Traditionnellement, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière

Quotidienne par les individus en milieu urbain. Elle relève des activités habituelles ou routinière des individus.

1.4 Infrastructures d'un réseau de transport urbain

Un réseau de transport est avant tout matérialisé et inscrit dans un espace par ses infrastructures. Nous définissons les infrastructures comme l'ensemble des installations réalisées au sol ou en souterrain permettant le transport des personnes et des marchandises.

Ces installations sont Deux types :

* Les infrastructures linéaires : correspondent aux lignes et les raisons du système de transport à savoir les voies de chemin de fer, les routes... etc.

* Les infrastructures ponctuelles : s'apporment aux installations localisées en un point précis, il s'agit par exemple des ports, des péages et Des échangeurs autoroutiers, des gars, des stations... etc.

1.5 Les caractéristiques du secteur de transport :

Le secteur de transport présente quelques caractéristiques assez spécifiques que nous citons brièvement comme suit :

* C'est un service de consommation intermédiaire, il constitue un auxiliaire de l'activité professionnelle, des loisirs ou de production.

* Le transport est une autoconsommation mal appréciée par la comptabilité nationale de fait tu ne large part du travail nécessaire au transport et fourni par les usagers eux-mêmes qui conduisent leurs propres véhicules.

²⁵ CHEMLA. F,(2014), la problématique des transport locaux et de mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master en science économique, UMMTO, spécialité management territoriale et ingénierie de projet, p 08.

* Les infrastructures de transport sont caractérisées par leur longue durée de vie, ainsi que de la longueur de la période de leur construction. Le secteur de transport est dit à forte indivisibilités ce qui signifie que l'adaptation continue de l'offre et de la demande est difficile.

* Le transport requiert du temps dans la vitesse est un attribut majeur. Les gains de temps engendré constituent un des principaux éléments du choix de moyens de transport.

2. L'évolution et mode de service de transport urbain

2.1 L'évolution de transport urbain

A. L'évolution de transport urbain dans le monde

Nous Rappelons dans cette sous-section l'histoire des transports urbains, pour montrer que les différents systèmes ont évolué en adoptant des nouvelles innovations technologiques. Au fil des années, ils se sont adaptés à l'environnement et aux circonstances. Ils sont devenus plus durables, ont disparu et ont réapparu sous d'autres formes.

Le début des transports publics et de leurs organisations se situent au XIXe siècle avec les omnibus, mais ils prennent une dimension nouvelle avec les premiers tramways qui procure une grande facilité de roulement. Ceux-ci utilisent d'abord la traction animale puis la vapeur, l'air comprimé est enfin l'attraction électrique qui va assez vite se généraliser. Avec cette dernière, les réseaux se complètent dans le premier quart de XXe siècle. Dans les grandes villes, notamment Paris et Londres, les tramways se développent en parallèle avec les premières lignes de métro, ainsi 1900 et 1930, la distance et la vitesse de déplacement augmente rapidement. À partir des années 30, le développement important de l'autobus et le développement progressif de l'automobile vont entraîner la suppression de tramways au prétexte que celui-ci gêne la circulation.

La création de lignes urbaines d'autobus apparaît progressivement et dans le même temps les lignes de tramway se réduisent, particulièrement aux États-Unis et en France.

La deuxième guerre mondiale laisse les réseaux de tramway, Notamment, les matériels, hors d'usage et dans bien des cas, leur redémarrage s'effectue malheureusement avec des autobus, voir des trolleybus, plus souple, plus moderne. Il classe le tramway qui renvoie à une image de matériel ancien, d'un système de passé, sans qu'il soit tenu compte de ses possibilités de modernisation, le développement des autobus subit rapidement la concurrence de la voiture particulière dans l'utilisation explose dans les années 60 progressivement, jusqu'aux années 70, le transport urbain décline, son image se dégrade et les structures

exploitantes obsolète ne parviennent plus à trouver des financements et gèrent les réseaux avec un principe de déficit Minimum. À partir de la fin des années 70, la première crise pétrolière et crainte d'une pénurie d'énergie point le désir d'une meilleure qualité de vie, la prise de conscience de la pollution l'insécurité liée aux autres modes, notamment deux roues et véhicules particuliers, puis la mise en place d'institutions et de modes de fonctionnement cohérent commencent à renverser cette tendance et un redonner aux transports publics finalement une place plus conforme à leur apports réels. Depuis ce bouleversement, de nombreuses villes ont réalisé des projets de transport urbain qui sont devenus des outils majeurs pour leur fonctionnement quotidien, Corrigeant partiellement les évolutions connues dans les 40 ans qui avait précédé.

B. l'évolution de transport urbain en Algérie

La ville a longtemps été une ville pédestre, c'est la révolution industrielle et le bouleversement technologique qui va permettre de développer les transports en général.

Durant les années 70 et 80, les transports ont été créés et soutenu financièrement par l'état, durant les années 90 avec la crise financière qu'on traverse le pays, les opérateurs publics se sont retrouvés en manque de subventions et le transport public se réduit progressivement (Les opérateurs historiques) au profit du développement de secteur privé du transport.

Ainsi la tes règlementations le moral de transport est l'apparition des nouveaux opérateurs privés en redonner le souffle au secteur. Avec l'augmentation de l'offre de transport, l'état s'est retrouvé à nouveau dans l'obligation de réglementer et de gérer ce secteur afin d'équilibrer l'offre et la demande de transport.

2.2 Les modes de transport urbain :

Les transports urbains concernent les différents moyens de transport qui sont propres à une ville ou un milieu urbain. ». Les transports urbains traitent en réalité aussi des transports individuels comme la voiture ou le vélo.

2.2.1 Le Métro

Le métro est depuis des décennies un moyen de transport incontournable dans les grandes villes, on peut même dire que c'est le transport parfait pour une ville : sûr, économique, écologique et rapide. Il constitue le meilleur moyen d'éviter les embouteillages des grandes métropoles comme : Paris, New York, Sidney ou Londres...

2.2.2 Le tramway

Le tramway (ou tram) est une forme de transport en commun urbain circulant sur des voies ferrées équipées de rails plats (alors que ceux des trains sont légèrement inclinés vers l'intérieur de la voie) et qui est implantée en site propre ou encastrée à l'aide de rails à gorge dans la voirie routière. Aujourd'hui, il est généralement à traction électrique.

2.2.3 Téléphérique

Il désigne une catégorie de téléporter particulier qui se caractérise par la construction dit « bi câble ». Les fonctions « porter » et « tracter » emploient des câbles différents. Ce mode de transport peu répandu similaire aux transports utilisés en montagne, connaît un début de développement en Amérique du Sud, pour répondre à des contraintes géographiques particulières telle qu'une importante dénivelée ou une traversée de vallée ou de fleuve. Son coût est sensiblement inférieur aux autres systèmes de transport à haut débit.

2.2.4 Le bus à haut niveau de service (BHNS)

Le BHNS est un transport collectif en site propre (TCSP) caractérisé par un véhicule routier limité à 24,50 m de long et 2,55 m de large par le code de la route. Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et continu.

2.2.5 L'autobus et trolleybus

L'autobus est, de loin, le mode le plus utilisé, pour sa très grande souplesse (itinéraire pouvant être modifié à tout moment) ; il ne nécessite pas d'infrastructure et de superstructure propre. Mais c'est aussi le moins économique en énergie et le plus polluant. De plus, il est le moins efficace, car sa capacité est limitée (cependant augmentée par les véhicules articulés) et il est prisonnier de la circulation automobile, sauf s'il circule en site propre (sur voie réservée). Le trolleybus est un véhicule de transport en commun de voyageurs, le trolleybus roule sur pneumatiques, comme l'autobus, mais il est propulsé par un moteur électrique, comme le tramway. Il est alimenté par deux lignes aériennes de contact. Le trolleybus est silencieux, non polluant et apte à gravir les pentes. Certains trolleybus sont équipés d'un moteur thermique auxiliaire, afin de pouvoir se déplacer à vitesse réduite dans des espaces dépourvus de lignes aériennes de contact.

2.2.6 Tram-train

L'Allemagne est le pays de naissance du tram-train. Il s'agit d'un système de transport en commun qui permet à un même véhicule de circuler sur des voies de tramway en centre-ville et de relier des stations situées dans le périurbain, voire au-delà, en circulant sur le réseau ferroviaire régional.

2.2.7 Vélo

Le vélo est (Abréviation du mot vélocipède), est un véhicule terrestre, entrant dans la catégorie des cycles, composé de deux roues alignées (d'où le nom « bicyclette »). La force motrice est fournie par son conducteur (appelé « cycliste »), en position le plus souvent assise, par l'intermédiaire de deux pédales entraînant la roue arrière par une chaîne ; Le vélo est un mode de transport qui n'appartient pas aux transports en commun, c'est un moyen de transport individuel.

Il est lié historiquement à la ville : en Asie, c'est le moyen de transport individuel le plus fréquent, on peut le comparer à nos voitures. De plus, dans des villes plutôt plates avec un climat pas trop froid, les conditions sont réunies pour qu'il reste un mode de transport attractif.

2.2.8 Voiture particulière (Transport individuel)

Véhicule à moteur, construit et conçu pour le transport de personnes, ayant au moins 4 roues, comportant, outre le siège du conducteur, 8 places assises au maximum et dont le poids total en charge autorisé est inférieur à 3,5 tonnes. Une voiture peut transporter plusieurs personnes ou des objets pour de courts ou longs trajets..., sa facilité d'utilisation (le permis de conduire s'est démocratisé) et la densité et qualité du réseau routier en font un moyen de déplacement attrayant malgré la pollution qu'elle engendre, qu'il s'agisse de pollution chimique de l'atmosphère ou de pollution sonore. A cela s'ajoute la défiguration de l'espace urbain due aux infrastructures routières qu'elle nécessite ; enfin, d'un point de vue plus comportemental, il est plus sécurisé et plus confortable de voyager en voiture, mais cela entraîne une perte de contact avec l'environnement, alors que la marche à pied et le vélo permettent de garder ce lien à la nature, notamment en la respectant.

2.3 Externalités de transport urbain et leurs effets

On distingue deux types d'externalité, externalité positive et externalité négative.

2.3.1 Externalités positives

Le transport urbain permet à chacun de se déplacer facilement, et un gain de temps pour chaque déplacement des personnes.

Le degré de développement des transports urbains et de leur infrastructure et la faveur décisives de fonctionnement de tout système économique. En effet, l'amélioration des infrastructures du transport urbain engendre plusieurs effets, comme la baisse des coûts de transport (Augmentation des flux), L'intensification de la vitesse (Augmentation de la vitesse parcourue), Et la réduction des encombrements (hausse de gain de temps), Ces éléments favorisent la mobilité urbaine, autant en termes qualitatifs que quantitatifs²⁶, Révolution de la mobilité urbaine a des effets positifs sur les échanges et les activités commerciales (Création d'opportunités économiques).

2.3.2 Externalités négatives

Les transports modifient l'environnement naturel, les infrastructures chargent les paysages les véhicules motorisés font du bruit, il rejette dans l'atmosphère des pollutions et des gaz, Les dommages que ne sont le plus souvent pas supportés parce que les causes constituent ce que les économistes appellent les externalités négatives.

Face à la forte croissance des besoins en transport, les infrastructures de transport sont de plus en plus surchargées ou mal entretenues, et très souvent les externalités négatives de transport (congestion, pollution de l'air, bruit et accidents des encombrements) Ne sont pas pris en charge par les usagers. Donc on va les citer ci-dessus :

2.3.2.1 La congestion de transport urbain

La congestion est un phénomène physique concernant la façon dont les véhicules empêchent la progression des uns et des autres, au fur et à mesure que la demande d'un espace routier s'approche de la capacité maximale de celui-ci... ; De même qu'un phénomène relatif ayant très aux attentes des usagers vis-à-vis des performances d'un réseau routier.

Cette définition souligne 2 attributs restrictifs des routes encombrées, le premier est que les véhicules, et plus particulièrement chaque nouveau véhicule sur la route, imposent des restrictions sur les autres véhicules déjà en train de circuler, le deuxième attribut est résumé dans le concept de rapport vitesse flux, ce concept a servi comme base pour la compréhension des mécanismes de la congestion routière et la formation des queues.²⁷

²⁶BULTEAU.I. (2009) la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement, thèse de doctorat en sciences économiques et finance, université de Nantes institution d'économie et de ménagement.

²⁷Goodwin's (2004) the economic cost of road traffic congestion (university college, London).

La congestion représente les inconvénients que les usagers s'imposent entre eux par l'utilisation de leur véhicule sur le réseau de transport en mêmes temps, en raison du lieu qui existe entre la densité de la circulation et de la vitesse.

2.3.2.2 Pollution atmosphérique

La pollution résulte de nombreux facteurs tels que les rejets de l'industrie, les effets directs et indirects sur l'environnement de la pollution induite par les transports constituent un ensemble de phénomènes très divers et souvent complexe.

L'usage d'énergie dans les transports est notamment à l'origine du rejet dans l'atmosphère d'importantes quantités de produits de combustion, certains de produits rejetés, tel que le dioxyde de carbone sont chimiquement stable Et tante à s'accumuler dans l'atmosphère dont ils modifient les propriétés physiques (Effet de serre).²⁸

Les émissions de gaz à effet de serre, contribuant indéniablement au réchauffement climatique de la planète, la pollution atmosphérique locale, surtout en milieu urbain, représente un risque pour la santé humaine. En effet, les effets sanitaires à court terme correspondent à une mortalité qui se manifeste par des décès prématurés de personnes Les plus fragiles, et une morbidité qui se présente à travers des infections des voies respiratoires (Bronchite aiguës et crise d'asthme). À long terme, il y aura des décès supplémentaires suite à une réduction très importante de durée de vie et en ce qui concerne les infections les plus fréquentes résultent des bronchites chroniques, des cancers des poumons, morbidité cardiovasculaire...etc²⁹

2.3.2.3 Le bruit

Le bruit est une sensation auditif gênantes et désagréable Reçu et transmise par l'oreille jusqu'aux cellules du cerveau, ce phénomène acoustique produit sur notre organisme un ensemble de vibrations sonores complexes et désordonnés, La gêne liée au bruit dépend à la fois de son intensité, qui peut être forte ou faible, le bruit dans l'environnement humain et émis par diverses sources, circulation, l'industrie et les activités De loisirs apparaissant comme la première nuisance environnementale. Le bruit des transports est une cause majeure de gênes graves et des faits négatifs sur la santé, elles se manifestent par des atteintes physiques, sociales et économiques.

²⁸ LANDRIEU G et (ali).(1997) l'évaluation des effets externes du transport sur l'environnement : 4eme colloque scientifique international « transport et pollution de l'air », Avignon, France P257-264

²⁹ DE PALMA.A et ZAAOUALY.N(2007) monétarisation des externalités de transport : un état de l'art, université de Cergy-pontoise et école nationale des pentes et chaussées, laboratoire thema, France P11.

2.3.2.4 Les accidents

Un accident est un événement imprévu qui entraîne des dommages. Il est défini selon cinq caractéristiques : type d'accident, objet ou usager de la route, les personnes impliquées, les victimes et les fautes.

Section 3 : Modes de gestion de service de transport urbain en Algérie

La gestion des services publics renvoie à l'idée d'organisation, le plus souvent les services publics exigent une certaine forme d'organisation pour fonctionner de manière satisfaite et efficace.³⁰ Le choix de mode de gestion, soit le service public est directement ou indirectement géré par une personne publique, soit il est géré par une personne privée.

3.1 Gestion de service public par une personne publique

Il existe deux formes essentielles de gestion de service public par une personne publique, le service public peut être géré directement par une personne titulaire de la compétence (c'est la régie) ou le service public peut être géré par une personnalité juridique autonome (c'est l'établissement public). En dernier lieu il existe des catégories particulières de personnes publiques qui peuvent se voir confier la gestion d'un service public.³¹

3.1.1 La gestion directe et régie

La collectivité publique en charge d'un service public peut gérer elle-même directement par propres moyens, régie simple, ou par l'intermédiaire, régie directe dotée soit de la seule autonomie financière, soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière soit par l'établissement public.³²

Un service public est géré en régie lorsque la collectivité elle-même avec ses propres moyens financiers et en matériel, avec ses propres agents, la régie n'a donc normalement aucune personnalité juridique, la plupart des services administratifs sont toutefois exercés dans le cadre de régie, il existe deux formes de régies, la première est dite régie simple alors que la seconde est qualifiée de régie directe.³³

A. Régie simple :

La régie simple correspond à l'hypothèse où la collectivité gère directement le service en prélevant sur son budget les moyens financiers, et en utilisant ses propres moyens en matériel en personnel, toutes les dépenses engagées sont imputables au budget de la

³⁰RAMDINI.S. (2020), Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes, régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie, thèse de doctorat en sciences économiques, UMMTO.

³¹ Eric Guérin, modifié par Julien Lenoir le 24 Juillet 2019, les modes de gestion des services publics, wikiterritorial.cnfpt.fr

³² BAUBY.P(2011) Service public, service public édition la DOCUMENTATION Paris p56.

³³

collectivité, cette forme en régie est le mode normal de gestion des SPA mais n'exclut pas les SPIC, un grand nombre de services publics sont gérés sous cette forme.³⁴

Selon Stéphane BRACONNIER³⁵, la régie simple correspond à une formule dans laquelle le service public est géré directement, c'est-à-dire sans intermédiaire par la personne publique qui se trouve à l'origine de sa création. La collectivité gère le service avec ses propres moyens humains, matériels et financiers, le service public ne fait l'objet d'aucune individualisation dans le budget et les comptes de collectivité, il gère directement le service en prélèvent sur son budget les moyens financiers et en utilisant ses propres moyens en matériel et en personnel. Toutes les dépenses engagées sont imputables au budget de la collectivité, la régie simple est actuellement pratique au particulier pour le service régaliens et administratif(SPA).

B. Régie directe :

On dit que la régie est directe lorsque le service public reçoit une certaine autonomie (juridique et/ou financière).

La collectivité territoriale peut assurer une activité de service public par une régie dotée soit de la seule autonomie financière ; La régie dotée de l'autonomie financière est une structure non dotée de la personnalité morale, elle est intégrée dans la personnalité juridique de la collectivité qui l'a créé mais qui est dotée d'une comptabilité distincte et plus souvent d'un budget annexe, les dépenses et les recettes générées par l'accomplissement de la mission de service public font l'objet d'un budget annexe à celui de la collectivité.

3.1.2 Gestion par un établissement public :

Selon les articles 153 et 154 de la loi 11-10 relative à la commune, pour la gestion des services publics, la commune peut créer des établissements publics communaux dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, ces établissements sont à caractère administratif ou industriel et commercial.³⁶

L'établissement public est une personne morale de droit public créé soit par l'état, soit par une collectivité territoriale. Le recours à l'établissement public peut-être nécessaire pour la gestion de SPA (centre communal d'action social, caisse de crédit municipal, office public

³⁴

³⁵ BRACONNIER.S(2007) droit de service public, collection Thémis 2^{ème} édition Paris p405.

³⁶ Loi 11-10 correspondant au 22 Juin 2011 relative à la commune.

d'HLM, hôpital) ou la gestion d'un SPIC (transport, eau, assainissement...) à la différence de régie, l'établissement public est doté de la personnalité morale.

Toutefois, il reste attaché à la collectivité qui l'a créé, qui établissement au public se distingue ni à moins de la collectivité territoriale ou de l'état en effet, l'activité d'un établissement public est guidée par le principe de spécialité. À l'inverse des collectivités territoriales que bénéficient d'une compétence général, l'établissement public est doté d'une compétence d'attribution.³⁷

3.2 La gestion du service public par une personne privée

Le principe de la délégation du service public à un gestionnaire privé et ta paru à peu près en même temps que l'établissement public. La délégation peut s'effectuer selon plusieurs modèles, dont la concession forme dans laquelle le concessionnaire exploite le service public à ces risques et périls. Des concessions anciennes comme les constructions et l'exploitation des réseaux ferroviaire ont été transformés, mais le procédé subsisté.

Il s'agit de la gestion de services par un ordre professionnel des sociétés ou d'économie mixte des groupements privés. Le caractère privé de la personne gérant de service, restreint considérablement le champ d'application de droit public Et le statut légal et règlementaire. Cependant le port qui prend l'état ou les collectivités publiques dans le contrôle de la personne privée constitue un élément important de condition de fonctionnement de service.³⁸

3.2.1 La délégation unilatérale de service public

C'est à partir de l'entre-deux-guerres, que la jurisprudence à admis que la légalisation pourrait recourir aux personnes privées pour assurer un service public (CE 13 mai 1938), caisse primaire (Aide et protection) la motivation de ce type d'habilitation, et de confier la gestion d'une activité d'intérêt public aux représentant de la catégorie de personnes concernées pour cette activité .Ainsi, ce mode de gestion s'est développé au profit Des syndicats professionnels (CE 13 janvier 1961, Magnier). Au profit de certaines associations (L'association comme une de chasse fédération sportive). Au profit des ordres professionnels (Ordre des avocats, des médecins).

3.2.2 La délégation contractuelle du service public

La délégation contractuelle suppose la conclusion d'un contrat entre l'autorité d'élégante et le délégataire, un tel contrat et nécessaire, car il confie l'exécution même d'une mission de

³⁷

³⁸VEDEL G 1976 droit administratif, Edition Thémis, Droit, Paris p 832

service public à la personne privée, qui contracte avec la personne publique. Il existe plusieurs types de contrats permettant de confier la gestion d'un service public à une personne privée.

Exemple de compétences déléguées aux municipalités Algérienne en matière de services publics locaux et d'équipements collectifs, en matière de services publics locaux et d'équipements collectifs. Le Conseil communal décide de la création et de gestion de services publics communaux dans les différents domaines tels que le transport.³⁹ La loi de 11 décembre 2001 avait défini la délégation de service public désormais l'article elle L 1411-1.CGCT dispose que « Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion des services publics dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé dans la rémunération et substantiellement liée aux résultats de l'exploitation de services. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaire au service ».

3.3 Les modes de gestion privés des transports publics en Algérie

Les types de contrat en délégation, Il contient deux types le marché public et la délégation des services publics qui sont détaillés ci-dessus :

3.3.1 Le marché public

Selon l'article 02, les marchés publics sont des contrats écrits au sein de la législation en vigueur, passé titre aréneux avec les opérateurs économiques dans les conditions prévues dans le présent décret, pour répondre des besoins de services contractants, en matière de travaux de fourniture de service et d'étude.⁴⁰

Le présent cahier des charges a pour objet de déterminer le système imposé par l'état à l'établissement public de transport urbain et suburbain, en application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur⁴¹, les cahiers des charges, actualisés périodiquement précisent les conditions dans lesquelles le marché public est passé est exécuté, Ils comprennent notamment :

- Les cahiers des clauses administratives générales applicables aux marchés publics de travaux, de fournitures, d'étude et de services approuvés par décret exécutif.

³⁹ AHMED ZAÏD Chertok M (2010) local public service management in Northern Africa countries economic, Social and cultural aspect FA ISSAERE, Torino

⁴⁰ Décret présidentiel n° 15-247 de 2 Dhu al-Hijjah 1436 correspondant au 16 septembre 2015 pourtant réglementation quand de marché public et des délégations de service public.

⁴¹ Décret exécutifs n° 10-91 de Rabi al awwal 1431 correspondants au 14 mars 2010 fixant le statut type de l'établissement public de transport urbain et suburbain.

- Les cahiers de prescription technique communes, qui fixent Les dispositions techniques applicables tous les marchés publics portant sur une mais ma nature de travaux, de fournitures, d'études ou de service approuvé par arrêté du ministre concerné.
- Les cahiers de prescription spéciale qui fixe les clauses propres de chaque marché public.⁴²

3.3.2 Délégation de service public

Une délégation de service public (DSP) est un contrat par lequel une commune (où toute une personne morale de service public) Confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, Donc la rémunération forfaitaire et substantiellement lié aux résultats de l'exploitation du service. Le contrat doit faire peser sur la co-contractante de la personne publique, une part significateur de risque d'exploitation.⁴³

Les trois principales formes de délégation sont la concession est l'affermage et la régie intéressé. (Lors de l'exécution de chacun de ces contrats, l'administration dispose de prérogatives particulières qui seront examinées dans la partie seule les contrats de l'administration). Pour autant, leur description ne revêt aujourd'hui qu'un intérêt pédagogique. En effet, en termes de régime juridique virgule on assiste à une certaine uniformisation entre ces différents outils, fondée sur la loi Sapin de 29 janvier 1993 ainsi qu'a un rapprochement évident avec le régime de marchés publics sous l'influence de droit communautaire, un camp particulier et à faire pour le contrat de partenariat. Il existe également d'autres formes de délégation dans certaines se sont sensiblement développées.

3.2.2.1 La concession

Concession de services publics est un contrat par lequel une personne publique change une personne privée ou sociale (concessionnaire) La réalisation de ces frais Les investissements nécessaires à la création d'un ouvrage et/ou de service public et de le faire fonctionner à ces risques et périls on se réunira au moyen d'une redevance ou d'un prix payé par les usagers. Le concessionnaire est alors maître d'ouvrage de construction a réalisée, ils se rémunèrent sur l'usager par la perception d'une redevance dans le tarif est fixée dans la convention et assume le risque d'exploitation et le risque d'investissement.⁴⁴

⁴² Décret présidentiel n° 15-247 de 2 Dhu al-Hijjah 1436 correspondant au 16 septembre 2015 pourtant réglementation quand de marché public et des délégations de service public.

⁴³ RAMDINI.S : thèse de doctorat

⁴⁴ RAMDINI.S (2020) management de transport public local dans les villes moyennes algériennes, régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie, thèse de doctorat en sciences économiques (UMMTO).

La technique la plus courante en matière de délégation contractuel et la concession, il s'agit d'un contrat par lequel une personne publique (Le concédant) confie, sous son contrat, à une personne, en principe privé (Le concessionnaire), la gestion d'un service public.

Comme dans l'affermage, le concessionnaire exerce l'activité à ses risques et périls.

Cependant, la concession se distingue de l'affermage car c'est ou concessionnaire qu'ils appartiennent de construire l'ouvrage ou les équipements nécessaires, à la fin de la concession le concessionnaire remet gratuitement elle n'a personne publique concédant, les ouvrages et équipements nécessaires au bon fonctionnement de service.⁴⁵

3.2.2.2 L'affermage

L'affermage est un contrat par lequel une personne publique décide de confier à une personne privée la gestion d'un service public le fermier se rémunère directement sur l'usager de services publics en contrepartie de la prestation fournie, mais doit verser une (surtaxe) à la collectivité publique correspondant au droit de gérer le service public et à la jouissance des installations. Dans cette formule, c'est à la collectivité qui remet aux fermiers les équipements et installations nécessaires au fonctionnement de services, le fermier exploite à ses risques et périls, le service et les équipements mais à la différence de la concession le fermier ne supporte pas les charges liées à l'établissement de service public, C'est-à-dire les investissements initiaux, C'est ce que on appelle les frais de premier établissement.

A l'instar du concessionnaire, le fermier exploite le service public a ses « risque et périls » et se rémunère en percevant des redevances auprès des usagers ces similitudes on parfois conduit à assimiler grossièrement l'affermage à la concession.⁴⁶

3.3.2.3 Le régie intéressé

La régie intéressée est un contrat par lequel une personne privée le régisseur fait fonctionner virgule à la demande d'une personne publique, un service public en percevant une rémunération de cette personne publique mais qui a la différence de celle de fermier n'est pas fonction des résultats financières de la gestion. La rémunération du régisseur est forfaitaire ce qui n'exclut toutefois pas que celle-ci, soit variable en fonction de résultat d'exploitation de l'activité, le régisseur n'assume pas le risque lié à l'exploration de service dans les mêmes proportions que le concessionnaire ou le fermier.

⁴⁵ Éric Guérin, modifié par Julien Lenoir le 24 juillet : le mode de gestion de services publics. Wiki territorial cnfl.fr.

⁴⁶ Idem

3.3.2.3 la gérance

Autrefois considéré comme une forme de délégation de service public, étant un contrat dans lequel le co-contractant.

L'activité délégante confie au délégataire la gestion et l'entretien de service public, le délégataire exploite le service public pour le compte de l'autorité d'élégante qui finance elle-même le service et conserve sa direction, le délégataire est rémunéré directement par l'autorité d'élégante en moyen d'une prime fixée en pourcentage de chiffre d'affaire complété d'une prime de productivité, les tarifs payés par les usagers sont fixés par l'autorité d'élégante qui conservent les bénéfices en cas de déficit, Elle rembourse celui-ci au gérant qui perçoit une rémunération forfaitaire, le délégataire perçoit les tarifs pour le compte de l'autorité d'élégante concerné.

Conclusion du premier chapitre

Le transport urbain fait référence au mouvement de personnes et des biens à l'intérieur d'une zone urbaine, généralement une ville où une agglomération, il englobe les différents modes de transport utilisés pour se déplacer A l'intérieur de la ville tel que transport en commun (les bus).Le transport urbain joue un rôle essentiel dans nos vie, il contribue à la mobilité des individus et à l'accessibilité de services, Tout en réduisant les problèmes liés à la congestion routière et la pollution atmosphérique, le système de transport urbain est généralement planifié et géré à part les autorités locales et régional, qui sont responsables de la mise en place de l'entretien des infrastructures de transport, de la gestion du trafic de l'organisation de transport en commun.

Chapitre II

Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

Introduction

L'organisation du transport urbain en Algérie est un enjeu majeur pour répondre aux besoins de déplacement des habitants dans les villes de pays, l'Algérie dispose d'un réseau de transport urbain qui vise à assurer la mobilité des personnes, tout en garantissant l'efficacité, la sécurité et la durabilité des services de transport.

L'intervention de l'état réside dans l'élaboration et mise en place de politique et des stratégies à la fois urbaine et organisationnelle par la planification des transports de façon à répondre aux exigences de l'heure, dans ce chapitre sur l'organisation de transport et enfin planification de transport urbain.

Section I : L'organisation institutionnelle et le cadre de réglementation de transport urbain

Dans cette section, nous allons prendre en considération la présentation du cadre législatif et réglementaire du transport urbain, et l'organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie.

1.1 Définition de la politique publique du transport urbain

La politique du transport urbain peut être décrite comme un domaine en constante évolution, avec des défis spécifiques et des efforts pour améliorer l'efficacité et l'accessibilité du système de transport dans les villes Algériennes.

Le réseau de transport urbain en Algérie fait face à plusieurs défis notamment la congestion du trafic, les infrastructures routières insuffisantes, le vieillissement des flottes de véhicules et les problèmes de financement. Ces problèmes ont un impact sur l'efficacité et la qualité de service du transport urbain, pour remédier à ces défis, le gouvernement Algérien a entrepris plusieurs initiatives, des mesures ont été prise pour moderniser les flottes des bus existants et introduire des bus à faible émission pour réduire l'impact environnemental du transport urbain.

La politique du transport urbain vise à améliorer l'efficacité, l'accessibilité et la durabilité du système de transport bien que des progrès aient été réalisés, il reste encore des défis importants à relever pour atteindre cet objectif.

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

➤ **Le temps** : il se compose aussi de :

- Temps historique : c'est l'histoire de l'évolution de la ville.
- Temps économique : C'est celui de l'investissement.
- Temps quotidien : celui que les usagers passent dans le transport.

➤ **L'espace** : quand on parle de l'espace on distingue structure de réseaux et urbanisation induite par les transports.

➤ **L'argent** : on peut distinguer dans la dimension argent :

- Les couts d'investissement.
- Les prix dépensés par les usagers.
- Les charges pour les collectivités.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

➤ **La qualité** : on distingue :

Qualité de service rendu à l'utilisateur : c'est-à-dire la sécurité et le confort (confort physique, régularité), mais aussi à la collectivité par la limitation de nuisance (pollution de l'air, bruit, congestion, insécurité pour les tiers, nuisance, esthétique...etc) ¹

Dans la planification peut établir une liste de caractéristiques qu'il prendra en compte dans son action, il y a deux facteurs qu'il faut prendre en charge en considération.

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

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

1.2 Cadre réglementaire et législatif du transport urbain en Algérie

Le secteur de transport urbain est encadré par de nombreux textes à caractère réglementaire et législatif, plus de 150 textes ont été édictés depuis l'indépendance³.

La réglementation du secteur de transport public a connu plusieurs étapes :

1.2.1 La période de 1962-1988 (le monopole de l'Etat)

Après l'indépendance, l'Algérie a hérité de la colonisation française un patrimoine infrastructurel important. Du fait que celui-ci était suffisant pour prendre en charge la demande de mobilité exprimée, la politique Algérienne en matière des transports s'est tournée plutôt vers des configurations d'ordre organisationnel et réglementaire visant le renforcement de l'équipement roulant. Durant cette période l'état était le principal acteur économique, il a exercé le monopole sur tous les secteurs économiques y compris les transports par biais des entreprises publiques relevant généralement des collectivités publiques, les transports sont gérés par les dispositions de l'ordonnance 67-130 du 22 Juillet 1967 portant l'organisation du

¹ MERLIN P (1985), les politiques de transport urbain, la documentation française, Paris p6.

² MERLIN P (1958), les politiques de transport urbain, la documentation française, Paris p15.

³ Samira RAMDINI, Malika AHMED ZAIA, Zohra BOURAS « le processus de régulation de service public local des transports en Algérie auprès des réformes (la problématique de désengagement/réengagement de l'état → revue Algérienne de la mondialisation et de politiques économiques (N°07 2016).

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

transport terrestre. Selon cette loi les transports revêtent un intérêt public et relèvent le monopole de l'état.⁴

➤ **L'ordonnance 67-130** : en cours de cette phase, l'Etat avait le monopole du secteur des transports et son exploitation qui ne se faisait que par le biais des entreprises publiques en contrepartie des tarifs réglementé. Il ressort du texte de l'ordonnance N°67-130, plusieurs mesures concernant le transport routier :

- L'Etat exerce le monopole sur le secteur des transports par le biais des entreprises publiques, à cet effet l'article 5 de cette ordonnance, stipule que « les transports publics revêtent un intérêt général en entraînant des obligations imposées par la condition du service public, relèvent du monopole de l'état » et ceux s'appuient sur des entreprises nationales.

- L'Etat contrôle l'activité des transports et exige des autorisations d'exploitation de véhicules préalablement agréé, cette mesure a été promulguée à travers l'article 4 selon lequel « les véhicules utilisés pour le transport pour propre compte doivent être munis d'une autorisation de circuler ».

- L'Etat considère le transport pour compte propre comme activité complémentaire du transport public, tel que c'est précisé dans l'article 9 de ladite ordonnance, le transport pour propre compte est complémentaire du transport public et ne peut y substituer ».

- En dernier, conformément à l'article 14 et 25 de cette même ordonnance les tarifs à payer en contre partie du service de transport rendu devront être réglementés et fixés par le ministre des transports : « le ministre chargé des transports fixe par arrêté après avis de la commission nationale consultative des transports, les tarifs des services routiers réguliers du transport des voyageurs ».

Mais à la fin des années 80, l'Algérie a vécu une baisse brusque de ses recettes pétrolières dues au choc pétrolier en conséquence, les pouvoirs publics perdent la capacité » de financement et du développement des transports et des entreprises publiques souffrent d'une déficience.

1.2.2 La période 1988 à 2001 : Libération du service de transport

En 1988 l'ordonnance 67-130 du 22 Juillet 1967 a été abolie mettant fin au monopole de l'état et ouvrant champs aux opérateurs privés dans l'organisation du transport urbain, le

⁴ L'ordonnance 67-130 du 22 Juillet 1967 porte organisation des transports terrestres.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

but été d'améliorer l'offre du transport et de trouver de nouvelles formules de financement des infrastructures de transport.

Cette ouverture a été consacrée par la loi 88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres, cette loi vise à mettre en place des dispositifs législatifs et réglementaire et de poser des conditions appropriées pour une meilleure organisation des transports en associant le secteur privé dans sa gestion⁵ afin de mettre en place un système de transport capable de répondre aux attentes des usagers.

Donc durant la période de 1988 à 2001 : il y a ouverture du marché de transports routiers au secteur privé, cette période correspond à l'ouverture du marché du secteur de transports terrestres au secteur privé suite à la promulgation de la loi 88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation du transport terrestre.⁶

Cette loi se distingue de son caractère précurseur car la loi sur la privatisation dans le pays n'a été adoptée⁷ que plus tard en 1995.

➤ **La loi n°88-17 du 10 Mai 1988** : A partir de 1988, l'activité de transport des voyageurs a été ouverte à la concurrence, l'objectif poursuivi dans le cadre de cette réforme visant en partie la démonopolisation de secteur des transports. Consiste en une meilleure prise en charge de la demande du transport en termes de qualité, de quantité et des coûts, dans le temps et dans l'espace, indispensable pour toute démarche de développement. Cette ouverture est régie par l'article 12 qui annonce : « l'autorisation de création d'entreprises de statut privé pour exercer l'activité de transport public routier de marchandises et des voyageurs ».

La législation s'est montrée déterminée en introduisant la notion d'inter modalité et son importance pour le développement national, ceci est apparent dans l'article 3 selon lequel : « le développement des différents modes de transports terrestres doit tenir compte de la vocation de la vocation et des avantages relatifs de chacun d'entre eux pour la collectivité nationale, s'inscrit dans le cadre du plan national du développement et s'appuie sur des plans de transport locaux et nationaux favorisant une approche intermodale » ; et dans l'article 7 accorde une propriété aux développement de transport ferroviaire pour une meilleure combinaison modale.

⁵ Journal officiel loi n°88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation du transport terrestre.

⁶SafarZitoun M et TABTI-TALAMALI, A (2009) : la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger, évolution et perspective. Alger p50.

⁷ Mohamed Arezki ISLI « l'ouverture du secteur privé de transports urbains des voyageurs, in ouvrage collectif, chantal.

CHANSON-JABEUR et Saib MUSETTE : transport urbain et interurbain en Algérie cread 2002 p21.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

1.2.3 La période de 2001 à nos jours

Cette période est caractérisée par l'ouverture du marché qui a complètement remodelé les activités du secteur de transport.

La loi 88-17 du 10 Mai 1988 a été abrogé par la loi n°01-13 du 13 Aout 2001 car l'exécution de ce qui a été détecté par la loi 88-17 a engendré une ouverture à la concurrence mal maîtrisée du secteur des transports des voyageurs ; ceci est dû principalement aux méthodes de travail artisanales pratiques et utiles sur le court terme mais adopté par une démarche de développement à moyen et ou à long terme, au manque de qualification des opérateurs privés notamment par l'incompréhension du cadre réglementaire qui régit le secteur de transport et la défaillance du personnel en matière de formation, et enfin l'incompatibilité entre le matériel et l'équipement de transport utilisé et la nature de service fournis. C'est ce constat qui a poussé le législateur à promulguer la loi 01-13, cette nouvelle loi a pour but l'amélioration de la gestion de transport tout en apportant de nouveaux principes tels que :

L'organisation des services de transport urbain en réseaux intégré aux plans physiques et tarifaires exploités sous le régime de la concession et la démonopolisation de transport ferroviaire, tout en permettant à des opérateurs de statut privé d'intervenir sous le régime de la concession, dans sa gestion et son exploitation technique et commerciale.⁸

La loi n°01-13 : cette présente loi vise essentiellement :

- La démonopolisation totale du sous-secteur des transports routiers de personnes et le renforcement de la présence des opérateurs privés pour répondre aux besoins de déplacements de la population.

- La recommandation d'accomplir certaines conditions d'accès à la profession de transporteurs relative à la qualification professionnelle (obligation de formation de conducteurs professionnels) et à la nature du matériel mobilisé pour accomplir sa mission. Ces conditions sont précisées dans l'article 17 de cette même loi « les conditions de délivrance des autorisations sont par voie réglementaire, elles précisent notamment les critères d'accès à la profession de transporteurs en terme de sécurité, de qualification professionnelle, de moyens de transport, de condition d'exploitation, de travail et de qualité de service ».

- Le développement et la réhabilitation des infrastructures d'accueil et le traitement de voyageurs à travers la concession de leur exploitation au secteur privé mais sous le contrôle

⁸ La loi n°01-13 du 07 Aout 2001 portant orientation et organisation de transport.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

de l'état, ainsi l'article 51 de la loi 01-13 stipule que « la décision de création des infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs relève des prérogatives de l'état et ses collectivités territoriales leurs réalisations et leurs gestion peuvent être le cas échéant concédé à toute personne physique ou morale de droit algérien dans la condition fixée par voie réglementaire».

1.2.4 Les conséquences de la libération des transports publics

Selon une étude récente⁹ sur la libération des transports urbains en Algérie et ses conséquences, l'ouverture des transports aux investissements privés a permis l'amélioration de l'offre de transport tout en facilitant les déplacements pour les usagers. Mais au bout de plus d'une décennie de privatisation, la situation des transports urbains en Algérie, particulièrement dans les grandes villes a permis d'observer des sérieux dysfonctionnements qui ont provoqué de profonds bouleversement au sein de ce secteur. Parmi ces dysfonctionnements on trouve la dégradation de la qualité de transport urbain avec un manque de professionnalisme et un non-respect du cahier de charge, la concurrence déloyale entre les différents opérateurs privés, l'augmentation de l'usage des voitures particulières et le développement du transport informel par taxi clandestin.

1.2.5 Le retour de l'état en tant qu'acteur régulateur

La libération a apporté des solutions à terme quantitatif mais a contribué à la dégradation du service de transport urbain et à l'augmentation de taux de motorisation dans le but d'apporter des solutions à ces conséquences négatives, l'état s'est fortement impliqué en tant qu'acteur régulateur¹⁰ dans ce secteur, ce retour de l'état a été favorisé par l'embellie financière qu'a connu le pays. Pour cela, des programmes ambitieux ont été mis en place tel que :

- La réalisation de grands projets (autoroute, développement de transport ferroviaire).
- La généralisation des entreprises de transport urbain dans toutes les wilayas du pays.
- La mise en place d'une autorité organisatrice du transport urbain.

1.3 Organisation institutionnelle du transport urbain en Algérie

L'organisation des transports urbains relève de multiples intervenants au niveau national comme au niveau local, la multiplicité des intervenants répond au souci d'apporter les meilleures solutions au problème de la mobilité urbaine.

⁹ Fares BOUBAKOUR, Houria Bencherif, « Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'état », in revue géo-transport : transport et développement du territoire n°1-2.2013.

¹⁰ Fares BOUBAKOUR, Houria BENCHERIF, op.cit p11.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

1.3.1 Au niveau national (central)

Le secteur de transport est divisé en différents ministères ayant des fonctions différentes qui coopèrent entre eux dans le but de mieux gérer ce secteur.

1.3.1.1 ministère des transports (MT)

Dans le cadre d'organisation de système de transport terrestre, le ministère de transport.

La politique nationale des transports collectifs. Sa mise en œuvre et la réglementation afferme sont arrêtées par le ministère de transport (MT) qui a outre autre la responsabilité de missions relatives aux transports terrestres et urbains :

Elaborer et contrôler la réglementation générale du transport routier des voyageurs de la circulation et de la prévention et la sécurité routière.

Intervenir dans l'organisation de la formation et du perfectionnement du personnel du secteur des transports.

Orienter, contrôler et attribuer les autorisations d'exploitation de l'activité des opérateurs publics et privés en matière de transport.

Participer à l'élaboration des schémas directeurs des infrastructures routières ferroviaires et de transport urbain, des plans de transports et à la conception des plans directeurs d'urbanisme et à l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire.

Ainsi les prérogatives du MT sont très vastes et il y a lieu de se demander si ce ministère a les ressources humaines et matérielles nécessaires à l'exercice de ses compétences et de ces responsabilités.¹¹

1.3.1.2 ministère des travaux publics (MTP)

Le ministère des travaux publics planifie, normalise, anime et contrôle l'ensemble du réseau autoroutier et routier national, le fait de construire, exploiter, entretenir et gérer les financements budgétaires effectués à ces objets.¹²

1.3.1.3 le ministère de l'habitat et de l'urbanisme (MHU)

A compétence dans l'aménagement et le réaménagement de l'espace urbain. A ce titre il encadre l'élaboration de la mise en œuvre des instruments d'urbanisme, plans d'occupation des sols(POS) et plan directeur d'aménagement (PDAU) à travers lesquels sont définies les

¹¹ SAFAR ZITOUN.M et TABTI-TALAMALI.A(2009), op cit Alger p46.

¹² M.HASSAN.ABID « les besoins de formation en transport dans les pays de méditerrané occidental, cas de pays de Maghreb » Décembre 2009 p11

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

emprises nécessaires au développement des infrastructures de transport chemin de fer, tramway, etc.¹³

1.3.1.4 le ministère de l'intérieur et des collectivités locales (MICL)

Intervient par le biais de la tutelle qu'exercent les wilayas sur les collectivités locales. Les wilayas sont fortement impliquées en matière d'organisation générale, de développement et de gestion des transports et des infrastructures routières à caractère local, d'infrastructure d'accueil des voyageurs et des stationnements.¹⁴

1.3.1.5 le ministère du commerce (MC)

A la charge de délivrer aux opérateurs de transport le registre de commerce, de vérifier la conformité des tarifs pratiqués par les transporteurs et d'arrêter les tarifs des services urbains et interurbains des transports des voyageurs routiers et ferroviaires, taxis individuels et taxis collectifs. Il donne son avis pour toute fixation du tarif en milieu urbain proposé par le ministère des transports lorsqu'après avis du conseil de la concurrence le projet est alors soumis au secrétariat du gouvernement.¹⁵

1.3.1.6 le ministère des finances (MF)

Dispose de larges prérogatives ayant une incidence sur tous les secteurs, les transports urbains compris ; par exemple : la dotation budgétaire dédiée aux projets d'infrastructures de transport. Il est chargé en collaboration avec le ministère des transports et toutes les collectivités territoriales, de mettre en place les mécanismes de sujétion de service public pour les transports collectifs.¹⁶

1.3.2 Au niveau local

Il s'agit des collectivités locales et la direction des transports de la wilaya.

1.3.2.1 la direction des transports de la wilaya (DT.W)

La direction des transports de la wilaya est un organe déconcentré du ministère des transports placé sous l'autorité du wali, les DTW relèvent du ministère des transports concernant les aspects techniques et contrôle de la réglementation et du MICL pour les aspects administratifs, ainsi les directions des transports sont des agents du MT.

¹³ SAFAR ZITOUN.M et TABTI-TALAMALLI.A(2009), op cit Alger p46.

¹⁴ IDEM

¹⁵ IDEM

¹⁶ SAFAR ZITOUN.TABTI-TALAMALLI.A (2009), op cit Alger p48.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

Fixé par le décret exécutif n°90-381 du 24 Novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des directions des transports des wilayas, la DTW a pour missions principales :

- L'application de la réglementation, la coordination et le contrôle de l'organisation des différents modes de transport ;
- La mise à jour des fichiers des activités des transports terrestres ;
- L'attribution de titre et autorisation d'exploitation du transport ;
- La mise en œuvre des mesures de prévention et de sécurité routières ;
- L'organisation des examens de permis de conduire, etc.

Actuellement c'est la DTW qui joue le rôle d'autorité organisatrice des transports urbains puisqu'elle détermine le niveau de l'offre à mettre en œuvre, accorde les autorisations d'exploitation des services de transport urbain, assure l'encadrement et le contrôle des opérateurs de transport exerçant dans le périmètre de transport urbain, met en œuvre le plan transport urbain ainsi que tout schéma de développement d'infrastructures de transport urbain ; tramway, téléphériques, etc.¹⁷

1.3.2.2 les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales ont pour principales missions : l'organisation, la réglementation et le contrôle des conditions d'exercices des activités de transport :

• **La wilaya** : c'est une circonscription administrative de l'Etat, placée sous l'autorité du wali, elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, elle exerce l'ensemble des missions évolue à l'Etat sur le territoire, elle intervient à travers la direction de transport de la wilaya (DTW), pour les missions générales propre au secteur des transports et les missions spécifiques au transport urbain.¹⁸

En application du code de la wilaya et des textes différents¹⁹ , les missions générales concernent essentiellement :

- L'application de la réglementation relative au transport établie par le ministère des transports.
- La coordination et le contrôle de transports.

¹⁷Safar ZITOUN.M, TABTI-TALAMALI.A(2009) la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspective, Alger p47.

¹⁸ Le processus de décentralisation accordé aux wilayas des compétences élargies sur les transports urbains.

¹⁹ La loi 90-09 du 7 Avril 1990 relative à la wilaya et le décret 90-381 du 24 Novembre 1990 relatif à l'organisation et au fonctionnement des DTW.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

- La mise en œuvre de la politique de l'état en matière de sécurité routière, d'organisation du contrôle technique, des normes techniques.
- La réalisation et la tenue des statistiques en matière de transport.

Quant à la mission spécifique de la wilaya attachée au secteur des transports (urbain), elle concerne principalement :

- L'élaboration du plan d'aménagement urbain (PAU) en coordination avec la commune.
- L'entretien des chemins et voiries de la wilaya.
- La fixation des limites du périmètre de transport à l'intérieur de la wilaya.
- La répartition du plan de transport au niveau de la wilaya.
- Le contrôle des entreprises publiques locales.

Les textes de 1987 concernant l'ouverture au secteur privé ont encore élargi les compétences des wilayas en matière de transport collectif urbain. Ils confient à la DTW la mission d'accorder les autorisations d'exercice des activités aux opérateurs privés inscrits au plan de transport de la wilaya et au plan de transport urbain après instruction du dossier par le ministère de transport.

• **La commune** : La commune constitue le cadre institutionnel de prise en charge des plus grandes parties des services touchants à la vie quotidienne des habitants et est par ailleurs chargée de l'organisation des transports urbains, sur son territoire. Théoriquement, la commune est chargée, entre autre, de réaliser et de mettre en œuvre les études du plan de transport et de la circulation routière, d'initier des actions liées à la construction, la gestion et à l'entretien de la voirie communale et de créer des services publics de transport sous forme de régie; établissement à caractère industriel et commercial (EPIC) ou concession en vue de satisfaire les besoins de ses administrés en matière de déplacements, de réglementer la circulation urbaine, de réaliser des aires de stationnement et des gares routières, de définir son périmètre de transport urbain, etc.²⁰

Le périmètre du transport urbain est délimité par le président de l'assemblée populaire communale lorsqu'il est compris à l'intérieur des limites territoriales de sa commune et par le wali lorsqu'il comprend le territoire de plusieurs communes adjacentes de la même wilaya.

²⁰Safar ZITOUN.M et TABTI-TALAMALI.A(2009), la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspective, Alger p48.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

Lorsque le périmètre du transport urbain comprend plusieurs communes adjacentes faisant partie de plusieurs wilayas limitrophes, il est délimité sur proposition des walis territorialement compétents, conjointement par le ministère chargé des transports, le ministre chargé des collectivités locales et le ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme.²¹

1.4 L'autorité organisatrice du transport

Autorité ayant compétence pour l'organisation des transports publics. Il s'agit de l'état pour liaisons d'intérêt national (notamment les trains d'équilibre du territoire), des régions pour le transport d'intérêt régional ferroviaire et routier (ainsi que le transport routier interurbain à compter du 1^{er} Septembre 2017) et des communes et des intercommunalités pour les transports urbains.

L'AOT peut produire elle-même le service en régie directe ou bien en déléguer l'exploitation à un opérateur via une délégation du service public.

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

Cette autorité est chargée de définir les pouvoirs et les modes d'organisation pour l'offre de service transport autant pour les opérateurs publiques que pour les opérateurs privés. Elle devrait également mettre en œuvre l'intégration du transport urbain de manière efficace par le renforcement de la coopération entre tous les intervenants et les institutions en charge de la politique de transport. La coordination entre les différents modes de transport par la modulation des incitations fiscales et la programmation des investissements structurants. L'instauration d'une plus grande participation des entreprises et des établissements de transport au financement des projets dans le cadre de partenariats (public, privé). La mise en œuvre d'un ajustement progressif de dispositifs réglementaires en vigueur aux règles des échanges internationaux en vue de soutenir une démarche de développement tout en tenant compte des principes de développement durable, afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités des différents réseaux de transport.

²¹ Loi n°01-13 Joumada el oula 1422 correspondant au 7 Aout 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

La satisfaction des besoins de mobilité et l'optimisation de l'accessibilité aux moyens de transport pour tout le public. La création de nouvelles compétences et de nouvelles professions et l'amélioration de compétitive des entreprises de transports publics.²²

Pour une autorité organisatrice des transports, l'objectif est à terme de nationaliser les flux de passagers et marchandises pour réduire la congestion. La pollution et la consommation d'énergie, étapes nécessaires au développement urbain durable. Un certain nombre de conditions doivent être également remplies pour que cette autorité organisatrice de transport puisse jouer pleinement et efficacement leurs rôles.²³

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

²² Rapport du ministère des transports, publiques gouvernementales dans le domaine des transports. Septembre 2015

²³ BOUSSADIA et BOUBAKOUR.F (2017), la gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie.



Figure 1: Organisation administrative du transport en Algérie

1.5 Les problèmes liés à l'organisation institutionnelle

Les niveaux d'autonomie administrative et financière attribués aux administrations de transport n'encouragent pas suffisamment un fonctionnement efficace et optimum.

Les administrations de transports ne sont pas suffisamment dédiées à la mission fondamentale d'établir les politiques et les réglementations : Elles sont encore plus préoccupées par la tâche des gestions directes entre prise de transport.

La disposition institutionnelle actuelle ne favorise pas suffisamment la coordination entre les diverses administrations de chaque pays afin d'assurer la cohérence entre les différentes politiques nationales qui influent sur le transport (fiscalité, douane, politique environnementale, politique sociale).

Les organisations institutionnelles existantes n'agissent pas assez efficacement en faveur de la coopération entre les administrations du transport des différents pays méditerranéens, ainsi la promotion du rapprochement régionale des politiques et réglementations relatives au transport international n'est pas suffisante.

Section 2 : Organisation opérationnelle par des opérateurs privés et conditions d'exploitation

1. Le mécanisme de service public et les opérateurs privés (l'organisation opérationnelle) de transport public

Suit à l'ouverture du marché des transports routiers au secteur privé et à la promulgation de la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres des exploitations de statut public et des exploitants de statut privé coexistent en tant que prestataires de service de transport collectif²⁴

1.1 L'exploitation de service public de transport urbain

Les autorisations d'exploitation de lignes pour les opérateurs de transport de voyageurs sont délivrées à deux niveaux :

- Par le ministère des transports pour les lignes d'intérêt national.
- Par le directeur des transports de la wilaya pour les lignes d'intérêt local et notamment pour les lignes urbaines.

Ces dernières, soumises à présentation d'un dossier (demande, carte louage, registre de commerce) et au contrôle du véhicule, sont délivrées avec une carte d'itinéraire.

La réglementation prévoit l'établissement d'une convention entre l'opérateur et l'autorité communales ne disposent pas des capacités de gestion suffisantes pour ce faire d'autant qu'elles ont le plus souvent affiné à une multitude d'opérateurs individuels. Cette convention s'est ainsi trouvée remplacée par une autorisation administrative d'exploitation de la ligne attribuée. De ce fait, la pratique montre que les opérateurs prennent de la liberté dans le suivi de l'itinéraire. Le respect des horaires et des arrêts.

1.2 La gestion des infrastructures

La puissance publique joue dans les transports un rôle particulièrement important concernant la gestion des infrastructures et celle du matériel roulant.

L'importance des transports privés et publics, n'a cessé de s'affirmer au cours de l'histoire en raison de multiplication des échanges et de l'accroissement de la mobilité. Les

²⁴ Le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quels logistiques fonctionnements les cahiers de cread N°109.P89

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

collectivités locales sont concernées par les transports routiers de personnes et peu une catégorie particulière de transports scolaire.

1.3 La tarification

Afin de remettre à flot le système de transport collectif dans l'agglomération d'Alger, il est recommandé en parallèle à la restructuration prévue dans le plan de transport de revoir la tarification de ces modes, notamment par la détermination du petit équilibre permet à l'entreprise de couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation nécessaires au fonctionnement du service. Quand un grand équilibre, il permet à l'entreprise de couvrir non seulement les coûts d'exploitation nécessaires au fonctionnement du service, mais également de mettre en réserve une partie des bénéfices afin de procéder au renouvellement des actifs à l'issue de leur cycle de détention (durée de vie économique). La détermination de ces deux équilibres permettre ainsi de déterminer les besoins financiers des exploitations, besoins qui pourront être comblés en partie par la tarification des usagers en partie par d'autres modes de financement. Si le niveau de tarification exigé par les passagers ne permet pas l'atteint de l'équilibre financier.

La tarification se doit de rejoindre plusieurs objectif afin d'assurer une exploitation efficace.

Premier de ces objectifs est de permettre une optimisation des revenus tout en conservant l'échange à son plus haut niveau. Pour se faire, la tarification doit être compétitive et attrayante et doit assurer une fidélisation de la clientèle, la tarification doit aussi rejoindre des objectifs tel que la mobilité, l'accessibilité et l'éducation ainsi promouvoir l'activité économique, pour ce faire les tarifs doivent être fixés de façon à ce qu'ils demeurent à la portée de tous les citoyens et ne doivent évident que les contraintes financières des opérateurs des modes en jeu peuvent être rencontrées. Dès lors, il devient important de déterminer le seul tarifaire socialement acceptable et de déterminer qui paie pour quelle part des coûts reliés aux transports collectifs et quels sont les mécanismes de financement viable qui peuvent être mis en place pour garantir la pérennité des infrastructures et des services.²⁵

2.1.4 Financement de transport

Les questions de financement et de tarification occupent un rôle crucial dans la survie des entreprises de transport collectif.

²⁵Catherine.L.Katia.M (juin 2006) Etude de tarification et de financement des transports urbains dans l'agglomération d'Alger « rapport phase IV-Synthèses »P3.20.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

Le rôle des autorités consiste à mettre des contrats avec les opérations et ces dernières mettent à disposition des infrastructures nécessaires à l'organisation des véhicules de transports publics. Il est clair que cette démarche doit être permanente de manière à permettre aux opérateurs de faire évaluer leur service en fonction de la progression de la demande de clientèle.

En particulier, pour améliorer l'efficacité des transports publics, notamment en croissant la vitesse commerciale et la régularité de fonctionnement, les autorités doivent mettre à disposition des « facilités de circulation » tel que des sites réservés, des aménagements de carrefours, de la gestion prioritaire des feux...

Comme ces infrastructures requièrent des investissements importants et dès lors la réservation de budgets y compris pour assurer leur maintenance. Les autorités doivent se définir parfaitement leur politique de transport et l'actualiser à des intervalles régulières pour tenir compte des réalisations effectives et des évolutions dans la demande de déplacement.

Les autorités seront donc obligées de définir des objectifs et de les comparer à la situation réellement présente.

2.1.5. Le contrôle

Le contrôle des transports routiers en générale et des transports urbains de voyageurs en particulier est réglementé par la loi 87-89 du 10 février 1987 relative à l'organisation de la sécurité et de la police de circulation routière qui régit :

- La circulation des différentes catégories d'usagers de voies publiques ;
- La sécurité routière et la prévention des accidents de la circulation ;
- Les infractions et les sanctions ;
- Les agents habilités à constater les infractions.

L'analyse généralement faite de la situation actuelle montre un degré de complexité croissant du système de transport urbain découlant principalement :

La croissance rapide du parc de véhicules en circulation (individuels, transport public, transport d'entreprises et d'administrations).

- De l'accroissement constat du nombre de piétons ;
- Une indiscipline marquée de la part de tous les conducteurs que des piétons ;

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

- Une multiplication jusqu'à la banalisation des infractions au code de la route et à l'état des véhicules ;
- Une augmentation des accidents de la circulation.

La police et la sécurité de la circulation de trouvent ainsi au centre d'un processus difficilement maîtrisable faute de moyens d'intervention en adéquation constante avec l'évolution sur le terrain du trafic.²⁶

2. Les opérateurs de transport urbain

Depuis la libération de service de transport et la fin de monopole de l'état, les opérateurs privés dominent le secteur, donc on commence par

2.1 Les opérateurs publics

Il existe plusieurs services de transport, nous présentons les deux modes de transports les plus utilisés, le transport routier et le transport ferroviaire.

2.1.1 Le transport routier

En Algérie, il existe plusieurs opérateurs de transport routier qui assurent le déplacement des personnes et des marchandises à travers le pays, voici quelques uns opérateurs publics de transport.

En Algérie le transport routier est le mode prédominant pour le transport de voyageurs que celui de marchandise, il a évolué graduellement en fonction de la distribution de la population et de ses activités et selon les contraintes de la topographie.²⁷

2.1.2 La société nationale des transports des voyageurs (SNTV)

La (SNTV) est une société publique spécialisée dans le déplacement des citoyens dans un espace urbain, opérée par les pouvoirs dans des grandes envergures et possédait des unités implantées à travers tout le territoire national, elle disposait des moyens qui répond à la quasi-totalité de voyageurs en Algérie, l'intérieur du pays et assurait également le transport voisins (Maroc, Tunisie et Libye).

La SNTV détenait le monopole du transport des voyageurs par route de la structuration de cette société nationale sont mets cinq entreprises publiques de transport de voyageurs ci-après dénommée.²⁸

²⁶ CHANTAL C.I et SAIB.M (2002 transport urbain et interurbain en Algérie) P.29.

²⁷ ABID.H (2009) « les besoins de formation de transport dans les pays de la méditerranée occidentale, cas des pays du Maghreb »TMC. P09.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

- Entreprise publique de transport de voyageurs de centre « TVC » ;
- Entreprise publique de transport de voyageurs de l'Ouest « TVO » ;
- Entreprise publique de transport de voyageurs de Sud-Ouest « TVSO » ;
- Entreprise publique de transport de voyageurs de l'Est « TVE » ;
- Entreprise publique de transport de voyageurs de Sud-Est « TVSE ».

2.2 Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est un mode de transport qui utilise des voies ferrées pour déplacer des personnes et des marchandises d'un endroit à un autre, il est largement utilisé dans de nombreux pays en raison de ses avantages en termes de capacité, d'efficacité et de durabilité.

2.2.1 La société nationale de transport ferroviaire 29

La société nationale des transports ferroviaire (SNTF) est la société nationale des transports ferroviaire Algérien, responsable de la gestion de trafic et des lignes ferroviaires nationale, elle est créée en 26 Mars 1967 et elle est spécialisée dans le transport de voyageurs et de marchandise, son réseau s'étend sur 3572 kilomètre, essentiellement en écartement standards et dessert les grandes villes Algériennes, Alger, Annaba, Constantine, Sétif...etc.

La SNTF, étant unique opérateurs ferroviaire, elle détient le monopole en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer sur tout le territoire national, elle a été érigée en établissement public, caractère industriel et commerciale (EPIC) par décret n°30-391) de 01/12/1990, elle a pour missions :

- ✓ L'exploitation des transports de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble de territoire national et sur le territoire limitrophe dans la limite des conventions et accros internationale en matière.
- ✓ L'entretien de réseau ferroviaire : voie, bâtiment, installation diverse.
- ✓ La modernisation et l'extension du réseau ferroviaire en effet le SNTF est organisé en fonction et en région.

Les fonctions principales sont :

- ✓ La fonction admiration comprend la gestion de personnel, la gestion comptable et financière, les études générales.

²⁸CHANTAL C.I et SAIB.M (2002 transport urbain et interurbain en Algérie)

²⁹ AHMED ZAID M.RAMDINIS (2013) Globale performance and public service » mission of national company of the rail transport (SNTV) in Algeria in context of charge , cas study, the future of public enterprise P12.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

- ✓ La fonction exploitation regroupe la gestion des opérations et la gestion commerciale.
- ✓ La fonction « matérielle » chargé de la gestion de la maintenance de matériel roulant.

La fonction infrastructure chargé de l'entretien de renouvellement de la modernisation et de la construction de voie ouvrage de bâtiment et d'installation de télécommunication et de signalisation.

2.3 Établissement public de transport urbain et suburbain d'Alger

Établissement public de transport urbain et suburbain d'Alger est une entreprise publique qui assure le service de transport en commun de surface dans la ville d'Alger et son agglomération.

ETUSA est une entreprise publique à caractère industrielle et commerciale (EPIC) elle a subie plusieurs restructuration depuis 1982.

Etablissement urbain et suburbain d'Alger a été érigé en (EPIC) en vertu de décret exécutif N°03/435 de 13 Novembre 2003, il est placé sous la tutelle de ministère chargé des travaux public et de transport.³⁰

En vertu de ce décret l'établissement a été doté d'une personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'ETUSA est le leader de transport public de voyageur en mode urbain et suburbain dans la wilaya d'Alger, assure quotidiennement les déplacements des milliers des personne et pour répondre aux exigences de mobilité.

L'ETUSA apporte des solutions de déplacement dans des conditions de confort et de sécurité en restant à l'écoute des collectivités territoriale des entreprises privés et toute autre organisme.³¹

Ces établissements se situe dans les wilayas d'Algérie par ailleurs, dans chaque wilaya utilise le nom de cet établissement selon la wilaya en question, si on prend en exemple : à Tizi-Ouzou, cette établissement appellé établissement de transport urbain et suburbain de Tizi-Ouzou (ETUSTO).

³⁰ Article sur la présentation de transport urbain et suburbain d'Alger publié le 28 juin 2017/w.w.w.etusa.dz P641

³¹Article sur la présentation de transport urbain et suburbain d'Alger Page 641

3. Des opérateurs privés

La déréglementation de l'activité de transport par la loi N°88.17 porte orientation et organisation des transports terrestres compléter et modifier par la loi N°01.13 a permis de prolifération des opérateurs privés, ce dernier ayant contribué à une baisse globale de l'offre par la mise en service d'un grand nombre de bus au service de transport collectif, cette accélération de soutien de l'emploi des jeunes (ANSEI) cela a permis à des jeunes chômeurs d'acquiescer des véhicules hors taxe avec des prêts bancaires bonifiés en effet, l'ouverture de secteurs privé a apportées des opportunités pour ce service de transport en communs et les appréciations des usagers car ils sont satisfaits de service de transport par rapport à la qualité, les conditions de déplacements.

«L'effectifs des opérateurs de transport au niveau du pays explique l'accroissement de transport routiers en communs de personne.³²

On distingue deux catégories de transport privé :

✓ **Les entreprises artisanales :**

Comme solution aux insuffisances et à la mauvaise qualité de l'offre de transport des voyageurs proposé par les opérateurs publics, le pouvoir public Algérien a décidé d'accorder au particulier l'autorisation d'assurer des prestations sur les liaisons d'intérêt local moyennement d'exploitation d'où moins 3 véhicules d'une capacité supérieurs ou égale à 180 places mais ces dispositions réglementaires n'ont pas respecté puisque la plus part des opérateurs privé ont concerné l'exploitation des lignes considéré avec des mini bus de 24 places « taxi bus ». Il existe peu d'information sur le transport privé.³³

✓ **Le transport pour propre compte (spécialisé) :**

A cause de la croissance de demande en transport et l'incapacité des transports publics en commun urbain (TCU) publiés à la satisfaction des besoins de déplacement de la population a conduit au développement inéluctable des modes et services alternatifs dont le transport spécialisé des travailleurs dans de bonnes conditions et au moment voulu.

³² RAMDINIS, AHMED ZIAD.M et BOURAS.Z « le processus de réglementation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes, la problématique de désengagement et réengagement de l'état », in revue Algérienne de mondialisation et des politiques économiques N°01.2016.P20.

³³ CHLAYE Nadia Marie LEGAL.2007 « les transports urbains à Alger, un secteur en gestation » rapport d'expertise promotion Adis AbabaP 21.

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

Les grandes entreprises et certaines administrations publiques se sont dotées d'un parc de véhicules de transport en commun considérable.³⁴

³⁴ Idem.

Section 3 : Planification de transport urbain

Avant de faire une planification de transport urbain en commençant par la définition de plan de transport.

Un plan de transport est un outil de planification et de programmation et d'aide à la décision. Établir un plan de transport. C'est proposé aux autorités, l'ensemble des décisions qu'il convient de prendre dans les l'immédiat et dans le futur en matière d'investissement comme l'exploitation (fonctionnement) pour contribuer au développement économique et satisfaire de façon optimale les besoins de la population et des entreprises, les 5 étapes du plan de transport.³⁵

- L'analyse de l'existant : offre et demande permet le diagnostic et révèle les insuffisances actuelles au terme.
- La prévision de la demande : quels services à rendre ? Comment dimensionner l'offre à fournir ? Quelle infrastructure a financé ? Quelles techniques disponibles correspond au trafic prévisible ? Quelle technique d'insertion ?
- Les investissements nécessaires à court moyen et long terme (Politique des autorités publiques) Et les ressources à mobiliser pour fonctionnement.
- Quelle tarification ? Quelles ressources complémentaires ?
- Le plan de financement de l'investissement et du fonctionnement.

Quand on parle de la planification on ne parle pas seulement de transport mais aussi sur la planification urbaine.

L'objectif de la planification c'est pour améliorer les conditions d'accès à la ville, minimiser les coûts, le temps de déplacement et les accidents.

Le plan de transport urbain est un outil de planification pour élaborer un projet global en matière d'aménagement de territoire et de déplacement.

En matière de planification le MT collabore avec les ministères (L'habitat et l'urbanisme, l'environnement et l'aménagement du territoire et travaux publics). En ce qui concerne l'élaboration de la politique d'aménagement du territoire et la conception des

³⁵BARMOUN Lamia et YAICHE Samira 2016 « calcul du coût de revient d'un titre de transport urbain : cas de l'ETUSB » mémoire master science économique université de Bejaia. P7

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

instruments de planification à tous les échelons est inscrit dans le cadre des orientations générales des objectifs.³⁶

Principalement ils participent à l'élaboration des schémas directeurs des infrastructures portuaires, aéroportuaires, routières et de transport urbain des plans de transport, des plans directeurs d'urbanisme en proposant toutes mesures permettent leurs adaptations à l'évolution des besoins et des techniques de transport.

De ce fait, Et à la réalisation des études de conception et de faisabilité Des infrastructures ferroviaires de transport urbain nécessaire à la mise en œuvre de la politique nationale ainsi qu'à leur mise en place en collaborant avec le ministère d'urbanisme et celui des travaux publics. Enfin, elle détermine les conditions d'exploitation d'entretien et de renouvellement des infrastructures des installations.³⁷

L'Algérie, depuis son indépendance a connu plusieurs textes réglementaires régissant d'urbanisme, l'aménagement et le transport. Nous n'avons pas ici l'ambition de répondre et discuter la panoplie des textes réglementaires, mais il nous semble plus judicieux de retracer un bref aperçu historique relatif aux mécanismes réglementaires de la planification urbaine et transport, ensuite nous présentons les contenus des deux principales lois portant orientation et organisation des transports terrestres.

La première phase de l'histoire de la politique urbaine en Algérie est celle située entre 1922 et 1962. Elle est caractérisée par une volonté réelle d'intégrer les transports dans la planification urbaine, L'examen de quelques textes législatifs révèle que la dimension des transports urbains était au centre des préoccupations de la planification spatiale des villes. En outre la lecture sommaire de quelques plans d'urbanisme relatifs aux agglomérations de la période coloniale fait ressortir les éléments suivants.

Le plan de voirie était élaboré dans le but d'organiser et d'arrêter (barrière artificielle) et les extensions des agglomérations.

L'aménagement de la voirie et des espaces étaient mis en évidence pour une meilleure rationalisation du sol et une gestion efficace de l'urbanisation. La planification spatiale de l'époque était orientée vers la mise en place de pôles d'activités autour des grandes agglomérations. Cette action constituait une manière de maîtriser la croissance des villes par la fixation des mouvements migratoires. Quant à la deuxième allant de 1962 à 1990 fut

³⁶RAMDINIS. Et AHMED ZAID M et BOURAS Z. (2016).op.cit.P16

³⁷Idem P17

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

marquée par une panoplie de nombreux textes règlements sans qu'aucun soit réellement appliquée sur le terrain. En outre, l'absence d'une réelle politique de planification spatiale a fait que la législation était à chaque fois remise en cause.

En titre Indicatif, la période 1978 en 1988 était caractérisée par l'apparition de tout l'édifice de l'aménagement du territoire Schéma national d'aménagement du territoire (SNAT), schéma régional d'aménagement du territoire (SRAT) Et le plan d'aménagement de willaya (PAW).

1. La loi 90- 29 relative à l'aménagement et l'urbanisme

En 1990, La loi 90-29 sur l'urbanisme et l'aménagement et adopter, Le degré exécutif 91-177 273 modifie le plan d'urbanisme directeur par l'introduction de PDAU. Le terme aménagement où sens lange et introduit dans l'outil urbanistique, Son champ d'action devient plus vaste et couvre toute la commune. Il découpe le territoire en POS qui ne s'appuierait pas sur des énoncés clairs des objectifs d'aménagement. En outre la loi 90-29 été modifiée et complétée par la loi 04-05 du 14 août 2004.

La loi du 1er décembre 1990 fixée des règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable. Aucun article de cette loi a ne fait l'accent sur la question du transport sauf quelques citations timides tel que l'article 31 qui stipule à cet effet, Le plan d'occupation des sols. « Délimiter l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages publics et d'installations d'intérêts généraux ainsi, les tracés et les caractéristiques des voix de circulation »³⁵, Cette loi reste très générale et superficielle, elle n'a pas donné l'importance nécessaire aux transports. Ces dispositions reflètent l'inconscience des hommes de décision.

L'importance que représentent les transports urbains dans la planification et de l'ampleur de leur influence.

2. La loi 01-13 du 17 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres

Portant orientation et organisation des transports elle a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Cette loi abroge les dispositions de loi 88-17 du 10 mai 1998. Elle commence par définir les

³⁵BAOUNI Tahar. Maitre de conférence chercheur : chef d'équipe : transport et mobilité urbaine : laboratoire ville Urbanisme et développement durable (VUDD) Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU) d'Alger. «Le dysfonctionnement de la planification urbaine dans les villes Algérienne ».p7

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

différents types de transport : transport terrestre; transport public ; transport pour propre compte et le transport combiné intermodal.

Comme sa précédente. Cette loi confirme le rôle du système des transports terrestre dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire. Elle stipule : « le système des transports terrestres concourt à la mise en place de la politique d'aménagement du territoire de développement économique social de défense du territoire national de protection et de sauvegarde de l'environnement » elle confirme aussi la priorité des développements des transports collectif où elle stipule : « le système des transports terrestre, des personnes doit viser le développement prioritaire des transports collectif ».

Donc le cadre de l'organisation du système des transports terrestres. Cette loi stipule que : « L'état et les collectivités territoriales sont chargés chacun en ce qui le concerne notamment de :

- Réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport.
- Organiser les transports publics.
- Promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information.
- Réaliser les infrastructures et les équipements répond aux normes requises par la législation et la réglementation en vigueur.

En matière de transport de voyageur, cette loi distingue entre les transports urbains, non urbains et spécifiques. Elle évoque par la suite la question du périmètre urbain délimité par le président de l'assemblée populaire communale lorsqu'il est compris à l'intérieur des limites territoriales de sa commune et par le wali lorsqu'il englobe plusieurs communes de la même wilaya ». Dans cette loi contrairement à sa précédente le législateur évoque le cas de chevauchement du périmètre de transport urbain sur plusieurs communes de wilayas différentes, l'article 29 édicte « lorsque le périmètre urbain comprend plusieurs communes adjacentes faisant partie de plusieurs wilayas limitrophe, il est délimité sur proposition des walis territorialement compétents, conjointement par le ministère chargé des collectivités de l'habitat et de l'urbanisme ».

Concernant l'organisation des transports urbains l'article 41 indique : « Le transport terrestre de personnes est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plan de transport de wilaya et urbain ». L'article 48 évoque que « l'élaboration des schémas directement s'intègre dans la politique d'aménagement du territoire national... ». Enfin il est

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

important de souligner que malgré la durée importante (14ans) séparant les deux lois, la loi du 17-08-2001 n'a pas apporté de grandes modifications sauf quelques rajouts sommaires.

3. La mise en œuvre du plan de transport urbain

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

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

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

L'objectif principal est d'améliorer la mobilité, et rendre la vie dans le milieu urbain plus confortable et plus pratique et le déplacement plus souple. Toutes fois il y a d'autres objectifs comme coordonner l'ensemble des acteurs, des élus aux techniciens. Des acteurs économiques aux habitants. La diminution du trafic automobile (voitures particulières). Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage en effectuant différents modes de transport et favoriser la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation. L'organisation du stationnement pour réduire les impacts sur la circulation et l'environnement. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques a favorisé le transport de leur personnel (utiliser les transports en commun et le covoiturage). La sécurité de tous les déplacements. L'encouragement au développement de plans de mobilité pour les entreprises. Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements prendre en compte des influences réciproques de l'urbanisation

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

et des déplacements intégrera l'ensemble des modes, c'est-à-dire également des modes de proximités.³⁸

5. Elaboration des plans de transport

La planification urbaine et des transports sont de la responsabilité des ministères et les administrations locales (wilaya ou la commune).

La wilaya programme et prend les décisions sur le sujet d'aménagement, d'urbanisme et de transports et leur financement.

Au niveau de la wilaya, on retrouve les direction de wilaya de l'urbanisme et des transports dotées de service technique compétent (ingénieur, architecte aménageur) sont l'autorité de wali, la direction de l'urbanisme avec la commune coordonnent et approuvent les études d'urbanismes, par ailleurs la direction des transports élaborent des plans de transport sous forme de document statistique et dans certain se présenté comme maitre d'ouvrage des études de plan de transport de wilaya ou des communes, le plus souvent le chef lieu de wilaya. Ainsi, l'on note que chaque administration élabore ses instruments de planification en l'absence de toute coordination. Dans la plupart des cas le plan de transport est élaboré quelques années après le PDAU et vis-versa. Souvent les questions de transport urbain dans PDAU sont abordées comme la création d'une rocade pour la déviation du trafic de transit, la réalisation de trémie ou l'aménagement de carrefours..etc.

Le PDAU se veut aménageur dans le sens d'une prise en considération des facteurs extra-urbains et de l'élimination des disparités à l'intérieur même du périmètre communal.

Il se veut aussi une partie intégrante du nouveau cadre de l'aménagement du territoire national.

Cette nouvelle approche du plan alourdit sensiblement la phase analyse mais elle offre l'avantage de mettre en évidence le grand retard du niveau de vie des populations suburbaines en matière d'équipements et d'infrastructures.

D'une manière générale, la politique urbaine de la ville localise ses orientations sur les questions de gestion de la croissance de la ville et d'aménagement urbain. Alors que la question de transport est complètement occultée. Cependant avec l'embellissement financière du pays, on voit aujourd'hui, les grandes villes connaissent la programmation de plusieurs

³⁸ SAIDIS et ALI .L (2017), « plan de circulation urbaine, quels apports sur la mobilité dans la ville de Bejaia ? » mémoire de master en sciences économiques, option : économie du transport. P37

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

projets de tramway de la mise en place des entreprises de transport urbain par autobus, et ce en l'absence de toute politique nationale de transport urbain, en particulier les transports collectifs. En outre, l'élévation du taux de motorisation des ménages et le développement outrancière des infrastructures routières nous laisse dire que l'avenir des transports collectifs urbains n'est pas bien précisé.³⁹

L'Algérie a opté pour le développement durable des transports urbains à travers l'intensification des transports de masse avec la réalisation en cours du métro d'Alger, des tramways d'Alger, d'Oran et de Constantine de l'inscription de projet similaires au niveau de plusieurs villes du pays. La réhabilitation du transport par câble, par la rénovation des téléphériques existants, la réalisation de télécabines et l'inscription de projets similaires. L'élaboration d'instruments nécessaires à la mise en place d'autorités organisatrices des transports urbains. L'ensemble de ces actions visent à réhabiliter la notion de service public, améliorer la qualité des prestations rendues aux usagers des transports collectifs et assurer une meilleure sécurité dans les transports urbains. Elles concourent également à une meilleure protection de l'environnement par le recours aux moyens de transport circulant avec une énergie électrique.⁴⁰

³⁹ BAUNIT.op.cit.p10

⁴⁰Rapport national de l'Algérie 19eme session de la commission du developpement durable des nations unies (CCD-19), mai2011, p17

Chapitre II Organisation institutionnelle et opérationnelle du transport urbain en Algérie

Conclusion du deuxième chapitre

Depuis l'indépendance de l'Algérie à nos jours. L'économie nationale a connue des mutations profondes et structurantes. C'est une économie de vente sensible aux fluctuations des prix du pétrole.

Avec la crise pétrolière des années 80. L'état a libéralisé les secteurs clés de son économie y compris le secteur de transport. Cette libéralisation a ouvert le champ aux secteurs privés pour répondre aux besoins des usagers.

Ce chapitre fait ressortir de nombreuses lacunes dans l'application de la législation régissant les transports urbains ces lacunes font apparaître le décalage existant entre l'ambition du législateur de vouloir doter le secteur des transports d'un cadre juridique et organisationnel répondant à la réalité économique correspondante. Toutefois cette démarche est souvent contrariée par la capacité des acteurs chargé de sa mise en œuvre sur le terrain ainsi que les moyens dont dispose le secteur des transports pour asseoir cette politique.

Chapitre III

La politique de transport urbain dans la wilaya de Tizi Ouzou

Introduction

Le transport occupe une place importante dans l'économie et le développement des pays, il assure non seulement le déplacement des personnes et des marchandises dans la différente région, il participe aussi à l'organisation des villes.

Lorsque on parle de système de transport on parle de composantes matériels qui comporte l'infrastructure et les parcs roulants (les routes, les gars) les stations qui entre directement dans le fonctionnement de l'activité de transport.

Le secteur des transports dans la wilaya de Tizi Ouzou est caractérisé par la prédominance de transport terrestre (routier et ferroviaire) cependant, le transport par câble a fait son apparition en 2020 au niveau de la ville de Tizi Ouzou.

Section 01 : la présentation de la wilaya de Tizi Ouzou et ses équipements

La position géographique de la wilaya constitue le premier obstacle de l'accessibilité des villages et à la mobilité des populations sachant que la majorité des habitants vit en milieu rural au relief accidenté.

1. la situation géographique

La wilaya de Tizi Ouzou se situe à 100 kilomètre de la capital et à 80 kilomètre de l'aéroport international d'Alger, elle s'étend sue une superficie 2992,96 km², cette superficie est dominée par des ensembles montagneux, un potentiel agricole, cultivable très faible (32%) une densité de la population et une ouverture sue la mère méditerranée par 70km de cote.

La wilaya de Tizi Ouzou est d'éliminé comme suit :

-à l'ouest par la wilaya de Boumerdes

-ou sud par la wilaya de Bouira

-à l'est par la wilaya de Bejaia Administratives, elle est devisée en 67 communes et 21 daïras et par moine de 1400 village, le chef-lieu de la wilaya est la ville de tizi ouzou peuplé d'enverront 147711 habitant¹.

¹ Le plan de transport de wilaya de Tizi Ouzou

Tableau 1 : répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune

Daïra	Commune	Superficie	
		Km ²	%
Tizi ousou	Tizi ousou	102,36	3,46%
Ain alhammam	Ain alhammam ,abi youcef, Ait yahia , akbil	144,89	4 ,90%
Azazga	Azazga , freha , ifigha ,yakouren ,zekri	360,27	12,18%
Azeffoun	Azffoune ,aghribs ,Ait chaffa , krou	319 ,01	10,78%
Beni douala	Beni douala ,Ait mahmoud ,Beni aissi ,Beni zemenzer	102,35	3,46%
Beniyanni	Beni yanni , boudraren ,yatafen	82,74	2,80%
Boghni	Boghni ,aissi youcef , bounouh ,mechetras	122,13	4,13%
Bouzeguen	Bouzeguen ,beni ziki ,idjeur ,Illoula	209,97	7,10%
D,ben khedda	Berra ben khedda , sidi naamane , tadmait ,tirmitine	172,23	5,82%
D,el mizane	Derra el mizane ,Ain zaouia , Ait yahia mouss ,frikat	239,21	8,09%
Ln,irathen	Larba nath irathen ,Ait gouacha , irdjen	86,73	2,93%
Iferhounen	Iferhounen , itliten, Imsouhal ,	84,47	2,86%
Maatkas	Maatka ,Souk el thenine	66,15	2,24%
Makouda	Makouda ,boudjima	92,37	3,12%
Mekla	Mekla ,ait khellili souama	129,25	4,37%
Ouacifs	Ouacif ,Ait boumahdi ,Ait toudert	74,99	2,54%
Ouadhias	Ouadhias ,ait bouadou, agouni gueghrane ,tizi n telata	139,54	4,72%
Ouaguenoun	Ouagnoun , Ait aissa mimoun ,timizart	141,21	4,77%
Tigzirt	Tigzirt , Iflissen ,mizrana	166,38	5,62%
Tizi ghenif	Tizi ghenif ,M kira	76,91	2,60%
Tizi rached	Tizi rached ,Ait oumalou	44,79	1,51%
Total Wilaya		2957,94	100%

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

2. relief

La wilaya de Tizi Ouzou s'étend près de 3000km² sur un relief montagneux 0,80%, la vallée de Sebou longue de 50 km avec une agglomération de Tizi Ouzou et le couloir de Draa el Mizan, Boughni concentrent l'essentiel de l'activité agricole, industrielle et service de la wilaya.

3. climat

La wilaya de Tizi Ouzou fait partie d'Algérie du nord. Tizi Ouzou se situe sur la zone de contact et de lutte entre les masses d'air polaire et tropical –d'octobre-novembre à mars, avril. Les masse d'aire arctiques l'emportent généralement et déterminent une saison froid et humides, les autre mois de l'année, les masses d'air tropical remontent et créent chaleur et sécheresse, le temps variable, fréquent sur la wilaya et crée par des fronts discontinus dus à la circulation zonale (d'ouest et est) de l'air, l'humidité dans la wilaya est due à des dépressions de front polaire qui balaient les montagnes et provoque pluie et neige. La ville de Tizi Ouzou bénéficie d'un climat tempéré chaud à Tizi Ouzou, les précipitations sont plus importante en hiver qu'en été. Tizi Ouzou affiche une température annuelle moyenne de 17,9°C, la moyenne de précipitation annuelle atteint 896mm.

4. la démographie

Globalement, la population de la wilaya de Tizi Ouzou comptait 936,948 habitants au RGPH de 1987.elle enregistre 1108,707 habitant au RGPH et atteint1 1.127.166 habitants au dernier RGPH 2008.

4.1 Evolution de la population de la wilaya de Tizi Ouzou

La répartition de la population n'est que le résultat de l'interaction entre les facteurs naturels et les facteurs humains, elle se concentre majoritairement dans les zones les plus accessibles et les plus connectées avec le reste du territoire. Le défi à relever par les transports au niveau de la WTO s'accroît face à la dispersion de l'agglomération et au manque de biens et service publics dans les localités les plus éloignées.

4.2 Dispersion de la population sur le territoire de la WTO :

La WTO abritait 1127607 habitants¹ en 2008. Ce chiffre est estimé à 1185011 habitants² en 2017, répartis à travers les 1400 villages et les dizaines de ville qui la composent. Un déséquilibre entre la densité des agglomérations urbaines et celle des zones éparses. L'absence d'éléments susceptible de fixer la population sur place fait que la région de grande Kabylie est caractérisée par une mobilité spécifique des individus en quête « stabilité professionnelle, enracinement résidentiel, facilité de communication et autre service »³.

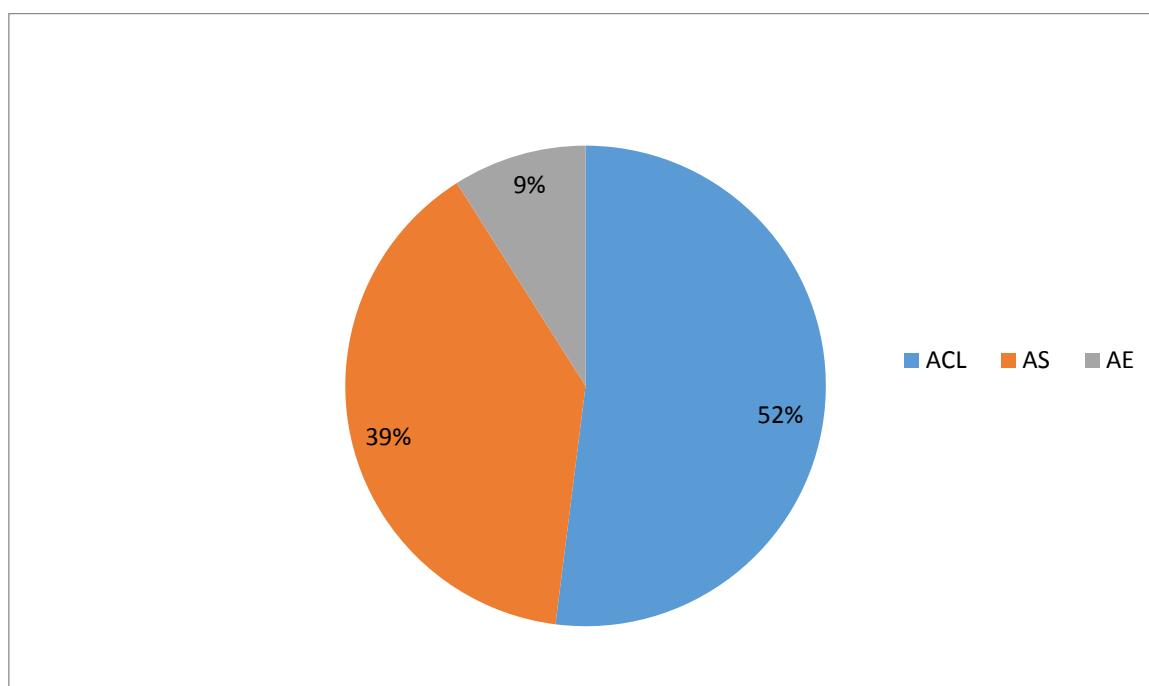


Figure 2: répartition de la population selon la nature de l'agglomération
Source : réalisée à partir des données de la wilaya

ACL : agglomération chef-lieu, **AS** : agglomération secondaire, **AE** : agglomération éparse

De plus en plus la population des zones éparses préfère habiter plutôt dans les agglomérations chefs-lieux ou du moins dans des agglomérations secondaires proches des chef-lieu ainsi, en 2017, la population agglomérée recensée atteint 620639 habitants, soit 52% de la population totale, contre 463684 habitants en agglomération secondaires et 100390 habitants en zones éparses.

² RGPH ,2008

³ Annuaire statistique de la wilaya de Tizi Ouzou ,2017

Certes les gens préfèrent habiter les agglomérations principale, mais l'exode rural n'est que modeste à Tizi Ouzou .D'ailleurs, la croissance démographique du chef-lieu de wilaya connaît un ralentissement pour ces trois raisons principales ⁴:

-la persistance, voire la modernisation de l'habitat rural kabyle qui, de plus en plus renforcé par la micro urbanisation de montagne, joue un rôle non négligeable dans le maintien des villageois dans leur village.

4.3 situation socio-économique

La wilaya de Tizi Ouzou se caractérise par une économie à base résidentielle d'où l'importance des activités du secteur tertiaire ,en effet , selon le diagnostic effectué dans le cadre de la premier phase de réalisation du plan d'aménagement de la wilaya de Tizi Ouzou ,il ressort que la wilaya est dominée par le secteur tertiaire qui représente 72% des emplois offert (dont 36,84% pour le transport , les services et le commerce et 35,60% pour l'administration). Concernant l'économie productive, elle ne représente que 11,93% des emplois offerts .l'agriculture, quant à elle ne représente que 5,2 % des emplois offert.

L'essentiel des activités économiques est situé au niveau des grandes agglomérations urbaines pour les services et l'industrie et au niveau du Sebou pour l'agriculture, les autres communes, notamment de montagne, sont caractérisées par un faible tissu économique .ce qui ne permet pas un développement économique homogène, avec comme conséquence l'exode rural et la saturation des grand centre urbains.

Tableau 2 : Répartition de la population occupée par branches d'activité (2018), dans la wilaya de Tizi Ouzou

Agriculture	9836
BTPH	15150
Industrie	13427
Service	13264
artisanat	86998
commerce	85844
administration	78890

Source : annuaire statistique 2018

Nous par ailleurs que la ville de Tizi Ouzou, est d'abord .une ville de commandement administratif (avec 46,10% des emplois) et secondairement, d'activité de services (avec 32,33% des emplois). Elle est, accessoirement, une comme industrielle (avec 11,22 % des

⁴ DOUMANE S. (2011), « Tizi Ouzou historique d'un col et son urbanisation », revue Insaniyat, n°54, p13, p29, p28.

emplois) et agricole avec (3,63 % des emplois). Toutefois, la dynamique économique ne permet pas de répondre aux besoins de la wilaya, notamment en termes d'emplois, ce qui engendre un fort taux de chômage estimé à 18% en 2009 par la wilaya⁵.

5. Tourisme

La wilaya de Tizi Ouzou est située en Algérie, dans la région de la Kabylie. Elle est connue pour sa beauté naturelle, ses paysages montagneux et sa richesse culturelle, voici quelques informations sur le tourisme dans la wilaya de Tizi Ouzou :

Parc national de Djurdjura : ce parc national est l'une des principales attractions touristiques de la région. Il abrite la chaîne de montagnes du Djurdjura, offrant des paysages spectaculaires, des cascades et des sentiers de randonnée. Les amateurs de plein air peuvent profiter de la nature en faisant de la randonnée, de l'escalade ou du camping.

Village de Tigzirt-sur-mer est un charmant village de pêcheurs qui attire de nombreux visiteurs. Il possède une belle plage, des criques pittoresques et une vieille ville avec des maisons traditionnelles berbères. C'est un endroit idéal pour se détendre, se baigner et déguster des fruits de mer frais.

Musée du moudjahid : ce musée est dédié à la guerre d'indépendance algérienne et à la résistance contre la colonisation française. Il abrite des expositions historiques, des photographies et des objets liés à cette période importante de l'histoire algérienne.

C'est un lieu intéressant pour en apprendre davantage sur le passé de la région.

Village de Ait ben H'mad : ce village traditionnel berbère est réputé pour son architecture traditionnelle et son artisanat. Les ruelles étroites, admirer les maisons en pierre et en terre, et acheter des produits artisanaux locaux tels que des tapis, des poteries et des bijoux.

Ville de Tizi Ouzou : la capitale de la wilaya offre également des attractions touristiques intéressantes. On y trouve des marchés animés, des restaurants proposant une cuisine locale savoureuse, des mosquées historiques et des sites culturels tels que la maison de la culture Mouloud Mammeri.

⁵ Plans de circulation de la ville de Tizi Ouzou la 2^{ème} phase.

5.1 L'agriculture

Globalement, le domaine agricole est composé des terres labourables (en exploitation ou en jachère), ainsi que les terres non exploitées, mais susceptibles de l'être moyennant des aménagements appropriés. L'espace agricole de la wilaya de Tizi-Ouzou est diversifiée. Nous notons cependant l'importance des terres agricoles labourables qui occupent plus de moitié (51.64%) du domaine agricole. Ces terres qui s'étendent sur 51 048 hectares sont destinées aux cultures maraichères, aux grands cultures, (céréales, fourrages, légumes secs) et à la jachère. Les cultures pérennes occupent une superficie 46 537 hectares. Le verger oléicole s'étend sur plus de 30 000 hectares et représente 71% du verger arboricole de la wilaya. L'arboriculture fruitière s'étend sur 12 153 HA soit 26% du verger arboricole. Alors que la viticulture est très peu pratiquée (moins de 3%) richesse artisanale.

5.2 L'emploi

En ce qui concerne l'emploi dans la wilaya de Tizi Ouzou .Il est important de noter que je suis basé sur des informations disponible jusqu'en septembre 2021. Tizi Ouzou est un centre économique important en Kabylie avec diverse industrie et secteur d'activité .Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, l'amélioration de l'emploi ne peut être envisagée à court terme en l'absence de grands projets économique. Ce qui va encore aggraver les déficits existants eu égard la demande d'emploi sans cesse croissante des jeunes qui arrivent sur le marché du travail. Dans le cadre du schéma directeur des zones industrielles et les zones d'activités, la wilaya de Tizi-Ouzou est positionnée dans la région programme « Nord centre » considérée comme attractive et sollicitée par plusieurs régions du pays. La distribution des bassins d'emploi dans la wilaya de Tizi-Ouzou est caractérisée par une forte concentration des activités administratives au niveau de la ville de Tizi-Ouzou, agglomération chef-lieu de wilaya, de daïra et de commune. Concernant le foncier industriel, la wilaya de Tizi-Ouzou dispose de deux zones industrielles et de 18 zones d'activités, d'une superficie qui dépasse 427 hectares. Les problèmes et les contraintes que rencontrent les investisseurs pour monter leurs projets sont multiples. Il s'agit entre autre de la domiciliation de zone d'activités en zone jachère qui nécessite des travaux de réhabilitation ou de viabilisations. Il s'agit aussi de lots attribués non actés, de lots attribués non exploités et d'opposition, en plus des lenteurs administratives et juridiques qu'endurent les investisseurs de la wilaya.

6. Les équipements socio-économiques

6.1 Les équipements sanitaire

L'infrastructure hospitalière de la wilaya de Tizi-Ouzou est constituée de 11 hôpitaux (dont 02 fonctionnent en CHU localisés respectivement : centre-ville de Tizi-Ouzou et Sidi Balloua et d'une clinique d'accouchement urbain (S'Bihi). L'ensemble de ces infrastructures publiques totalise une capacité de 2 474 lits techniques, soit un taux de couverture de 1.18 lits/1000hab (y compris le CHU et l'hôpital psychiatrique d'Oued-Assi qui sont des établissements à vocation régionale). Sur le plan des espaces verts, la wilaya dispose de quelques jardins publics et espaces verts situés en grande partie dans la commune de Tizi-Ouzou chef-lieu de la wilaya et dans certaines autres communes de la wilaya (à préciser).

6.2 Les équipements de l'enseignement et de la formation professionnelle

L'investissement public réalisé dans l'éducation et la formation, sur plusieurs décennies, permet à la wilaya de disposer de cadres, d'ingénieurs, de techniciens, de chercheurs dans un éventail de spécialités très ouvert. Sur le plan infrastructurel, les équipements de l'enseignement sont répartis en trois cycles primaire, moyen, secondaire et universitaire. En matière des équipements de l'enseignement primaire, la wilaya de Tizi-Ouzou enregistre des effectifs de 78 786 élèves scolarisés et 5 079 enseignants répartis à travers 696 écoles primaires dont 648 fonctionnelles totalisant 3 935 salles de classes. En ce qui concerne, l'enseignement moyen, la wilaya de Tizi-Ouzou est dotée de 170 établissements (écoles complémentaires) d'une capacité totale de 2 601 salles de classe accueillant 82 598 élèves encadrés par 4 734 enseignants. Quant au secteur de l'enseignement secondaire, la wilaya compte actuellement 55 établissements dont 13 Technicom qui accueillent 38 972 élèves encadrés par 2 570 enseignants. Concernant les équipements de la formation professionnelle, l'infrastructure actuelle d'accueil de la formation professionnelle se compose de trois instituts nationaux spécialisés (INSFP), 29 CFPA et 11 annexes totalisant, en termes de capacités, 13 600 postes de formation. L'effectif global des stagiaires est de 22 304 dont 12 122 stagiaires en mode de formation résidentielle et 10 182 en apprentissage. Par ailleurs, il y a lieu de signaler l'existence au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou de trois établissements de formation spécialisée ayant une dimension régionale et qui ne dépendent pas du secteur de la formation professionnelle : L'ITHT (Tourisme), l'école paramédicale (Santé) et l'ITMA (agriculture).

Ces structures ont une capacité d'accueil totale de 1700 stagiaires. Enfin, les équipements de l'enseignement supérieur, la wilaya de Tizi-Ouzou est dotée d'une université, dénommée Mouloud MAMMARI de Tizi-Ouzou, qui compte huit facultés pour 26 départements spécialisés. Elle a formé plusieurs milliers préciser le chiffre, et compte actuellement 55 246 étudiants, encadrés par plus d'un millier d'enseignants. Les disciplines enseignées couvrent les sciences biologiques et médicales, les sciences économiques et de gestion, les sciences juridiques, les sciences exactes et les différentes disciplines des sciences de l'ingénieur. Une partie de l'encadrement actuel des différentes institutions dans la wilaya est issue de l'université. En outre une dizaine de laboratoires de recherche fonctionnent, assurant l'encadrement de la formation doctorale. Une orientation nette vers les formations de sciences de l'ingénieur et de gestion ouvre des perspectives à une articulation à une dynamique de création d'entreprises, si les mécanismes et les incitations adéquats sont mis en œuvre. En matière d'infrastructures pédagogiques d'accueil, elle dispose de 78 amphithéâtres, 362 salles de travaux dirigés, 122 salles de cours, et 119 laboratoires et ateliers totalisant 45 850 postes pédagogiques. En matière infrastructures d'hébergement, l'université dispose de 17 résidences universitaires d'une capacité théorique globale de 30 280 lits. Elles hébergent actuellement 26 257 étudiants soit 57% des effectifs. Le nombre de filles hébergées est de 18 502, ce qui représente 69.59% du total des effectifs hébergés.

6.3 Les équipements de la jeunesse et sportif

Les équipements de jeunesse et sportif dans la wilaya de Tizi-Ouzou sont présentées par l'ensemble des infrastructures sportives, qui sont des stades omnisports, les stades de foot, les salles OMS, les terrains de sports collectifs, les aires de jeux, les bassins natation. Ajoutant aux équipements sportifs les équipements de la jeunesse existants au niveau de la wilaya sont : les maisons de jeunes, les salles polyvalentes, les auberges de jeunes, les centres de jeunes, les centres sportifs de proximité, les foyers de jeunes.

6.4 Les équipements culturels

Les équipements culturels sont constitués par⁶ :

- La maison de la culture « Mouloud MAMMARI » : localisée au niveau du chef-lieu de la wilaya ; a été inaugurée le 10 OCTOBRE 1975. Ainsi cet établissement

⁶ LALEG Aziz, 2015, « Evaluation des politiques territoriales en Algérie par la mise en œuvre d'un système d'information géographique dans la wilaya de Tizi-Ouzou » mémoire présenté pour l'obtention d'un diplôme de magister en aménagement du territoire, université frères MONTOURI Constantin.

considéré comme « la première Maison de Cultures pilote » lancée à l'échelle nationale.

- Les salles cinéma : 04 salles de cinéma sont encore fonctionnelles. Elles sont situées dans les communes de AIN EL HAMMAM, TADMAIT, DRAA EL MIZAN, LARBAA NAIT IRATHEN.
- Les centres culturels : au nombre de 24 centre culturels.
- Les bibliothèques et salles de lecture : ces équipements sont au nombre de 16 dont 3 bibliothèque. Ces équipements sont faiblement représentés dans la wilaya surtout en
- Milieu roule théâtre régional « KATAB Yacine » : localisé au chef-lieu de la wilaya. Il a été érigé en théâtre régional en 2005. Il est doté d'une salle de spectacle de 1100 places et de 07 halls d'exposition.
- Ecole régionale des beaux-arts d'Azazga : créée le 1er août 1996, elle est l'une des 05 écoles régionales réparties sur le territoire nationales, issues de la restriction de l'école supérieure des beaux-arts d'Alger.

Section 02 : l'activité de transport dans la wilaya de Tizi –Ouzou :

La wilaya de Tizi Ouzou est doté d'infrastructure routier et, ferroviaire, grâce aux quelle la mobilité des biens et des personnes est assuré

1. les infrastructures de base

Par infrastructure de base, il convient de poser le curseur routier existant dans la wilaya.

1.1 le réseau routier ; l'infrastructure routier

La route est une infrastructure essentielle pour le développement économique et social, elle assure l'accessibilité des espaces les plus éloigné de la WTO. La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'un réseau routier assez dense, il avoisine les 5 000Km, avec une densité de 1,46 km/km² ; il couvre un linéaire de 3,5 Km pour 1000 habitants. Il est composé de 609,45 Km de routes nationales, 652,27 Km de chemins de wilaya et 3704,53Km de chemins communaux⁷ ; comme c'est indiqué dans la figure suivante.

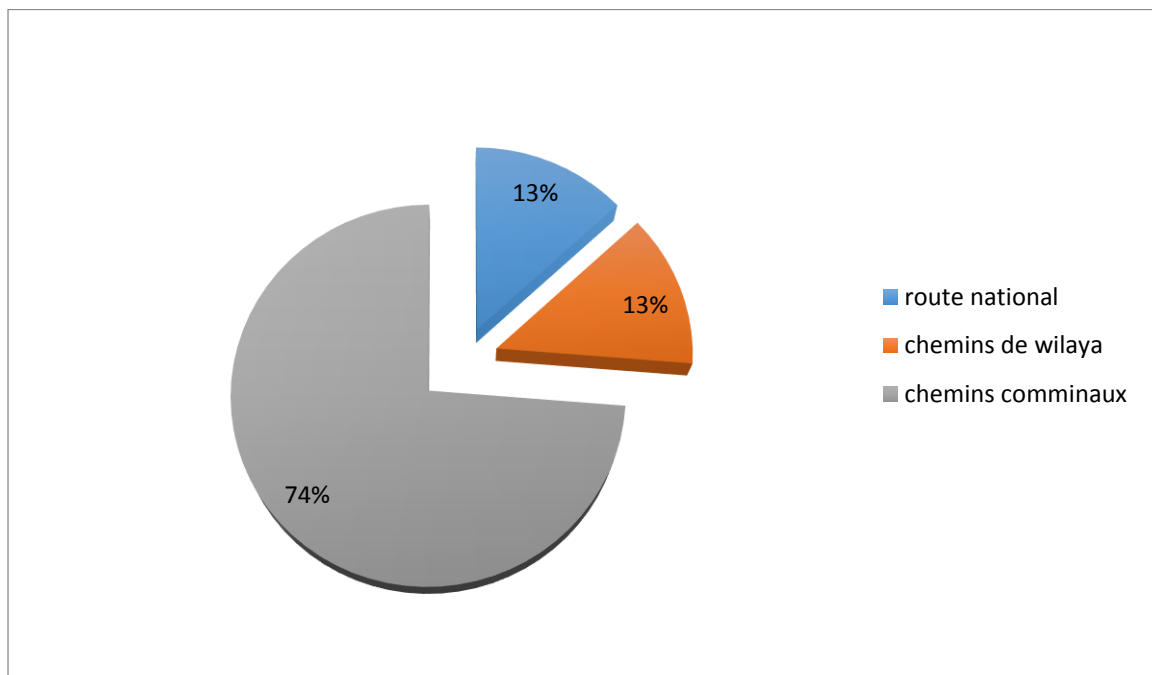


Figure 3 : consistance du réseau routier de la wilaya de Tizi Ouzou

Source : Etabli à partir des données de la DTPW

⁷ Plan d'aménagement de territoire de la wilaya de Tizi Ouzou mission 1p278

Le graphique précédent illustre nettement la prédominance des routes communales par rapport aux routes nationales et wilaya. Celles-ci assurent non seulement la desserte des communes, mais aussi celle des localités les plus profondes de la wilaya, notamment les villages et hameaux. D'ailleurs, les chemins communaux constituent un facteur de désenclavement par excellence des zones rurales, montagneuses et difficilement accessibles de la wilaya. Ils établissent la liaison de base des villages entre eux et avec les lieux centraux (chef –lieux de communes et de wilaya). Toutefois, malgré leur profitabilité, ils sont souvent mal entretenus et leur état se dégrade de plus en plus et rares sont les axes communaux qui répondent aux normes de construction (en terme de largeur, de revêtement, pentes, etc.). Vu leur déficit financier, les communes ; bien qu'elles sont tenues d'entretenir le réseau routier communal ; ne peuvent guère assumer cette charge.

1.2 Les principaux axes routier de la wilaya de Tizi Ouzou

Le territoire de la WTO a plusieurs routes des différentes envergures, le réseau routier communal constitue le réseau de base, les routes national et wilaya les assurent quand elle le maillage de wilaya au réseau régional et national.

Les réseaux de la route nationale de WTO. Autour de trois axes principaux ; la RN12, la RN24 et RN30

-La route national 12 :

La route nationale (RN 12) de la wilaya de Tizi-Ouzou La réalisation ou la rénovation d'une infrastructure routière matérialise durablement les voies de communication entre région. Ceci permet une mobilité plus fluide et de déplacements plus faciles aux usagers de la route, ainsi elle favorise les échanges et attire les investisseurs locaux et extérieurs, c'est le cas de la Route Nationale RN12 qui traverse la wilaya de Tizi-Ouzou, en Algérie, qui est très connue par sa congestion avant sa modernisation, cette route a causé d'importants désagréments à ses usagers.

-la route national 24(R24) :

La RN24 est originaire de bordj el Kiffan, traverse la wilaya de Boumerdes par Zamouri et Delys, la WTO par Tigzirt et Azzefoun pour attendre la wilaya de Bejaïa, la RN24 est mis » « n circulations en 1929, sa longueur total est 222,3 km

Ce linéaire est reparti entre 4 wilaya ou la RN12 parcourt la wilaya d'Alger sur une distance de 22,7 km, la wilaya de Bejaïa de 54,6 km, cette route de littorale traverse plusieurs commune côtière est maillée a d'autre route national comme la RN72.

-La RN30 :

Réalisée en 1933, la RN30 assure actuellement la jonction entre la wilaya de Bejaïa, Bouira et Tizi Ouzou grâce à un linéaire de 69 km .cet axe routier permet de desservir la partie sud de la wilaya dont couloir de DEM, d'où son appellation « la route de DEM).

La RN30 permet d'accéder à plusieurs autres routes nationales et wilayale desservant les communes de la zone sud de la WTO. Parmi elles, nous citons : la RN30, la RN68, la RN71, sur une étendue totale de 20km.

La RN68 a comme origine la commune de DEM et traverse la commune de Tizi-Ghenif, pour aboutir à la commune d'Isser dans la wilaya de Boumerdes.

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la RN71 permet de desservir plusieurs communes dont d' Ain Al Hammam, Souama, Ifigha, Azazga, Freha...

Le CW11 assure la liaison de la commune d'Ain El hammam à la wilaya de Bejaïa et dessert, au même titre, les communes d'Agouni Gueghrane, d'Ait Boumahdi et Ouacifs grâce à une étendue de 57 km.

2. Etat du réseau routier de la wilaya de TO

Dans ce tableau nous dressons l'Etat de réseau routier de la wilaya de T.O

Tableau 3 : état des réseaux routier de la wilaya de T.O

	Bon	moyen	mauvaises	total	%
RN (km)	497,483	39,55	36,75	573,783	13,36
CN (km)	376,779	222,489	53,045	652,313	15,18
CC (km)	1285,72	856,935	928,5	3071,115	71,47
Total de la wilaya	2159,980	1118,974	1018 ,295	4297,251	100

Source : plan de transport de la wto 2018

D'après ce tableau, ces infrastructures nécessitent des actions de suivi et d'entretien continues, surtout quand on sait qu'elles ne répondent pas en grande partie aux normes techniques (revêtement, largeur, géométrie du tracé...)

A cause du relief, du climat et la densité du trafic, le réseau de la wilaya connaît des dégradations importantes sur ces parties wilayale et communales. Selon la direction des travaux publics, certaines routes nationales (RN) et chemins de la wilaya (CW) présentent des caractéristiques non conforme aux normes de sécurités et de confort (forte déclivité, sinuosité, chaussée étroite....)

3. Les ouvrages d'art

En plus de son dense réseau routier, l'une des autres caractéristique des infrastructures routiers dans la wilaya de Tizi-Ouzou, vu sa nature montagneuse contraignante, et qu'elle est Dotée d'un important patrimoine d'ouvrages d'art qui permettent de désenclaver certain essartes de territoire. Ce patrimoine d'ouvrage d'art est constitué de 213 ouvrages dont 103 sur route nationale, 58 sur chemins wilayas et 46 ouvrages sur chemins communaux sachant que leurs longueurs dépassent les 4m⁸.

4. Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire en Algérie est estimé à 4200 km en 2011, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grand vitesse qui devraient relier les villes les plus importantes des pays. Le trafic du réseau ferroviaire est géré par la société nationale des transports ferroviaires(SNTF). Le réseau s'étend sur 4 209 KM et doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays. Il est constitué de 2888 km de voies normales dont⁹ :

- 299 km de voies électrifiées ;
- 305 km de voies doubles ;
- 1085 km des voies étroites ;

Pour la wilaya de Tizi-Ouzou la mise en service ligne ferroviaire relie Tizi-Ouzou-Thenia-Alger, en avril 2017, mesure de 50 kilomètres. Elle dessert huit station : Si Mostapha, les Issir, Bordj Manail et Naciria, dans la wilaya de Boumerdes, et Tademaït, Draa BenKhadda, Boukhalfa et centre-ville de Tizi-Ouzou, et le prolongement de la même ligne menant de centre-ville de Tizi-Ouzou vers Oued-Aissi d'une distance de 10 kilomètres passant par la gare kif Nadja, mise en service en juin dernier.

⁸ LALEG Aziz ,2015.Op.cit.

⁹ La Direction des Travaux Public de la wilaya de Tizi -Ouzou 2017

-Infrastructure portuaire :

La wilaya de Tizi-Ouzou dispose d'une importante façade maritime, mais ses infrastructures portuaires se limitent aux : Port mixte de pêche et de commerce d'Azzefoun, qui se caractérise par une longueur totale de quais de 548 ml dont : un quai d'armement et de maintenance de 135 ml, un quai de pêche de 260 ml et un quai de carburant de 45 ml¹⁰. Port mixte de pêche et de plaisance de Tigzirt qui se caractérise par une longueur totale de quai de 410 ml, dont : un quai de pêche de 195 ml, un quai de plaisance de 150 ml et un quai de déplacement de 65 ml¹¹. Cependant, ces deux ports n'assurent pas le transport de voyageurs, n'ayant ainsi aucun rôle dans l'accessibilité et la mobilité de la wilaya.

-Infrastructure aéroportuaire

Concernant les infrastructures de transport aérien, la wilaya de Tizi-Ouzou ne dispose pas d'aéroport ni de piste d'atterrissage. Mais celui d'Alger est moins de 100 Km de la ville de Tizi-Ouzou et les habitants l'utilisent pour leurs déplacements internationaux. Aussi, il existe un autre aéroport à Béjaïa, mais moins emprunté. La carte suivante retrace justement le réseau routier de la wilaya de Tizi- Ouzou.

-Le transport par câble

C'est en 2013 que l'entreprise du métro d'Alger (EMA) a lancé le projet de réalisation d'un téléphérique à Tizi-Ouzou. Cet investissement jugé d'importance capitale pour le développement de la wilaya connaît un énorme retard dans sa conception.

Le premier tronçon de ce téléphérique dont la distance est de 5.5Km, reliant la gare multimodale de Bouhinoun au village Redjaouna abritant un sanatorium d'envergure nationale ne sera livré qu'à partir du deuxième trimestre de l'an 2019. A titre de précision, le projet de transport par câble de la WTO est composé de trois tronçons. Le premier tronçon devrait relier la gare multimodale de Bouhinoun (Kef Naadja) à la haute ville, en passant par la nouvelle ville et par le stade du 1er novembre.

5. Les infrastructures d'accueil de transport à la WTO :**-La gare multimodale de bouhinoun :**

Actuellement, la WTO ne dispose que d'une seule importante gare multimodale et ce depuis 2011. Cette dernière, sise au niveau de la localité de Bouhinoun, est gérée par l'entreprise autonome EGRTO. Selon les informations livrées par la direction des transports, la gare

¹⁰ Plan d'aménagement du territoire de la wilaya de T.O.

¹¹ Idem

multimodale de Bouhinoun enregistre, en moyenne, 330 transporteurs et 48 200 voyageurs par jour. Cette même gare abrite 449 bus (toutes catégories confondue), exploitant ses 24 quais. Ainsi, grâce à ces quelques commodités, cette infrastructure couvre quotidiennement 1214 départs.

5.1 Les stations de transport urbain à l'intérieur de la WTO

WTO dépose de trois principales stations urbaines au niveau de la ville de Tizi-Ouzou

A-station D'oued-Aissi :

Urbain/ interurbain elle est située à la sortie Est de la ville de Tizi-Ouzou sur le CW112, elle occupe le port sec de la gare ferroviaire d'une superficie de 03 Ha, elle dessert les communes et daïras suivantes : Azazga (fourgous), Tizi Rachad, LNI, Mekla, Timizart et AEM ;

B-Station axe Beni Douala :

urbain/interurbain située à la sortie Sud-Est de la ville de Tizi-Ouzou sur le CW100, elle dessert les communes suivantes : Beni Douala, Ouacif, Ouadhias, Ibodrarene et Beni Yanni.

C-Station Thala Allam :

Se situe à côté de boukhalfa mis en service depuis aout 2014, c'est une station urbain/interurbain qui dessert les communes suivantes : DBK, Tadmaït, Boudjema, Makouda, Atouche, Tigzirt et Tirmatine. En fin, en plus de ces gares et stations, il ya lieu de signaler l'existence des différentes aires de stationnement au niveau de chefs-lieux des communes

5.2 Les moyens de transport dans la WTO

Au sens de la présente circulaire, le transport routier collectif de voyageurs est assuré à l'aide de véhicules à moteur de plus de neuf (09) places assises (Y compris le chauffeur). Ils sont de types suivants :

- Autocar : Véhicule de 35 places assises et plus
- Minicar : Véhicule de 24 à 34 places assises
- Autobus, Autobus articulé : Véhicule de 70 places et plus, Y compris les places assises
- Minibus : Véhicule de 35 à 69 places, Y compris les places assises

-Autre Véhicule de 10 à 23 places assises¹².

5.3 Transport public de voyageurs

Comme précisé au tableau ci-après, le transport des voyageurs est assuré à presque 100% par des opérateurs privés. Le seul opérateur de statut public est l'ETUSTO qui exploite des lignes au niveau urbain.

Le réseau de transport public est composé de 736 lignes, exploitées par 5478 opérateurs, à l'aide d'un parc de 6156 véhicules, offrant une capacité total de 123 875 sièges par rotation.

Tableau 4 : Situation du transport routier de voyageurs au 31/08/2022

Type de ligne exploitée	Nbre de lignes	Nbre d'opérateurs	Parc exploité	Places offertes
Inter communal	234	2301	2560	48749
Inter –wilaya	105	174	298	13691
Urbain –privé	15	346	451	17804
Urbain-Etusto	7	1	40	4000
Rural	375	2656	2807	39631
Total	736	5478	6156	123875

Source : direction de transport de la WTO 2022

Tableau 5 : Repartis par type de véhicules, 74 % sont des fourgons et 19% des minibus et minicar.

Ligne	Autocar	Autobus	Minibus/Mc	Fourgons	Total
Inter communale	114	00	703	1743	2560
Urbain Privé /suburbain	11	118	97	225	451
Urbain public	0	40	0	0	40
Inter wilaya	126	00	172	00	298
rural	11	00	193	2603	2807
Total	262	158	1165	4571	6156
Taux	4%	3%	19%	74%	

Source : parc de transport public de voyageurs au 31/08/2022 par catégorie de véhicules

-Etat du parc de TPV :

¹² La direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou

Répartis en fonction de l'âge des véhicules exploités, on trouve 3309 véhicules (54%) âgés de vingt ans et plus et 5163 véhicules (84%) ayant 15 ans et plus. C'est dire la vétusté du parc c'est la nécessité d'un renouvellement. Il y a seulement 209 véhicules âgés de moins de 05 ans (03%).

L'âge moyen des véhicules est de 18,3 ans pour les privés et 11,63 pour les véhicules de L'ETUSTO¹³.

Tableau 6 : Répartition du « parc véhicules de transport de voyageurs » par tranches d'âges.

Tranches d'âges (ans)	Moins de 5 ans	De 5 ans à 9 ans	De 10 ans à 14 ans	De 15 ans à 19 ans	20 ans et plus	Total	Age (ans)
Statut privé (TPV)	199	298	472	1838	3309	6116	18,36
Statut public (TPV)	10	0	14	16	0	40	11,63
Age Moyen							14,99

Source : direction de transport de la wilaya de Tizi -Ouzou 2022

6. Situation par taxi automobile

Le transport par taxi automobile dans la wilaya de Tizi-Ouzou est effectué par des modes de services différents : collectif inter Daïra et communal, collectif inter wilaya, collectif urbain et individuel

Le transport par taxi collectif : ce service se présente comme suit :

-le collectif inter Daïra et inter communal : 1191 exploitants assurent ce mode de transport dans les 67 communes. L'itinéraire est précisé sur l'autorisation d'exploitation, fixé par la Direction des transports selon le plan de circulation de chaque commune ou une station est implantée.

-le collectif inter wilaya : 160 exploitants assurent ce mode de transport dont le point de départ est fixé du chef-lieu de wilaya précisément de la gare multimodale de KAF NADJA (Bouhinoun) vers d'autres destinations en dehors du territoire de la wilaya Tizi-Ouzou

-le collectif urbain : 608 exploitants assurent ce mode de transport, fonctionnel au chef-lieu de wilaya ou 8 stations sont implantées.

¹³ La direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou

Le transport par taxi individuel : 1117 exploitants assurent ce mode de transport, fonctionnel dans les 67 communes dont se trouve une station pour chacune, aussi ce mode existe sur le chef-lieu de wilaya où 13 stations sont implantées aux paramètres de la ville de Tizi-Ouzou.

Tableau 7 : Les stations du chef-lieu de wilaya par taxi individuel

N	Station	N	Station
01	BENI DOUALA	10	LA POSTE NOUVELLE VILLE
02	HOPITAL NEDIDIR MOHAMED	11	
03	CNAS MEDOUHA	12	BOULEVARD AMIROUCHE
04		13	DECENTE NOUVEAU LYCEE
05	LA POSTE CENTRE VILLE	14	KRIM BELKACEM
06	ARTISANT	15	
07	BNA CENTRE VILLE	16	POLYCLINIQUE QNQR AMELAL
08	GARE BOUHINOUNE		
09	FLEURISTE NOUVELLE VILLE		

Source : la direction de la wilaya de Tizi Ouzou 2022

7. Transport effectuée par taxi

Le nombre de License d'exploitation de service TAXI au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou est de 14079 dont 3880 exploitées ; soit un taux de 27,55 %

Sur les 3880 licences exploitées, la commune de Tizi-Ouzou à elle seul enregistre 1265 qui nous donnent un taux de 32,60%

Il est à signaler que le taux le plus élevé est enregistré au chef-lieu de wilaya, étant le pôle administratif, culturel, sportif et à forte densité de population et qui constitue en même temps une ville déversoir attractif et automobile¹⁴.

7.1 Transport collectif urbain

Huit (08) lignes pour les grands axes et artères de la ville de Tizi-Ouzou avec 766 Taxis après avoir répartis la ligne 3 en deux lignes.

¹⁴ La direction de transport de la wilaya de Tizi Ouzou 2022

-TAXI individuel et collectif :

Dix-sept (17) stations de TAXI individuel, deux (02) stations Inter communales et une (01) station Inter Wilaya, ajouter à cela les différentes stations sur le territoire des 67 communes.

Tableau 8 : Répartition du parc taxis selon la capacité offerte pour 2021

Type Taxi	Taxis individuels	Taxis collectifs urbains	Taxis collectif inter urbain	Taxis collectifs inter wilaya	Fourgons 8+1 places	TOTAL
Nbre de taxi	1155	614	1183	162	766	3880
Capacité offerte	6097	4147	7941	1107	6894	26186

Source : la direction de transport de la wilaya de Tizi-Ouzou

Tableau 9 : Nombre de taxis de la wilaya de Tizi-Ouzou :

Type	Nombre de taxi		capacité		Taux place offerte	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
TAXIS	3200	3114	19539	19292	73,32%	73 ,67%
Fourgons aménagés	790	766	7110	6894	26,33%	
Total	3990	3880	26649	26186	100%	100%

Source : la direction de transport de la WTO

Section 03 : l'activité de transport urbain de personnes dans la wilaya de tizi –ouzou

De ce qui précède, nous constatons que le transport privé constitue un élément efficace dans les pratiques quotidiennes des habitants de la wilaya de Tizi-Ouzou. Toutefois, les déplacements urbains sont les plus marqués dans la wilaya, raison d'importance des grandes agglomérations comparant des petites agglomérations. Ce pendant, pour mieux comprendre l'importance de transport privé dans la vie des habitants de la wilaya de Tizi-Ouzou, en à élaboré une enquête à destination ou opérateur privé de transport urbain, en insertion sociale et professionnelle a été réalisée en juin 2023. Qui étudie une présentation large de l'organisation et de la situation du transport urbain dans la wilaya de tizi ouzou

1. Présentation de l'enquête

L'objectif est d'étudier l'organisation des opérateurs privés de transport urbain dans la wilaya de tizi ouzou.

Notre étude est basée sur l'organisation du transport public exploité par les opérateurs privés dans les gares et les stations dans la wilaya de tizi ouzou

L'objectif de l'enquête est celui de connaître l'organisation de transport urbain dans la wilaya de tizi ouzou.

1.1 Présentation du questionnaire

Le questionnaire utilisé pour l'enquête comprend 34 questions il a été organisé en trois parties dont la première traite des caractéristiques socio-économiques des opérateurs privés du transport urbain. La deuxième des caractéristiques et organisation de l'activité des opérateurs privés du transport urbain.

La taille de la population de notre échantillon est arrêtée à 100 opérateurs privés ayant répondu au questionnaire au sein de 5 villes choisies pour effectuer notre enquête de terrain dans la wilaya de tizi ouzou (la ville de tizi ouzou, Mekla, Azazga, Freha, Azeffoun).

Le questionnaire a été passé au niveau des différentes gares et stations des 5 villes échantillons de la wilaya de tizi ouzou (Azeffoun, Azazga, Mekla, Freha, Azeffoun et la ville de tizi ouzou).

Dont 100 opérateurs ont répondu sur nos questions.

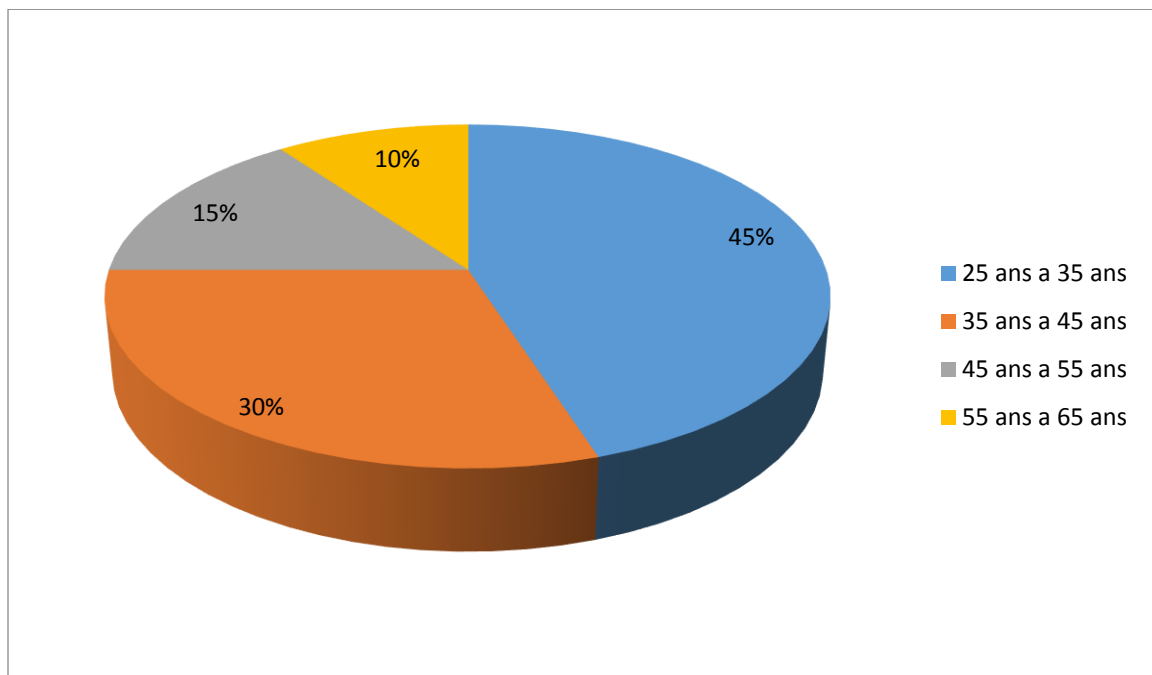
1.2 Caractéristiques socioprofessionnels des usagers

La population cible différents types et aspects des usagers des opérateurs privé de transport urbains dans 5 villes dans la wilaya de Tizi-Ouzou, à savoir : le sexe, l'âge, le niveau d'instruction, la situation familiale, le revenu.

Partie 01 : Caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain

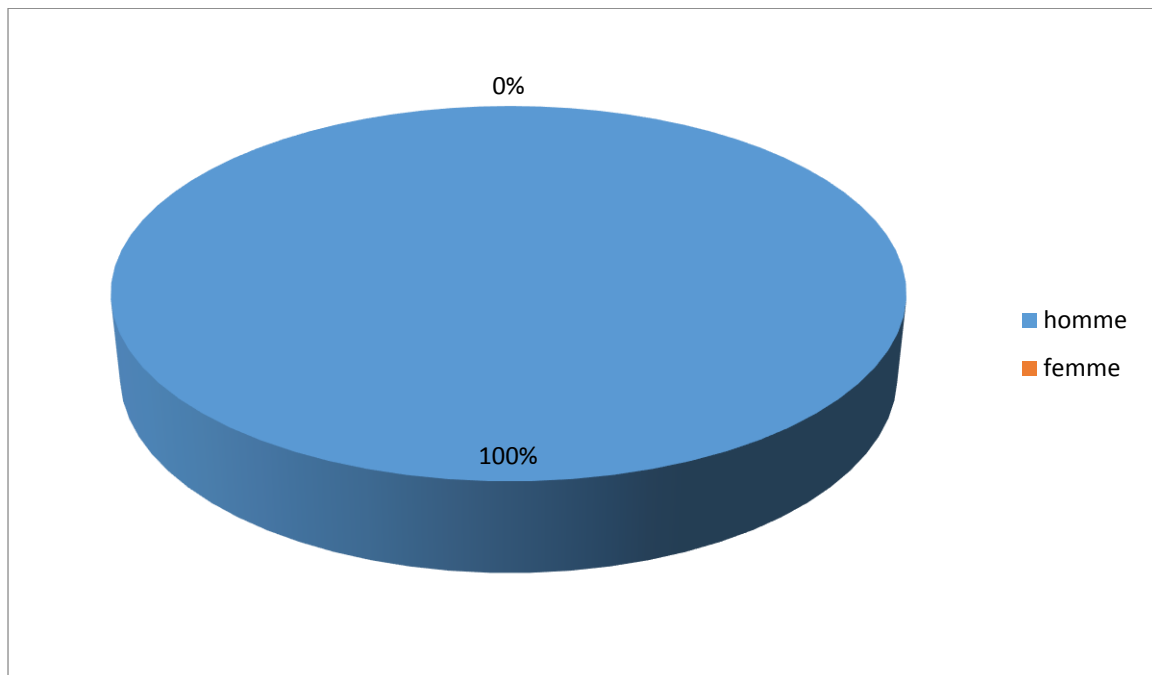
1. l'analysé des tranche d'âge des operateurs

Figure 4 : tranche d'âge des opérateurs privé



Source : résultat de l'enquête

Figure 5 : sexe des opérateurs



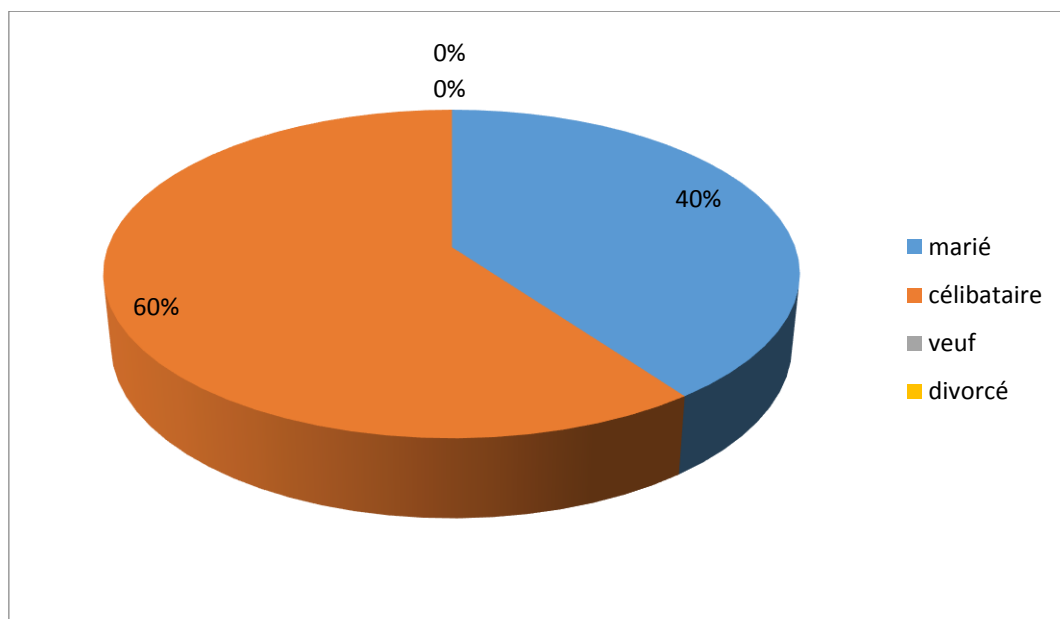
Source : résultat de l'enquête

Les données de terrain montrent que toutes les tranches d'Age des opérateurs privé dont 64 % des jeunes à l'âge (entres 25 ans a 35 ans)et 45% et 15% des adultes a l'age entre (35 ans a 55 ans) contre 10 % des adultes plus de 55 ans voire le(figure 04).

Les données relèvent que le pourcentage de celui de sexe et 100% masculin et les femmes avec un taux de 0% voire le (figure 05).

2. la situation familiale des répondants

Figure 6 : Répartition des selon leur situation familial



Source : résultat de l'enquête

Les résultats montrés dans la figure n°6, révèlent que pré de 60% des répondants leur situation familiale sont célibataire dont 40 % sont marie et autre catégorie (veuf et divorcé) ont un pourcentage de 0% voire le (figure N°6).

3. le lieu de résidence des opérateurs privé de transport urbain

Tableau 10 : le lieu de résidence des opérateurs privé de transport urbain

La ville	Dans la ville	Autre (hors ville)
Tizi ousou	70%	30%
Mekla	80%	20%
Azazga	60%	40%
Freha	55%	45%
Azeffoun	86%	14%

Source : résultat de l'enquête

Les données de terrain montrent que la plupart des opérateur résidant dans la ville de leur profession a couse la facilité de déplacement à leur station et les gares à la ville de tizi ousou d'après l'enquête dérouler sur le terrain dans la ville de tizi ousou 70% des opérateurs résides à la ville et 30% a les enivrent (ouagnoun ,ouad issi ,maatka ,boukhalfa).

Et mekla en trouve 80% des opérateurs résides dans la ville et 20% dans les villages a coté (djemaa saridj, thawirt, masloub, Ait ferawssen)

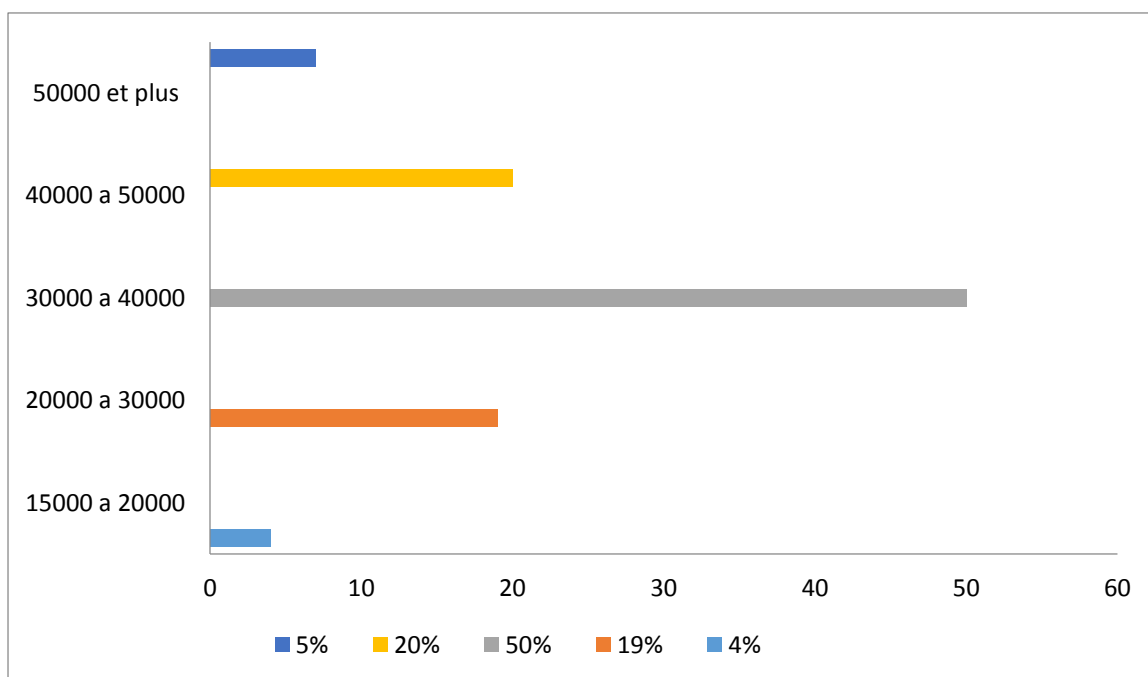
Et pour Azazga les résultats donne 60 % des opérateurs réside à la ville et 40% a (iakouren ,charfa ,thalsathin, akaro).

Et pour freha 55% résides dans la ville et 45% a (tamda ,kahra ,thimizar ,chaib).

Et azeffoun 86% resides dans la ville et 14 % hors ville (atharhouna ,ait chaffa ,sidi khelifa ,ait si yahia).voir le tableau N°10.

4. le revenu mensuel des opérateurs

Figure 7 : revenu mensuel des opérateurs privés a la wilaya de tizi ouzou



Source : résultat de l'enquête

Nous remarquons que la majorité des réponses des opérateurs interrogées touche un revenu compris entre (30 000 à 40 000 DA) par mois, soit 50%, par contre que 19% des répondants touche (20 000 a 30 000) DA par mois. Par contre on remarque 19 % des opérateurs en un revenu moyen qui comprit entre (20 000 à 30 000DA), Par contre 5% ont un revenu faible compris entre (15 000 à 20 000 DA). Et 10 % ont un revenu plus de (50 000 DA) par mois .

5. la ligne exploitée par les opérateurs et la distance de trajet

Tableau 11 : Etude de la distance de trajet et les tarif fixé avec la duré

La ville	Ligne exploite	La distance de trajet	Le tarif fixé	La durée de trajet
Tizi ousou	-La gare boukhalfa a la gare bouhinoun .	-05km	-20 da	30mn -1h
	-la gare boukhalfa a la station beni douala	-10km	-25 da	30mn-1h
	-la gare boukhalfa a la station ouad Aissi	-10 km	-25 da	30mn-1h
Mekla	-mekla djemaa saridj	-3 km	-25 da	20mn-30mn
	-mekla thaliwin	-7 km	-35 da	20mn-30mn
	-mekla ait ferawssen	-10 km	-40 da	30mn-1h
Azazga	-Azazga iakouren	-10 km	-45 da	30mn-1h
Freha	-freha thala tegana	-7 km	-40 da	30mn-1h
	-freha tagarsifth	-05 km	-30 da	20mn-30mn
Azeffoun	La ville vers la cité Dubaï	-2km	-40 da	20mn-30mn

Source : résultat de l'enquête 2023

La durée du trajet la qualité des routes influence sur les actifs, considérant que chaque minute passée dans le transport est égarée. D'après le tableau N° 11 en constate que le temps passé dans les, transports publics urbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou est vraiment considérable. Comme un simple déplacement prend au maximum une heure.

Partie 02 : caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain

Tableau 12 : la qualité de matériel roulant et son âge, nombre de place et les moyens d'achat

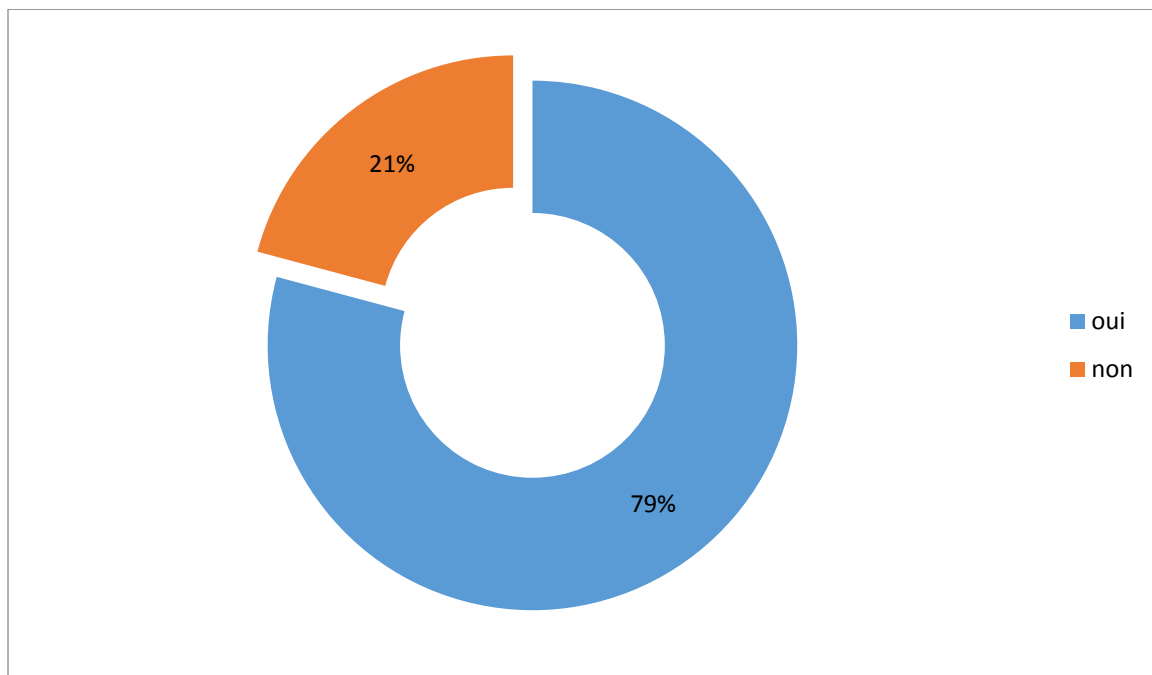
Type de matériel	L'âge	%	Nombre de place disposé	Moyen d'achat
Mini bus	1980 a 2000 2000 a2010	62% 38%	102 à 105	-60% par leur propre argent
Auto car	1980 a2000 2000a2010	40% 60%	35	-25% ENSEJ - 20% crédits bancaires
Autobus	1980a 2000 2000a2010	69% 31%	07 à 10	
Taxi individuel	1980a2000 2000a2010	48% 52%	4	-05% autre
Taxi collectif	1980a2000 2000a2010	46% 54%	6	

Source : résultat de l'enquête 2023

D'après les réponses des opérateurs de transport urbain répartis en fonction de l'âge des véhicules exploités, on trouve qu'entre 40% à 69% âgés de vingt et plus et moins de 50% sont moins de 15 ans dont un % minimal moins de 10 ans .

1. La réponse des opérateurs sur le choix de leur métier

Figure 8 : Degré sur le choix de choix des opérateurs de leur métier

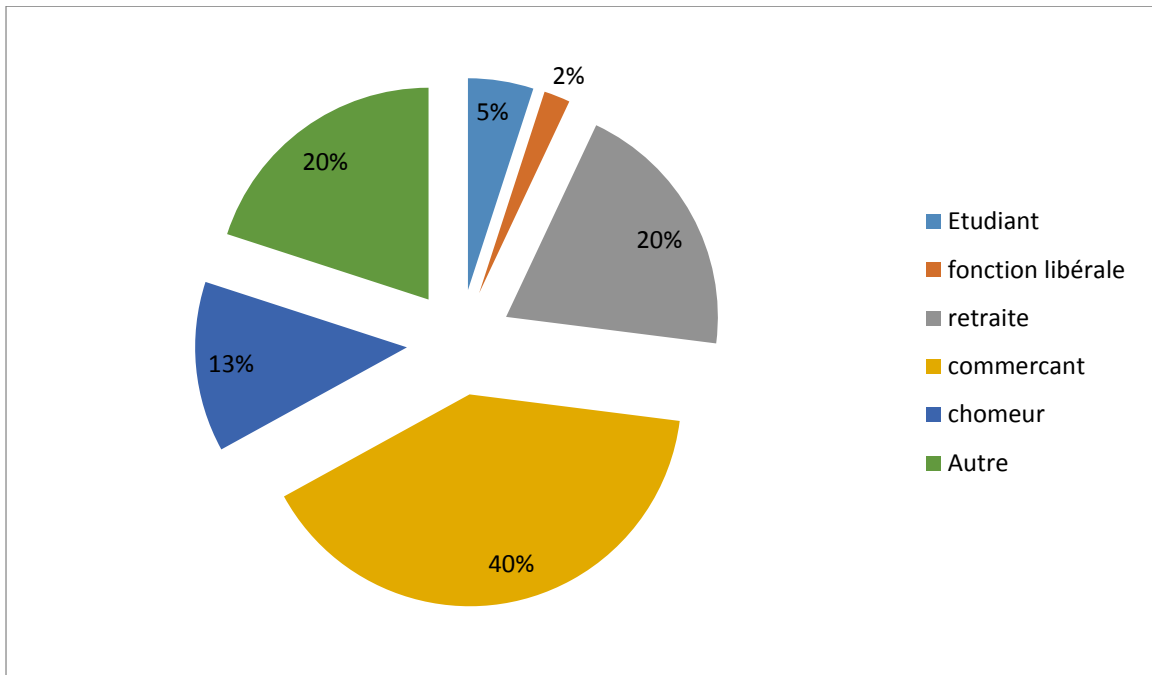


Source : résultat de l'enquête 2023

Pour les résultat de l'enquête montre que la majorité des ont choisi leur métier de pourcentage de 79 % ,par contre 21% ce n'est pas de leur choix et leurs réponses, ils ont pas trouvé de travaille par rapport à leur niveaux d'instruction a leur ils ont pas le choix voire le figure N°8

2. La profession des opérateurs avant d’être transporteur

Figure 9 : la profession des opérateurs

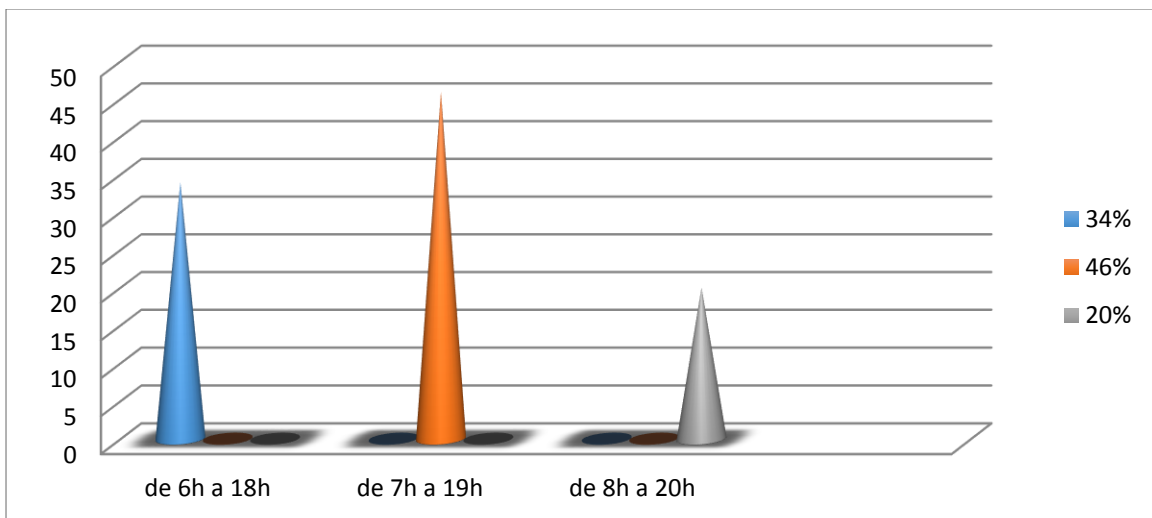


Source : résultat de l’enquête 2023

D’après l’enquête sur terrain montre que la majorité des opérateurs leur profession avant d’être transporteurs ,sont des commerçant a un pourcentage de 40% après en a retraité et autre fonction à 20% puis en a 13% des chômeur ,à la fin en a le pourcentage le plus faible a 5% et 2% sont la catégorie étudiant et fonction libérale voire le figure N°9.

3. Les heures de commencé le travail et l’arrêt de travail selon les opérateurs

Figure 10 : Les heures de commencé le travail et l’arrêt de travail selon les opérateurs

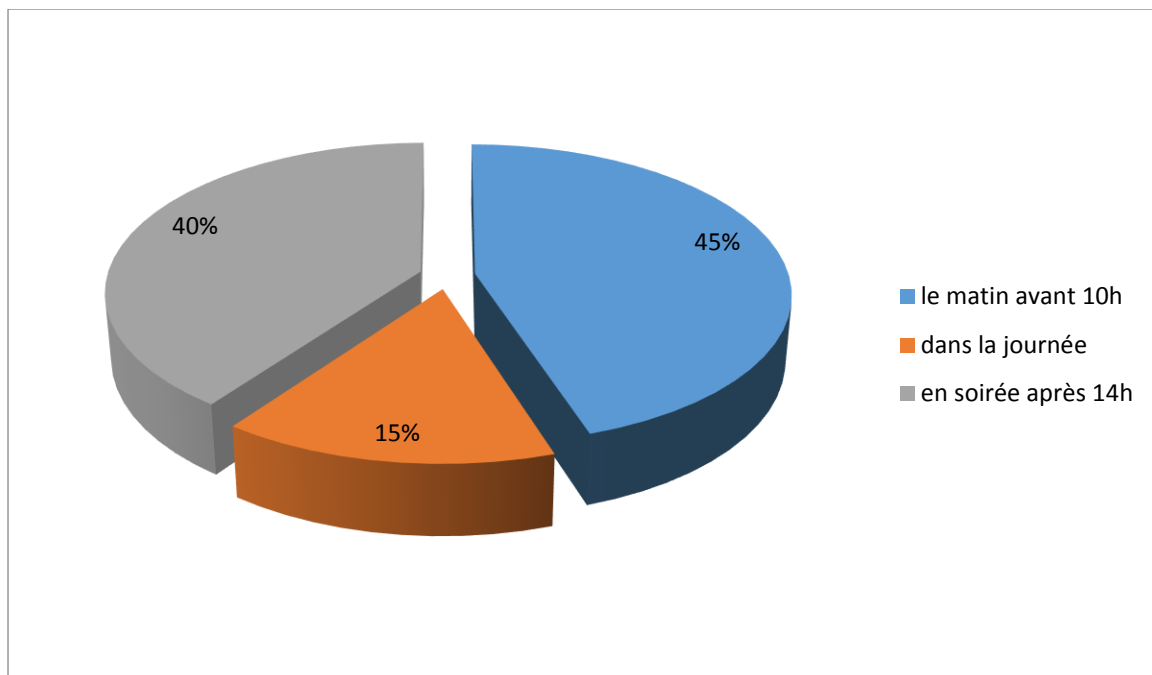


Source : résultat de l’enquête 2023

d'après les réponses des opérateurs interrogés la majorité commence le travail à 6h et termine 18h un pourcentage de 46%, après on a 34 % de (7h à 19h) puis en a la moyenne minimale leurs heures de travail se déroule entre (8h à 20h) voire le figure N°10.

4. Le moment dans la journée ou les transporteurs travaillant plus

Figure 11 : Le moment dans la journée ou les transporteurs travaillant plus

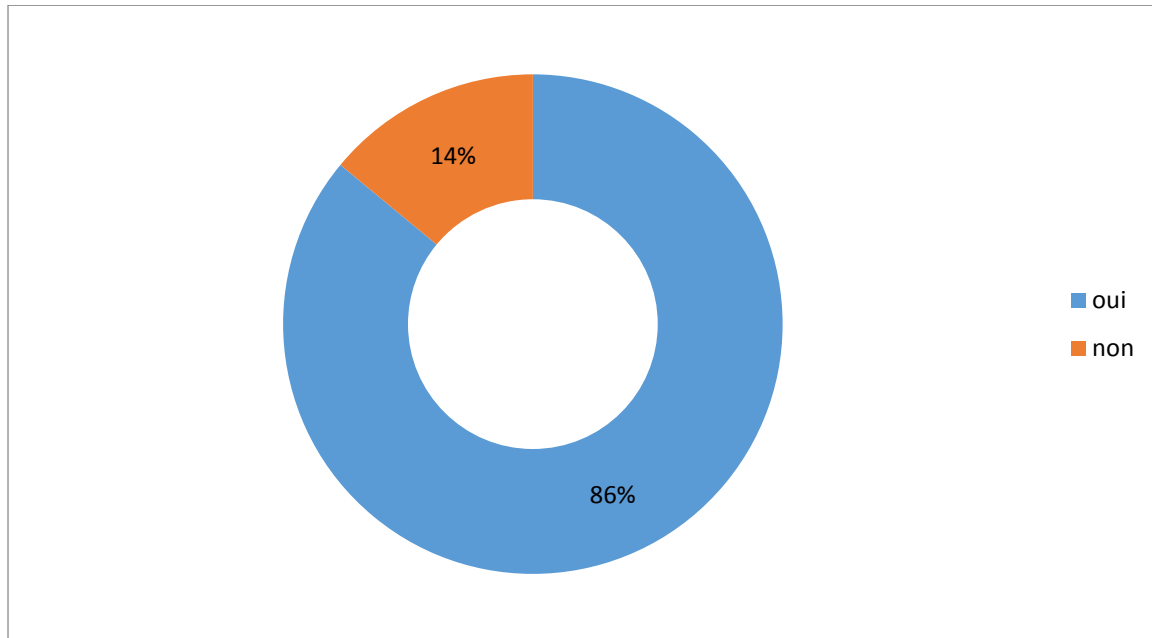


Source : résultat de l'enquête 2023

D'après les résultats de l'enquête la majorité des transporteurs ayant plus de travail le matin avant 10h de pourcentages de 45 % et l'heure de point après 14h de 40 % mais dans la journée de 10h à 14h un taux faible de 15% voire le figure N°11.

5. Les réponses des opérateurs sur la satisfaction des horaires de leur travail

Figure 12 : Degré sur la satisfaction des horaires de travail

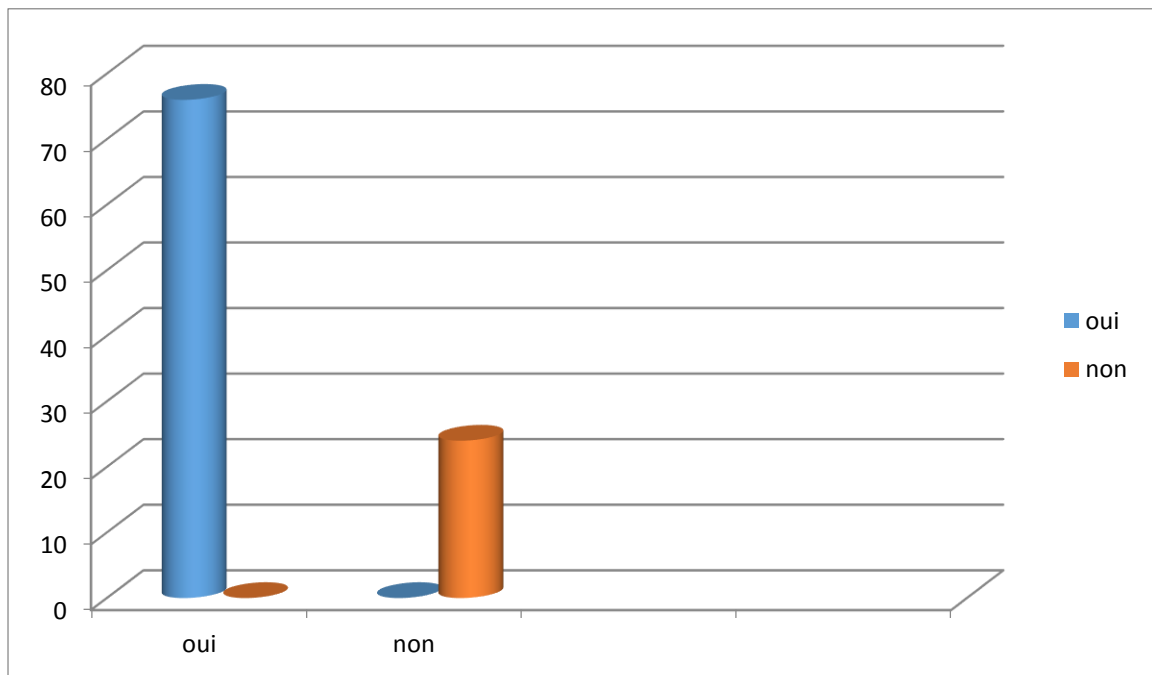


Source : résultat de l'enquête 2023

D'après les réponses des opérateurs de transport urbain La majorité des leurs réponses et (oui) Dont 14% leur réponse et (non), car ils travaillant plus mais le revenu et le même voire le figure N°12.

6. La répartition des opérateurs qui selon le travail dans les week-ends

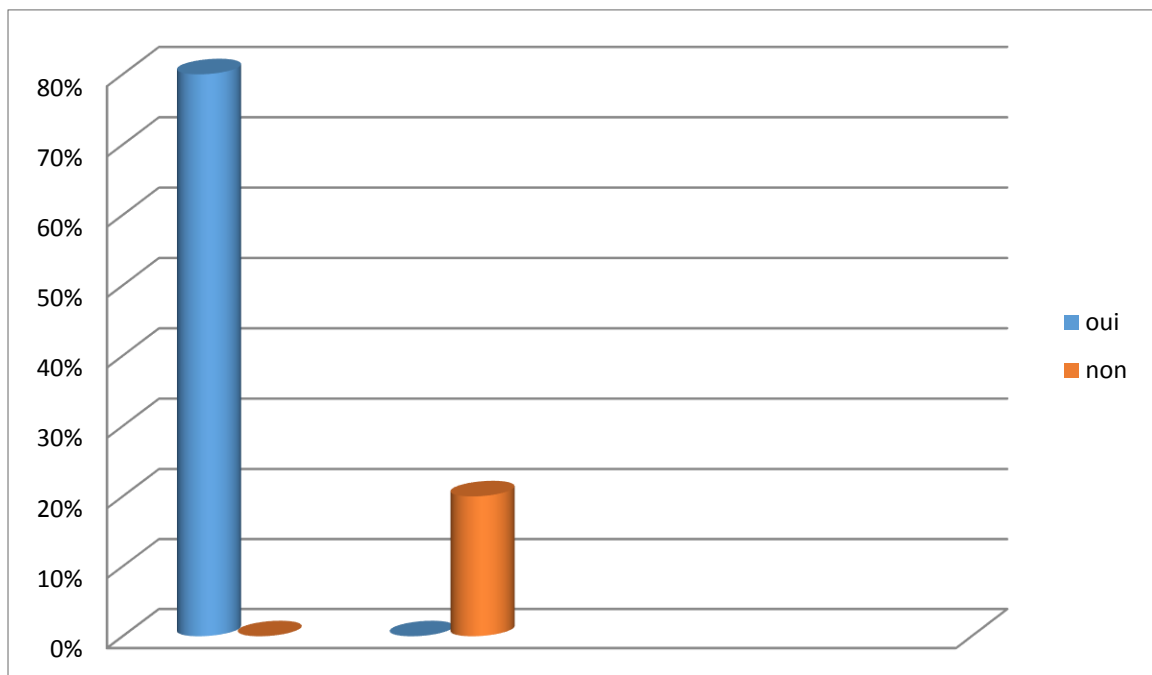
Figure 13 : La répartition des opérateurs qui selon le travail dans les week-ends



Source : les résultats de l'enquête 2023

7. la répartition des opérateurs selon le travail dans les journées fériées.

Figure 14 : la répartition des opérateurs selon le travail dans les journées fériées



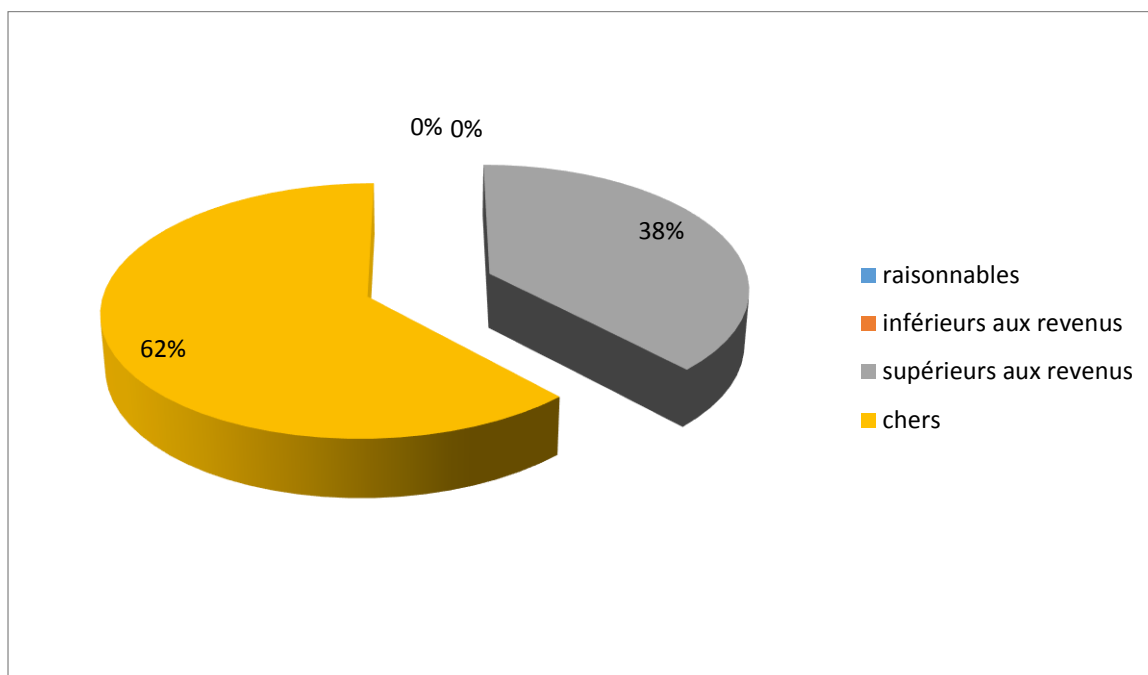
Source : résultat de l'enquête 2023

L'analyse des résultats de l'enquête réalisée, indique dans le figure N°11 montre que 76% des transporteurs travaille les week-ends dont 23% leurs réponses et non.

L'enquête montre que 80% des transporteurs travaillent les journées fériées dont 20% ne travaille pas voire le figure N°11.

8. Les couts de moyen de transport

Figure 15 : degré des couts de moyen de transport



Source : résultat de l'enquête 2023

L'analyse des résultats de la figure qui suit montre que des résultats de notre enquête, nous constatons que 62% des opérateurs interrogées répondes que les moyens de transport sont chers par rapport aux revenus et 30% des opérateurs leurs réponses les moyens de transport sont supérieures aux revenus par contre 0% pour les moyens raisonnables et inférieurs aux revenus.

9. le nombre de voyageurs et les rotations faites dans la journée :

Tableau 13 : nombre de voyageur par jour avec rotation dans chaque ville

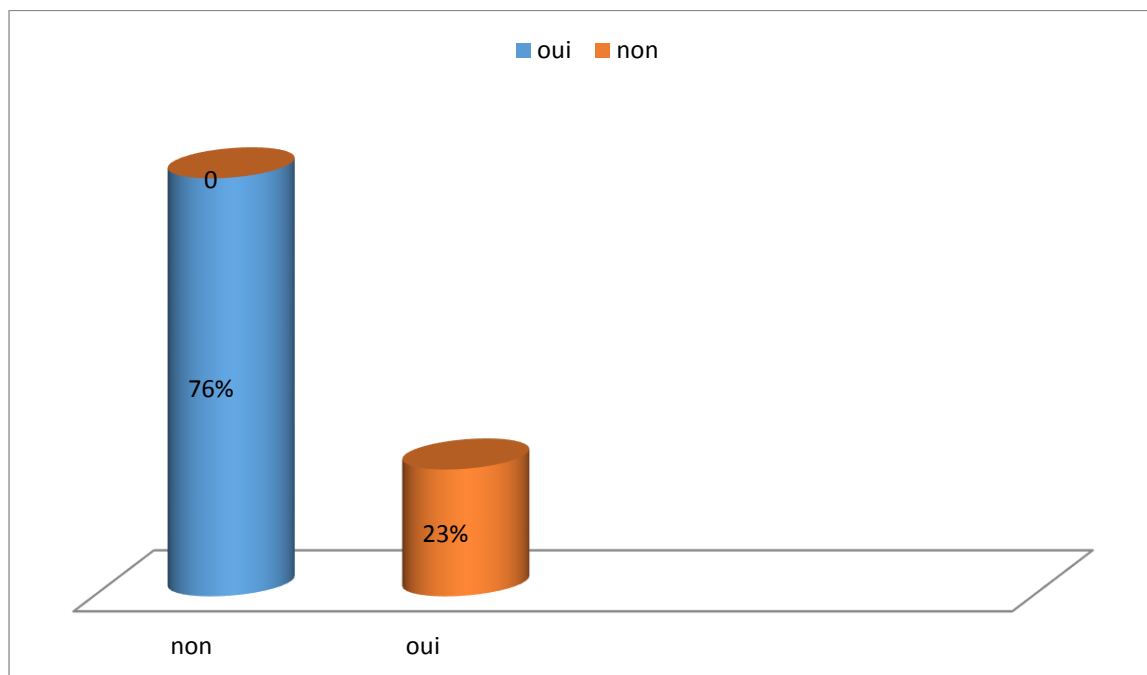
Villes	Tizi ouzou	Mekla	Azazga	Freha	Azeffoun
Nombre de voyageurs par jours	400 et plus	100 a150	100 a150	150a200	200 a250
Rotation faites par jours	4 a 5	8a9	6a7	5a6	9a10

Source : résultat de l'enquête 2023

D'après l'étude de l'enquête nous distinguons que le nombre le plus élève des voyageur par jours c'est à la ville de Tizi Ouzou plus de 400 personnes par jour et aussi car le moyens de déplacement avec autobus de 102 place avec 4 à 5 rotation par jour et aussi et une grande ville. Apres a la deuxième place Azeffoun avec 200 a250 personnes par jour, et 9 a 10 rotation car aussi et une ville touristique après on a Azazga ,freha et mekla de 100 a 200 personnes par jours avec de 6 a 9 rotation par jours ,voir le tableau N°13.

10. L'opinion des opérateurs enquêtée sur la satisfaction des infrastructures d'accueil (station et arrêt).

Figure 16 : la satisfaction des opérateurs sur l'infrastructure d'accueil dans les stations et les gares

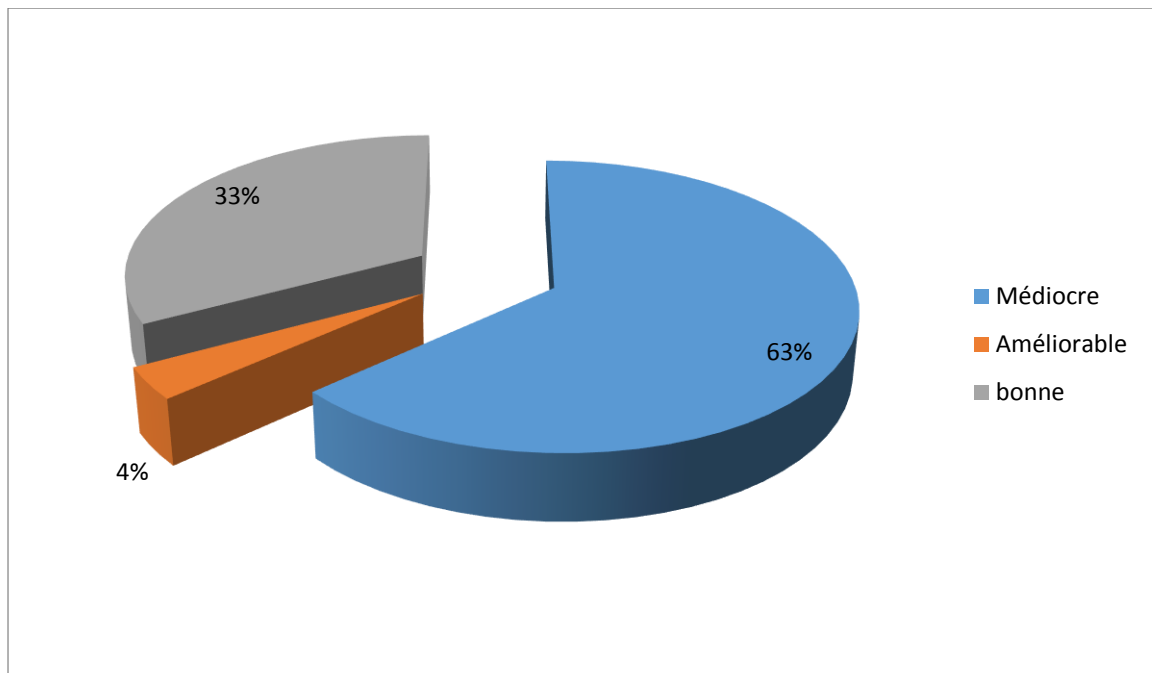


Source : résultat de l'enquête 2023

L'interprétation de ces résultats fait ressortir que 76% de l'échantillon des opérateurs interrogé sont satisfait de la situation d'accueil dans les stations et les arrêts, par contre 34% sont pas satisfait a cause de manque d'organisation et les moyens d'accueil surtout dans les stations par exemple manque des sanitaires des restaurants voir le figure N°13.

11. La qualité des réseaux routiers

Figure 17 : L'opinion des opérateurs enquêtés sur la qualité des réseaux routiers

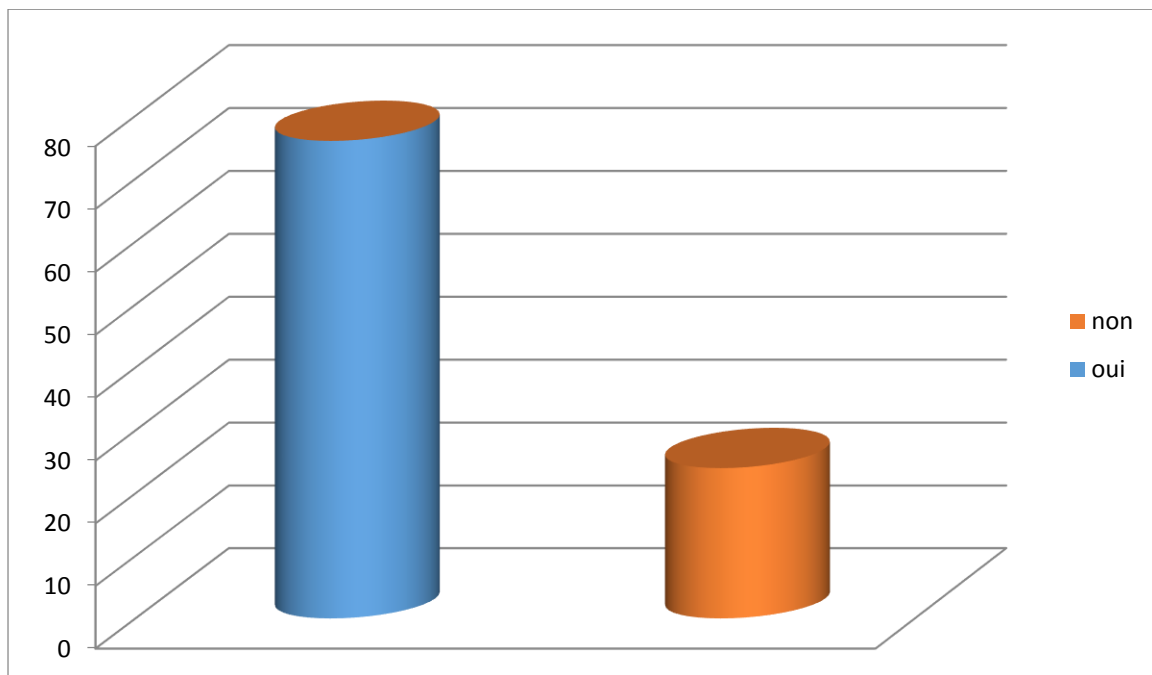


Source : Résultat de l'enquête 2023

La majorité des opérateurs leur réponses sur la qualité des routes et médiocre à 63% mais ça change d'une région a une autre dont 33% témoigne que les routes son bonne généralement dans les villes juste 4 % qui dise que sont améliorable voire le figure N°14

12. l'organisation de service

Figure 18 : L'opinion des opérateurs enquêtés sur l'organisation de service de transport urbain



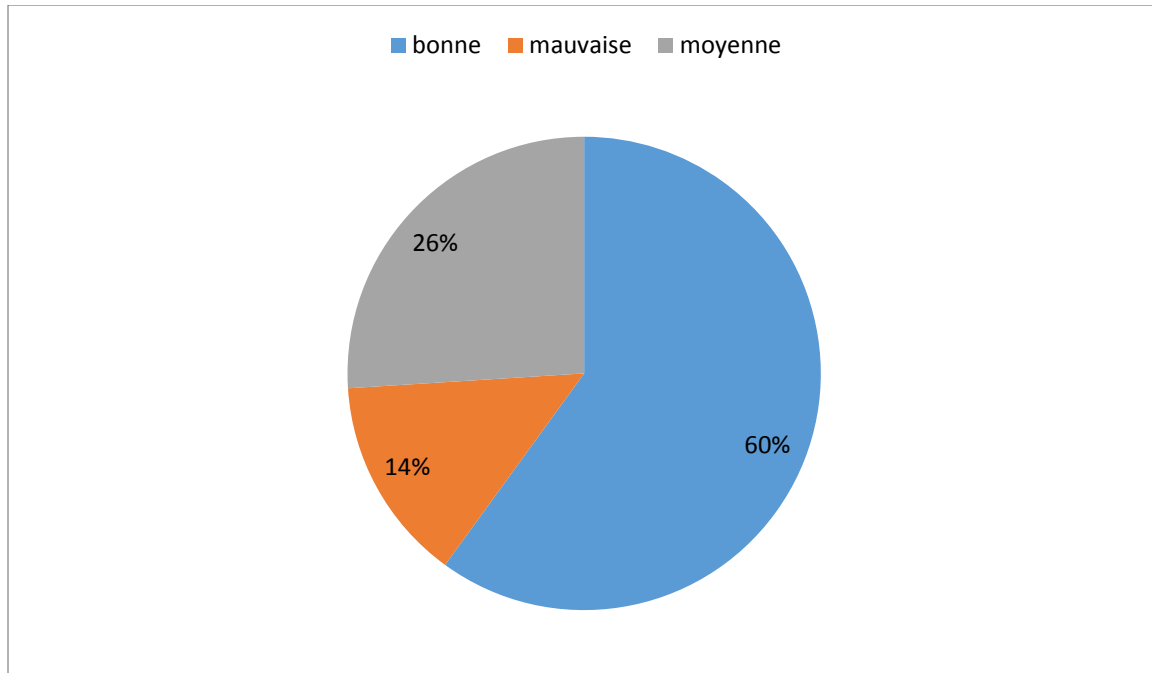
Source : Résultat de l'enquête 2023

La majorité des d'après les résultats on remarque que le service de transport urbain et bien organisé selon les réponses des opérateurs a un pourcentage de 76 % qui réponds par (oui) dont 24% qui réponds par non et leur justification pars que ya beaucoup des transporteurs qui influence sur le travail et le revenu voir le figure N°18.

Partir 03 : perspective d'organisation de l'activité des opérateurs privés de transport urbain.

1. l'organisation actuel du transporteur privé de voyageur en milieu urbain

Figure 19 : l'avis des opérateurs sur l'organisation de transport privé ou milieu urbain

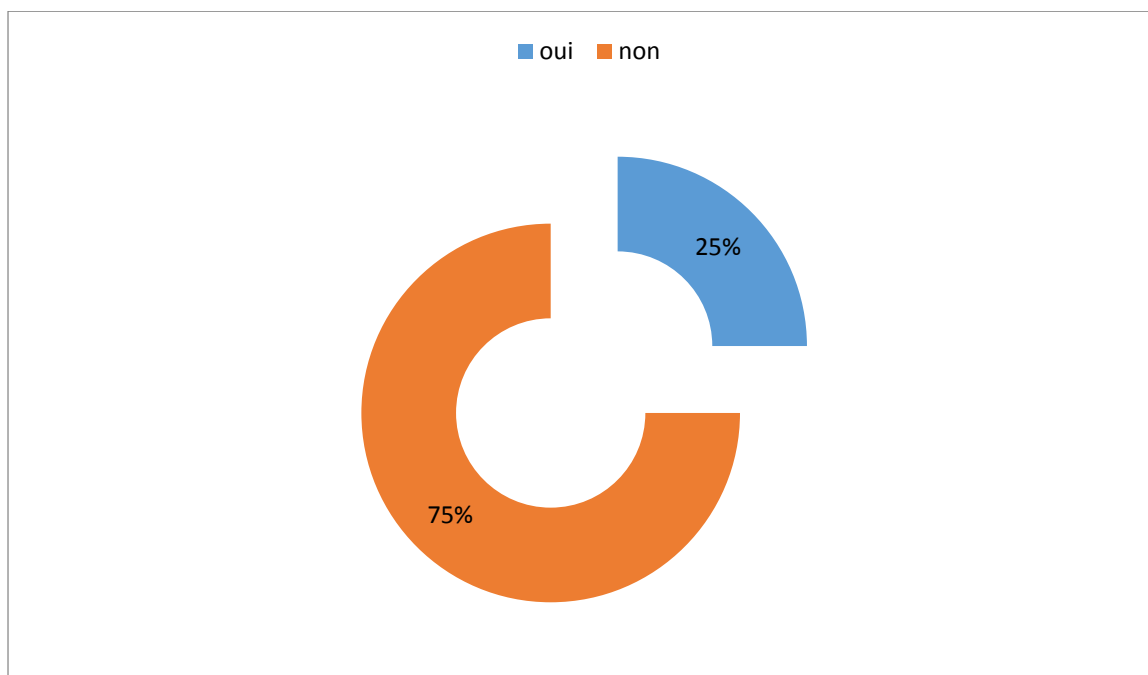


Source : résultat de l'enquête 2023

D'après l'enquête réalisée sur terrain la majorité des transporteurs disent que service public de transport est bien organisé dans les gares et les stations à un pourcentage de 60% ,par rapport au temps d'attente dans les stations et le prix fixé pour les usagers de transport ,par contre dans des arrêts sont mal organisés à cause de la concurrence entre les opérateurs de transport de 26% et 14% leur réponses voire que l'organisation est mauvaise parce qu'il y a de la quantité de matériel mais absence de qualité ,et les transporteurs travaillent anarchiquement ils ne respectent pas le cahier des charges voire la figure N°19.

2. la formation professionnelle sur l'activité de transport urbain :

Figure 20 : degré des opérateurs qui sont bonifié d'une formation professionnelle de cette activité



Source : résultat de l'enquête 2023

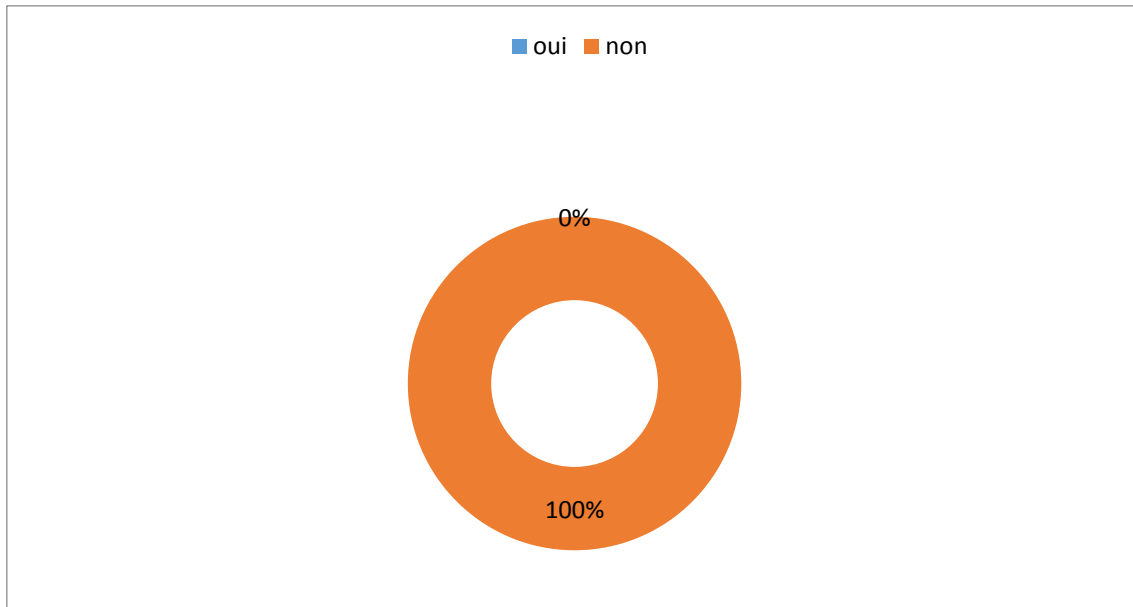
Les résultats de l'enquête montre que la juste 25% qui sont bonifié de formation professionnelle et la majorité sont les transporteurs des taxis individuel et collectif par contre 75% ils n'ont pas fait la formation juste un permis de conduire et l'autorisation de la direction de transport voire le figure N°20.

3. l'influence de transport informel ou artisanal sur l'activité en terme de concurrence sur le revenu des opérateurs

D'après les réponses des opérateurs de transport urbain y a une concurrence avec le transport informel et artisanal car à l'existence de ces deux type de transport influence sur les revenus des opérateurs et détruite l'organisation de l'activité de transport privé ou milieu urbain et l'anarchie dans le programme des lignes et aussi sur les prix fixé.

4. l'intention des opérateurs privé de transport urbain sur le regroupement dans les entreprises (SNC , SPA, coopératives de transport).

Figure 21 : le degré de choix des opérateur de se regrouper dans les entreprise (SNC ,SPA,coopératives de transport)

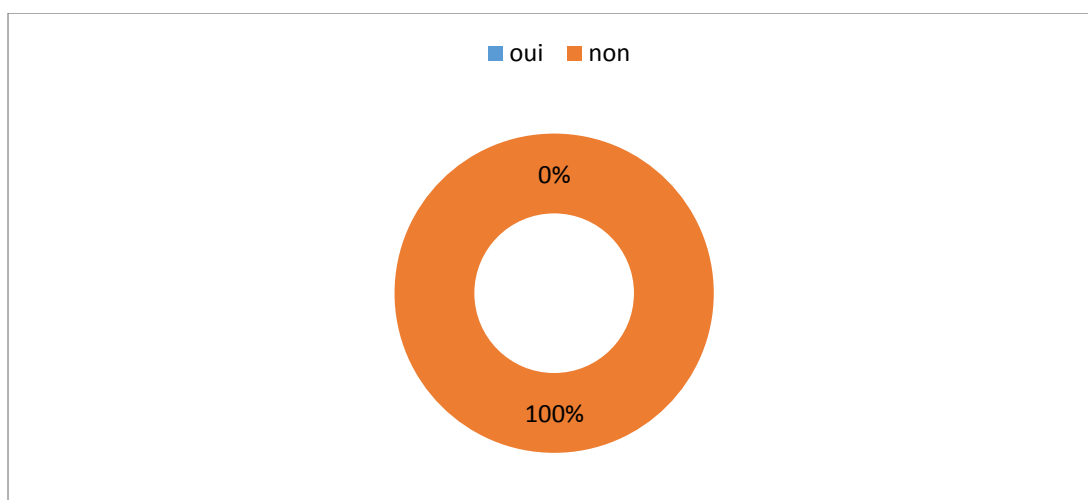


Source : résultat de l'enquête 2023

Résultat de l'enquête dérouler dans différents gare et station montre que 100% des opérateurs ne cherche pas à se regrouper car ils ne connaissent pas ses entreprises

5. les réponses des opérateurs privés de transport sur la connaissance de ses entreprises

Figure 22 : degré de connaissance des entreprise (SNC, SPA ,coopératives de transport)

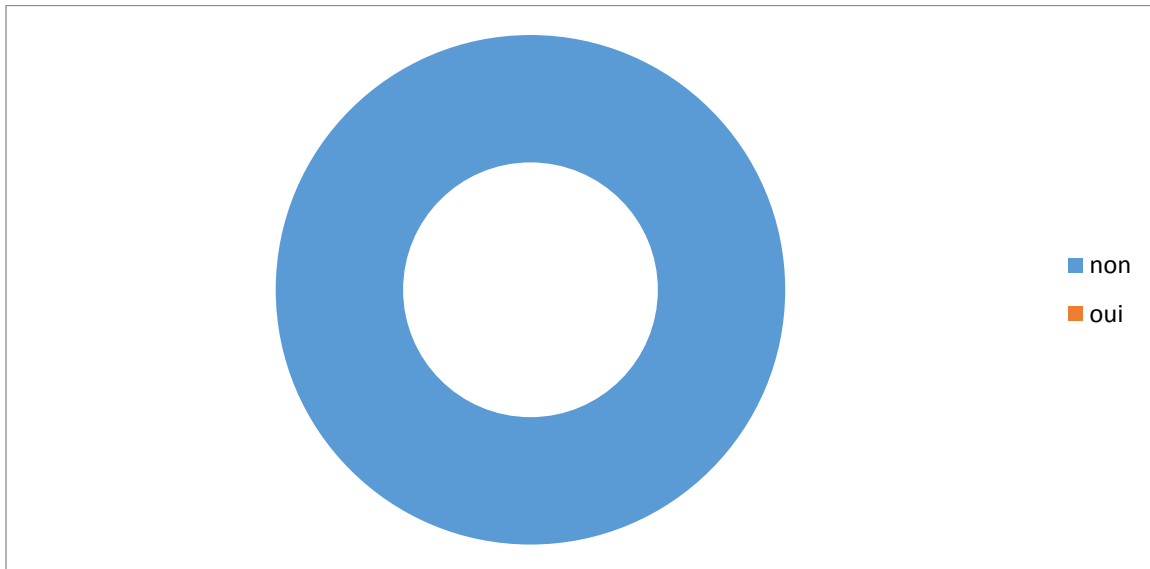


Source : résultat de l'enquête 2023

Comme la montre la figure n°21 au-dessus, que 100% des opérateurs privé de transport urbain à la wilaya de Tizi-Ouzou qu'ils ne connaissent pas ses entreprises.

6. l'intention des opérateurs privés de transport urbain sur le regroupement après avoir connaître les avantages de SNC et SPA

Figure 23 : degré des opérateurs privés de transport sur le choix de regroupement on SNC



Source : résultat de l'enquête 2023

Figure 24 : degré des opérateurs privés de transport sur le choix de regroupement on SPA



Source : résultat de l'enquête 2023

Les réponses des opérateurs toujours par non car ils ne font pas confiance à ses entreprises car elle n'existe pas dans notre wilaya.

Conclusion de chapitre

Le système de transport urbain dans la wilaya de Tizi-Ouzou a beaucoup évolué notamment depuis la libéralisation de cette activité, à la fin des années 1980. L'élément de l'offre qui est pris en charge dans cette évolution, c'est le moyen de transport. C'est-à-dire le véhicule ; mais tout le reste n'a pas connu un changement ou une amélioration remarquable.

Aujourd'hui, les moyens de transport sont disponibles et ils ont répondu effectivement à la demande et besoins des usagers sur le plan quantitatif, ce qui a permis aux citoyens de se déplacer plus facilement que par le passé (c'est l'un des avantages et des conséquences positives de cette ouverture). Cependant, le problème se pose en termes de qualité, d'organisation, d'insuffisance des infrastructures et de manque de modes de transport plus efficaces et plus performants.

Toutefois, cette évolution quantitative n'a pas été suivie par une planification stratégique de la part des pouvoirs publics, car ils ont réglé le problème de transport mais pas celui de circulation. Voilà comment le réseau de transport s'est développé, non pas pour répondre aux besoins en transport des voyageurs mais pour lutter contre le chômage. Cela s'explique par le fait que l'ouverture du secteur de transport à la wilaya Tizi-Ouzou s'est fait dans une certaine anarchie.

Conclusion Générale

Conclusion Générale

Le transport urbain rassemble l'ensemble des moyens utilisés pour déplacer les personnes et les marchandises dans le périmètre urbain. Au-delà de cette composante technique, et par elle, la décision qu'ils exigent correspondent à la recherche des modes les plus efficaces c'est-à-dire les plus économes en coût, en énergie, en temps en effet pervers, pour satisfaire la mobilité d'individus qui ont été soigneusement repérés par leur localisation dans l'espace, et par les rapports qu'ils entretiennent avec les grandes fonctions sociales : le travail, les conditions de vie hors travail, les habitudes, les représentations.

En Algérie, la démonopolisation et l'ouverture de marché du transport routier au secteur privé a contribué des véritables mutations. Un grand nombre de projets ont été réalisés ou sont en phase de réalisation, afin de rendre ce secteur plus performant et plus efficace dans la contribution de développement économique du pays.

La concentration de la population et des activités économiques dans la ville induit à la mobilité des personnes et nécessite l'amélioration de la qualité des services des transports urbains pour une meilleure efficacité urbaine économique.

Dans la wilaya de Tizi-Ouzou, la DT contribué à accompagner et à l'amélioration de qualité des services rendus aux citoyens. Elle utilise tous les moyens à sa disposition que ce soit organisationnels, humains et matériels pour la mise en œuvre efficace de la politique nationale en matière de transport de voyageurs et de marchandises. La mobilité qui concentre le tiers de la population et plus de la moitié des emplois et des effectifs scolaires de la wilaya.

Elles constituent les principaux pôles d'échanges générateurs des déplacements à l'échelle de la wilaya. Ce qui explique l'importance des flux vers la ville de Tizi-Ouzou.

Le résultat obtenu à partir de cette étude peut être résumé dans les points suivant :

- L'offre de transport collectif urbain au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou est disponible et répond à la demande de la population en matière de déplacements.
- Ce qui concerne la sécurité, elle n'est pas disponible aussi bien pour les transporteurs que pour les usagers.

Bibliographie

I - Ouvrages

1. BAUBY Pierre, 2011, « Service public, services publics », direction de l'information légale et administrative.
2. CHANSON- jabeur transport urbain
3. Dictionnaire d'économie et des science sociales, sous la direction de C D.echaude maison, Nathan Paris 1993
4. CHEVALLIER Jaque, 2012, le service public, Paris, Presse universitaire de France « que sais je »
5. DUGUIT L ; traité de droit constitutionnel tom 2 ? 3ième édition 1928
6. Pelletier Marie-louise, (2011) « les fondements et les bouleversements de la notion de service public en droit québécois » p153 Consulté le 1 juin 2023
7. Tribunal de conflit, (22/01/1921), société commerciale de l'Ouest africain « bac d'Eloka »
8. BROUSSAIS Romain, (2013) « histoire d'un grand arrêt : bac d'Eloka qui s'y frotte s'y SPIC consulté le 1 juin 2023
9. Gille-IGUG LIELMI, 2000 « une introduction au droit de service public » consulté le 4 Février 2023
10. Jean Claude ZARKA, 2015 « L'essentiel de droit public », édition Gualionlextenso chapitre
11. PENARD.T. (2003) « économie des réseaux et service en réseau : une application aux stratégies concurrentielles dans l'économie numérique » université de Rennes
12. Dictionnaire en ligne tschno-science.net consulté le 15 Mars 2023
13. TEFFRA.M (1996) « économie de transport » P24
14. Goodwin's (2004) the economic cost of road traffic congestion (universite.college, London)

Bibliographie

15. LANDRIEU G et (ali).(1997) l'évaluation des effets externes du transport sur l'environnement : 4eme colloque scientifique international « transport et pollution de l'air », Avignon, France
16. Eric Guérin, modifié par Julien Lenoir le 24 Juillet 2019, les modes de gestion des services publics,
wikiterritorial.cnfpt.f
17. VEDEL G 1976 droit administratif, Edition Thémis, Droit, Paris
18. Éric Guérin, modifié par Julien Lenoir le 24 juillet : le mode de gestion de services publics. Wiki territorial cnfl.fr.
19. 1 MERLIN P (1985), les politiques de transport urbain, la documentation française, Paris
20. MERLIN P (1984) , la planification des transports urbain :enjeux méthode , Paris
21. Mohamed Arezki ISLI « l'ouverture du secteur privé de transports urbains des voyageurs, in ouvrage collectif
22. chantal.
CHANSON-JABEUR et Saib MUNETTE : transport urbain et interurbain en Algérie cread 2002 .
- 23.Maribel François (2013),Economies des transports urbain .
- 24.ZN Jean –Claude(1981) le transport urbain un enjeu pour les villes .

II.Articles

- 1.Pole generateur de transport
2. RAMDINI S &AHMED ZAID M(2009) “Influence de la localisation des équipements publics sur la gestion de la mobilité de personnes dans la ville de tizi ouzou”, séminaire international faire la ville :par quelle pratique et par quels projet ?
3. La apport du Conseil Economique, Social et Environnemental, « la gouvernance des services publics » Auto-Saisine n° 1/2013.disponible sur webloi de 13 01 De transport terrestre.
4. RAMDINI S. (2015) « grands services publics territoriaux » cours M2 MTip

Bibliographie

5. DE PALMA.A et ZAAOUALY.N(2007) monétarisation des externalités de transport : un état de l'art,
université de Cergy-pontoise et école nationale des pentes et chaussées, laboratoire thema,
France.
6. AHMED ZAÏD Chertok M (2010) local public service management in Northern Africa
countries economic,
Social and cultural aspect FA ISSAERE, Torino
7. Décret présidentiel n° 15-247 de 2 Dhu al-Hijjah 1436 correspondant au 16 septembre 2015
pourtant
réglementation quand de marché public et des délégations de service public
8. Décret exécutifs n° 10-91 de Rabi al awwal 1431 correspondants au 14 mars 2010 fixant le
statut type de
l'établissement public de transport urbain et suburbain.
9. L'ordonnance 67-130 du 22 Juillet 1967 porte organisation des transports terrestres.
10. Journal officiel loi n°88-17 du 10 Mai 1988 portant orientation et organisation du transport
terrestre.
11. SafarZitoun M et TABTI-TALAMALI, A (2009) : la mobilité urbaine dans
l'agglomération d'Alger, évolution et perspective. Alger
12. Farès boubakour, Houria Bencherif, « Evolution du transport urbain en Algérie : du mode
artisanal à la
régulation par l'état », in revue géo-transport : transport et développement du territoire n°1-
2.2013
13. FaresBOUBAKEUR ,Houria BENCHERIF, op.cit
14. AFAR ZITOUN.M et TABTI-TALAMALI.A(2009), Alger
15. La loi 90-09 du 7 Avril 1990 relative à la wilaya et le décret 90-381 du 24 Novembre 1990
relatif à l'organisation et au fonctionnement des DTW

Bibliographie

16. Safar ZITOUN.M et TABTI-TALAMALI.A(2009), la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolution et perspective, Alger
17. Rapport du ministère des transports, publiques gouvernementales dans le domaine des transports. Septembre 2015
18. Rapport du ministère des transports, publiques gouvernementales dans le domaine des transports. Septembre 2015.
19. BOUSSADIA et BOUBAKOUR.F (2017), la gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie.
20. Le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quels logistiques fonctionnements les cahiers de cread N°109.
21. Catherine.L.Katia.M (juin 2006) Etude de tarification et de financement des transports urbains dans l'agglomération d'Alger « rapport phase IV-Synthèses »
22. AHMED ZAID M.RAMDINIS (2013) Globale performance and public service » mission of national company of the rail transport (SNTV) in Algeria in context of charge , cas study, the future of public enterprise.
23. Article sur la présentation de transport urbain et suburbain d'Alger publié le 28 juin 2017/w.w.w.etusa.dz
24. Article sur la présentation de transport urbain et suburbain d'Alger.
25. RAMDINIS. AHMED ZIAD.M et BOURAS.Z « le processus de réglementation du service public local des transports en Algérie au gré des reformes, la problématique de désengagement et réengagement de l'état », in revue Algérienne de mondialisation et des politiques économique N°01.
26. BAOUNI Tahar. Maitre de conférence chercheur : chef d'équipe : transport et mobilité urbaine : laboratoire ville Urbanisme et développement durable (VUDD) Ecole polytechnique d'architecture et d'urbanisme (EPAU d'Alger. «le dysfonctionnement de la planification urbaine dans les villes Algérienne »

Bibliographie

III. Thèses et mémoires

1. BELAID Rabah, (2007), « Environnement institutionnel et performance de la régulation des industries de réseau dans les pays en développement », thèse doctorat, INPS, Algérie
2. Djermoune Lamia-Yaiche Samira : calcul des couts de revient d'un titre de transport urbain cas de « LETUSB » mémoire de master en science économique option économie de transport(2016).
3. CHEMLA. F,(2014), la problématique des transport locaux et de mobilité dans la wilaya de Tizi-Ouzou, mémoire de master en science économique, UMMTO, spécialité management territoriale et ingénierie de projet.
4. BULTEAU.I. (2009) la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques d'environnement, thèse de doctorat en sciences économiques et finance, université de Nantes institution d'économie et de ménagement.
5. RAMDINI.S. (2020), Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes, régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie, thèse de doctorat en sciences économiques, UMMTO.
6. RAMDINI.S (2020) management de transport public local dans les villes moyennes algériennes, régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie, thèse de doctorat en sciences économiques (UMMTO).

IV. Sites internet

1. www.wilaya-tiziouzhou.dz.
2. [Http:www.ministère-transport-org.dz/](http://www.ministère-transport-org.dz/),
3. <http://www.universailis.fr/encyclopedie/transport-transports-et-économie/>.
4. <http://www.linternaute.om/dictionnaire.fr/définition/transport/>,

Juin 2023 université Mouloud Mammeri « Laboratoire REDYL »

Questionnaire adressé aux opérateurs du transport urbain de la wilaya de TIZI-OUZOU

Ce questionnaire est anonyme et s'inscrit dans le cadre d'un master académique « économie et finances locales » réalisant un travail de recherche et de fin d'étude, qui a pour objet d'une enquête de terrain sur l'adoptabilité de l'organisation des opérateurs privés de transport urbain de la wilaya de Tizi Ouzou.

Les résultats et les données vont servir à des fins scientifiques, merci pour votre collaboration dont dépend la réussite de cette étude.

Partie I : Caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain

1- Quel est votre sexe ?

Homme Femme

2- Quel est votre âge ?.....

3- Quelle est votre situation familiale ?

Marié Célibataire Veuf divorcé

4- Quel est votre lieu de résidence ?.....

5- Quel est votre revenu mensuel ?

Entre

15 000 et 20 000 DA 20 000 et 30 000 DA
30 000 et 40 000 DA 40 000 et 50 000 DA
Plus de 50 000 DA

6- Quelle ligne exploitez-vous ?.....

7- Quelle est la distance de votre trajet ?.....

Partie II : Caractéristiques et organisation de l'activité des opérateurs privés du transport urbain

1- Quel est le matériel roulant dont vous disposez et quel est son âge ?

Mini bus Autobus Taxi collectif
Auto car Taxi individuel

2- De Combien de places dispose votre moyen de transport ?.....

Annexes

3- Comment vous avez acheté votre moyen de transport ?

Par votre propre argent Par crédit bancaire
Par crédit l'ANSEJ Aide de la famille Autre

4- Avez-vous choisi votre métier ?

Oui Non

5- Quelle est votre profession avant d'être transporteur ?

Etudiant Commerçant
Fonction libérale Chômeur
Retraite Autre

6- A quelle heure vous commencez votre travail ?.....

7- A quelle heure vous arrêtez votre travail ?.....

8- A quel moment dans la journée vous travaillez le plus ?

Le matin avant 10h Dans la journée de 10h → 14 h
En soirée après 14h

9- Etes-vous satisfait des horaires de travail ?

Oui Non

Si non pourquoi ?.....

10- Travaillez-vous dans les journées fériées ?

Oui Non

11- Travaillez-vous les weekends ?

Oui Non

12- Quelle est la durée de votre trajet ?

Entre 15mn à 30 mn 30mn→1h

13- Quel est le tarif fixe pour votre trajet ?

Entre 20 et 30 DA Entre 30 et 50 DA Plus de 50 DA

14- Les coûts de votre moyen de transport sont-ils ?

Raisonnables Supérieurs aux revenus
Inférieurs aux revenus Chers

15- Quel est le nombre moyen de voyageurs par jour ?.....

Annexes

16- Combien de rotations faites-vous par jour ?.....

17-Etes-vous satisfait des infrastructures d'accueil (stations et arrêts) ?

Oui Non

Pourquoi ?

Justifiez.....

18- La qualité des réseaux routiers apparait elle ?

Médiocre Améliorable Bonne

19- Ce service vous apparait bien organisé dans le temps ?

Oui Non

Si non, expliquez ?.....

Parie 03 : perspective d'organisation de l'activité des opérateurs privés de transport urbain

1- Selon vous l'organisation actuelle des transporteurs privés de voyageur en milieu urbain est

Bonne Mauvaise Moyenne

Pourquoi ?.....

2- Avez-vous bonifié d'une formation professionnelle à propos de cette activité de transport ?

Oui Non

3- Le transport informel ou artisanal se réfère à un système de transport non réglementé ;

Comment influence ce type sur votre activité en termes de concurrence et à propos de votre revenue ?

4- Avez-vous l'intention de se regrouper dans les entreprises (SNC, SPA, coopératives de transport) ?.....

Connaissez-vous ces entreprises ?

Oui Non

Si non, nous avons :

A- L'entreprise SNC (société en nom collectif) est une forme juridique d'entreprise de deux ou plusieurs personnes qui fournit des services de transport en commun tel que (les bus...) ; ses avantages sont :

Annexes

- Responsabilité partagée (légale et financière cela veut dire que les dettes et les obligations partagées entre les associés cela réduit le fardeau individuel).
- Prise de décision partagée.
- La flexibilité dans le cadre organisationnelle donc répartition des bénéfices et des pertes entre associés.
- La continuité : SNC peut être existante si l'un des associés se retire SNC peut avoir des ressources financières (prêt bancaire).

5- D'après tous ces avantages de la SNC souhaitez-vous vous regrouper en SNC ?

Oui Non

Si non,
pourquoi ?.....

B- La SPA (société par action) est une entreprise qui propose de service de transport en commune dans des zone urbaine qu'elle exploite (bus, trams, métros)

Avantages de la SPA

- Mobilité accrue : SPA offre des solutions de transport pratiques et efficaces au milieu urbain.
- Réduction des embouteillages, encouragement des transports en commun.
- La SPA contribue à réduire le nombre de voitures particulières.
- Externalité positive sur l'environnement : transports en commun respect de l'environnement que voiture particulières.
- Transports en commun moins couteux que les transports particuliers.

6- D'après ces avantages, souhaitez-vous vous regrouper en SPA ?

Si non, pourquoi ?

C- La coopérative de transport urbain est une unité constituée par des opérateurs privés de transport urbain qui décident de se regrouper dans le cadre de coopérative , les membres de coopérative sont à la fois les propriétaires et les opérateurs de leur propres véhicules, ce qui leurs confèrent une participation directe et un rôle actif dans la gestion et la décision de l'entreprise.

Ses avantages :

- Principe démocratique : les membres ont le droit de participer aux décisions utilisant le principe « une personne et une voie ».
- Gestion collective et démocratique : chaque personne a l'influence sur la décision prise.
- L'accent sur la valeur de solidarité et d'équité et de soutien mutuel entre les membres : les bénéfices générés par E/SE se répartissent d'une manière équitable entre eux.
- Stabilité de l'emploi : en tant que propriétaire et opérateur de leurs propres véhicules, les membres ont une plus grande sécurité de l'emploi.

Annexes

- Impact social : coopératives de transport ont souvent une mission social qui dépasse la recherche de profit.
-

7-D'après ces avantage souhaitez-vous vous regrouper dans les coopératives de transport ?

Oui Non

Si non, pourquoi ?

8-Pensez-vous que ce type de regroupement aura des retombées bénéfiques de ce service comme l'amélioration de l'infrastructure d'accueil ?.....

Liste des Figures

Figure 1: Organisation administrative du transport en Algérie.....	48
Figure 2: répartition de la population selon la nature de l'agglomération	70
Figure 3 : consistance du réseau routier de la wilaya de Tizi Ouzou.....	77
Figure 4 : tranche d'âge des opérateurs privé	88
Figure 5 : sexe des opérateurs	89
Figure 6 : Répartition des selon leur situation familial	90
Figure 7 : revenu mensuel des opérateurs privés a la wilaya de tizi ouzou	91
Figure 8 : Degré sur le choix de choix des opérateurs de leur métier	94
Figure 9 : la profession des opérateurs.....	95
Figure 10 : Les heures de commencé le travail et l'arrêt de travail selon les opérateurs.....	95
Figure 11 : Le moment dans la journée ou les transporteurs travaillant plus	96
Figure 12 : Degré sur la satisfaction des horaires de travail	97
Figure 13 : La répartition des opérateurs qui selon le travail dans les week-ends.....	98
Figure 14 : la répartition des opérateurs selon le travail dans les journées fériées	98
Figure 15 : degré des couts de moyen de transport.....	99
Figure 16 : la satisfaction des opérateurs sur l'infrastructure d'accueil dans les stations et les gares	100
Figure 17 : L'opinion des opérateurs enquêtés sur la qualité des réseaux routiers.....	101
Figure 18 : L'opinion des opérateurs enquêtés sur l'organisation de service de transport urbain.....	102
Figure 19 : l'avis des opérateurs sur l'organisation de transport privé ou milieu urbain.....	103
Figure 20 : degré des opérateurs qui sont bonifié d'une formation professionnelle de cette activité	104
Figure 21 : le degré de choix des opérateur de se regrouper dans les entreprise (SNC ,SPA,coopératives de transport)	105
Figure 22 : degré de connaissance des entreprise (SNC, SPA ,coopératives de transport) .	105
Figure 23 : degré des opérateurs privé de transport sur le choix de regroupement on SNC.	106
Figure 24 : degré des opérateurs privé de transport sur le choix de regroupent on SPA	106

Liste des Tableaux

Tableau 1 : répartition géographique de la wilaya par daïra et par commune	68
Tableau 2 : Répartition de la population occupée par branches d'activité (2018), dans la wilaya de Tizi Ouzou	71
Tableau 3 : état des réseaux routier de la wilaya de T.O	79
Tableau 4 : Situation du transport routier de voyageurs au 31/08/2022	83
Tableau 5 : Repartis par type de véhicules, 74 % sont des fourgons et 19% des minibus et minicar.....	83
Tableau 6 : Répartition du « parc véhicules de transport de voyageurs »par tranches d'âges.	84
Tableau 7 : Les stations du chef-lieu de wilaya par taxi individuel.....	85
Tableau 8 : Répartition du parc taxis selon la capacité offerte pour 2021	86
Tableau 9 : Nombre de taxis de la wilaya de Tizi-Ouzou :.....	86
Tableau 10 : le lieu de résidence des opérateurs privé de transport urbain	90
Tableau 11 : Etude de la distance de trajet et les tarif fixé avec la durée.....	92
Tableau 12 : la qualité de matériel roulant et son âge, nombre de place et les moyens d'achat	93
Tableau 13 : nombre de voyageur par jour avec rotation dans chaque ville.....	100

Tables des Matières

Remerciements

Dédicace

Liste des Abréviations

Résumé

Introduction Générale

Chapitre I : Généralités sur le service public en réseau

Introduction	4
Section 1 : Concept de service public.....	5
1. Un construit historique de service public	5
2. Définition de la notion de service public	6
3. La notion juridique du service public	7
4. Caractérisation de service public.....	8
5. Missions et fonctions de service public.....	9
6. Les principes de service public	11
6.1 Principe d'égalité	12
6.2 Principe de la continuité	12
6.3 Principe de l'adaptation (mutabilité)	13
6.4 Principe de l'accessibilité	13
6.5 La transparence.....	14
6.6 Egalité et équité	14
6.7 Confiance et fiabilité	14
7. La conception industrielle et la notion de service public en réseau	15
8. La notion de réseau	15
9. La notion de service public en réseau	15
Section 2 : Description générale sur le transport urbain	17
1. Concept de base.....	17

Tables des Matières

1.1 Définition de transport.....	17
1.2 Définition de transport urbain.....	17
1.3. La mobilité urbaine.....	18
1.4 Infrastructures d'un réseau de transport urbain	19
1.5 Les caractéristiques du secteur de transport :	19
2. L'évolution et mode de service de transport urbain.....	20
2.1 L'évolution de transport urbain	20
2.2 Les modes de transport urbain :.....	21
2.2.1 Le Métro.....	21
2.2.2 Le tramway	22
2.2.3 Téléphérique	22
2.2.4 Le bus à haut niveau de service (BHNS).....	22
2.2.5 L'autobus et trolleybus	22
2.2.6 Tram-train	23
2.2.7 Vélo.....	23
2.2.8 Voiture particulière (Transport individuel).....	23
2.3 Externalités de transport urbain et leurs effets	23
2.3.1 Externalités positives	23
2.3.2 Externalités négatives	24
2.3.2.1 La congestion de transport urbain	24
2.3.2.2 Pollution atmosphérique.....	25
2.3.2.3 Le bruit	25
2.3.2.4 Les accidents	26
Section 3 : Modes de gestion de service de transport urbain en Algérie	27
3.1 Gestion de service public par une personne publique	27
3.1.1 La gestion directe et régie	27
3.1.2 Gestion par un établissement public :	28

Tables des Matières

3.2 La gestion du service public par une personne privée.....	29
3.2.1 La délégation unilatérale de service public.....	29
3.2.2 La délégation contractuelle du service public.....	29
3.3 Les modes de gestion privés des transports publics en Algérie	30
3.3.1 Le marché public.....	30
3.3.2 Délégation de service public	31
3.2.2.1 La concession.....	31
3.2.2.2 L'affermage.....	32
3.3.2.3 Le régie intéressé	32
3.3.2.3 la gérance	33
Conclusion du premier chapitre	34

Chapitre II : Organisation institutionnelle et opérationnelle des transports urbains en Algérie

Introduction	35
Section I : L'organisation institutionnelle et le cadre de réglementation de transport urbain..	36
1.1 Définition de la politique publique du transport urbain	36
1.2 Cadre réglementaire et législatif du transport urbain en Algérie.....	37
1.2.1 La période de 1962-1988(le monopole de l'Etat)	37
1.2.2 La période 1988 à 2001 : Libération du service de transport.....	38
1.2.3 La période de 2001 à nos jours	40
1.2.4 Les conséquences de la libération des transports publics	41
1.2.5 Le retour de l'état en tant qu'acteur régulateur.....	41
1.3 Organisation institutionnelle du transport urbain en Algérie	41
1.3.1 Au niveau national (central).....	42
1.3.1.1 ministère des transports (MT)	42
1.3.1.2 ministère des travaux publics (MTP)	42
1.3.1.3 le ministère de l'habitat et de l'urbanisme (MHU)	42

Tables des Matières

1.3.1.4 le ministère de l'intérieur et des collectivités locales (MICL)	43
1.3.1.5 le ministère du commerce (MC).....	43
1.3.1.6 le ministère des finances (MF)	43
1.3.2 Au niveau local	43
1.3.2.1 la direction des transports de la wilaya (DT.W).....	43
1.3.2.2 les collectivités territoriales.....	44
1.4 L'autorité organisatrice du transport	46
1.5 Les problèmes liés à l'organisation institutionnelle	49
Section 2 : Organisation opérationnelle par des opérateurs privés et conditions d'exploitation	50
1. Le mécanisme de service public et les opérateurs privés (l'organisation opérationnelle) de transport public.....	50
1.1 L'exploitation de service public de transport urbain	50
1.2 La gestion des infrastructures	50
1.3 La tarification	51
2.1.4 Financement de transport.....	51
2.1.5. Le contrôle	52
2. Les opérateurs de transport urbain	53
2.1 Les opérateurs publics	53
2.1.1 Le transport routier	53
2.1.2 La société nationale des transports des voyageurs (SNTV).....	53
2.2 Le transport ferroviaire	54
2.2.1 La société nationale de transport ferroviaire	54
2.3 Établissement public de transport urbain et suburbain d'Alger	55
3. Des opérateurs privés	56
Section 3 : Planification de transport urbain	58
1. La loi 90- 29 relative à l'aménagement et l'urbanisme.....	60

Tables des Matières

2. La loi 01-13 du 17 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres .	60
3. La mise en œuvre du plan de transport urbain	62
4. L'objectif de l'élaboration du plan de circulation urbaine	62
5. Elaboration des plans de transport	63
Conclusion du deuxième chapitre	65

Chapitre III : La politique du transport urbain de la wilaya de Tizi Ouzou

Introduction	66
Section 01 : la présentation de la wilaya de Tizi Ouzou et ses équipements	67
1. la situation géographique	67
2. relief	69
3. climat	69
4. la démographie	69
4.1 Evolution de la population de la wilaya de Tizi Ouzou	69
4.2 Dispersion de la population sur le territoire de la WTO :	70
4.3 situation socio-économique	71
5. Tourisme.....	72
5.1 L'agriculture	73
5.2 L'emploi	73
6. Les équipements socio-économiques	74
6.1 Les équipements sanitaire.....	74
6.2 Les équipements de l'enseignement et de la formation professionnelle	74
6.3 Les équipements de la jeunesse et sportif.....	75
6.4 Les équipements culturels	75
Section 02 : l'activité de transport dans la wilaya de Tizi –Ouzou :.....	77
1. les infrastructures de base	77
1.1 le réseau routier ; l'infrastructure routier.....	77
1.2 Les principaux axes routier de la wilaya de Tizi Ouzou	78

Tables des Matières

2. Etat du réseau routier de la wilaya de TO	79
3. Les ouvrages d'art	80
4. Le réseau ferroviaire.....	80
5. Les infrastructures d'accueil de transport à la WTO :.....	81
5.1 Les stations de transport urbain à l'intérieur de la WTO	82
5.2 Les moyens de transport dans la WTO.....	82
5.3 Transport public de voyageurs	83
6. Situation par taxi automobile	84
7. Transport effectuée par taxi	85
7.1 Transport collectif urbain	85
Section 03 : l'activité de transport urbain de personnes dans la wilaya de tizi –ouzou	87
1. Présentation de l'enquête	87
1.1 Présentation du questionnaire	87
1.2 Caractéristiques socioprofessionnels des usagers.....	88
Partie 01 : Caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain.....	88
1. l'analyse des tranches d'âge des opérateurs	88
2. la situation familiale des répondants	90
3. le lieu de résidence des opérateurs privés de transport urbain.....	90
4. le revenu mensuel des opérateurs.....	91
5. la ligne exploitée par les opérateurs et la distance de trajet	92
Partie 02 : caractéristique socio-économique des opérateurs privés du transport urbain.....	93
1. La réponse des opérateurs sur le choix de leur métier	94
2. La profession des opérateurs avant d'être transporteur.....	95
4. Le moment dans la journée où les transporteurs travaillent plus	96
5. Les réponses des opérateurs sur la satisfaction des horaires de leur travail.....	97
6. La répartition des opérateurs qui selon le travail dans les week-ends	98
7. la répartition des opérateurs selon le travail dans les journées fériées.....	98

Tables des Matières

8. Les couts de moyen de transport	99
9. le nombre de voyageurs et les rotations faites dans la journée :	100
10. L'opinion des opérateurs enquêtée sur la satisfaction des infrastructures d'accueil (station et arrêt).	100
11. La qualité des réseaux routiers	101
12. l'organisation de service.....	102
Partir 03 : perspective d'organisation de l'activité des opérateurs privés de transport urbain.	103
1. l'organisation actuel du transporteur privé de voyageur en milieu urbain.....	103
2. la formation professionnelle sur l'activité de transport urbain :	104
3. l'influence de transport informel ou artisanal sur l'activité en terme de concurrence sur le revenu des opérateurs	104
4. l'intention des opérateurs privé de transport urbain sur le regroupement dans les entreprises (SNC , SPA, coopératives de transport).	105
5. les réponses des opérateurs privés de transport sur la connaissance de ses entreprises.....	105
6. l'intention des opérateurs privés de transport urbain sur le regroupement après avoir connaitre les avantage de SNC et SPA.....	106
Conclusion de chapitre	107
Conclusion Générale	108

Bibliographie

Annexes

Liste des figures

Liste des Tableaux

Tables des matières