

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE DE BADJI MOKHTAR
- ANNABA



جامعة باجي
مختار - عنابة

FACULTE DES SCIENCES DE LA TERRE
DEPARTEMENT D'AMENAGEMENT
Laboratoire Ville, Patrimoine architectural
Urbain et Paysager

Année universitaire
2017/2018

N° d'Ordre :
Série :

Thèse
Présentée en vue de l'obtention du diplôme de
DOCTORAT ES SCIENCES
Option : Urbanisme

Titre
POUR UNE POLITIQUE DE TRANSPORT DURBALE
Organisation des transports public par bus à
Annaba

Présenté par :

AMAROUCHENE Réda Said

Sous la direction :

Professeur BOULKROUNE Heddy, Laboratoire VPAUP, Université Badji Mokhtar Annaba
(Algérie)
&
DOULET Jean François, MC, Laboratoire Lab'Urba Université Paris Est-Créteil, Val de
Marne, Paris XII (France)

Président :	BOUKHEMIS Kaddour	(Pr)	Université Badji Mokhtar Annaba
Rapporteur :	BOULKROUNE Heddy	(Pr)	Université Badji Mokhtar Annaba
Co-directeur :	DOULET Jean François	(MC)	Université Paris Est-Créteil, Val de Marne
Examineurs :	BENMISSI Hacéne	(Pr)	Université de Constantine III
	KOUADRIA Nouredine	(Pr)	Université Badji Mokhtar Annaba
	KEBICHE Abdelkrim	(MC)	Université Ferhat Abbés, Sétif

Sommaire

Sommaire	
Avant propos	
Résumé	1
Introduction générale	2
1. Nature, choix et objectifs de recherche	4
2. Problématique	5
3. Hypothèses et réponses	6
4. Démarche Méthodologique	7
5. Délimitation et présentation du champ d'étude	9
Partie 1 Les politiques de transport durable, et la place de l'amélioration des transports publics	12
Chapitre 1: Développement durable et transport durable	13
Introduction	14
1. Cadrage conceptuel relatif au développement urbain durable « principaux éléments	15
2. Appréhender le contexte actuel politique dans sa globalité	15
3. Développement durable : Créateur de débat (deux versions)	19
4. Le « transport urbain durable »: genèse et Définition	20
5. Les différentes acceptations liées au transport durable	23
6. Transport durabilité du concept à la doctrine : Les différentes considérations du concept	25
7. Les principales sphères liées du transport durable	25
8. Les principes relationnels entre les sphères du transport durable	28
9. Accessibilité et précarité face aux déplacements comme un aspect social fort	31
Conclusion chapitre 1	34
Chapitre 2 : Les politiques de transport urbain durable et des transports publics dans le contexte global : mises en œuvre, et intégration.	35
Introduction	36
1. Essai de définition des politiques de transport durable	37
2. Mise en œuvre et concrétisation des politiques	38
3. Principales évolutions des politiques de transports	40
4. Politiques souples « Soft Standard » et Politiques dure « hard Standard » comme critère de classification	42
5. La place les transports publics dans les politiques durables : L'évolution et la maturation des différentes approches des politiques de transport publiques	46
6. Notion du service public dans les transports	49
7. Complexité de la mise en œuvre des politiques de transport	53
Conclusion chapitre 2	54
Chapitre 3 : L'amélioration du service des transports publics : Leviers d'actions mécanismes de régulation, et rôle de l'action publique	56
Introduction : La nécessité d'aller vers l'intégration pour améliorer le service	57
1. Au niveau opérationnel	58
2. Au niveau institutionnel organisationnel	65
3. Le rôle de la transférabilité des expériences dans la promotion des bonnes pratiques.	72
Conclusion chapitre 3	74
Conclusion partie 1	76
Partie 2 Modèles d'arrangements institutionnels en matière de transport public ; Contextualisation, gestion et problèmes de transports publics dans les pays en développement, et pays Maghrébins	78
Chapitre 4 : Exemples d'arrangements institutionnels et de gouvernance pour les transports publics	79
Introduction	80
A travers le contexte général	81
1. Exemple de la ville de Paris	82
2. Exemple de la ville de Vancouver	90

3.	Cas de la ville de Londres	97
4.	Cas de la ville de Singapour	104
	Conclusion chapitre 4	117
	Chapitre 5 : Défis et enjeux des transports urbains dans les pays en développement, pays Maghrébins, et en Algérie : Similarités des problèmes, et des enjeux.	118
	Introduction	119
1.	Le contexte des pays en voie de développement	120
2.	Le contexte Maghrébin	121
3.	Schémas d'évolution urbaine et des transports	122
4.	Transport semi collectif «Taxi Collectif» ou transport à la demande : Un Rôle non négligeable	126
5.	Le grand chantier des Autorités organisatrices des transports	128
6.	Politique de transport durable en Algérie plus qu'un besoin, une nécessité imminente	130
	Conclusion chapitre 5	145
	Conclusion partie 2	147
	Partie 3 : Les effets Manifestes de la dérégulation des transports urbains	149
	Chapitre 6 : Territorialisation et contextualisation des transports publics à Annaba	150
	Introduction	151
1.	Contexte de crise pour une économie rentière	152
2.	Pressions sociales	153
3.	L'informel élevé au rang de secteur	154
4.	La périurbanisation comme réponse à une demande sociale latente (en logement)	156
5.	Axes routiers comme supports au développement et l'extension urbaine	158
6.	La congestion comme conséquence d'une combinaison de plusieurs phénomènes	159
	Conclusion chapitre 6	172
	Chapitre 7 : Réseau de transport PTU d'Annaba ; organisation exploitation et jeu d'acteurs opérationnels	174
	Introduction	175
1.	La libéralisation reconconditionne l'organisation du réseau d'Annaba	176
2.	Logiques d'acteurs	176
3.	Le réseau de transport en commun par bus entre Public et privé	177
4.	Taxi collectif : un transport semi-collectif pour un rôle non négligeable	196
5.	La direction de transport comme unique compétence responsable de la Wilaya	198
	Conclusion chapitre 7	201
	Chapitre 8 : Transport collectif à Annaba : une désorganisation chronique, un dérèglement symptomatique	203
	Introduction	204
1.	Préparation de l'enquête	205
2.	Analyse et interprétation des résultats de l'enquête.	209
	Conclusion chapitre 08	227
	Conclusion Partie 03	230
	Conclusion, pistes et recommandations	232
1.	Conclusion générale	233
2.	Pistes et recommandations	238
	Bibliographie	250
	Table des matières	261
	Symboles et abréviations	267
	Liste des figures	269
	Liste des tableaux	273
	Annexes	275

Avant propos

Le transport est sans conteste un secteur vital pour les établissements humains, tel un réseau veineux qui irrigue les différentes zones urbaines. Il est d'un côté moteur de tout développement, d'un autre côté peut s'avérer dangereux par ses externalités négatives.

En optant pour cette thématique de recherche deux principales difficultés se sont présentées : La complexité du sujet qui le rend difficilement cernable, ainsi que sa notion évolutive¹ d'une part. Et d'autre part par les dispositions et les mesures politiques qui essayent de s'adapter au contexte économique et social, en une sorte d'une continuelle remise en question. Chose qui a rendu difficile d'arrêter cette recherche de doctorat dans le temps.

Toutes ces complexités n'ont fait qu'encore plus m'attirer voire fasciner pour ce sujet, en m'incitant à avancer toujours vers la recherche et l'exploration de toutes les facettes qu'englobe le sujet. Et ce malgré les entraves et obstacles rencontrés : Manque de données chiffrées, la non coopération des administrations, le manque de documentation et ressources au niveau national, ainsi que l'absence d'une réelle vision urbaine de transport en Algérie, perçue toujours à partir d'un angle d'économie, ou de sociologie.

Ce qui a encouragé cette recherche à s'étendre à l'étranger, principalement au laboratoire Lab'Urba Paris, par plusieurs stages de courte durée entre 2011 et 2013, et ensuite par un stage de longue durée rentrant dans le cadre du programme nationale exceptionnelle PNE entre octobre 2014 et avril 2016.

A travers cette bourse, il m'a été permis d'éclaircir plusieurs zones d'ombres, et à élargir le champ de vision sur la problématique pour les pays en voie de développement, en vue d'en dégager une schématisation générale.

Ce stage m'a permis également de bénéficier d'un co-encadrement dispensé par Mr Jean François Doulet². La participation au cours de spécialité qu'il dispense à l'Institut d'urbanisme de Paris XII m'a offerte la possibilité de dégager les principaux modèles théoriques de gestion et d'organisation des transports publics dans leurs contextes. Et d'en constater le résultat et le fonctionnement sur la réalité, ainsi que de mesurer l'importance du contexte général, et son effet conditionnant sur les politiques de transports.

La capacité de cerner les visions holistiques et intégrées des transports et des transports publics m'a été prodiguée, et complétée par la formation dispensée par l'Institut de la Banque mondiale (WBI), portant sur la planification du transport urbain en avril 2015. Où il a été question des solutions novatrices pour les villes, afin de comprendre la mobilité urbaine sous toutes ses facettes, et d'en développer les programmes, et les projets les plus intégrés et durables.

¹ Notamment boosté par les nouvelles avancées technologiques, et catalysé par internet et l'éventail d'application offert : Uber, Auto-partage, Big Data.etc.

² Maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris (Université Paris Est-Créteil), chercheur au labo Lab'Urba et directeur-adjoint du Centre de recherche franco-chinois Ville et Territoire.

Cette formation m'a permis aussi de cerner la complexité de ce sujet de par la pertinence des analyses, ainsi que l'échange d'expériences avec les participants à cette formation. Du fait que chaque participant en exposant dans le cadre des exercices pratiques son cas au niveau local ; élargit et enrichit le champ de vision.

Dans l'objectif d'optimiser ce stage PNE, un passage également par le laboratoire LEMA à l'ULG de Liège en Belgique dirigé par Mr Jaques Teller, a été effectué, et qui m'a offert l'opportunité d'enrichir la recherche par les nouvelles pratiques liées aux nouvelles mobilités.

Des projets de recherche à l'exemple du PNR et du CNEPRU ont contribué à valoriser plusieurs volets de cette recherche.

Une thèse de doctorat avant tout c'est une aventure scientifique, mais aussi une aventure humaine. Ce parcours de recherche n'aura pu avoir lieu sans l'aide des personnes rencontrées, qui m'ont aidé de près et de loin à lever les obstacles et les embûches.

Un travail de doctorat est un parcours qui a un point de départ et un point d'arrivée, ce point d'arrivée servira et je l'espère à d'autres points de départ pour des recherches futures.

Ce travail est dédié :

A mes parents.

A ma femme.

A mon fils.

A mes sœurs.

A ma belle famille essentiellement Kheira et Chawki pour leur soutien tout au long de la maladie.

A mes amis.

Aux proches défunts.

Et à mes frères Palestiniens.

Résumé: Les transports publics jouent de plus en plus un rôle prépondérant dans les politiques de durabilité, étant donné qu'il représente l'alternative la plus crédible et plausible face à l'hégémonie de la voiture. D'un autre côté la performance, l'efficacité du réseau de transport et son coût, influencent et conditionnent le choix modal ainsi que l'intensité de l'utilisation des différents modes de transport offerts.

Ce travail de thèse, tente d'éclaircir la notion de durabilité abordée d'un angle de gestion et de gouvernance en essayant d'évaluer la politique de transport actuelle à travers ses différentes facettes. Ceci en interrogeant le contexte particulier de l'Algérie et plus précisément à Annaba, et son impact sur le fonctionnement des transports et l'organisation générale la ville. Différentes pistes de compréhension sont abordées : le contexte politique, principes d'organisation et de gestion des transports publics, infrastructure, logiques d'acteurs responsables de transport publics, articulation et jeu d'acteurs responsables de l'exploitation, , etc.

Ce travail se penche également sur tous les effets manifestes de la dérégulation en analysant leurs impacts sur le service de transport public de la ville d'Annaba ; notamment à travers ses différents volets organisationnels et fonctionnels, ainsi que sur la qualité de service. Ceci dans un objectif principal de rendre les transports urbains par bus vecteur de durabilité, par l'amélioration de l'organisation, et le fonctionnement du secteur.

Mots clés : *Développement Durable, Libéralisation, Transport public, Urbain, Organisation.*

Title : **For a sustainable transport policy: Organization of public transport by bus of the city of Annaba.**

Abstract: Public transport is playing an increasingly prominent role in sustainability policies, as it is the most credible and plausible alternative to the hegemony of the car, partly it is due to the: performance, efficiency and cost, influence and condition modal choice and intensity of use of the different modes of transport offered.

This thesis attempts to clarify the concept of sustainability from an angle of management and governance by trying to evaluate the current transport policy across its various facets. This is by questioning the particular context of Algeria and more specifically in Annaba, and its impact on the functioning of transport and the general organization of the city. Different ways of understanding are discussed: the political context, the logic of the organization and management of public transport, the organization and functioning, the infrastructure, the logics of public transport actors, the articulation and the role of actors responsible for exploitation, Service, etc.

This work also looks at all the manifest effects of deregulation by analyzing their impacts on the public transport service of the city of Annaba; Notably through its various organizational and functional components, as well as the quality of service. This in a main objective to make urban transport by bus a vector of sustainability, by improving the organization, and operation of the sector.

Key words: *Sustainable development, Liberalization, Public transport, Urban, Organization.*

العنوان: من أجل سياسة مستدامة للنقل الحضري : الجوانب التنظيمية والوظيفية للنقل الحضري لمدينة عنابة.

المخلص : وسائل النقل العام تلعب دورا هاما في السياسات المستدامة، كما أنها تمثل البديل الأكثر مصادقية وقبولاً ضد هيمنة السيارة، لأن الاختيار و كثافة استخدام وسائل النقل المختلفة المتاحة مرتبط أشد الارتباط بالأداء وكفاءة شبكة النقل والتكلفة. هذا البحث يحاول توضيح مفهوم الاستدامة من زاوية الإدارة والحوكمة في محاولة لتقييم سياسات النقل الحالية من خلال مختلف جوانبها. هذا بالتمعن في السياق الخاص بالجزائر وتعبير أدق في عنابة، وتأثيره على سير النقل والسيرورة العامة للمدينة. هذا بمعالجة وفهم مختلف الجوانب المتعلقة ب: السياق السياسي , مبادئ التنظيم و الإدارة , البنية التحتية, و منطق العناصر الفاعلة و المسؤولة عن وسائل النقل , الجهات المسؤولة عن التشغيل ، الخ. ويتناول هذا العمل أيضا الآثار المترتبة على رفع القيود عن مجال النقل عن طريق تحليل تأثيرها على خدمة النقل العام في مدينة عنابة. ولا سيما من خلال مختلف الجوانب التنظيمية والوظيفية وكذلك نوعية الخدمة. و هذا ليس إلا من أجل هدف رئيسي ألا وهو جعل النقل الحضري مستداما ، من خلال تحسين التنظيم وعمل هذا القطاع.

كلمات المفتاح : التنمية المستدامة - تحرير - النقل العمومي - الحضري - التنظيم.

Introduction générale

Les transports comme secteur névralgique sinon vital pour le développement de toute société urbaine et citadine, n'ont jamais été plus confrontés à la montée des préoccupations environnementales et sociétales qu'à l'époque actuelle.

L'année de 2006 est une année assez symbolique, c'est une année où la population urbaine a dépassé la population rurale. De ce fait le développement des établissements humains et urbains à travers le monde se traduit par une transformation des modes de vie, et des pratiques de déplacements. Qui apparaissent selon *Banister & al, (2000)* à travers l'augmentation de la quantité de déplacement avec des motifs toujours plus diversifiés, tout en utilisant des modes de transport de plus en plus nombreux.

Le secteur des transports est tout particulièrement questionné par le développement durable, car il est perçu et considéré comme étant le mauvais élève de l'environnement (*Kerbachi & al, 2009*), ce qui a poussé les politiques urbaines à revoir leurs lignes de conduite pour l'orienter progressivement vers une nouvelle référence : le transport durable comme une nouvelle façon de repenser l'analyse et la gestion de l'augmentation des déplacements, aussi bien sur le plan quantitatif que celui du qualitatif.

Ce passage émanant d'une prise de conscience de l'ampleur de la pollution atmosphérique, mais aussi sonore et visuelle, forme par ailleurs un des paradoxes majeurs de la mobilité. En d'autres termes, en on fait une arme à double tranchant : Le transport ayant la capacité d'être à la fois un agent principalement contributeur à la dégradation de l'environnement, et en même temps élément propulseur et catalyseur d'un développement des sociétés. De ce fait cette situation d'écart et de paradoxe constitue l'élément qu'il lui confère un rang important, sinon primordial dans les priorités des politiques actuelles et futures.

Mais actuellement beaucoup estiment que ce développement durable est devenu un mot souvent vidé totalement de son sens¹, ou plutôt victime d'une instrumentalisation ou d'une récupération politique ou économique².

Pour autant, lors de son apparition sur la scène mondiale plus précisément ; depuis le rapport de la Commission de Brundtland³ de 1987, il a suscité beaucoup d'espoir. En avançant une pensée globale nouvelle à la croissance, traduite par l'intérêt marqué auprès des chercheurs et des professionnels de politiques. Qui ont travaillé à donner une attention particulière à appliquer ses principes dans le contexte urbain.

Les questionnements sur le vrai sens que peut comporter un tel concept au delà du sens philosophique, rend soudainement le débat à ce sujet plus riche et diversifié. Et tend à l'orienter vers une nouvelle définition selon *Joumard (2009)* un nouvel ordre, d'un nouveau mode de développement.

¹ Dans le sens où il est qualifié comme un concept à la mode.

² Utilisé comme instrument pour des raisons autres que sa destination principale, utilisé souvent pour crédibiliser les différents discours.

³ *Rapport Brundtland World commission on environment and development, Our common future, New York: Oxford University Press; 1987.*

Cette étape qui ne reconnaît pas la place des systèmes de mobilité et de transport dans certains milieux de recherche ou décideurs, comme parmi les principaux enjeux urbains de la fin du vingtième siècle. Notamment par ceux qui les considèrent encore trop souvent comme relevant du domaine purement technique (*Figuroa & al, 1997*). Avec en plus le risque de recourir à une vision très restreinte de la mobilité exprimée par ses indicateurs quantitatifs les plus classiques, ce qui est réellement révolue.

La vision actuel stipule tout comme l'exige la société actuelle que les transports urbains soit prépondérants de principes complexes : social, politique, économique et technique, rendant leur maîtrise une tâche ardue.

Ceci impose aux transports durables de se frayer un chemin à travers les politiques urbaines en relevant deux grands défis à la fois : la réduction des émissions de gaz à effet de serre et toutes les externalités négatives, ainsi que l'amélioration de l'accès aux services pour tous les individus également.

Dans les pays développés ; les pressions et les contraintes parfois imposées par l'instauration du développement durable ont donné leurs fruits à travers les formes alternatives et innovantes de déplacements à l'exemple du : covoiturage, l'Auto partage, vélos et voitures en libre-service. Ces initiatives souvent « boostées » par le développement d'internet et le numérique proposent de ré-esquisser cette nouvelle mobilité urbaine, et dans laquelle s'investit aussi bien l'acteur public que l'acteur privé.

Les transports en commun de leur part en tant que transport de masse, absorbent la plus grande part de la demande dans la majorité écrasante des grands établissements humains des pays en développement⁴. Dans la mesure où la majorité des citadins n'ont pas une autre alternative à ce moyen de déplacement, notamment par son « abordabilité »⁵.

Le fait que ces dites villes connaissent et subissent des crises aigües en matière de transport en commun est dû souvent à une exploitation qui ne dépasse pas la forme artisanale (*Figuroa & al, 1997*), ceci avec tous ce qu'elle induit comme caractéristiques : parcs hétéroclites, bus et ses formes hybrides : mini bus et fourgonnettes. Ajouté à ça des effets manifestes et récurrents comme le manque de professionnalisme, et des problèmes de régularité de l'offre dans la majorité des cas.

A l'essor de ces villes en développement, et notamment celles du Maghreb ; les villes Algériennes dont le secteur des transports en commun est forgé par la libéralisation ; survenue depuis presque trois décades. Connait les mêmes cas de figures de crise, et n'échappe pas aux effets de dysfonctionnement, et d'une dérégulation anachronique.

Ce travail de recherche se propose comme une réflexion partante d'une vision globale durable du transport urbain, ses piliers, ses degrés d'acceptations ainsi que ses politiques, et tend à interroger les politiques nationales notamment en matière de transports publics à la lumière du dérèglement généralisé, afin de mieux comprendre

⁴ Exception faite de l'Asie où les deux roues jouent un rôle non négligeable.

⁵ Ces modes collectifs attirent la majorité des voyageurs dans le monde ce qui démontre la prépondérance de ce type de transport par rapport aux autres modes.

pourquoi les politiques éprouvent tant de difficultés à mettre en œuvre des stratégies intégrées de transports urbains, et à remettre à niveau l'offre en transport.

1. Nature, choix et objectifs de la recherche

La recherche porte sur le rôle que peuvent jouer les transports en commun dans une politique de durabilité, et tente d'évaluer la politique de transport actuelle à travers ses différentes facettes. Dans le contexte particulier de l'Algérie et plus précisément à Annaba, et son impact sur l'organisation générale de la ville. Ceci afin de l'inscrire dans une optique de soutenabilité, ce qui place cette recherche dans le volet de la recherche action⁶.

Partant de cet objectif, nous avons tenté d'éclaircir la notion de durabilité abordée d'un angle de gestion et de gouvernance. De ce fait le choix également s'est porté sur le transport en commun étant donné qu'il représente l'alternative la plus crédible et plausible face à l'hégémonie de la voiture, mais tout en prenant en considération que la performance, l'efficacité du réseau de transport et son coût, influencent et conditionnent le choix modal, ainsi que l'intensité de l'utilisation des différents modes de transport offerts.

Dans le cas de l'Algérie en général et pour le cas d'Annaba en particulier, les études qu'on a menées auparavant (*Amarouchene, 2009*), ou les simples observations nous ont permis de déceler une certaine désorganisation générale du réseau de transport urbain par bus. Et qui se traduit sur terrain par des «dysfonctionnements structurels», la quasi absence des critères les plus élémentaires de la qualité de service ; résultat de la libéralisation sauvage du secteur au mains des privés et de ce qu'a été qualifié de «l'entreprise familiale »⁷.

Ce travail se penche sur tous ces effets manifestes de la dérégulation en analysant leurs impacts sur le service de transport en commun de la ville d'Annaba. L'objectif principalement visé est de rendre les transports urbains par bus vecteur de durabilité, par l'amélioration de l'organisation, et le fonctionnement du secteur. Pour cela il nous semblait agir sur l'amélioration et l'optimisation du niveau de service des transports publics, pour encourager le rabattement vers ce mode, et l'utiliser comme levier d'action pour une politique d'ampleur et durable.

Afin d'atteindre les objectifs de cette recherche et aussi pour la contribution à une meilleure connaissance de la politique de transport dans le contexte algérien. Différentes pistes de compréhension sont abordées : le contexte politique, logiques d'organisation et de gestion des transports collectifs, organisation et fonctionnement, infrastructure, les logiques d'acteurs responsables de transport publics, le jeu d'acteurs responsables de l'exploitation (articulation : public/privé), niveaux de service, etc.

⁶ *Le sens voulu par le concept de recherche action, est le Sens Anglo-Saxon à savoir ; celui qui la qualifie de recherches émanant d'une action délibérée de transformation de la réalité correspondant à des recherches ayant un double objectif : Transformer la réalité et produire les connaissances concernant ces transformations.*

⁷ *Le terme a été utilisé par Pr Farès Boubakour (2004) Les transports urbains en Algérie : quelques effets de la dérégulation - pour désigner le petit opérateur privé avec une capacité limitée à un seul bus, et qui manque de qualification.*

Ceci dans l'objectif d'apporter une réflexion par rapport à la conduite de l'action publique et ses impacts sur la crise des transports en commun en Algérie et à travers la ville d'Annaba. Tout en passant en revue les causes, les tenants et aboutissants de cette crise, afin d'essayer d'y apporter des orientations abordées d'un angle de durabilité.

2. Problématique

Les problèmes de gestion et de financement du secteur des transports, font parties des points saillants et communs dans les politiques de la ville des pays en voie de développement ainsi que des pays Maghrébins.

Des pays comme le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et ce malgré les efforts importants consentis par ses gouvernements, depuis leurs indépendances en vue d'améliorer leurs services des transports publics, se sont toujours heurtés aux problèmes de disponibilités financières. Ceci apparaît bien dans les profonds dysfonctionnements qualifiables de «chroniques» face à la problématique relative à la gestion, et au financement des transports publics (*Saddok, 2006*).

La période entre les années 80 et 90 a été charnière pour ces pays, correspondant à une crise économique structurelle, qui s'est soldée par la libéralisation des principaux secteurs économiques et entre autre le secteur de transport⁸.

Malgré l'existence actuelle de projets de transports collectifs de qualité (métro d'Alger, tramway à travers les différentes wilayas⁹, tramway de Rabat- Salé, métro léger de Tunis, etc.), les transports collectifs connaissent une faiblesse généralisée en matière de qualité, dans le sens où elles ne remplissent pas des conditions de transport satisfaisantes en termes de confort, de régularité de service et de sécurité offerts aux usagers, d'où leur image négative (*Houpin, 2010*).

Le contexte national pour sa part a souffert depuis l'indépendance 1962 de l'absence d'une vraie politique de transport par bus, plus précisément depuis 1988 ; date de la libéralisation et la disparition de l'opérateur historique (*Boubakour, 2004*), marquant ainsi le total désengagement du secteur au profit du privé pendant cette époque.

Cette sorte d'ouverture du secteur du transport public a été impulsée par la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres. Cette loi similairement aux effets de la loi française LOTI 1982¹⁰, a eu comme effet de remodeler en profondeur le secteur de transport du pays, en y apportant de nouvelles logiques, et de nouveaux acteurs sur la scène du transport public.

Les effets négatifs générés par cette déréglementation se manifestent à travers la suroffre¹¹, qui a certes solutionné le problème sur le plan quantitatif mais au

⁸ La libéralisation est survenue dans un climat de crise économique, et sous pressions des bailleurs de fonds internationaux, dont le FMI et la Banque Mondiale dans une logique de dé-monopoliser le secteur de transport public.

⁹ Collectivité publique territoriale issue d'une division administrative de limite et de prérogative prédéfini, dirigée par un Wali. L'Algérie en compte 48 wilayas, elles-mêmes subdivisées en daïras.

¹⁰ La Loi d'orientation des transports intérieurs LOTI du 30 décembre 1982, est une loi fondamentale et charnière dans l'organisation des services publics de transport en France.

¹¹ Elément que nous avons pu prouver par nos enquêtes sur terrain (*Amarouchene, 2009*), ainsi contrairement à ce que l'on croit l'offre était largement supérieure à la demande.

détriment du qualitatif. Observé à travers une totale absence des paramètres les plus élémentaires de la qualité de service ressentie surtout par les usagers¹².

Ne faisant pas exception, des grandes villes nationales et mêmes celle du monde ; Annaba à connu à travers son développement et sa croissance urbaine une forte augmentation des déplacements ainsi qu'une forte sollicitation de ses moyens de transport. En effet pendant les deux dernières décennies, l'augmentation du parc automobile et du taux de motorisation ont atteint des records jamais égalés auparavant, grâce à un climat très propice caractérisé entre autre par les facilités financières d'accès à la propriété du véhicule¹³.

Le « Périmètre de Transport d'Annaba » PTU constitue un cadre d'étude assez représentatif du contexte Algérien. Ce contexte dans lequel la ville s'inscrit et subit de plein fouet toutes les conséquences des différents choix politiques et économiques pris, et qui n'ont pas été eux même sans conséquences sur le secteur du transport public.

Cette présente recherche défend l'idée qu'une politique cohérente, pertinente et d'ampleur en matière de transport par bus est vital dans une ville qui œuvre pour son développement durable. Mais se prétendre pour une durabilité à Annaba ne peut se faire avec un transport par bus, marqué par un dérèglement fonctionnel aggravé. La réflexion principale porte sur la façon de rendre le transport urbain par bus un vecteur d'efficacité et pourquoi pas de durabilité, au service de l'utilisateur, l'environnement ainsi que sur les potentiels leviers d'actions à cette politique.

A l'aune de la question principale gravitent des questions secondaires sur la situation et les dysfonctionnements que connaît le secteur de transport en commun par bus dans la ville, et l'impact généré par cette dérégulation et ses effets sur le fonctionnement et l'organisation des lignes, des stations, ainsi que la façon de promouvoir les transports urbains par bus.

3. Hypothèses et réponses

La principale piste à ce questionnement cible précisément la cause du dérèglement que connaît le secteur de transport ainsi que celui du transport public, à travers l'impact sur le fonctionnement du secteur et sur l'organisation urbaine au PTU d'Annaba. Cette piste pourrait nous amener à chercher une politique capable de ramener le transport public à sa fonction principale qui serait celle d'un service public, et d'encourager ainsi le choix et le rabattement vers les transports publics.

¹² Effectivement tout les avis que ce soit des usagers, des médias, et des collectivités s'accordent à affirmer à l'unanimité que les transports publics par bus sont devenus une référence en matière de mauvaise qualité de service.

¹³ Notamment grâce au crédit à la consommation suspendu depuis 2009, mais relancé en 2016 pour les voitures produites nationalement.

Ainsi l'organisation urbaine actuelle des transports en commun par bus de la ville d'Annaba suppose qu'elle ne remplit pas son rôle correctement à cause notamment du dysfonctionnement, et du dérèglement du secteur, qui n'est autre que le résultat de la façon dont s'est faite la libéralisation du secteur pendant les années 1990. Ceci est survenu après le long règne du secteur public et qui constitue une sorte d'un total abandon du secteur aux mains du privé et de l'entreprise familiale¹⁴.

Cette libéralisation a certes solutionné le problème en-y apportant un denier quantitatif considérable¹⁵ mais ceci s'est fait au détriment de la qualité. De ce fait, la régulation de ce service est plus qu'une urgence, cela passera forcément par le rétablissement de la notion de service public.

Promouvoir les transports urbains par bus, l'amélioration et la remise à niveau de la qualité de service des transports (régularité, confort, accueil, amplitude horaire, ponctualité.etc), pourrait replacer les transports au service de l'usager, qui serait sensible à cette notion.

Ceci pourrait joué a fortiori le rôle d'un levier d'action à une politique de transport efficace, considéré comme vecteur de durabilité, capable de créer une cohérence avec les futures nouvelles mobilités. Occasion pour laquelle il faut repenser l'organisation du réseau, la gouvernance, et la relation entre opérateur public et privé.

Ceci permettra sensiblement d'améliorer le service de transport et pourra même se prétendre à un possible report modal vers le bus, et à diminuer le trafic automobile, et ses nuisances urbaines et environnementales dans le centre urbain d'Annaba.

4. Démarche Méthodologique

Afin de mettre en lumière les effets les plus manifestes de la dérégulation du service de transport par bus à l'échelle nationale, mais surtout à l'échelle urbaine par rapport au PTU périmètre de transport de la ville d'Annaba, et notamment à travers ses différents volets organisationnels et fonctionnels ; La démarche pour aborder cette problématique s'est faite par l'entremise d'une étude préliminaire comportant une approche théorique et une étude exploratoire par rapport à une approche contextuelle.

De sa part l'approche opérationnelle qui s'inscrit dans l'étude approfondie de terrain sous-tend deux parties : une enquête par rapport à l'organisation générale du réseau du PTU d'Annaba, et une deuxième partie comportant une enquête de type questionnaire directe destiné aux usagers.

¹⁴ Ce point a été soulevé par Pr Farès Boubakour (2004) dans ses travaux sur « Les transports urbains en Algérie : quelques effets de la dérégulation » pour désigner le petit opérateur privé avec un parc limité à un seul bus, et qui manque de qualifications et de professionnalisme.

¹⁵ Ce qualificatif a été utilisé par notamment par Pr Farès Boubakour dans ses mêmes travaux.

4.1 Une approche théorique

Cette partie s'est construite sur la base des nouveaux défis urbains, auxquels la ville d'aujourd'hui est confrontée, notamment en matière de durabilité et de transport urbain, étant axé surtout sur le défi environnemental, en dressant un état de l'art vue d'un angle d'organisation et de gestion des transports.

Ceci étant donné que la base du développement durable, est axée sur les transports en commun et leurs rôles dans la construction d'une politique de durabilité.

4.2 Une approche contextuelle

Elle permettra de se placer dans le contexte politique et ce partant du principe de la hiérarchie « Macro au Micro », pour les politiques de transport à travers le monde mais surtout des pays en voie de développement PED.

D'une part cette partie traitera les différentes politiques volontaires d'amélioration des transports par bus d'un point de vue gouvernance et d'organisation, qui sera renforcé par des exemples et des modèles «cas d'écoles» des villes de : Paris, Singapour, Vancouver et Londres.

Notamment à travers les dispositifs et les arrangements organisationnels institutionnels qui ont pu donner de bons résultats sur le plan de la cohérence et d'attractivité des transports.

D' autre part ; l'analyse contextuelle traitera également le contexte Maghrébin (Maroc et Tunisie). Vu que ce dernier représente à la fois des similitudes avec le contexte de recherche, et matérialise le chaînon entre le contexte hiérarchique mondial, des PED et celui de l'Algérie.

Pour ce qui est de «l'état des lieux des politiques nationales en matière de décisions », ayant un impact direct ou indirect, sur le secteur des transports et de l'environnement marquant le secteur des transports en commun . Les principaux faits marquants des politiques de l'Algérie en matière d'organisation des transports sont passés en revue en ce qui concerne surtout :

- Le transport collectif en passant par les entreprises nationales à la politique de libéralisation au compte du secteur privé.
- Le transport individuel qui a été marqué par l'augmentation du taux de motorisation et ses causes, afin de mieux cerner l'aspect historique de l'organisation des transports, et ses impacts directs et indirects sur l'organisation du réseau de transport urbain.
- Le changement dans la composition du parc roulant national de part les modes et le type de véhicule.

4.3 Une approche opérationnelle

Le premier volet de cette approche traite le contexte urbain dans lequel s'inscrit le PTU d'Annaba en prenant en compte le contexte social, et son impact sur la politique générale, la gestion de la ville et celle des transports publics.

Ainsi que les caractéristiques de l'évolution urbaine de la ville, confrontées avec celles des moyens de transport : l'évolution du parc automobile de la ville d'Annaba, ainsi que son impact sur la fluidité du trafic, et les caractéristiques du système viaire.

Le deuxième volet de cette approche traitera par la suite le PTU d'Annaba comme champ d'investigation, à partir de l'établissement d'un diagnostic relatif à la gestion et à l'organisation des transports publics de la ville :

-La première partie du diagnostic englobe la réflexion tournant autour des logiques qui guident le système de transport public en tant que service, et qui surtout fédèrent les principaux acteurs et leurs rôles à travers l'ensemble du réseau.

Ceci est fait sur la base des données recueillies auprès de la direction de transport de la wilaya DTW¹⁶, mais vu le manque en matière de données chiffrées « si elles ne sont pas absentes elles sont caduques ou biaisées » ; elles ont été complétées par les données issues de l'enquête personnelle à l'exemple des données quantitatives relatives à l'offre, la demande, le parc roulant, les taux de remplissage sont issues de notre recherche de magister (*Amarouchene, 2009*). Et qui ont été mises à jour pour chacune des lignes du réseau d'après les recettes journalières recueillies auprès des chefs de stations pour l'opérateur privé, et auprès de la direction de l'ETA Annaba « service de comptabilité » en ce qui concerne l'opérateur public.

Le troisième volet de l'approche opérationnelle traitant le niveau de la qualité de service perçue par l'utilisateur, cette dernière sera mesurée d'après une enquête par questionnaire auprès des usagers. Et complétée par l'observation in-situ pour cerner chacun des critères, pour être adaptés par la suite aux spécificités et aux pratiques locales relatives au contexte du PTU.

Ces critères traiteront à titre d'exemple des éléments matériels : signalement et équipement des arrêts, aménagement et accessibilité des arrêts, informations disponibles aux arrêts, type de véhicules, amplitude horaire, fréquences pour chaque ligne, vitesse commerciale, régularité du temps de parcours. Et qui s'ajoutent en plus à d'autres critères non matériels mais perceptibles et ressentis par l'utilisateur comme : le confort, le bruit, l'accueil, la propreté, et la sécurité, etc.

La triangulation de ces trois approches permettra par la suite de construire la dernière partie relative à la conclusion générale et aux axes d'orientations.

5. Délimitation et présentation du champ d'étude

Annaba est une wilaya côtière¹⁷ du nord est Algérien, qui s'étale sur une superficie de 1 439 km², abritant une population qui avoisine les 609 499 habitants.

La densité de la population au niveau de la wilaya s'élève à 437 hab/km², et la densité des logements s'élève à 98 log/km², alors que le taux d'activité de la population occupée est de 43.9% par rapport à la population totale¹⁸.

¹⁶ C'est l'autorité responsable de la gestion du secteur de transport au niveau de chaque wilaya.

¹⁷ La wilaya d'Annaba s'étire sur plus de 80 km de bande côtière.

¹⁸ Calculé d'après les données du dernier RGPH de 2008 de l'ONS sur le site : www.ONS.dz. Voir l'annexe 1

La wilaya compte 12 communes : Annaba, Berrahal, El Hadjar, Eulma, El Bouni, Oued El Aneb, Cheurfa, Seraidi, Ain Berda, Chetaibi, Sidi Amar, Treat (fig i.1).

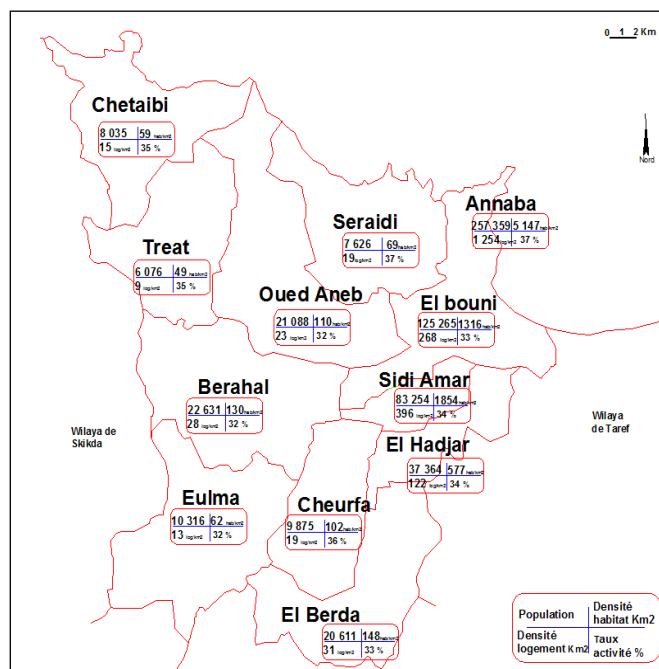


Fig i.1. Les 12 communes de la wilaya d'Annaba, et quelques données urbaines. Auteur d'après RGPH 2008, www.ONS.dz.

Le développement urbain de la ville issu d'une tendance à la périurbanisation est marqué par le fait que les communes d'Annaba, El Hadjar, El Bouni et Sidi Amar, occupent près de 20% de la surface de la wilaya d'Annaba. Soit une superficie de 25 582 ha, mais concentrent plus de 82% de la population de la wilaya¹⁹, ainsi que la plus part des activités industrielles et services.

Ce qui renforce le caractère d'une distribution déséquilibrée de l'urbanisation et de la démographie.

La ville d'Annaba est structurée autour d'un centre principal. Ce centre ville autour duquel s'articule une organisation qui s'apparente à une forme radioconcentrique des différents quartiers résidentiels, de ce fait les axes structurants convergent vers ce centre.

Ce centre de par son attractivité exerce une grande influence sur les communes principales et secondaires gravitantes autour de lui. Ceci provoque une certaine dépendance par rapport au centre, du fait que ce dernier connaît une concentration des équipements supérieurs avec une faiblesse des équipements dans nombre de communes. Ceci aussi génère irréfutablement une forte mobilité, perceptible surtout pendant les heures de pointes. D'où la saturation des voies principales avec la formation de plusieurs points de congestion dans le trafic tels que les carrefours :

¹⁹ Ce point est soulevé par le Plan directeur de l'aménagement et de l'urbanisme PDAU «Outil de planification urbaine », dans sa note introductive. Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'espace intercommunal d'Annaba PDAU 2008, Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba, 2008, p2.

Hacene Nouri, Bouzered Houcine, et les rues ALN, 1er novembre, le rond point de la cité Mokawama, etc.

Le champ de cette recherche correspond de part les volets de cette dernière au PTU d'Annaba, qui est défini par le Décret Wilayal n° 245 du 20/05/1996 relatif à la définition du périmètre de transport urbain de la wilaya d'Annaba²⁰. Ce périmètre englobe la partie majeure du réseau de transport public et concentrent les principales stations (fig i.2).

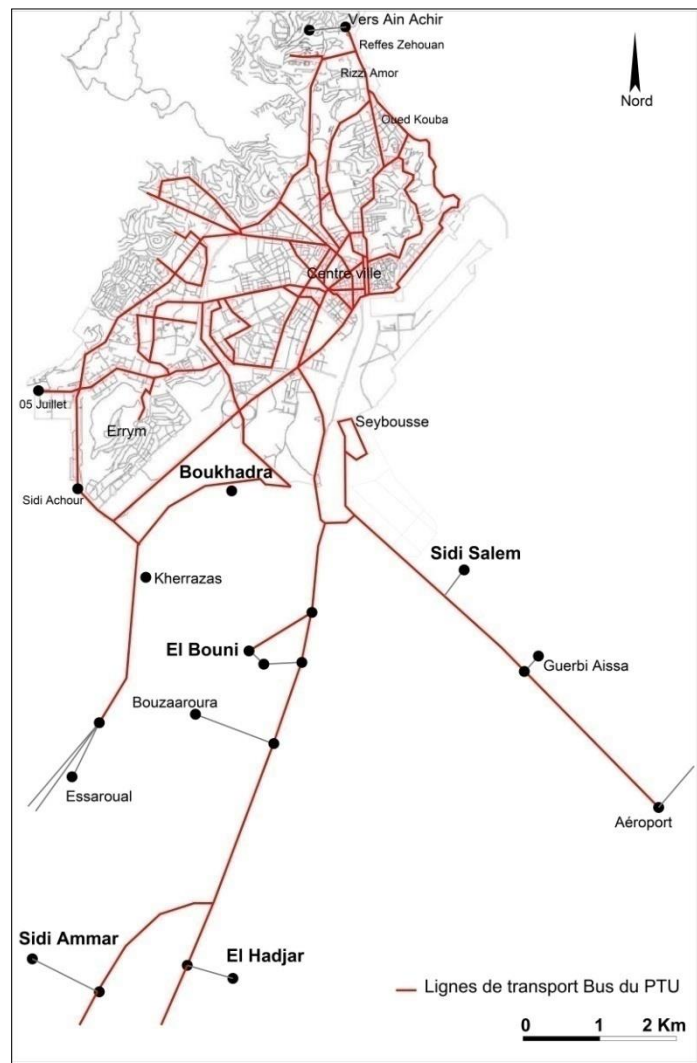


Fig i.2. Principales lignes de TP, prise en charge par l'opérateur privé à l'intérieur du PTU d'Annaba. Auteur 2016.

²⁰ Le décret Wilayal n° 245 du 20/05/1996 est ci-joint en annexe 2.

Partie 1

Les politiques de transport durable, et la place de l'amélioration des transports publics

Chapitre 1
Développement durable et transport durable

Introduction

Depuis le rapport de la Commission *Brundtland* (1987) qui a fait connaître à la population mondiale la notion de « développement durable », les chercheurs et les professionnels de la politique de la ville se sont acharnés à appliquer ses principes dans le contexte urbain et métropolitain.

Cependant, le secteur des transports s'est avéré un champ particulièrement difficile pour la promotion de la politique de développement durable parce que faisant principalement partie des systèmes : technique, économique, sociale complexes et poreux, s'avérant difficile à aborder ainsi qu'à cerner de façon globale.

Dans la mesure où la majorité des politiques d'orientation ont été élaborées pour aborder les questions de développement durable en général. Ceci dit ces dernières ne traitent habituellement qu'une partie de la multitude des systèmes de l'activité humaine, malgré que le transport est y est largement intégré.

Les efforts visant à l'introduire dans les mécanismes de la politique de l'urbain continuent à prospérer, malgré les défis considérables aux niveaux : politique, économique, sociale, institutionnel, et technologique.

La ville, l'urbain sont plus que jamais sollicités : l'évolution des tendances urbaines mondiale du 21^{ème} siècle, mènent la civilisation vers des territoires inconnues. Cette évolution sans égale a atteint pour la première fois de l'histoire des établissements humains, plus de la moitié de la population mondiale vit dans des zones urbaines, en 2030 elle atteindra cinq milliards d'individu. A ce rythme de croissance et d'urbanisation, presque toute la population au cours des trois prochaines décennies deviendra citadine (*UN, 2012a*).

Cette croissance démographique sans égales est concentrée dans les zones urbaines comme « lieu de concentration des richesses », et lieu où convergent toutes les ressources du monde, ce qui en fait la source principale de la dégradation de l'environnement mondiale.

En plus avec les révolutions sociales qui prennent formes à travers les soulèvements Populaires¹⁵, à cause des situations sociales ; renforce l'argumentaire, justifiant la nécessité de se tourner vers des politiques économiquement durables mais aussi socialement équitable pour les plus démunis.

Ce chapitre introductif essaiera d'exposer l'étendue du concept de durabilité et son extension au transport, y compris tous ses aspects en se basant sur une lecture analytique propre, issus d'une recherche théorique établie.

¹⁵ *Etiqueté de révolutions arabes hormis les intérêts politiques et géostratégiques cachés, elles ont été en partie enrobées et/ou motivé par des revendications et des préoccupations d'ordre social.*

1. Cadrage conceptuel relatif au développement urbain durable « principaux éléments retenues »

Le présent cadre de recherche aborde le volet du développement durable dont les objectifs et les modalités s'apparentent à celles de la politique de la ville, et aux éléments liés développement urbain, en ce qui concerne notamment les démarches relatives à l'amélioration de la qualité de vie et la participation citoyenne.

Ces deux dernières doivent être mises en cohérence avec le reste des dispositifs urbains, dans une logique de dynamique équilibrée, tournée vers, l'accès aux principaux services, l'amenuisement de la pauvreté et l'augmentation des potentiels humains.

L'accession du bien-être entre les rangs de la société ne peut se concevoir que dans une prise en compte décloisonnée des multiples dimensions sociale, économique, environnemental et des différentes échelles du local au global de ce bien-être. L'implication des parties prenantes lors des différents étapes de la mise en œuvre de tels projets induit et de manière inhérente, la concertation et l'implication des différents parties prenantes (*Brodach & Goffi, 2005*).

Ainsi le concept de développement durable évoque des questions fondamentales telles que la définition de l'équité intergénérationnelle, la manière de préserver la qualité de la vie humaine, la manière de maintenir et de préserver les écosystèmes dans le monde, la valorisation des ressources naturelles, ainsi que la manière dont se conçoivent les cadres institutionnels nécessaires au changement (*Zuidgeest & al, 2010*). Ces éléments forgent les principales bases liées au concept du développement durable.

2. Appréhender le contexte actuel politique dans sa globalité

2.1 Un contexte environnemental global alarmant

Depuis plusieurs décennies l'homme subit les conséquences du changement climatique (élévation du niveau de la mer, catastrophes naturelles, etc.), dû principalement à l'activité humaine responsable 97% à des émissions de gaz à effet de serre GES².

Pour comprendre, le problème il faut appréhender le contexte dans sa globalité, ce dernier est marqué par une situation environnementale alarmante, dont le secteur de transport compte parmi les principaux contributeurs, par : l'augmentation des déplacements et des moyens de transport, où le niveau des gaz à effet de serre a atteint des taux jamais inégalés en 2014.

Selon son rapport annuel l'Organisation météorologique mondiale Genève (*WMO, 2015*), indique que la concentration dans l'atmosphère montre que :

² Site : <http://lebaneseconomy.com/2015/11/23/quest-ce-que-la-cop21>. Consulté le 8 novembre 2015.

- Le taux de dioxyde de carbone CO₂, a augmenté à 397,7 parties par million (ppm) dans l'atmosphère l'année 2013.
- Le méthane, le deuxième gaz à effet de serre, généré pour sa plus grande part à l'exploitation des combustibles fossiles liée au transport, a atteint lui aussi un nouveau record de concentration à 1.833 ppm pour l'année 2014. Ce qui équivaut à une augmentation 254% depuis les niveaux de l'ère préindustrielle.
- L'azote, dont une petite partie est issu de combustibles fossiles mais cela n'empêche pas qu'il est dangereux. Prés de 03 fois plus dangereux sur le climat que le Co₂, par la destruction de la couche d'ozone protectrice des rayons ultraviolets. Il a enregistré une concentration de 327,1 parties par milliard pour 2014, soit 121% de ses niveaux avant l'ère industrielle.
- La hausse de la température moyenne du globe est estimée à 2°C par rapport à l'année 1870, et pourrait s'élever de plus de 4 C, si les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter sur le même rythme.

Ce dérèglement de l'équilibre naturel qualifié de « menace invisible, mais réelle et surtout imminente », peut se traduire par l'augmentation des températures globales. La répétition de phénomènes météorologiques extrêmes tels que les épisodes de : Vagues de chaleur, records des pluies torrentielles, cyclones El Niño, inondations de grande ampleur appauvrissant encore les populations Tsunami, la fonte des calottes glacières, l'élévation du niveau des océans et de leurs acidités. Ainsi que sur la santé de l'homme à l'exemple des maladies respiratoires et maladies de la peau.

Ceci surtout rendra la situation au niveau planétaire plus dangereuse et plus inhospitalière pour les générations futures.

2.2 Cadrage du contexte politique global : Appréhender sa complexité à travers les sommets mondiaux sur le climat

Ce tableau noir dressé s'inscrit dans la logique d'un climat en évolution est plus encore aggravé par l'échec lié aux différents sommets mondiaux sur le climat.

Pourtant ces sommets sont considérés comme des lieux où peuvent se traduire au niveau international la mise en œuvre du développement durable dans la politique des transports dans le contexte globale (*Leheis & Ziliani, 2010*).

Ces sommets n'ont pas permis à ce jour, au niveau de la politique globale, de trouver un mécanisme efficace qui parviendrait à réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre, du fait du manque d'engagements sérieux :

-Le sommet de Rio sur l'environnement et le développement durable de 1992, où fut fondée la convention cadre des Nations Unies pour le changement climatique, la CCNUCC, qui prévoit des actions pour limiter la hausse des températures. Cette convention n'a fait que concrétiser officiellement la reconnaissance par tous les pays signataires que l'activité humaine a un impact sur la température de la surface terrestre et de l'atmosphère³.

³ Site : <http://www.slate.fr/story/99743/conference-climat-paris-mal-partie>. Consulté le 8 novembre 2015.

-Le protocole de Kyoto de 1997 comme première étape qui voulait imposer au pays développées de réduire leurs émissions de 5 % entre 1990 et 2008 à 2012, mais ce traité a échoué dès que les États-Unis et plusieurs pays émergents ont refusé d'adhérer au système de quotas négociables pour établir une valeur de marché sur les droits émissions de dioxyde de carbone (*Jouvet & Perthuis, 2015*), instauration du principe «Pollueur payeur».

En plus il consacre une nette séparation entre deux groupes de pays, d'un côté les pays développés et de l'autre les pays en développement, alors que les pays comme la Chine, et l'Inde sont devenues des principaux pollueur alors que tous les émetteurs importants, doivent être mis à contribution.

-La conférence de Copenhague en 2009 sur les changements climatiques fixe comme objectif d'une limitation du réchauffement à 2°C, or il faut réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de 40% à 70%⁴. Et ceci par l'introduction d'un contrôle engagé pour les réductions des émissions nationales. Le sommet de Copenhague ambitionnait d'aller plus loin en produisant un accord contraignant pour tous les pays (*Leheis & Ziliani, 2010*).

Cette notion a permis certes de gagner l'engagement des États-Unis et les pays émergents, dans lequel les pays décident de leur propre chef de l'envergure. Mais, le double échec vient du fait que d'une part qu'il n'existe pas de réelle garantie des réductions venant les pays en développement. Et le fait que certains pays pour maintenir une position confortable dans les négociations aient même été incités à réduire leurs émissions, en deçà des possibilités de réduction d'autre part (*Jouvet & Perthuis, 2015*).

-Alors que pour COP21 (conférence de l'ONU sur le changement du climat 2015) plus précisément la 21^{ème} conférence des parties de la convention cadre des Nations Unis sur les changements climatiques de 2015 : pareillement à ses prédécesseurs on lui prédit d'être un projet mort née si l'expérience n'est pas tiré des échecs précédents. L'objectif visé est permettre de contenir la hausse du thermomètre mondial sous la barre des +2°C par rapport au niveau préindustriel⁵.

Alors que la Chine les états unis, et les pays de l'union européenne sont responsables de près de la moitié des émissions, et les problèmes de blocage financier destiné aux pays pauvres les plus touchés par le dérèglement climatique afin de se préparer pour y faire face.

⁴ Le site <http://www.slate.fr/story/99743/conference-climat-paris-mal-partie>. Consulté le 8 novembre 2015

⁵ Le site : <http://www.boursorama.com/actualites/cop-21-sur-le-climat-on-est-a-deux-doigts-d-un-echec-cuisant-cosse-eelv-bbc1395df8198f5c504d13fda204f48c>). Consulté le 8 novembre 2015

Les engagements de réduction de gaz à effet de serre

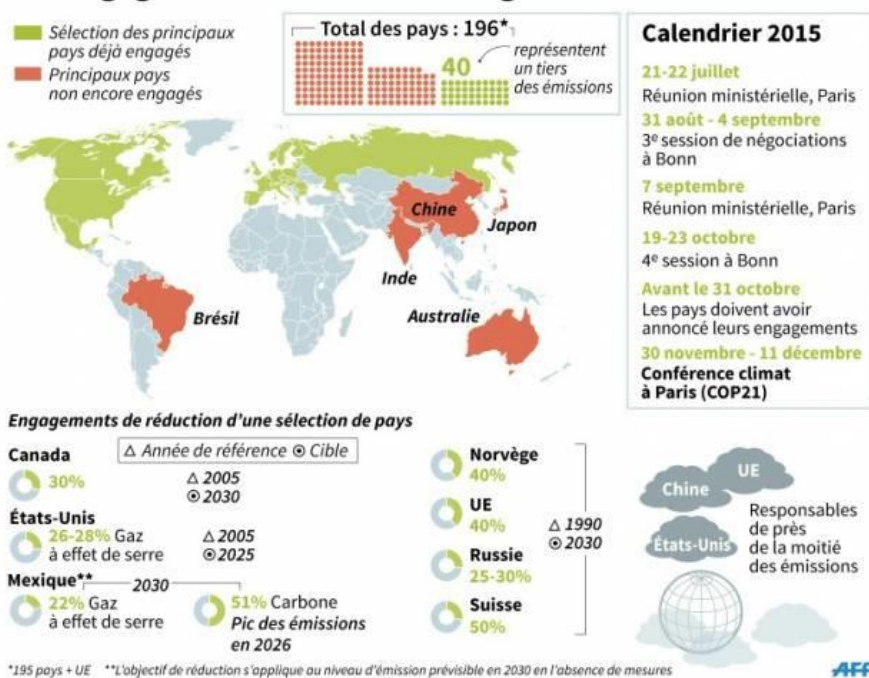


Fig 1.1. Les engagements de réduction de gaz à effet de serre⁶ source Plate forme agence française de presse AFP. <https://www.afp.com/> consulté le 27/12/2015

2.3 Enjeux et défis pour les pays en développement

La plus grande contradiction des pays développés c'est qu'ils sont les principaux pollueurs mais suivent un double-jeu : à la fois les gouvernements soutiennent les énergies fossiles par des subventions. Mais tout en affirmant qu'ils n'ont pas les fonds nécessaires pour aider les pays en voie de développement PED et qui sont les plus vulnérables. Ces pays pauvres sont pourtant les premiers confrontés aux dégâts causés par le changement climatique : Inondations, sécheresses, et cyclones⁷.

Ce constat global mérite déjà de mieux placer la politique de l'Algérie en tant que pays en développement, et partie signataire dans le contexte global. L'objectif recherché et afin d'éviter les échecs, l'Algérie doit avoir un engagement réel et infaillible, dénué de toute ambiguïté définissant les priorités⁸ comprendre et tirer l'expérience des échecs précédents.

Parce que fortement dépendante aux hydrocarbures pour l'exportation ou pour la consommation intérieure, la nécessité de réformer l'action publique et de diversifier l'économie d'exportation, et les sources d'énergie est plus que jamais urgente. Afin de réaliser un développement durable et solidaire. Il ne s'agit pas de délaissier le secteur de l'Énergie, au contraire, il est question de capitaliser sur toutes ses externalités positives (Terai, 2015).

⁶ Site : <http://www.boursorama.com/actualites/cop-21-sur-le-climat-on-est-a-deux-doigts-d-un-echec-cuisant-cosse-eelv-bbc1395df8198f5c504d13fda204f48c> consulté le 8 novembre 2015.

⁷ Site : https://secure.avaaz.org/fr/finance_100_clean_loc2/?bLHVShb&v=67498. Consulté le 8 novembre 2015.

⁸ La priorité en Algérie pendant les années 90 était un problème de stabilité sécuritaire « décennie noire », alors qu'actuellement il est devenu plutôt une quête de stabilité économique et sociale liée au maintien des emplois.

3. Développement durable : créateur de débat (deux versions)

Etant sujet à débat et controverse ; il a été nécessaire pour la recherche en question de préciser le vrai sens du développement durable, ceci se révèle indispensable pour le recadrage de la thématique de recherche et au développement nécessaire au raisonnement ultérieur⁹.

Parce que victime de son succès ; le développement durable a été beaucoup déviée de sa trajectoire initiale pour servir à d'autres fins, *Joumard (2008)* indique que sa prise en compte revêt de multiples formes, du simple argument de marketing ou de communication jusqu'au concept fondamental structurant réflexion et action.

Le débat concernant le développement durable bat actuellement son plein, dans le sens où il est souvent invoqué dans le débat mondiale notamment à travers la politique globale qui se concrétise via plusieurs outils : rapport des nations unies, agendas 21, livre Blancs, Loi 03-10 loi algérienne sur la protection de l'environnement, et l'Observatoire national de l'environnement et du développement durable ONEDD¹⁰.

Les principaux éléments à retenir de tous ces multiples débats peuvent être résumés ainsi:

Le développement durable ne s'arrête pas à la notion économique du développement, mais il s'étend à accorder la plus grande priorité au concept du besoin, et plus particulièrement des besoins essentiels des plus démunis, et l'idée des limitations que le niveau technique et l'organisation sociale impose pour la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir (*Bruntland, 1987*).

Il étend la notion d'environnement, dont il l'intègre à l'équité sociale par le partage équitable des bénéfices générés par le développement économique, tout en mettant le point sur la préservation de l'environnement et des ressources naturelles, ainsi que la gestion et l'économie de l'énergie, et des déchets.

La littérature identifie deux différents degrés liés à l'acceptation du concept de développement durable qualifié de versions ou variantes faible et forte :

3.1 La version faible du développement durable

Est dite (faible) «soft standard», le rapport Brundtland précise que dans ce type d'acceptation le capital naturel est une simple composante du capital total, tandis que la priorité est donnée au développement économique (*Goger, 2004*).

En d'autre terme il s'agit de mettre au départ les aspects sociaux, et environnementaux en second rang par rapport à l'aspect économique. L'approche faible perçoit l'intégration de l'environnement d'une façon simplement formelle, ceci en avançant l'hypothèse que la dégradation de l'environnement peut être compensée, sans limite, par un surplus de biens de consommation ou services. Et que l'environnement répond, comme l'économie, à un marché, censé intégrer le long terme (*Joumard, 2008*).

⁹ Ceci permettra de mieux comprendre sa relation avec les transports urbains.

¹⁰ Organe sous l'autorité du ministère de l'environnement responsable de la surveillance de la qualité de l'air.

L'approche faible du développement durable ne remet donc pas en cause la conception classique du développement et de l'avenir, mais tient compte des aspects environnementaux et sociaux.

3.2 La version forte du développement durable « hard standard »

Cette approche rencontre un succès grandissant sur la scène mondiale, en mettant l'accent sur deux points essentiels ;

Si la version faible met en retrait l'environnement par rapport au volet social ou économique, la version forte opte pour la recherche d'un équilibre entre ces trois composantes. Le recours aux ressources non renouvelables et plus généralement ayant des impacts sur l'environnement sont en effet très variables d'un produit ou d'un service à un autre, pour une même contribution à la richesse économique. Ce qui rend le capital naturel structurellement fondamental (*Joumard, 2008*), parce que le principe de dépendance entre ce capital naturel et croissance économique ne fonctionne que dans un seul sens c'est-à-dire que : le capital économique dépend partiellement ou principalement du capital naturel, tandis que les fruits de la production économique ne sont pas réducteurs pour le capital naturel.

Avec l'augmentation de l'intérêt suscité envers les enjeux environnementaux apparus dans le dernier tiers du 20^e siècle, il est de plus en plus adéquat d'insister sur le devoir de respect envers le capital naturel. Dont les contraintes écologiques liées au maintien de la quantité et de la qualité du capital naturel, c'est-à-dire de l'environnement naturel (*Goger, 2004*), étant une condition sine-qua-non pour tout développement économique.

Cette version du développement durable comme acception forte, peut être considérée comme une sorte de reconnaissance du caractère vital du capital naturel basé sur le respect de l'environnement.

4. Le « transport urbain durable » : genèse et définition

4.1 La naissance du transport durable : Sous les pressions environnementales

L'aspect économique des transports se situe au cœur de tout développement humain, étant liée à toute activité économique. Cependant, les modes de transport actuels, basé principalement sur l'automobile sont alimentés par des combustibles fossiles, qui génèrent de multiples impacts sociaux, économiques et environnementaux, qui ne sont pas durables (*Dalkmann H& Sakamoto, 2011*).

Si les prémices du développement durable sont apparus dans un climat de confrontation et non de conciliation entre environnement et développement économique, pendant la conférence des Nations Unies sur l'Environnement humain, tenu à Stockholm, en 1972 qualifié à l'époque d'« écodéveloppement ». La modification brutale de l'offre en matière de pétrole, combinant hausse des prix et augmentation de la consommation et baisse de la production : appelé communément « crise pétrolière » notamment celle de 1973 a agit en une sorte d'électrochoc pour la prise de conscience de la gravité du problème dans la politique mondiale et

spécialement pour les pays développés qui ont prit conscience qu'ils avaient basés toute leur croissance sur des ressources qui s'essoufflent.

Plusieurs crises pétrolières avec des causes et conséquences différentes, ont succédées à celle de 1973, notamment celle de 1979 et de 2008 n'ont fait que transférer le débat vers d'autres axes ; à savoir considérer le transport en tant source de gaspillage de ressources non renouvelable. Il est donc devenu principale coupable d'atteinte à l'écologie¹¹.

Face à la montée en force des préoccupations environnementales, sociétales, et les crises économiques énergétiques ; les transports se sont par la force des choses orientées vers de nouvelles orientations de durabilité, et le rapport de Brundtland est venu formaliser et concrétiser ces idées.

La nouvelle trajectoire donc s'oriente vers l'efficacité énergétique en vue de la réduction de la consommation du carburant, avec des solutions moins consommatrices et moins dépendantes des carburants fossiles, la manière de se déplacer s'effectue avec des transports moins gourmands, moins émetteurs de gaz à effet de serre « GES », ou utilisant des sources d'énergie plus propres.

4.2 Le transport durable « Essai de Définition »

A l'aune de ce qui a été soulevé précédemment par rapport aux éléments avancés par la commission Brundtland, stipulant que le développement durable répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à faire de même.

Mais lesdits «besoins» sont maintenant largement capables d'inclure des objectifs liés au développement économique, social et humain le développement et la santé environnementale et écologique selon (*Litman & Burwell, 2006*), le développement durable et le transport durable sont liés à la base par rapport à l'efficacité économique, l'équité sociale et la qualité environnementale.

Dans un secteur névralgique et même vital au développement humain comme le transport, mais fortement énergivore et polluant, les préoccupations primordiales s'orientent cependant vers les ressources qui vont être le plus sollicitées lorsque le terme «Durable» est soulevé.

En plus avec un contexte de la sensibilisation globale et de la mobilisation générale traduites par la politique de préservation des ressources naturelles, redéfinir la durabilité signifierait limiter l'épuisement des ressources naturels de la vitesse à laquelle ils peuvent être réapprovisionnés, régénérés ou alors pour que d'autres alternatives peuvent être exploitables.

L'objectif aussi est d'avoir l'assurance que le secteur de transport ne consomme pas ou du moins d'une façon raisonnable des ressources non renouvelables, comme les carburant à énergie fossile, et d'assurer la santé et le bien être, préserve : le temps des citoyens, l'équilibre de l'habitat naturel, l'équilibre naturel des gazes atmosphérique, ainsi que le réchauffement climatique.

¹¹ Vu que le transport dont la part de la consommation des énergies fossiles est le principal accusé de 45% des émissions, qui doivent être revue à la hausse avec le développement futur.

La concrétisation de ces préoccupations, s'est traduite dans le rapport Bruntland (1987), ce rapport dans sa partie qui traite les transports précise que le transport durable est tout système qui remplit les conditions suivantes :

- Permet un accès aux principaux besoins des individus, et des sociétés en toute sécurité et d'une manière compatible avec la santé, l'équilibre de l'écosystème, et équitable au sein et entre les générations ;
- Soit à la fois abordable, et efficace, offre un choix de mode de transport, et appuie une économie dynamique, et équitable.
- Limite les émissions et les déchets dans la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation des ressources renouvelables au niveau de rendement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'usage du sol rationnellement et la production de bruit.

Suite à la conférence de 1996, l'OCDE a entrepris un projet à plus long terme en se focalisant sur « les Transports écologiquement durable ». Ce projet a abouti par une redéfinition assez pertinente du transport durable, comme un transport qui ne met pas en danger la santé publique ou les écosystèmes, et répond aux besoins d'accès compatibles avec l'utilisation des ressources renouvelables en dessous de leurs taux de régénération. Et l'utilisation de ressources non renouvelables en dessous des taux de développement des substituts renouvelables (*OCDE 1996, p12*)

A travers ce même rapport il est précisé qu'un transport durable est assuré lorsque les besoins d'accès aux personnes, aux services et aux marchandises sont satisfaits en l'absence de toute atteinte permanente à l'environnement mondial, de dommages aux milieux locaux et d'iniquité sociale.

En d'autres termes cela signifie que le taux d'utilisation des ressources non renouvelables n'excède pas le taux auquel des produits de remplacement qui sont mis au point, et que le taux d'émission et de concentration des substances polluantes n'excède pas la capacité d'assimilation de l'environnement. Dont le but est d'arriver toujours selon le même rapport à des systèmes de transport propres, à maintenir ou à améliorer à la fois le bien-être des humains et l'état de l'écosystème, mais sans privilégier l'un au détriment de l'autre.

Se dit rapport fixe déjà les critères et les seuils qui doivent être considérés pour qu'un système de transport soit jugé comme durable à travers notamment :

Les normes de santé pour l'oxyde azote, l'ozone, les particules, et le bruit ; aussi avec des objectifs internationaux pour le secteur des transports, les émissions de dioxyde de carbone ; et les objectifs de protection de l'écosystème relative à la protection des terres dans les zones urbaines.

La définition de la *World Bank* (1996), insiste sur le fait que le transport durable doit considérer primordialement les éléments suivants :

- Assurer une continuelle capacité de soutien à un meilleur niveau de vie correspondant à la viabilité économique et financière.
- Générer une amélioration optimale possible de la qualité de vie en général, qui se rapporte à la notion de durabilité environnementale et écologique.

- Produire des avantages équitablement partagées par toutes les sections de la communauté en termes de durabilité sociale.

Parmi les définitions les plus pertinentes du transport durable est celle avancé par le centre Canadien pour un transport durable (*TCST, 2002*), qui travail pro-activement et avec plusieurs acteurs sur ces questions, et qui stipule qu'un système de transport durable est un système :

- Qui permet aux individus, aux entreprises et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes avec équité à travers les générations.
- Dont le coût est raisonnable abordable, équitable, qui fonctionne efficacement, offrant un choix de moyens de transport, tout en supportant une économie compétitive et dynamique, ainsi qu'un développement régional équilibré.
- Qui limite les émissions et les déchets dans la mesure à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité que possède la planète de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables, limite la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable ; réutilise et recycle ses composantes et minimise la consommation du sol et la production de bruit.

Cette définition a joué un rôle considérable et a fortement inspirée la conférence européenne des ministres des transports, qui a son tour adoptée une plus large définition du transport durable (*CEMT, 2004*), reprise après par (*TRB, 2008*), qui a contribué à une définition plus complète de la notion, synthétisée par *Litman (2010)* qui stipule qu'un système de transport durable est un système qui remplit les conditions suivantes :

- Participe activement à satisfaire les besoins des individus en facilitant l'accessibilité à la population, aux emplois et aux services tout en préservant la santé des hommes et l'équilibre des écosystèmes, ainsi que l'équité intra et intergénérationnelle ;
- Est abordable, opérationnel et efficace, offrant en outre aux individus. Le choix de leurs modes de transports dans le cadre d'un développement économique compétitif métropolitain, mais en conservant un développement territorial équilibré ;
- Limite les émissions et les gaspillages, notamment en ayant une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération, et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point des ressources renouvelables de remplacement.

5. Les différentes acceptations liées au transport durable

Le passage en revue de l'évolution des définitions du transport durable à travers le temps, nous renvoie vers le postulat que « ce concept trouve surtout ces racines dans le fameux rapport de Brundtland, à la fois héritant et retenant de lui deux questions fondamentales » :

5.1 La même acceptation dans le temps

La durabilité se réfère à la notion de la stabilité qui se projette dans le long termes du système social essentiel pour les générations futurs, tout en assurant une amélioration et un développement de la qualité de vie humaine pour les générations actuelles (Zuidgeest & al, 2010).

L'élément temps apparait surtout à travers les questions fondamentales des transports par rapport à l'utilisation raisonnable des ressources limitées par l'activité de transport, et de garantir l'équité entre les générations. Aussi maintenir ou améliorer la mobilité et l'accessibilité comme un principe basique pour toutes les tranches de la société. Ceci est résumé dans le Tableau 1.

Exigences en relation au développement durable		Exigences en relation au transport durable
Critères de Niveau 1	Critères de Niveau 2	
Satisfaction des besoins actuels	Amélioration au niveau du : -Bien-être social et la situation économique. -Efficience économique et financière. - Equité sociale	Amélioration des : -Mobilité des personnes et des biens : la fluidité dans le déplacement des biens, des personnes avec confort. -Accessibilité : la capacité de se déplacer des personnes et biens de et vers les services de bases. -Distribution de la mobilité et de l'accessibilité des personnes à travers les différents territoires
Capacité à satisfaire les besoins futurs	-Utilisation durable des ressources à des taux raisonnables -Conservation des Ressources limités	-Taux de production de déchets est inférieur à ce que l'environnement peut absorber. -La consommation des ressources, pour une durée, inférieur aux au ressources disponibles dans la même période

Tab 1.1. Critères du développement durable appliqué au transport selon (Zuidgeest & al, 2010) Sustainable development criteria and implications for transportation, adaptation et traduction libre Auteur.

5.2 Même acceptation dans les piliers

Le transport durable reproduit, les trois piliers classiques relatifs au développement durable, avancé pendant le déroulement du CEMT¹² Conférence européennes des ministres de Transport, dans laquelle a été conclu que le transport durable¹³ a «l'obligation de contribuer à la prospérité économique, au bien être social, ceci sans nuire à l'environnement et à la santé de l'homme » (CEMT, 1991).

¹² Conférences européennes des ministres des transports, organisation inter- gouvernementale, crée par Protocole en 1953, composée 34 pays de l'Europe et Australie Canada, Etats Unis, Russie, Japon. Les conférences, qui s'organisent périodiquement, les ministres et les experts des transport des différents pays mettent en relation leurs experts, sur des questions qui nécessitent des prises de décisions concernant les: les orientations globales de la politique de transports et des investissements, les besoins en infrastructures, les questions spécifiques transport ferroviaires, routiers et par voies navigables, les problèmes de transports combinées, les déplacements en zones urbaines, la sécurité, l'accessibilité, les nouvelles technologies, et surtout l'environnement afin de mettre en œuvre des politiques de transports urbains durables

¹³ Voir aussi le passage « des sphères du transport durable ».

Objectives transport	Piliers de la durabilité		
	Economie	Sociale	Environnementale
Amélioration de la sécurité dans les transports	x	x	
Création des richesses	x		
Améliorer l'accessibilité		x	
Réduire la congestion	x		X
Réduire l'inaccessibilité, l'insécurité		x	
Protéger le paysage naturel et la biodiversité		x	X
Réduire les nuisances sonores			X
Réduire les émissions des gazes a effets de serre			X
Améliorer la qualité de l'air			X

Tab 1.2. Principaux piliers du transport et ses contributions à la durabilité (May, 2008) selon les (CEMT, 2000). Traduction libre Auteur.

6. Transport durabilité du concept à la doctrine : Les différentes considérations du concept

Il est indéniable que le fait d'utiliser quotidiennement les différents moyens de transport proposés par la ville produit beaucoup d'externalités, qui sont considérées comme négatives sur le plan environnemental, avec conséquences mondialement reconnues et largement dénoncées (*Blanquart & al, 2013*).

Partant de ce fait le transport durable ou la mobilité durable, ne doit se limiter à un concept proposé dans le sillon des questions de développement soutenable, mais doit le dépasser pour être à la fois :

Une doctrine englobant une vision plus large, qui prône un équilibre optimal conformément aux trois piliers du développement durable, et à la fois permettre l'efficacité économique et la croissance économique, participer à l'amélioration de la qualité de vie et l'équité sociale. Et minimiser au maximum l'impact des nuisances sur la santé, l'environnement et l'écosystème à long terme.

Selon *Figueroa & al (1997,p50)* «le développement durable est une ligne qui revient à reconsidérer l'ensemble des transports tous secteurs et modes confondus, en posant deux types de problèmes » :

-L'impossibilité de considérer les objectifs propres de l'industrialisation, du commerce extérieur ou du tertiaire, dont découlent les fonctions assignées aux différents domaines de transport ;

-Mais surtout la difficulté de sortir d'une problématique sectorielle et de relier les aspects étudiés, à d'autres dimensions du développement : transport/ services/villes ou transport/ marchandises/ économie rurale, etc.

Ces efforts suggèrent de faire place à des politiques visant à pousser la société le long d'un chemin ou d'une vision qui est «plus durable» que les trajectoires actuelles, tel que mesuré par un ensemble d'indicateurs directionnels (*Goldman & Gorham, 2006*).

7. Les principales sphères liées au transport durable

La durabilité dans le secteur des transports interroge spécifiquement l'augmentation faramineuse et sans limites des déplacements et des moyens de transports à travers le monde.

Le concept de la durabilité comme il a été précédemment relevé comporte trois principales composantes : Sociale, économique et environnementale.

Il existe une certaine logique relationnelle entre ces sphères mais qui diffèrent d'un contexte politique à un autre, et d'un degré d'engagement à un autre.

Volet	Exigences	
Volet Economique	1	Offrir des services et des installations rentables.
	2	Être abordables financièrement pour chaque génération.
	3	Appuyer une activité économique durable et dynamique.
Volet social	1	Répondre aux besoins fondamentaux des humains en matière de santé, de confort et de commodités, selon des méthodes qui ne soumettent pas le tissu social à des stress.
	2	Permettre et appuyer le développement à une échelle humaine et offrir un choix raisonnable de modes de transport, de types d'habitations et de collectivités et, enfin, de modes de vie.
	3	Être le moins bruyant possible, compte tenu de ce que la communauté peut accepter.
	4	Ne présenter aucun danger pour les gens et leurs biens.
Volet environnemental	1	Utiliser les sols d'une manière qui a peu ou pas d'impact sur l'intégrité des écosystèmes.
	2	Utiliser les sources d'énergie qui sont essentiellement renouvelables ou inépuisables.
	3	Utiliser d'autres ressources qui sont renouvelables ou inépuisables, grâce notamment à la réutilisation d'articles et au recyclage de matériaux employés dans les véhicules et l'infrastructure.
	4	Produire une quantité d'émissions et de déchets qui ne dépassent pas ce que peut supporter la capacité de rétablissement de la planète.

Tab 1.3. Grille des composantes et des volets relatives au transport durable (TCST ,2002,p2).

7.1 Sur la sphère économique

Les ressources disponibles sont décrites par l'économie ainsi que la façon dont celles-ci sont organisées afin de satisfaire les besoins des humains et de permettre à ces derniers d'atteindre leurs buts.

Ainsi les facteurs économiques sont constitués essentiellement de moyens permettant d'exercer l'influence nécessaire sur les facteurs environnementaux et sociaux (TCST ,2002 p3).

De part ça, le transport est intimement lié à l'aspect financier et au profit à travers deux points essentiels :

- Le premier étant à la source de la création de richesse et d'emplois, faisant partie intégrante d'une économie vertueuse, performante et compétitive, évidemment l'influence subie par l'organisation de la production des biens et service de la part des systèmes de transport est incontestable.
- Le second point réside en la façon dont laquelle les externalités vont être évalués, étant la question phare relative au volet économique. Valoriser les externalités engendrées par les transports comme les coûts du bruit et de la pollution, conditionne directement les choix par rapport aux investissements ainsi que l'optimisation de l'usage des ressources.

Ce choix incombe aux autorités publiques vu le coût élevés de l'exploitation, ce qui crée dans la majorité des cas des situations de monopole ou de quasi-monopole.

7.2 Sur la sphère environnement

L'environnement assure la subsistance de l'humain, et de l'écosystème, mais l'atteinte de cet équilibre naturel marque le seuil qui limite l'activité humaine et l'exploitation de ces ressources naturelles.

Ces facteurs naturels et environnementaux interagissent avec le sentiment du bien être et la qualité de vie, mais déterminent surtout la qualité du capital naturel essentiel qui va être légué aux futures générations (TCST, 2002 p3).

En plus il est palpable que la part croissante de l'impact des transports sur le plan environnemental, et énergétique est devenue la préoccupation principale sur la scène mondiale ;

En effet pointés du doigt ; les transports sont tenus responsables d'une multitude de nuisances, conséquence principale de la congestion des centres villes, à ce sujet plusieurs points méritent d'être relevés :

-Il est considéré en tant qu'élément générateur de différentes formes de pollution dangereuses pour la santé publique : bruit, pollution de l'air, l'augmentation du niveau d'ozone dans l'atmosphère ainsi que l'effet de serre provoquant le réchauffement climatique.

-Le souci majeur tourne autour de la consommation de l'énergie fossile « pétrole » par ce secteur, considéré comme fortement énergivores¹⁴. A travers le secteur du transport routier, avec la mobilité globale et galopante ; il participe ainsi fortement à l'anéantissement relativement proche des réserves fossiles étant non renouvelable, en plus de représenter une part importante et croissante des émissions de gaz à effets de serre¹⁵.

-Hormis la consommation d'espace naturel, un point aussi souvent mis sur le derrière de la scène par rapport aux infrastructures érigées pour toujours assurer la fluidité du trafic, l'impact des modifications sur la nature.

De sa part le rapport Brundtland avait joué un rôle prépondérant en attirant l'attention sur les externalités négatives, et en suscitant un repositionnement des politiques publiques.

Le niveau d'implication des politiques publiques dans les politiques environnementales détermine le degré d'importance de l'approche environnementale, par rapport aux restes des approches. Ceci à son tour est entravé par la difficulté constatée lors de la l'évaluation des impacts environnementaux principalement à cause de la complexité des aspects qui le compose. Notamment la pollution qualité de l'air et de l'eau, bruit, effet de serre, qualité du paysage, et la biodiversité.etc.

¹⁴ *Le transport occupe une place particulièrement importante dans du développement et la planification nationale énergétique. Il est gros consommateur de pétrole, représentant de 50 à 60 % de la consommation totale de la plupart des pays en développement. Il est souvent une source de forte pollution locale de l'air et d'acidification régionale de l'environnement dans les pays industriels et en développement.*

¹⁵ *En effet si les transports sont fortement liés au pétrole ; Comme preuve irréfutable de son rôle axiale sur la scène mondiale c'est qu'avec les crises économiques et géopolitiques le pétrole ou l'or noir ce précieux liquide est souvent source de la majorité des guerres des conflits internationaux, (Irak, Afghanistan, etc) chose qui renforce l'importance de la maîtrise des transports.*

Indicateurs	Matière à évaluer
Indicateurs d'émissions	La qualité de l'environnement.
Indicateurs d'impact	La qualité de l'environnement.
Indicateur d'empreinte écologique	Mesure la quantité nécessaire à la production de ce qui est consommé.
Coûts externes	Évaluent le stock environnemental, la qualité de l'environnement, les contraintes environnementales, par des méthodes monétaires.

Tab 1.4. Les indicateurs d'impact des transports : établi par l'auteur adapté de (Froger, 1993)

La surveillance de la qualité de l'air est une obligation pour les villes voulant se doter des politiques de transport durables (Bruntland, 1987). Ceci tout en tenant en compte de la multitude de ses effets sur l'environnement et en même temps ces éléments de surveillance doivent être incorporés dans l'évaluation des futurs projets pour qu'il soit viable économiquement pour tout les moyens de transport à travers les couts de la congestion et de pollution (HENRY, 1997 p51).

7.3 Sur la sphère sociale

Les transports et la mobilité touche profondément au domaine social, et ce sur plusieurs niveau qui le place entant que référents surtout très présent parmi les mobilités et les politiques de transport.

L'individu à travers son évolution est devenu de plus en plus dépendant de sa société, et étant donné que cette société elle même représente une concentration des interactions humaines complexes organisé et agencé sous certaines logiques. Ces faits placent la durabilité des sociétés comme condition sine-qua-none.

L'importance de ces facteurs sociaux pour la durabilité apparaissent à travers le rôle dans la détermination de la qualité actuelle de la vie, tout en ayant la capacité à être un élément clé dans ce qui va constituer le lègue des générations avenir (TCST, 2002).

8. Les principes relationnels entre les sphères du transport durable

Devant la complexité du contexte actuel, la réflexion porte ici sur la façon dont ses trois composantes de la durabilité se soutiennent mutuellement, autrement dit la manière dont elles doivent être vues sous l'angle relationnel et systémique, à travers cette recherche nous avons réussi à distinguer 03 modèles relationnelles :

8.1 Relation classique

La version classique consiste en une version de départ du transport durable lancé pendant les premières années de l'apparition du concept, Zegras & Birk (1993) dans leurs définitions stipule que le système doit remplir simultanément trois conditions :

- 1- Doit être écologiquement durable, et qui, maintien les niveaux de pollution tolérables pour les êtres humains en toute sécurité, et que l'environnement soit altéré.

- 2- Le système doit être financièrement durable de sorte qu'il ne nécessite pas une dépense significativement plus élevés par rapport aux : frais de service, fonctionnement, l'entretien que ce qui peut être payé par ses usagers, c'est-à-dire qui se répercute sur la tarification.

3- Le système doit être socialement durable ; dans le sens où il doit, permettre chaque individus de la société quelque soit son niveau de revenus d'accéder aux besoins les plus fondamentaux de la vie urbaine : social, culturel, éducatives et économiques essentiels (Fig 1.2).

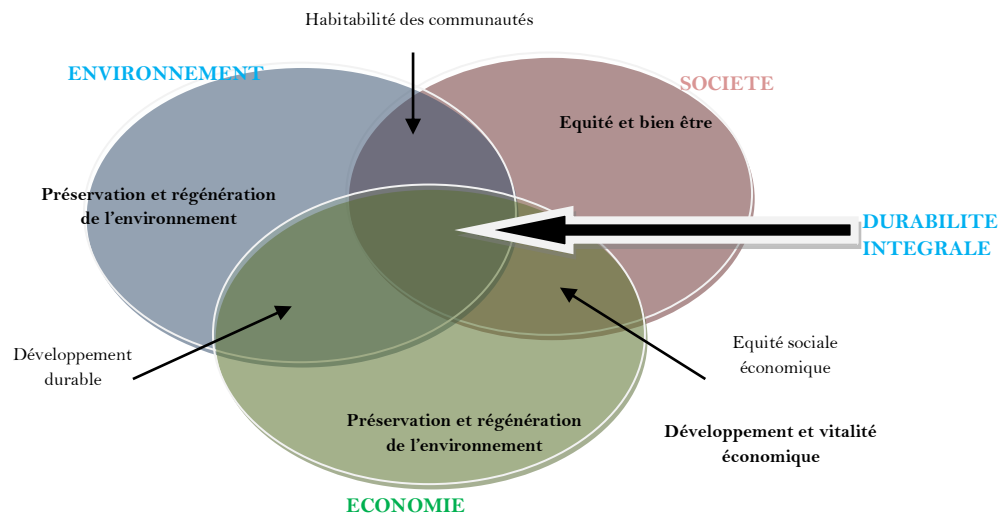


Fig 1.2. Relation de «Type classique» entre les sphères du transport durable. Auteur 2016.

8.2 Relation d'imbrication

Passet (1996) parle d'imbrications entre ces sphères c'est-à-dire un système de transport qui est englobé dans plusieurs environnements, imbriqués les uns dans les autres, suivant la théorie des trois sphères. (Stambouli, 2005) De sa part explique que cette imbrication commence d'abord dans l'environnement économique général, parce que la fonction des transports servent essentiellement au fonctionnement de l'outil l'économique. Par la suite dans l'environnement social, étant donné que l'économie est considéré étant une activité sociale parmi d'autres ; et enfin dans l'environnement naturel qui sert de base et support pour l'ensemble des activités humaines (Fig 1.2).

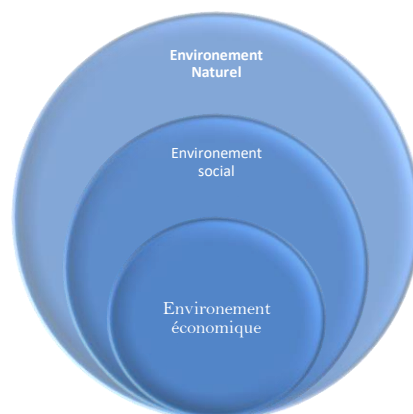


Fig 1.3. Principe d'imbrication entre les sphères du transport durable. Auteur 2016

Il avance aussi que chacun de ces environnements constitue lui-même un système à part entière, englobé dans le système suivant : le système économique général est englobé lui même dans le système social ; le système social est englobé dans la biosphère qui par définition regroupe l'ensemble des écosystèmes.

8.3 Relation d'équilibre

Plutôt que qu'un système qui remplit à la fois trois critères : écologique, économique, sociale, et afin de réaliser les objectifs un développement durable ; une partie de la recherche s'est orientée plutôt vers une solution optimisatrice de l'équilibre entre ces trois sphères déjà citées.

Si on admet que le concept de mobilité durable tient sa source du concept étendue de développement durable transposé au domaine de la mobilité et des transports, cela amène inévitablement jusqu'à explorer «l'équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental » (Fig 1.4).

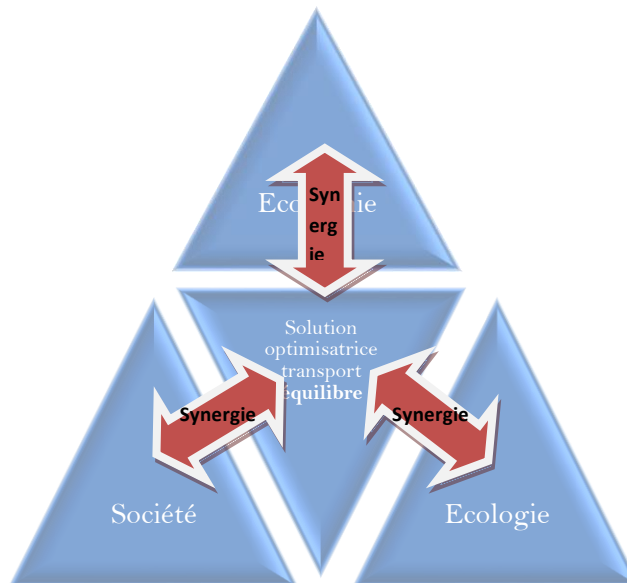


Fig 1.4. Principe d'équilibre entre les sphères du transport durable. Auteur

La version d'équilibre nous apparaît comme un principe de soumission réciproque entre les trois composantes, cette dernière tient que si on part du principe que le développement économique est soumis au développement social, alors que lui-même est soumis à la préservation de l'environnement.

«C'est estimer que notre bonheur dépend de cet équilibre entre composantes multiples, que la décision collective issue de la politique ne peut être organisée autour d'un principe d'optimisation économique » avance *Froger (1993)*.

A travers ce postulat, il apparaît clairement qu'atteindre la durabilité à travers les transports se révèle en une quête d'une certaine « synergie équilibrée », à la fois entre les aspects écologiques, économiques et sociaux en relation au transport.

Ce qui peut induire à donner une priorité au financement, toujours suivant une tendance lourde de la pensée sur le transport, à faire dépendre la recherche d'une plus grande efficacité du développement des mécanismes marchands appliqués dans tous les domaines (*Henry, 97,p50*),

Cela dit soumettre cette notion d'équilibre du point de vue de l'environnement, induit à une réduction maximale des déplacements, or que du point de vue social, les plus démunis doivent pouvoir se déplacer davantage toujours encore plus. Alors qu'aussi du point de vue économique les échanges doivent être favorisés. Partant de

ces situations la mobilité durable doit former un compromis entre ces impératifs antagonistes (*Orfeuil, 2002*).

Mais en effet chercher à créer ce qui a été qualifié «d'équilibre» ou «de compromis» entre trois sphères qui sont a priori contradictoire se heurte à une deuxième difficulté : c'est que ce fragile équilibre n'est pas constant, il est plutôt mouvant et en perpétuel changement : « il diffère en fonction des lieux et des époques considérés »¹⁶.

9. Accessibilité et précarité face aux déplacements comme un aspect social fort

9.1 L'accessibilité un droit élémentaire

Si de leur part les transports constituent un moyen essentiel capable d'offrir cette accessibilité ; alors le transport durable de sa part défend avec hargne l'idée que l'individu puisse jouir de la facilité et de la liberté de déplacement des personnes et des biens, considéré en tant que l'un des droits les plus élémentaires, au cœur des sociétés modernes.

L'organisation pour la coopération économique et le développement environnemental OCDE dans sa conférence «Vers des transports durables», organisée à Vancouver place l'accessibilité comme le premier principe parmi les enjeux du transport durable. En stipulant que «Tout être humain ouvre droit à un accès raisonnable aux personnes, aux lieux, aux biens et aux services ainsi qu'à une information sérieuse qui lui permette de s'orienter vers les transports durables» (*OCDE 1996, p. 70*).

Bourdages & Champagne, (2012) expliquent que dans les sociétés actuelles, empêcher ou entraver le déplacement équivaut à remettre en cause un droit fondamental similaire à celui de la liberté d'expression de chaque individu. De ce point de vue toute limitation ou atteinte au droit de se déplacer, entendue ici comme flexibilité du mouvement ; est juger comme une entrave à ces droits fondamentaux, se qui démontre le caractère vitale du déplacement.

Mais pendant la majorité des cas pendant le déploiement de la couverture des transports, peut s'accompagner d'importantes disparités entre territoires plus ou moins bien desservis. Ces inégalités entre groupes ou ensembles sociaux liées à leurs territoires sont devenues grandissantes, avec l'extension de plus en plus des villes vers leurs périphéries.

¹⁶Site : http://www.pourlasolidarite.eu/IMG/pdf/DDetVilles_MobiliteDurableEmergenceApplicationConcept.pdf. Consulté le 16 09 2015



Fig 1.5. Les transports publics par câble pour une mise en accessibilité des territoires sensibles : Désenclaver, les favelas de Rio de Janeiro, Brésil. Internet 2016.

9.2 Inégalités et l'exclusion sociale à travers les transports

La capacité de se déplacer pour l'individu est fortement discriminante, par exemple pour occuper un emploi et s'y rendre (HENRY,1997,p51), partant de ça, il devient incontestable que l'individu doit être en mesure de préserver la capacité de se mouvoir, afin de survivre et participer au développement de sociétés qui offrent des niveaux satisfaisants de qualités de vie sociale, culturelle et économique (Bourdages& Champagne 2012).

Cette accessibilité doit être dispensé pour tout type de population peut importe leur différence : sexe, âge, revenus, fonction, lieu de résidence, handicapé ou pas, etc. Ceci avec une tarification adaptée et accessible à tous.



Fig 1.6. Manifestation au Brésil du 16 mai 2013 comme en protestation à l'annonce de la hausse des tarifs d'autobus 7 %, qui succède à celle de 2003 appelé "Révolte du buzu" la révoltes des autobus . Internet 2016.

Ce qui implique directement le glissement de la mobilité vers l'accessibilité, or que l'accessibilité à l'heure actuel dépend largement de la possession ou non de la voiture, sachant que tout le monde ne peut pas acquérir une voiture, ou si c'était le cas « la situation ne serait plus supportable ».

D'une autre part la situation, des ces individus dans les sociétés actuelles notamment celles où les carburants ne sont pas subventionnés, se retrouvent fortement tributaire à ses prix, ce qui aussi les rends parmi les plus exposé à la fragilisation

cette catégorie de population se concentrent généralement dans la périphérie des grandes villes¹⁷.

Alors que le rôle des infrastructures et moyens de transport est d'offrir l'accessibilité aux différents pôles d'habitat, de loisirs, de services et dans le même temps connecte les quartiers au centre ville et aux autres lignes et réseaux de transports (*Brodach & Goffi, 2005*), ce manque d'accès au transport peut conduire à quatre types d'exclusion : Spatiale, temporelle, personnels et économiques, qui tendent à se renforcer mutuellement (*WorldBank, 2015 p2*).

En effet la formation à la périphérie du phénomène de ghettoïsation avec ce que ça peut induire comme maux sociaux ; est reproché principalement à la mauvaise desserte des ces zones périurbaines et suburbaines. Que se soit par le manque ou inadéquation des moyens de transport, ou par des infrastructures inexistantes et vétustes voir dépassés.

L'objectif principal attendu des politiques durables étant d'éviter ces inégalités d'accessibilité des territoires selon la localisation par rapport au centre principaux, et même les centres secondaires.

Ces derniers à l'instar des centres principaux d'agglomération doivent être accessibles à tous, y compris les zones d'intérêts qui jouent un rôle attractif par l'activité qui s'y déroule, et ceci à toutes les classes sociales.

9.3 Vulnérabilité et précarité face aux déplacements

Les pauvres, les femmes, et les ruraux dans les pays en développement sont considérés comme composantes des couches moyennes et populaires, par rapport à l'aspect sociale que traite le transport durable. Parce que étant exposées au premier rang à plusieurs difficultés, notamment à jouir de ce droit de se déplacer d'un lieu à un autre les place dans la catégorie dite «précaire ou vulnérable face aux déplacements».

Or que les politiques de transports ne sont nécessaires et pertinentes que lorsque le problème des pauvres, en particulier de ceux qui sont promus selon leurs vulnérabilité est soulevé (*Figueroa & al, 1997*).

Selon la *WorldBank (2015)* les personnes vulnérables représentent la tranche de la société qui souffre d'un accès réduit aux différents moyens de transports offerts *Verry & Vanco, (2009)* qualifient de «vulnérables face à la mobilité» les ménages qui allouent plus de 18 % de leur budget aux dépenses de mobilité quotidienne que ce soit pour : carburant, stationnement, péage, achat et réparation de véhicules, assurances¹⁸.

Les personnes à mobilité réduite PMR font aussi une tranche souvent délaissée dans les pays en voie de développement, leur pourcentage considéré comme assez minime, n'empêche aucunement la prise en considération de leurs besoins spécifiques dans la planification des transports. Dans une optique d'intégration dans la société, en faisant d'eux une tranche productive plutôt qu'une tranche assistée.

¹⁷ « Précarité face au transport et à la mobilité » : Les cours de Mr Doulet sur les Politiques de transports en France, à l'IUP de ParisXII.

¹⁸ On dénote ici une absence totale d'études concernant les chiffres du budget alloué au transport pour les ménages Algériens.

Conclusion chapitre 1

Toute la littérature autour du transport durable souligne le fait que la notion de durabilité véhiculée par le concept développement durable a été transposée sur les concepts mêmes des transports. Rendant ainsi la quête d'un transport et d'une mobilité durable consistant à assurer via une large couverture des territoires dispenser par des moyens et des services de transport, une accessibilité qui permet de jouir d'une totale liberté de mobilité et de déplacement à l'ensemble des citoyens à court, moyen et long terme. Tout en préservant l'intérêt collectif des générations actuelles ainsi que celui des futures, ces positionnements sont d'autant plus légitimes avec la situation environnementale globale alarmante.

Les deux versions soft et hard des transports durables, correspondent au degré d'implication et de l'investissement des politiques dans le processus de durabilité. La version forte opte pour la recherche d'un équilibre entre ces trois composantes avec une subordination avérée des aspects économique et sociale par rapport à l'aspect naturel, comme une sorte de reconnaissance du caractère vital du capital naturel basé sur le respect de l'environnement.

Une « synergie équilibrée » entre les aspects écologiques, économiques et sociaux en relation au transport apparaît clairement comme la clé de voûte pour l'atteinte d'un système durable.

Le volet économique assure la viabilité du système de transport, devant ceci l'implication des pouvoirs publics est plus qu'élémentaire, et notamment de veiller à faire respecter une tarification au coût optimal de rentabilité pour le développement. Ce coût à notre avis doit être combiné à une bonne structuration des réseaux de transports urbains, qui mènera peut être vers le bon équilibre recherché.

Pendant la majorité des situations et pendant le déploiement de la couverture des transports, peut s'accompagner d'importantes disparités entre territoires plus ou moins bien desservis, ces inégalités entre groupes ou ensembles sociaux liées à leurs territoires sont devenues grandissantes avec l'extension de plus en plus des villes vers leurs périphéries.

L'enjeu d'accessibilité étant devenu un droit social parmi les plus élémentaires de ce fait le transport durable a l'obligation de fournir d'une façon équitable, de sorte à combattre toutes les formes d'exclusion : spatiale, temporelle, personnelles et financières.

Équilibrer les territoires par les transports, en assurant une couverture spatiale efficace et un service de transport performant y compris une tarification adaptée, constituent le cheval de Troie d'une politique de transport qui aspire à devenir durable.

Chapitre 2

**Les politiques de transport urbain durable et des transports publics
à travers le contexte global : mise en œuvre, et intégration.**

Introduction

Il est de fait que la demande de transport urbain a marqué une nette évolution depuis les années 1970, tout en se complexifiant. D'autre part le transport urbain s'est transformé en une question éminemment politique et stratégique pour les agglomérations, tant il est patent que les enjeux qui y sont associés sont structurants pour leurs avenir (CGEP, 2002).

Ce qui fait qu'aujourd'hui la référence à la durabilité est devenu désormais incontournable dans de nombreux domaines de la politique globale, qui s'étend inévitablement au transport et se traduit en matière de mesures à travers la politique de transport durable (Goldman & Gorham, 2006). Pareillement pour tous les enjeux qui se sont tous vus converger vers l'objectif de développement durable des villes.

Face à un constat mondial et l'urgence de s'inscrire dans une optique de durabilité qui n'échappe à personne, les politiques de transport tentent de faire évoluer leurs actions et les instruments (Blanquart & al, 2013) qui y vont avec. Les particularités du contexte actuel n'y sont pas pour rien. Ce contexte est surtout marqué par une complexité croissante où les acteurs et leurs interactions sont plus nombreux, ce qui oblige les politiques à évoluer.

Ainsi et en continuité avec le premier chapitre, ce deuxième chapitre traite le passage de la notion de transport durable vers le domaine des politiques urbaines, par la concrétisation et la matérialisation des différentes approches relatives aux politiques de transport durable sur la scène mondiale, ainsi que la mise en œuvre des différentes mesures, et instruments à travers les différents contextes, notamment en matière de transports publics.

1. Essai de définition des politiques de transport durable

Les politiques de transport peuvent être considérées en tant « qu'une retranscription par une mise en pratique des concepts du transport durable lui-même, issu des principaux préceptes de la soutenabilité liés au développement ».

Ceci qui a fortement contribué à l'élaboration et la mise en œuvre des mesures d'une variété de politiques de transports, visant à réduire ou à changer la façon d'utiliser l'automobile (*Kitamura & al, 1997*) in (*Bamberg & al, 2011*).

Du coup les politiques de transport durable sont devenues le fruit d'une focalisation sur les émissions du CO₂. Qui a conduit les sociétés modernes à s'interroger sur leurs propres mobilités et à imaginer des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement (*Leheis & Ziliani, 2010*), tout en renforçant le postulat déjà avancé que ces politiques de transport ne sont autres que l'expression de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports.

Cette référence, d'autant plus est devenue inévitable à la vue des externalités variées que le transport engendre, et qui est profondément basée sur l'acceptation énoncée dans le Rapport Brundtland. Qui confirme son profond ancrage où la compatibilité d'une croissance économique et d'une diminution des atteintes environnementales et sociales n'est pas niée (*Meunier & Zéroual, 2006*).

Ce même rapport « Bruntland », a esquissé déjà les grandes lignes du devenir des politiques de transport durables actuels et futurs, ceci surtout en tirant la sonnette sur l'urgence « par faute de mesures rigoureuses prises, la pollution de l'air pourrait devenir un important facteur limitant du développement industriel de bon nombre de villes du Tiers Monde ». Par la lecture détaillée de ce rapport, plusieurs points saillants méritent d'être soulevés, qui concernent les politiques de transport, et qui concernent :

-Le fait que la responsabilité des questions liées à l'environnement était confiée à des autorités démunies de tout pouvoir pour maîtriser les dégâts causés par les politiques et pratiques liées aux modes de transports.

-L'obligation d'accélérer les améliorations capables de réduire la consommation d'énergie par habitant qui a atteint son paroxysme, ainsi qu'à encourager les techniques les moins polluantes, avec plus de rendement énergétique.

- L'insistance sur l'urgence du changement dans les politiques de transport, et sur la nécessité que les pays en voie de développement évitent de suivre le même parcours que celui des pays industriels sur leurs modes de consommation.

- La nécessité de renforcer l'interdépendance économique et écologique face à la consommation de combustibles et de matières premières. L'intégration des dimensions économique et écologique dans les systèmes législatifs, et de prise de décisions nationaux et internationaux.

- L'enclenchement d'une décentralisation des pouvoirs et des investissements destinés à construire des moyens de transport, à cause de l'inefficacité des grandes politiques macroéconomiques, sociales et sectorielles centralisées.

Le dernier point soulevé par ce dit rapport sur le fait que les gouvernements doivent prendre des mesures pour assurer une qualité de l'air acceptable, et de fixer des objectifs en matière de qualité de l'air et d'en surveiller la réalisation, et d'établir des seuils d'émission. En insistant sur le rôle des organisations régionales pouvant appuyer ces efforts.

2. Mise en œuvre et concrétisation des politiques

Le passage en revue de la littérature des différents avis traitant la mise en œuvre des politiques de transports durables, se rejoignent autour de deux idées importantes résumées en :

- Les projets en relation à la mise en œuvre des politiques sérieuses de transports durables à travers le monde ont démontré que les pays engagés dans de telles actions ont réussi à avoir de remarquables résultats, et du progrès dans le développement de mesures pour la réduction des impacts négatifs générés par : la congestion, l'étalement urbain, ainsi que pour appréhender les préoccupations environnementales liées aux pratiques de déplacements urbains aux externalités néfastes.
- Les institutions impliquées lors du déroulement du processus rencontrent une multitude de difficultés quant à mettre en œuvre ces stratégies intégrées de transports urbains, et ce conformes aux objectifs fixés, à cause de l'écart qui se crée entre les recommandations et leurs mises en œuvre. Par ailleurs, il est difficile de voir l'impact chiffré de telles politiques.

2.1 Politiques de transport durable et politique de la ville

La politique de la ville reste une intervention complémentaire avec d'autres politiques sectorielles, de ce fait une certaine proximité du développement durable se crée avec les objectifs et les modalités de la politique de la ville, (*Brodach & Goffi, 2005*), et de même avec celle des politiques des transports durables, d'ailleurs elle en occupe une grande part, de sorte à devoir épouser les mêmes objectifs.

La politique de transport tout comme la politique de la ville doit s'imprégner à la fois des dimensions ; physique, sociale, économique, mais également culturelle de ses territoires en question. L'autre fait rencontré dans la mise en œuvre, c'est l'existence des complexités dans la définition et de la mise en œuvre des politiques intégrées (*CEMT, 2002, p5*).

La difficulté de la mise en œuvre de la politique de transport est due à la complexité des transports, *Goldman & Gorham (2006)* justifient ce fait par étant une des caractéristiques fondamentales du secteur des transports qui frustre continuellement

la politique relative à son développement est la nature poreuse du système de transport lui-même, contrairement à un système fermé.

C'est un système liée et connecté à d'autres, alors l'analyse ou l'évaluation des politiques doivent être un travail conjoint ; que ce soit du milieu scientifique, politique ou social, et ce sur le plan local national ou international, dans plusieurs disciplines : économiste, géographe, spécialiste de la santé, politiciens, *etc.* (Bourdages & Champagne, 2012).

Un autre point participant à la complexité des transports c'est de considérer l'impossibilité d'appréhender les problèmes qui y sont liés en faisant abstraction de son environnement (Murchland, 1970), ceci dans la nécessité d'une approche systémique. L'exemple classique souvent donnée pour expliquer ce point concerne la congestion du trafic : intervenir pour résorber les goulots d'étranglement dans une ville, sans penser au système dans son ensemble dans la ville, revient uniquement à déplacer les points d'étranglement autour, au lieu d'améliorer la fluidité sur l'ensemble des systèmes qui composent la ville.

La démarche participative et l'un des défis dans la mise en œuvre des politiques de transport durable, tout comme les objectifs de la politique de la ville, qui selon, Brodach & Goffi (2005) sont respectivement l'amélioration de la qualité de vie et la participation des habitants, qui doivent se faire dans une démarche partenariale de sorte à réunir tous les acteurs locaux et associer les habitants dès la phase d'élaboration des politiques.

Par conséquent ; la mise en œuvre de tels politiques fait appel, de manière inhérente, à la concertation et l'implication des parties prenantes dans l'optique de dynamiser le processus de prise de décision selon un processus de démocratie participative, équitable, et un souci de rapprochement aux citoyens (Fig 2.1).

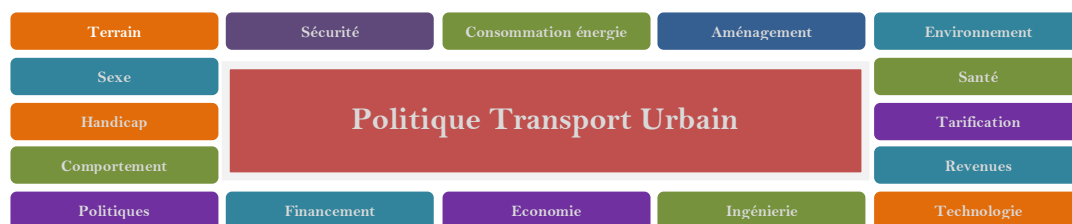


Fig 2.1. La complexité des transports urbains : grille proposé par la WorldBank. Traduction libre Auteur 2015.

2.2 La place de l'efficacité dans la politique de transport durable

L'efficacité est un point récurrent et une condition sine qua none pour la réussite de ces politiques de transport durable. Elle consiste à envisager les gains en termes de coûts de transport au sens large, permis par l'action public dans les politiques de transport durable, en réduisant les coûts du transport incluant les externalités négatives (Meunier & Zéroual, 2006). Autrement dit s'engager à faire réduire les externalités liées à l'activité de transport, sans toucher au niveau et fonctionnement de l'activité elle-même, dans un souci d'efficacité.

La World Bank, (1996) parle d'obligation d'efficacité dans une politique de transport durable, qui doit de facto satisfaire trois conditions :

- 1- Veiller à une continuelle amélioration d'une qualité de vie matérielle confortable. Cela correspond à la notion de durabilité économique et financière.
- 2- Générer le maximum d'amélioration possible en matière de moyens de subsistance matérielle de la vie en général, qui concerne le concept de durabilité environnementale et écologique.
- 3- Les avantages découlant des transports doivent être partagés équitablement entre toutes les composantes de la société, pour une durabilité sociale.

Dans la même ligne directrice du principe de « la soumission réciproque » du transport durable¹, la politique de transport durable se base sur le renforcement mutuel, alors en étant efficace elle doit assurer une durabilité économique, environnementale et sociale qui se renforcent mutuellement.

D'où la nécessité de développer l'ensemble des instruments politiques qui servent les différentes dimensions de la durabilité d'une manière synergique (*TCST*, 2002).

La banque mondiale² insiste sur le fait qu'afin d'obtenir des stratégies des transports urbains efficaces, il faut combiner plusieurs éléments à la fois, à savoir en plus des transports publics, elle implique l'aménagement du territoire, la sécurité routière, la réglementation et le financement. Mais surtout à orienter et rationaliser la démarche, des principaux décideurs.

3. Principales évolutions dans les politiques de transports

Les transports sont un secteur dynamique en continuelle évolution³, en partant du principe que les mesures et les politiques des transports doivent suivre et s'adapter aux nouvelles exigences et orientations à la trajectoire à la fois du développement économique et social, tout en respectant et préservant l'environnement.

Justement pour suivre ces mutations durant ces dernières décades, les mesures rentrant dans le cadre des politiques de transport se sont vues subir de profonds changements tant dans la nature que dans le fond et le contenu ayant contribué directement à leurs évolutions.

Dans ce sens *Friman & al* (2012, p 08) identifient 04 périodes charnières dans l'évolution des politiques de transport urbain dans le monde (Fig 2.2) :

-Durant les années 1960 : Il était question d'étendre et d'augmenter les capacités des infrastructures routières pour atténuer les problèmes liés à la congestion du trafic.

¹ Voir partie 1 chapitre 1 : principe de soumission réciproque.

² La Worldbank sur son site official: <http://www.banquemondiale.org/> . Consulté le 13.11.2016

³ Dans le sens où les transports entant que notion dynamique en continuelle évolution.

-Durant les années 1970 : L'accent était mis sur l'amélioration de la gestion de l'infrastructure existante, en vue de tirer le maximum de leurs capacités, pour répondre à la demande latente.

-Durant les années 1980 et au-delà : Dans cette périodes les politiques ont changé de direction pour s'orienter vers le domaine du comportement modal, afin de stimuler le changement de l'usage de la voiture vers d'autres modes plus respectueux de l'environnement.

-Durant les années 2000 jusqu'à maintenant : L'approche moderne des TDM⁴ se manifeste à travers les récentes tentatives de changer les attitudes, les normes et des valeurs face à la perception des déplacements et la sensibilité envers l'environnement.

Ceci en s'orientant vers l'approbation d'un style de vie plus calme, et responsable, avec une image améliorée pour le transport public, qui n'est plus perçu comme synonyme d'un moyen de transport pour les pauvres ou par contrainte, mais plutôt un comportement «éco-responsable» et assumé envers la ville, la société, et l'environnement.

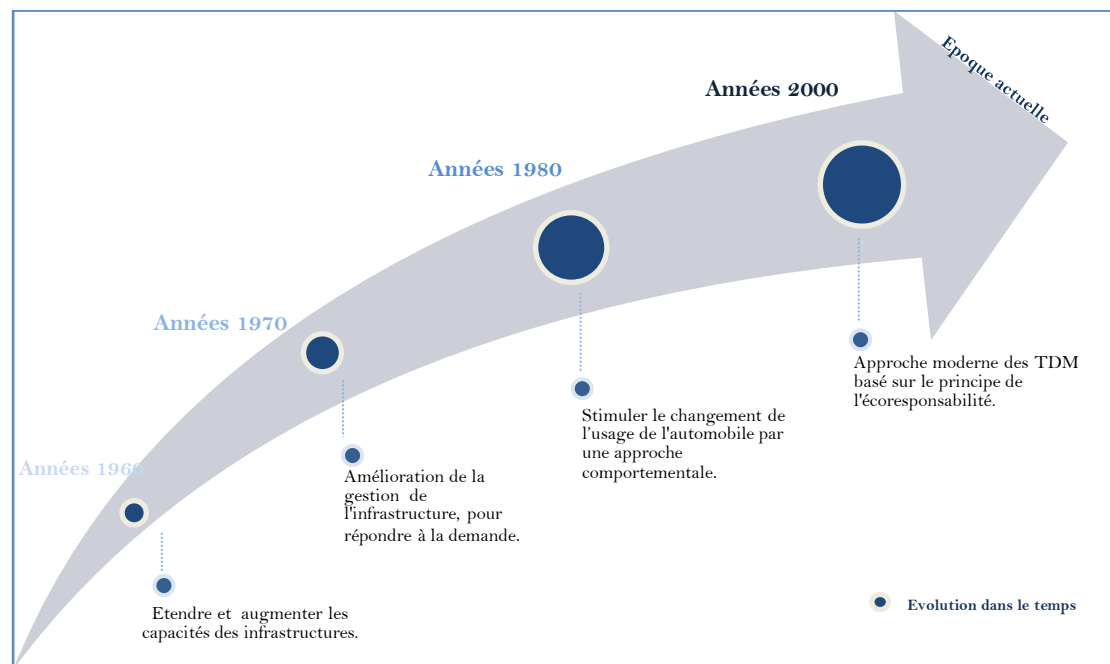


Fig 2.2. Principales mutations à travers l'évolution des politiques de transport urbain. Adapté d'après (Margareta & al, 2012) traduction libre Auteur.

⁴ « Transport Demand Management » TDM : gestion des transports par la demande, modèle qui prône le traitement des problèmes générant l'évolution des déplacements et des moyens de transport à la source, et qui va être développé par la suite.

4. Politiques souples «Soft Standard» et Politiques dures «hard Standard» comme critère de Classification

Il existe une multitude de classifications des mesures rentrant dans le cadre des politiques de transport. *Bamberg & al (2011)* ainsi que *Gärling & al (2014)* ont avancé une classification partant du principe que les politiques sont divisées en deux catégories « hard » pour les politiques dures et « soft » pour les politiques souples⁵.

A travers la gestion de la demande en transport « TDM », les politiques ont été classées selon la nature des stratégies dures et souples. Souvent aussi qualifiées de « carottes » et « bâton » (*NCTR & al, 2004*) ce qualificatif assez subjectif a été repris par *Meyer (1999)*. Ensuite par (*Taylor, 2007*), afin d'illustrer des mesures incitatives et les mesures dissuasives, en vue d'influencer le comportement vis à vis du choix modal. Ces deux types de mesures concernant le système pour les politiques dures et les mesures relatives au comportement pour les politiques douces (*TAPESTRY, 2015*).

De ce fait, nous pensons que ces deux types de politiques à la fois trouvent référence et émanent du modèle lié aux deux versions d'acceptations du développement durable version (dure) « hard standard », version (souple) « soft standard », adaptée au transport dont nous avons sciemment cité dans la partie développement durable. Le tableau 2.1 ci dessous résume ces références :

Version Concept	Version souple Soft Standard	Version dure Hard standard
Développement durable	-L'intégration de l'environnement d'une façon formelle la priorité est donné au développement économique, et sociale. -La dégradation de l'environnement peut être compensée, par un surplus de biens de consommation ou services -L'environnement répond, comme l'économie, à un marché, censé intégrer le long terme.	- La recherche d'un équilibre entre trois composantes économique sociale et environnementale. - insiste sur le devoir de respect envers le capital naturel - C'est une acception forte du caractère vital du capital naturel basé sur le respect de l'environnement.
Transport durable (Secteur)	-Tolère les effets générés par une croissance sur l'environnement si ces derniers sont nécessaires au développement économique. -Si les impacts négatifs peuvent être compensés par d'autres secteurs, telles que la réduction de la pollution par les industries lourdes.	- En mettant d'avantage l'accent sur la limitation d'impact du secteur de transport sur l'environnement, et tout particulièrement sur la réduction des impacts des véhicules à moteur.
Politiques de Transport durable (mesures)	Politiques souples Visant à influencer le choix modal des usagers de voitures par des moyens incitatifs d'information et de la persuasion , appelés aussi, mesures de conversion ou de report modal volontaire : - Stratégies psychologiques et comportementales - Des outils de gestion de la mobilité et des transports.	Politiques dures Mettent davantage l'accent sur la limitation d'impact du secteur de transport sur l'environnement, et tout particulièrement sur la réduction des impacts des véhicules à moteur. Par : -Des outils dissuasifs et restrictifs et pour décourager l'usage de la voiture -Aussi sur un volet opérationnel plutôt par des améliorations physiques.

Tab 2.1. Tableau récapitulatif, démontrant l'extrapolation de la notion de durabilité à travers le développement global, le transport et les politiques selon les deux approches et modèles dure « hard » et souple « soft ». Source : auteur 2015.

⁵ Vue sa pertinence et du fait qu'elle englobe d'autres classifications, il a été jugé de choisir cette dernière pour la suite de cette recherche. Cette façon de procéder est dans un objectif permettant de se positionner et de se placer par rapport au type de mesures potentiellement capables à la fois : de servir notre problématique ainsi qu'à analyser notre contexte d'études.

4.1 Politiques souples « Soft »

L'intérêt s'est tourné plutôt vers ce type de mesures ou normes de durabilité « soft » qui selon *Joumard, (2003)* tolère une croissance de ses effets sur l'environnement si ces derniers sont nécessaires au développement économique, ou si les impacts négatifs peuvent être compensés par d'autres secteurs, telles que la réduction de la pollution par les industries.

Sur une autre échelle, ce genre de mesures visent à influencer les usagers de voitures par des moyens de l'information et de la persuasion, appelés aussi, mesures de conversion ou de report modal volontaire (*Loukopoulos, 2007*), ou aussi stratégies psychologiques et comportementales (*Fujii & Taniguchi, 2006*) et des outils de gestion de la mobilité et des transports (*Cairns & al., 2008*).

Ces outils découlent dans un seul objectif, visant à influencer le choix modal des usagers de voitures par des moyens incitatifs, encouragent l'initiative personnelle pour un report modal volontaire.

Taylor (2007) note que parmi les exemples assez fréquents d'introduction des mesures souples en transport afin de réduire l'utilisation des voitures privées comprennent :

- La planification des déplacements les plus fréquents par exemple domicile /travail et domicile /école parents afin de ne pas utiliser la voiture.
- Une planification des déplacements d'une façon plus proche des attentes des usagers, et encourager le rabattement par la persuasion, personnalisation des informations, et des modes de prise de décision.
- L'amélioration des transports publics, ainsi que leurs marketings et leurs promotions par les médias, et les campagnes de la sensibilisation des populations face au problème lié à l'usage de la voiture (*Cairns & al, 2008*). Et les journées sans voiture comme celle initiée à Alger peuvent en être une bonne illustration de ces mesures.

Le succès de cet événement est la preuve de sa reconduite pour une 7^{ème} édition à Alger, avec la participation de tous les médias d'information et même du ministère de la communication, pour promouvoir ce type d'initiatives visant le respect de l'environnement, moins d'émission de gaz toxiques dégagés par les véhicules, et l'incitation des citoyens à la marche pour mieux découvrir leur ville. Cette mesure a permis aussi à la population notamment les jeunes d'assister à diverses activités culturelles et sportives, et de se réappropriier la rue spoliée par la voiture (Fig 2.3).



Fig 2.3. Journée sans voiture, 7^{ème} édition juillet 2015- centre ville Alger une occasion inouïe de se réappropriier la rue spoliée par la voiture. Source : <http://www.aps.dz>

Cet exemple se joint à ce concept qui part d'un autre postulat qui stipule que bien que les améliorations relatives au système de transport sont nécessaires pour accroître son usage, elles sont limitées en valeur si les individus ou « mobiliens⁶ » ne sont pas conscients et informés (*TAPESTRY*, 2015).

L'impact des politiques souples est souvent sous-estimé, les améliorations apportées au système de transport sont nécessaires pour augmenter le nombre d'utilisateurs, leur valeur est limitée si les gens ne sont pas conscients, en jouant un rôle complémentaire, ce par rapport aux autres mesures principales STPM⁷ ou HTPM⁸ mais qui ne minimise aucunement leurs importances et leurs rôles pour rendre ces améliorations plus efficaces.

4.2 Politiques « dures » Hard

Comprennent, des mesures de nature à améliorer les infrastructures pour la gestion des services de transports publics, l'augmentation intentionnelle des coûts liés à l'utilisation de la voiture, et l'interdiction ou le rationnement de son utilisation (*Bamberg & al*, 2011).

Ces mesures dites « fortes », mettent davantage l'accent sur la limitation de l'impact du secteur de transport sur l'environnement, et tout particulièrement sur la réduction des impacts des véhicules à moteur ; en usant des outils dissuasifs et restrictifs pour décourager les individus de l'usage de la voiture pour leurs déplacements. Ainsi que le volet opérationnel plutôt que se concentrer sur des interventions et améliorations physiques, en l'occurrence :

- L'infrastructure pour les transports publics.
- L'augmentation des coûts d'exploitation pour la voiture.
- Le contrôle de l'espace routier.

D'après *NCTR & al* (2004) elle est interprétée comme l'ensemble des mesures dissuasives et restrictives faisant office de rambarde face à l'usage de la voiture, en augmentant le coût et les charges en vue de la rendre moins attrayante, comparée aux modes les plus durables de transport en utilisant des outils pragmatiques :

- La disponibilité de stationnement, contrôle et la tarification,
- Le coût : voiture et carburant, taxe de circulation.
- Des charges d'usage de la route : péage urbain⁹.

⁶ Terme pour qualifier les usagers de l'automobile.

⁷ STPM *soft Transport policy measures: l'ensemble des mesures en relation avec les politiques souples de transport.*

⁸ HTPM *Hard Transport policy measures: l'ensemble des mesures en relation avec les politiques dures de transport.*

⁹ Les restrictions par la limitation et même interdiction de l'usage de la voiture en milieu urbain, de ville de Londres instauré depuis les années 2000 ainsi que Singapour, sont le parfait exemple. Des restrictions, lors aussi des pics de pollution dans les grandes villes Françaises, qui imposent l'alternance entre les véhicules portant une immatriculation, paires et impaires de circuler au centres villes on est un autre exemple.

-Imputation des charges liées à la congestion selon les heures de pointe et heures creuses.

Bien que ces mesures soient nécessaires pour obtenir une réduction de l'utilisation de la voiture, ils sont difficiles à mettre en œuvre en raison de l'opposition publique et l'infaisabilité¹⁰ politique (*Gärling & Schuitema, 2007*).

La classification avancée par le *JICA*, (2011) regroupe les mesures en quatre catégories en termes des effets escomptés¹¹.

4.2.1 Promotion du transfert modal

Ce groupe de mesures se concentre sur le changement de la façon de se déplacer des usagers, par la mise à niveau de l'infrastructure pour rendre plus attrayant le transport public : par la mise à niveau d'infrastructures pour les transports publics, le développement des installations piétonnes et cyclistes, et ce pour convaincre les usagers de la voiture privée à utiliser de nouveaux modes de transport.

La mise à niveau de l'infrastructure des transports publics se concentre souvent sur l'amélioration des stations de transport en commun, la conception du réseau, la desserte entre la banlieue et le centre, les parcs relais, l'amélioration des circuits et traversées pédestres, et les circuits cyclables. Ces éléments peuvent indirectement augmenter l'utilisation des transports en commun, et d'une façon efficace d'autant plus qu'ils conviennent au contexte des usagers à moyens revenus.

4.2.2 La suppression à la demande

Ce groupe de mesures vise la diminution des déplacements à la source par : l'augmentation des taxes et frais de véhicule privé, augmentation des charges de la congestion aux heures de pointes et au centre-ville, frais de stationnement plus élevés dans les zones urbaines, en outre encourager les mesures de télétravail, ce groupe de mesure ne nécessite pas beaucoup de fonds.

4.2.3 La dispersion de la demande

Ce groupe redistribue la demande dans l'espace ou dans le temps par des méthodes concrètes : taxe de congestion par zones et par heure à l'aide de système d'information trafic intelligents (STI) pour transférer des informations aux véhicules. .

Une autre mesure de redistribution de la demande de trafic par le temps vise à échelonner les déplacements aux lieux de travail et aux écoles afin qu'ils puissent éviter une grande quantité de la demande de trafic, au même temps. Ce groupe de mesures nécessite un développement cohérent entre l'infrastructure et la technologie de l'information, les horaires de travail alternatifs doivent être déterminés d'après un consensus public en incluant la coordination entre les différents organismes de gestion.

4.2.4 Usage efficace de l'espace routier

Avantager les transports collectifs et les véhicules à passagers multiples « High Occupancy Vehicles HOV » dans le partage de la voirie, par des solutions de site propre, ce groupe se base sur l'utilisation efficace de l'espace routier disponible.

¹⁰ Ce point nous renvoie aux obstacles faisant face à l'implantation des bonnes pratiques de transport.

¹¹ Plate forme JICA : plate forme Japonaise qui regroupe toutes les mesures TDM envisageable pour améliorer les transports et les rendre durables. www.JICA.com

-La relation de confrontation entre les composants de la politique de transport, avancée par *Loukopoulos (2007)*. Les nations unies (*UNHSP, 2013, p200*) proposent une approche basée sur une intégration multi-niveaux entre ces composantes.

En plus qu'elle soit intégrée, cette approche est beaucoup plus opérationnelle, à travers laquelle l'atteinte de l'accessibilité est sa « leitmotive » pour parvenir à la durabilité. Rassemblé en six points d'entrées sous formes des mesures opérationnelles stratégiques et intégrées pouvant être développées en fonction des différents paramètres :

- L'amélioration de la coordination entre urbanisme et le transport.
- Réaligner les investissements en matière infrastructure de transport et de développement.
- L'intégration des équipements de transport urbains et les services opérationnels.
- La revitalisation de la planification urbaine et la conception et d'ingénierie des transports.
- Réajuster le cadre légal et les instruments juridiques et réglementaires.
- La rationalisation entre institution urbaine et de l'organigramme gouvernance.

5. La place des transports publics dans les politiques durables : L'évolution et la maturation des politiques à travers différentes approches des politiques de transport public

La place des transports publics est incontestable dans les politiques durables, de ce fait et afin de mieux apprécier l'évolution des différentes approches des politiques de transport public , ainsi que pour les besoins de la présente recherche ; un passage en revue de toutes les politiques de transport a été effectué, faisant suite à un travail de lecture et d'analyse théorique afin d'en distinguer les différentes approches du transport durable, et d'en dégager la place des transports publics à travers les variétés des mesures :

-En regroupant les mesures de transport durable selon leurs domaines d'action en 04 principaux concepts ; ainsi *Vlek & Michon (1992)* placent la fourniture de transport collectif ainsi que d'autres modes alternatifs sur le plan des mesures physiques et matériel y compris les interventions dans l'infrastructure, et des mesures pour rendre le trafic motorisé plus fluide.

-*ITE & GIT(1994)* qui sont parmi les pionniers mondiaux dans les TDM ; abordent le thème par une approche qui se base principalement sur les stratégies qui visent l'amélioration des modes de transports publics, considérés comme faisant partie des alternatives à la voiture, ceci à travers des incitations financières ou de durée pour l'utilisation de ces modes alternatifs.

Plus concrètement ces stratégies de TDM se classent dans la catégorie des mesures incitatives financières et temporelle c'est-à-dire, en usant du couple : Cout/Durée. Par exemple les subventions pour les usagers du transport en commun des

subventions pour les fournisseurs de service de transport, en plus du stationnement préférentiel pour l'auto partage, parc relais¹², etc. (ITE & GIT , 1994).



Fig 2.4. Places gratuites réservées au covoiturage, sur le parc relais de la station pour encourager ce modèle déplacement. Ligne de tramway 1. Station Mosson, Montpellier, France. Auteur 2016.

La promotion des TP est véhiculée également par le biais de la diffusion de l'information et le marketing ; des services complémentaires et les commodités à l'appui de l'usage de ces modes alternatifs, de sorte à éliminer les barrières psychologiques quant à leurs utilisations.

Le département de transport Américain de Washington (WSDT, 1996, p02) dans sa classification avancée des mesures relatives aux TDM qui est composé de 06 catégories dont l'encouragement et l'incitation à l'usage des transports publics se hissent à la première catégorie (Fig 2.5).

Ceci à travers la fourniture de transport public performant et disponible comme alternative aux déplacements effectués par les «single occupant véhicule» SOV et à travers aussi les services et les équipements complémentaires qui encouragent et soutiennent les autres modes.

<u>Classification of TDM Strategies</u>	
<p>Public Mode Support Strategies Public Education and Promotion Area-Wide Ridematching Services Transit Services Vanpool Service Transit and Vanpool Fares Non-Motorized Modes HOV Facilities Park & Ride Lots</p> <p>Employer Based TDM Strategies <i>(could be developer-based too)</i> Monetary Incentives Alternative Work Schedules Commute Support Programs Guaranteed Ride Home Parking Management Facility Amenities Transportation Management Associations</p> <p>Telecommunications Strategies Telecommuting Advanced Telecommunications</p>	<p>Pricing Strategies Gasoline Tax Increases VMT Tax Congestion Pricing Parking Tax</p> <p>Land-Use Strategies Development Impact Mitigation Mixed Land-Use, Jobs/Housing Balance Transit-Oriented and Pedestrian Friendly Design Residential Density Increases Employment Center Density Increases Parking Management On-Site Amenities</p> <p>Public Policy and Regulatory Strategies Trip Reduction Ordinances Restricted Access to Public Facilities Support of New Institutional Relationships Increase of HOV Lanes Restriction to 3+ Parking Restrictions</p>

Fig 2.5. Classification des TDM selon (WSDT, 1996.p02)

¹² ITE & GIT Est une agence américaine destiné à fournir une assistance technique l'aide aux personnes dans les secteurs public et privé qui sont responsables de la planification, la mise en œuvre, l'exploitation et / ou de surveillance des TDM. Les rapports servent à aider à enseigner les pratiques et de guider dans le développement de programmes de TDM Américain.

-Tandis que (Louv & al, 1998) abordent le sujet en partant du postulat que le développement et la valorisation des modes alternatifs, y compris les transports en commun, la marche, et le vélo ; pourrait créer des éléments capables d'influencer le niveau de l'usage de la voiture.

-D'un autre côté et partant du principe qui se base sur le chevauchement entre les différentes composantes des politiques de transport May & al (2003) considèrent que l'investissement doit être orienté uniquement vers les infrastructures destinées exclusivement aux modes alternatifs à la voiture, pour le compte des transports publics.

-Initialement 04 groupes de mesures, ensuite élargis à 05 différentes classes distinctes (Litman, 2003) et développés sur la plate forme¹³ (VTPI, 2014) , dont la première prône les mesures d'amélioration des modes des transports alternatifs, pour mettre à disposition des usagers plus d'options et de choix efficaces à travers des transports en communs intégrés à des services complémentaires : service de navette, vélos et parcs relais, etc.

-Parmi les différentes approches à l'élaboration de la politique du secteur des transports, figurent la stimulation de l'usage des transports en commun par le biais de la maîtrise des coûts, transfert modal, l'édification et la mise à niveau de l'infrastructure et la gestion de sa capacité Geerlings & Lohuis (2008).

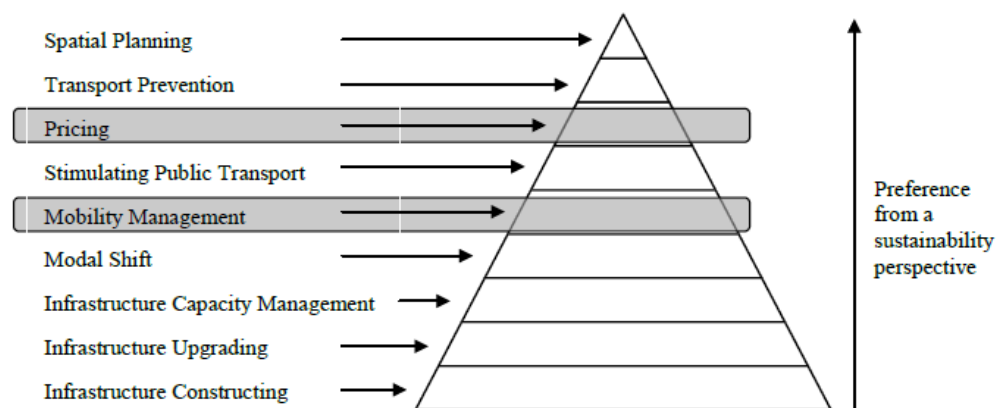


Fig 2.6. Pyramide des options de mesures dans les politiques de transports durables (Geerlings, H. & Lohuis, J. 2008).

La figure 2.6, illustre les options politiques de transport en forme de pyramide dans le but d'améliorer les problèmes de transports. L'ordre de la pyramide est basé sur la priorité de chaque option du point de vue de la durabilité.

En outre, chacune des options des différentes approches doivent être combinées afin de parvenir à un transport durable grâce à des politiques de transport.

¹³ Plate forme VTPI : plate forme Australienne qui regroupe toutes les mesures TDM .

- D'un autre côté *Black*, (2010) soulève un point très important concernant le financement des TP, ce dernier insiste sur le fait que le coût des TP doit être maîtrisé par rapport au coût total par la tarification et les taxations.

6. Notion du service public dans les transports

6.1 Le service public et transports en commun

L'objectif principal des politiques de transports urbain dans les grandes agglomérations est de concilier la modernisation du service public et la rationalisation de l'utilisation de la voiture individuelle (*Livre blanc*, 2001), ce qui met les objectifs du service public et de la durabilité dans la même trajectoire.

Sujet à débat au sein de la majorité des gouvernements dans le monde ; le service public a été toujours une notion délicate à définir, et dont la majorité a du mal à la cerner ou a dissocier¹⁴.

Considéré comme maillon physique de la cohésion sociale et du développement équilibré des territoires, les transports publics sont une composante majeure des services publics (*Livre blanc*, 2001, p16).

L'état se place généralement comme garant et premier responsable du service public et du droit aux transports, généralisés à toute la société.

L'exemple français a matérialisé cette notion sous la forme de la loi d'orientation des transports intérieurs LOTI 1982, qui stipule que «la satisfaction des besoins de l'usager doit se faire dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité»¹⁵. Selon le *Livre blanc* (2001) les autorités nationales ou locales ont l'obligation de la mise en place d'un service adéquat de transport en commun, fondé sur des critères minimaux tels que : la santé et la sécurité des passagers, l'accessibilité des services, le niveau et la transparence des tarifs et une durée limitée des concessions.

Le fait que cette notion soit liée à tous les domaines et les fonctions urbaines, sans qu'elle ne soit attribuée à un domaine spécifique autrement dit, aucun mode de transport n'est un service public en soi (*LOTI*, 1982). Ce qui fait que le service public doit être organisé par les pouvoirs publics, au niveau adéquat, ceci en combinant les différents modes disponibles dans une quête de l'optimisation du rapport qualité de service/ coût, du déplacement (*GBF*, 1997).

Mais avec la condition de respecter les principes de base du service public à savoir : Egalité d'accès et de traitement des usagers, continuité, adaptabilité comme priorité, fait que les solutions doivent être adaptées aux spécificités de chaque situation.

¹⁴ Dans le sens où la majorité est amené à faire l'amalgame entre «service public», «entreprise de service public» et même avec «entreprise publique», pourtant très distincts.

¹⁵ La Loi d'orientation des transports intérieurs LOTI du 30 décembre 1982 est une loi fondamentale, et une étape charnière dans l'organisation des services publics de transport en France.

A la fois le service public réclame l'adaptabilité à chaque contexte, mais aussi met en exergue la notion de l'universalité du service et du droit au service public lié au transport, selon *GBF (1997)* «Il ne peut ni être indépendant de la demande de transport, ni se concevoir dans une stricte logique d'offre, alors même qu'il faut voir dans une approche trop exclusivement fondée sur l'offre l'une des causes de désaffection pour les transports publics».

Par ailleurs la LOTI, précise que les responsabilités des acteurs et les missions du service public sont identifiées dans la mise en œuvre, notamment lors de l'organisation du marché qui doit veiller à sa préservation.

Au niveau européen la consécration pour le service public est venu compléter ce concept à travers l'article 73 du traité de Rome¹⁶ de la Communauté européenne qui stipule que «sont compatibles avec le présent traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination de transport ou qui correspondent aux remboursements de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public». Ceci est venu aussi avec l'obligation de préciser l'articulation des modes de financements, en vue d'assurer la pérennité du service d'intérêt général relatif aux contributions et aides en provenant de l'état, afin de compenser les surcoûts inhérents à l'accomplissement de missions d'intérêt général.

6.2 Fonctions principales du service public de transport

La raison d'être du service public est de servir en priorité les besoins et les intérêts des usagers sans distinction, ces intérêts prime même avec ceux des exploitants, mais tout en veillant à la pérennité du fonctionnement. Le livre blanc dans ce contexte fixe des points très important concernant (*Livre blanc, 2001*) :

-Etablissement d'un régime spécifique par rapport au droit de la concurrence et à la libre prestation des services, tout en respectant les principes de neutralité et de proportionnalité, lors des attributions.

-Veiller aux respects des exigences relatives à la fréquence et la ponctualité des services, la disponibilité des sièges où les tarifs préférentiels pour certaines catégories d'usagers ceci en leurs assurant un service de qualité à des tarifs abordables, stable sur l'ensemble du territoire, dans le respect des règles de concurrence et des intérêts économique notamment par :

-Le recours à la procédure d'appel d'offre dans un encadrement juridique clair, défini à un haut niveau.

-Accorder des exceptions ou des droits exclusifs si l'intérêt public le nécessite.

-Concéder des compensations financières, et des gratifications destinées aux opérateurs chargés d'exécuter les missions de service public sous forme de subventions publiques, mais modulées en fonction du mode de gestion suivi.

De sa part *IGD, (2008)* dans son analyse qui a ciblé les fonctions principales relatives aux services de transports publics ; compte tenu des domaines des différentes compétences que ce soit des autorités organisatrices de transport, des opérateurs

¹⁶ *Le Traité Européen de Rome de 1957 – article 73(1) : L'expression « service public » n'est employée au début qu'à propos des « servitudes inhérentes à la notion de service public », ce qui créera par la suite le concept d'« obligations de service public ».*

ainsi que des différentes organisations technico-institutionnelles, a identifié six grandes fonctions du service public de transport (Tab 2.2) :

- Faciliter l'accès des territoires aux citoyens : travail, commerce, loisirs, santé, éducation, etc. (par une offre de service adaptée).
- Favoriser l'accessibilité de tous aux transports publics.
- Réduire les impacts du transport individuel, par l'attractivité des TP.
- Développer la relation citoyenne.
- Participer à la qualité environnementale, par un fonctionnement propre.
- Garantir un fonctionnement économique acceptable pour l'utilisateur et pour la collectivité.

n°	Fonctions	Taches
1	Faciliter l'accès des territoires aux citoyens : travail, commerce, loisir, santé, école, etc. (par une offre de service adaptée).	1.1 Faciliter l'accès physique (implantation des lignes/territoires).
		1.2 Faciliter l'accès temporel (fréquence adaptée, fréquence minimale des services réguliers dans une amplitude maximale).
		1.3 Faciliter la continuité des modes de transports (intermodalités).
2	Favoriser l'accessibilité de tous aux transports publics.	2.1. Garantir l'accès des personnes à mobilité réduite.
		2.2. Favoriser l'accès des personnes en situation de précarité.
3	Réduire les impacts du transport individuel par l'attractivité des transports publics.	3.1. Informer sur les modalités de déplacement (service normal + incidents), respecter les horaires, améliorer le confort (déplacements, lieux d'attente).
		3.2. Garantir la continuité du service (incidents, grèves).
		4.1. Renforcer la sûreté du réseau.
4	Développer la relation citoyenne.	4.2. Enregistrer et prendre en compte les réclamations.
		4.3. Développer la transparence de gestion et la concertation.
		5.1 Réduire la pollution et les rejets.
5	Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre.	
6	Garantir un fonctionnement économique acceptable pour l'utilisateur et pour la collectivité.	6.1. Assurer la pérennité du patrimoine de transport (investissements/besoins).
		6.2. Assurer la durabilité du financement (répartition de la charge utilisateurs, collectivités, salariés).
		6.3. Garantir un bon rapport qualité/coût global.

Tab 2.2. Fonctions du service de transport public adapté par l'auteur du rapport (IGD, 2008 p 7)

6.3 Performance des services de transport public

La littérature sur les services publics s'aligne sur le rôle clé joué par la performance dans l'appréciation du service public des transports en commun. Car une bonne exécution d'un service public, quel que soit le mode de gestion choisi, nécessite un contrôle régulier et efficace, en vue de mesurer et d'améliorer sa performance propre. L'appréciation de la performance ne peut se faire sans l'élaboration de plusieurs indicateurs. Ces derniers sont «considéré comme outils de progrès et de gouvernance durable, ce sont également des références nouvelles et pertinentes pour favoriser les échanges et les comparaisons entre les usagers, les opérateurs et les autorités organisatrices. L'utilité de ces outils d'évaluation est pour une meilleure gouvernance en mettant les transports publics au cœur des projets» (IGD, 2008 p7).

IGD qui dans sa «Charte des services publics locaux» a élaboré une grille d'indicateurs de performance des transport publics et ce dans un souci d'utiliser suffisamment d'indicateurs pour illustrer les spécificités de chaque autorité organisatrice, et en garantir la lisibilité mais tout en tenant compte les spécificités institutionnelles et organisationnelles des transports urbains et interurbains, tant en termes de différences dans les périmètres que les services.

INDICATEUR URBAIN		INDICATEUR INTERURBAIN		
	Indicateur « majeur »	Indicateur « complémentaire »	Indicateur « majeur »	Indicateur « complémentaire »
1. Faciliter l'accès des territoires aux citoyens : travail, commerce, loisirs, santé, école, etc. (par une offre de service adaptée)				
1.1 Accès physique	(1) - Kilomètres commerciaux par habitant du PTU (2) - Déplacements par habitant du PTU	- Kilomètres commerciaux par longueur des lignes - Densité de population	(1) - Kilomètres commerciaux par habitant, y compris scolaires, y compris dans les PTU	- Taux de communes desservies en dehors des PTU - Part de la population desservie en dehors des PTU
1.2 Accès temporel	(3) - Amplitude	- Taux de services fonctionnant le samedi - Taux de services fonctionnant le dimanche	(2) - Part des services aller/retour fonctionnant pendant les petites vacances scolaires	- Taux de services fonctionnant le samedi - Taux de services fonctionnant le dimanche
1.3 Continuité entre réseaux (intermodalité)	(4) - Part des déplacements intermodaux		(3) - Part des déplacements intermodaux	- Existence d'un titre intermodal ?
2. Favoriser l'accessibilité de tous aux transports publics				
2.1 Accès aux PMR	(5) - Part de points d'arrêts accessibles	- Existence d'un service spécialisé desservant l'intégralité du territoire	(4) - Part des points d'arrêts/gares accessibles	- Existence d'un service spécialisé desservant l'intégralité du territoire
2.2 Accès aux personnes en situation de précarité	(6) - Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?		(5) - Existence d'une tarification en faveur des personnes en situation de précarité ?	
3. Réduire les impacts du transport individuel par l'attractivité des transports publics				
3.1 Informer, respecter les horaires, améliorer le confort	(7) - Existence d'une démarche qualité contractualisée ?	- Taux de voyages « certifiés NF Service »	(6) - Existence d'une démarche qualité contractualisée ?	- Taux de voyages « certifiés NF Service »
3.2 Garantir la continuité du service	(8) - Taux de kilomètres non réalisés tous motifs		(7) - Taux de kilomètres non réalisés tous motifs	- Taux de services non réalisés tous motifs
4. Développer la relation citoyenne				
4.1 Renforcer la sûreté du réseau	(9) - Réclamations au motif des incidents par millier de voyages	- Nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés	(8) - Réclamations au motif des incidents par millier de voyages	- Nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés
4.2 Enregistrer et prendre en compte les réclamations	(10) - Réclamations par millier de voyage	- Consultation de la CCSPL sur des questions de transport public ? Combien de fois dans l'année ? - Existe-t-il un dispositif de concertation de type « Comité des partenaires » ?	(9) - Réclamations par millier de voyage	- Consultation de la CCSPL sur des questions de transport public ? Combien de fois dans l'année ? - Existe-t-il un dispositif de concertation de type « Comité des partenaires » ?
4.3 Développer la transparence de gestion et la concertation				
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre				
5. Participer à la qualité environnementale par un fonctionnement propre	(11) - Part des voyages « propres »	- Répartition du parc en fonction des normes EURO et note synthétique	(10) - Répartition du parc en fonction des normes EURO et note synthétique	
6. Garantir un fonctionnement économique acceptable pour l'utilisateur et pour la collectivité				
6.1. Assurer la pérennité du patrimoine de transport (investissements/besoins...)	(12) - Age moyen du parc de matériel	- Dépense d'investissement par habitant	(11) - Age moyen du parc de matériel	- Dépense d'investissement par habitant
6.2. Assurer la durabilité du financement (répartition de la charge utilisateurs, collectivités, salariés...)	(13) - Budget transport par déplacement	- Dépense d'exploitation par déplacement - Taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales	(12) - Budget transport par déplacement	- Dépense de fonctionnement par voyage
6.3. Garantir un bon rapport qualité/coût global	(14) - Indicateur de synthèse qualité - coût		(13) - Indicateur de synthèse qualité - coût	

Tab 2.3. Exemple d'une grille d'indicateurs de performance des transports publics ¹⁷.(IGD, 2008 p7)

¹⁷ Dans un souci d'instaurer le libre choix des modes de gestion, la réversibilité de ce choix propose d'instaurer des objectifs de gouvernance durable, d'efficacité et de qualité pour les services publics. L'Association des Maires de France et l'Institut de la Gestion Délégée avec le GART ont publié en mars 2008 un rapport sur les indicateurs de performance des services de transport public, destiné à répondre au besoin d'évaluation, de comparaison et d'incitation, des indicateurs de performance des services de transport public.

7. Complexité de la mise en œuvre des politiques de transports

Le système de transport urbain est un système lié et connecté à d'autres, alors l'analyse ou l'évaluation des politiques doivent être un travail conjoint ; que ce soit du milieu scientifique, politique ou social, et ce sur le plan local, national ou international, et de plusieurs disciplines, économiste, géographe, spécialiste de la santé, politiciens, *etc.* (*Bourdages & Champagne ,2012*) .

Un autre point participant à la complexité des transports c'est de considérer l'impossibilité d'appréhender les problèmes qui y sont lié en faisant abstraction de son environnement (*Murchland, 1970*), ceci dans la nécessité d'une approche systémique. L'exemple classique souvent donné pour expliquer ce point concerne la congestion du trafic : intervenir pour résorber les goulots d'étranglement dans une ville, sans penser au système dans son ensemble dans la ville, revient uniquement à déplacer les points d'étranglement autour, au lieu d'améliorer la fluidité sur l'ensemble des systèmes qui composent la ville.

La démarche participative et l'un des défis dans la mise en œuvre des politiques de transport durable, tout comme les objectifs de la politique de la ville, qui selon *Brodach & Goffi (2005)* sont respectivement l'augmentation de la qualité de vie et la participation des habitants, qui doivent se faire dans une démarche partenariale réunissant tous les acteurs locaux et associer les habitants dès la phase d'élaboration des politiques.

Par conséquent ; La mise en œuvre de telles politiques fait appel, de manière inhérente, à la concertation et l'implication des parties prenantes dans l'optique de dynamiser le processus de prise de décision selon un processus de démocratie participative, équitable, et un souci de rapprochement aux citoyens.

Conclusion chapitre 2

Les politiques de transport durable, pendant leurs maturations sont devenues l'expression de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports, visant à réduire ou à changer la façon d'utiliser l'automobile surtout en milieu urbain.

Le transport durable est profondément basé sur l'acception énoncée dans le Rapport Brundtland ; dont il confirme son profond ancrage où il questionne la compatibilité d'une croissance économique et d'une diminution des atteintes environnementales et sociales sont une évidence.

Ce dit rapport insiste sur des points primordiaux esquissant alors déjà les grandes lignes de conduites des stratégies futures des politiques de transport durable, notamment sur l'urgence du changement dans les politiques de transport, surtout pour les pays en voie de développement PED.

L'intégration des dimensions économique et écologique dans les systèmes législatifs et de prise de décisions aux différentes échelles, la décentralisation des pouvoirs et des investissements destinés à construire des moyens de transport, ainsi qu'à assurer une qualité de l'air acceptable, et d'en surveiller la réalisation en établissant des seuils tolérables d'émissions.

De ce fait, les politiques de transport tout comme les politiques de la ville doivent s'imprégner à la fois des dimensions physiques, sociales, économiques, mais également culturelles de ses territoires en question. L'autre fait rencontré dans la mise en œuvre c'est l'existence des complexités dans la définition et de la mise en œuvre des politiques intégrées (CEMT, 2002, p5).

Cette complexité caractérisée impose que l'analyse ou l'évaluation des politiques doivent être un travail conjoint; que ce soit du milieu scientifique, politique ou social, et ce sur le plan local, national ou international, avec l'implication de plusieurs disciplines : économiste, géographe, spécialiste de la santé, politiciens, etc.

La banque mondiale *Worldbank*¹⁸ insiste sur le fait qu'afin d'obtenir des stratégies de transport urbain efficaces, il faut combiner plusieurs éléments à la fois, à savoir en plus des transports publics. Elle implique l'aménagement du territoire, la sécurité routière, la réglementation et le financement. Mais surtout à orienter et à rationaliser la démarche, qui concerne les principaux décideurs.

Parmi les éléments liés à cette complexité, font qu'il existe différentes classifications des politiques de transport et des TDM, parmi elles la classification selon le degré de profondeur de ces mesures, partant du principe que les politiques sont divisées en deux catégories douces et dure "hard" and "soft."

-Les Politiques de transport «souples ou douces» Visent à influencer le choix modal des usagers de voitures par «des moyens incitatifs faits d'information et de persuasion», appelés aussi, mesures de conversion ou de report modal

¹⁸ Le site <http://www.banquemonddiale.org/>. consulté le : 02 /10/2015

volontaire usant des Stratégies psychologiques et comportementales ainsi que des outils de gestion de la mobilité et des transports.

-Les Politiques de transport «dures » Mettent d'avantage l'accent sur la limitation d'impact du secteur de transport sur l'environnement, et tout particulièrement sur la réduction des impacts des véhicules à moteur, usant notamment «d'outils dissuasifs et restrictifs» et pour décourager l'usage de la voiture, aussi en misant plutôt sur un volet opérationnel par des améliorations physiques.

Il est évident que ces deux types «forte» hard et «faible » soft, à la fois trouvent référence et émanent du modèle lié aux deux versions d'acceptations développement durable ¹⁹, dont la version dure pour «hard standard», et version souple « soft standard », adapté au transport.

Les transports publics se hissent incontestablement parmi les priorités dans des politiques durables, ceci apparait clairement à travers l'évolution des différentes approches des politiques liées au transport public, et qui a finalement pris une forme de maturation.

Les transports publics ont la singularité d'être une composante majeure du service public, permettant à la fois la cohésion sociale et l'équilibre des territoires, de ce fait donc ils se trouvent liés à tout les domaines et les fonctions urbaines.

Le rôle prenant du service public se justifie surtout sur le fait qu'il sert primordialement les intérêts des usagées également, ces intérêts prime même avec ceux des exploitants, mais tout en veillant à la pérennité du fonctionnement.

Cette notion de service public se voit remplir des fonctions de « garde-fous », quant à jouer l'arbitrage lors du déroulement de toutes les étapes de la prestation de transport public afin d'assurer : Neutralité et proportionnalité d'attribution, respect des règles de concurrence, prestation de service, respect des exigences du service (Ponctualité, confort, tarification, stabilité du service.etc.), et services complémentaires.

De part ces fonctions ; il contribue de façon directe à la favorisation des TP et de leur part modale par rapport à la voiture, en agissant sur leur attractivité. Ceci tout en garantissant un fonctionnement pérenne aussi bien pour l'usager que la collectivité. L'élaboration d'une charte des services publics locaux permet de contrôler et maîtriser la prestation de TP par le biais des indicateurs contractuellement préétablis assurant une plus grande performance du service.

¹⁹ Voir chapitre 1.

**Chapitre 3 : L'amélioration du service des transports publics :
Leviers d'actions, mécanismes de régulation, et rôle de l'action
publique**

Introduction : La nécessité d'aller vers l'intégration pour améliorer le service

Les défis relatifs aux transports durables comprennent la conception et la mise en œuvre progressive d'une stratégie cohérente à long terme, composée de politiques et mesures intégrées, en tenant en compte que les éléments constitutifs d'une telle stratégie ne peuvent pas tous être réunis simultanément (*INTERREG, 2013*).

Par ailleurs ; intervenir sur les transports peut s'avérer trop souvent réduit à un déploiement de moyens techniques ou d'infrastructures, sans action sur l'ensemble des déterminants. Alors que pour contrer ces tendances et favoriser le transport durable dans les zones urbaines « il faut mettre en œuvre des panoplies de mesures intégrées et flexibles - englobant des dispositions réglementaires, tarifaires et technologiques appliquées dans tous les secteurs - qui donnent les signaux appropriés à la planification urbaine et des transports » selon *CEMT (2002, p9)*. Alors qu'une vision intégrée implique que la politique de déplacement ne peut se concevoir que comme une mise en place d'un faisceau de mesures complémentaires et durables dans le temps ; de la planification à la mise en œuvre, sans oublier l'évaluation, étape indispensable qui doit se faire tout au long de la vie des projets (*Metge & Jehanno, 2008 p2*).

Le modelage des interactions entre les différents secteurs, contribue à aller vers une approche intégrée et transsectorielle de la planification urbaine (*EUNOLA, 2012*).

Plusieurs auteurs considèrent la coopération et la coordination comme deux notions distinctes et indépendantes, tandis que d'autres assimilent la coordination à un type de coopération (*Alter & Hage, 1993*) in (*Stead, 2003*).

Des termes distincts tels que « cohérence », « compatibilité », « collaboration », « coopération », « coordination » et « intégration » sont fréquemment utilisés. Pourtant des termes différents mais qui au fond, veulent servir le même objectif à savoir augmenter l'efficacité et l'optimisation des politiques opérationnelles dans un processus planifié, et maîtrisé.

Ce chapitre passe en revue les principaux leviers d'action et mécanismes de régulation susceptibles d'améliorer le service des TP.

Ceci tout en insistant sur la nécessité d'aller vers l'intégration sur ces deux principaux volets opérationnel et au niveau institutionnel et organisationnel en vue de rendre le service en question plus durable, à la fois pour la collectivité et pour l'utilisateur.

1. Au niveau opérationnel

1.1 La nécessité de développer un réseau de transport public plus performant

La nécessité de développer un réseau de transport public performant appelle à la mise en place d'un réseau capable de satisfaire la demande de déplacements. Cette sollicitation apparaît dans des villes qui accueillent plus d'un million d'habitants, générant des volumes de déplacements importants, ceci ne peut se faire selon *Metge & Jehanno (2008 p2)* qu'avec un réseau hiérarchisé et édifié sur la base d'un réseau structurant complété d'un réseau secondaire.

Ce système de transport en commun notamment dans les pays en développement doit être adapté selon les mêmes auteurs au volume de la desserte recherchée, évolutive dans le temps, exploitant d'une façon optimale les infrastructures existantes, et surtout doit être choisi en fonction de la qualité et du niveau de service recherché, à savoir entre : bus, bus TCSP¹, BRT², tramway, métro, etc. (Fig 3.1).

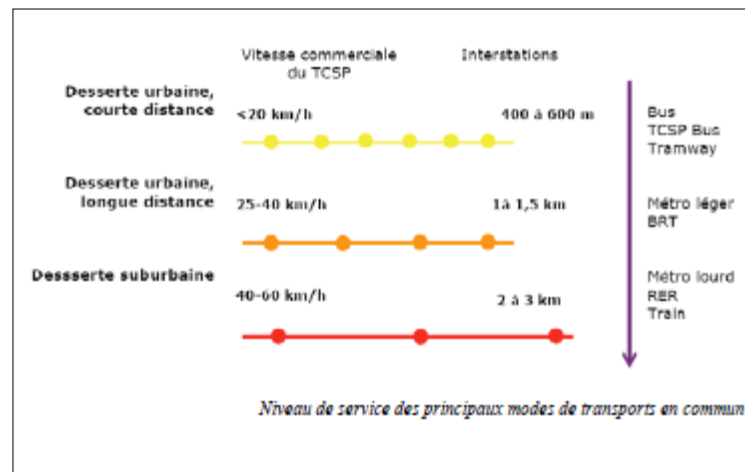


Fig 3.1. Niveau de service des principaux modes de transport en commun selon (METGE & JEHANNO, 2008 p2).

La simple expérience des motivations dans l'usage des TP peut mener non seulement à une plus grande satisfaction des usagers et une évaluation plus positive, mais aussi à une augmentation persistante de l'utilisation (*Brown & al, 2003*). De ce fait l'intégration opérationnelle des transports publics, traite principalement l'amélioration et la promotion des transports publics au détriment de la voiture.

En jouant sur les arguments qu'offre théoriquement la voiture sur le transport public incluant la sensation de liberté, la commodité, la flexibilité, et le gain en temps (*Hagman, 2003*).

¹ TCSP : Transport en commun en site propre.

² BRT : Bus Rapid Transit : modèle de transport par bus, en site propre et à une vitesse rapide. Développé en Amérique du sud.

Cela se traduit par l'intégration des paramètres relatifs à l'optimisation du service des transports, ce genre d'action tend à être classé dans les mesures souples «soft mesures» des politiques de transports.

Ce type se base sur les mesures incitatives, dont la qualité de service est un des plus importants leviers d'actions. Ceci est confirmé par les études de *Taylor (2007)* in *Richter & al (2009, p7)*, traitant le cas d'Auckland en Nouvelle-Zélande qui ont démontré qu'un transport public de bonne qualité est une exigence principale pour le succès probable d'une mise en œuvre des mesures de politique douce, catalysant ainsi leurs efficacité.

1.2 Qualité des transports publics et qualité de service

1.2.1 La Qualité des transports publics et son rôle dans le transfert modal

La Qualité des transports joue théoriquement le rôle de contre poids pour basculer la balance vers les TP, et par voie de conséquence l'objectif est selon *Beirão & Cabral, (2007, p7)*: « D'augmenter l'utilisation du transport public, et pour ceci le service devrait être conçu dans une manière à satisfaire les niveaux de service exigés par les usagers», et ce pour contre balancer les forts arguments qu'offre la voiture.

Ces dits arguments offrent à la fois le sentiment de liberté, commodité, flexibilité, gain en matière de temps ; et comptent parmi les obstacles au changement modal pour le transport public selon *Hagman (2003)*

D'un autre côté les études de *Friman (2004)* ont démontrées que les améliorations de qualité produisent rarement un niveau de satisfaction espéré, mais plutôt dévier l'amélioration de la qualité plus vers la façon avec laquelle le TP peut-il attirer plus d'utilisateurs potentiels. Ceci a été également démontré par les études de *Fujii & Taniguchi (2006)* qui confirment le fait qu'il est possible pour les villes d'augmenter leur part modale des TP, si elles améliorent leurs systèmes de transport.

Ainsi le fait d'augmenter l'efficacité des politiques douces peut avoir des résultats positifs dans l'augmentation de la fréquentation chez les nouveaux usagers, que chez les habitués.

Cela dit la notion de «la bonne qualité de service» est une notion assez volatile, du fait que selon *Richter & al (2009, p7)*, cette dernière est loin d'être assez bien expliquée. Pare ce que même dans la majorité des cas étudiés, un manque de clarté règne autour de la réelle signification que ce soit de « la qualité » ou « l'amélioration de la qualité ».

Cependant, se soucier de la qualité de service « rendue » implique automatiquement de placer l'utilisateur des transports publics au centre de toute planification, ceci suppose d'être plus à l'écoute de ses attentes.

Effectivement à l'ère actuelle l'utilisateur est devenu plus sensible et plus conscient de son droit à la qualité de service, rien qu'à en juger par les discussions et le partage des expériences sur les réseaux sociaux.

La qualité de service représente l'ensemble de critères de qualité et de mesures appropriées dont est responsable l'acteur ou le prestataire de service. Selon la norme³ EN 13816, elle fait partie des principaux leviers d'actions visant à accroître la fréquentation sur le réseau de transport collectif en renforçant son attractivité. Sous forme d'un processus qui vise à offrir un service transport réalisable par l'AOT⁴ et les exploitants, elle correspondant au niveau de qualité attendue et perçue par les usagers.

De ce fait ; il est indéniable que la qualité de service est un processus qui offre un double enjeu :

- A la fois plus proche des usagers en étant à l'écoute des attentes des usagers, et ainsi participer à encourager l'usage des transports en commun, en augmentant leurs attraits.
- D'autre part, apposer les critères de la qualité permet de mesurer le service rendu sur les lignes des transports exploitées pour les contractants, donc un atout concurrentiel important, mais dans le sens de l'amélioration de la qualité des transports publics (tab 3.1).

Types d'enjeux	Objectifs
Enjeux par rapport aux clients	Donner confiance et satisfaction aux clients,
	Fidéliser les clients actuels et en gagner de nouveau,
	Diminuer les réclamations
Enjeux économiques pour le prestataire	Réduire des coûts de production du service,
	Augmenter la valeur ajoutée du service,
	Diminuer des actes, faits, incidents de « non qualité », qui ont généralement un coût élevé pour leur réparation, leur amélioration,
Enjeux stratégiques pour le prestataire	Améliorer l'image de marque en diminuant les mauvaises références et en augmentant la notoriété,
	Renforcer son avantage par rapport à la concurrence,
Enjeux humains au sein de l'entreprise du prestataire	mettre en valeur le travail du personnel et augmenter la motivation vis-à-vis d'un travail bien fait,
	Améliorer les relations internes.
Enjeux pour l'AOT	Diminuer les coûts pour un service donné à la collectivité,
	Faire d'un service de transport un des éléments d'une politique publique incluant une stratégie territoriale, sociale, de durabilité, etc.
	Mettre à disposition des citoyens un service fiable.

Tab 3.1. Résumé des enjeux multiples de la qualité de service dans les transports en communs.

D'après la norme EN 13816.

C'est à partir de ce dernier point de vue qu'on va utiliser la qualité de service plus comme un outil d'évaluation de l'efficacité des opérateurs que dans le transfert

³Elaboré par le Comité Technique CEN/TC 320 «Services de transport et logistique» de la qualité de service » - octobre 2002. La norme NF EN 13816 « Transport public de voyageurs » est élaborée au niveau européen dans un souci pratique d'aide concrète pour améliorer la qualité des services offerts aux usagers, et ainsi atteindre et pérenniser la qualité de service dans les transports publics de voyageurs.

La dite norme clarifie le type de démarche à engager, dans le sens où elle fournit une méthode pratique de définition du service offert au travers d'indicateurs qualité en couvrant de façon exhaustive les principales dimensions des attentes des clients. Ecrit par deux responsables de la démarche Qualité mise en place depuis 1994 à la RATP, Transport public de voyageurs - Elle commente, aide à la compréhension, à l'assimilation et à l'application de la norme NF EN 13816 en répondant à ces trois questions essentielles - Comment déterminer la qualité de service ?- Comment manager la qualité de service ?- Comment mesurer la qualité de service ?

⁴ AOT Autorité organisatrice des transports.

modal. De ce fait il peut être supposé que la qualité de service soit considérée en tant « que baromètre de la prestation des transports publics ».

1.2.2 Principaux critères de la qualité de service

Le confort, la propreté (Swanson & al, 1997) la fiabilité, la fréquence, le temps de voyage et la tarification (Hensher & al, 2003) ainsi que les questions de sécurité des usagers (Smith & Clarke, 2000); comptent parmi les principaux paramètres sur lesquelles se basent toute évaluation de la qualité de service de TP auprès des usagers. Ajouté à ça ; la fiabilité et la clarté de l'information jouent un rôle central dans la qualité de service (Friman & Gärling, 2001).

La norme EN 13816 pour le TP de voyageurs, se présente comme la référence en matière d'outils de mesure, et de contrôle de la qualité de service dans le transport rendu aux usagers.

Elle est disposée en 08 critères pertinents qui constituent en réalité la qualité globale du TP de voyageurs du point de vue client sur le service fourni, sur lesquels se base l'évaluation de la qualité de service.

Ces 08 critères, sont regroupés en 03 principales catégories selon (tab 3.2) :

La catégorie (1) décrit l'offre de transport public de voyageurs TPV, tandis que pour l'offre de service et l'accessibilité.

La catégorie (2) fournit une description détaillée de la réalisation du service concerné : informations, temps/durée, attention portée au client, confort et la sécurité.

La catégorie (3) quant à elle décrit en général l'impact environnemental sur la collectivité.

Catégories	n°	Critère	Description
L'offre de TPV	1	Offre de service	Description du service offert en termes de zone géographique desservie, d'horaires, de fréquence et de mode de transport ;
	2	Accessibilité	Accès au système de TPV y compris l'interface avec d'autres modes de transport ;
La réalisation du service	3	Information	Mise à disposition systématique de tous les renseignements concernant le système de TPV nécessaires aux voyageurs pour programmer et effectuer leurs déplacements
	4	Temps/durée	Aspects relatifs aux temps nécessaires pour programmer et effectuer des déplacements ;
	5	Attention portée au client	Eléments de service introduits pour assurer la meilleure adéquation possible entre le service de référence et les attentes de chaque client ;
	6	Confort	Eléments de service introduits dans le but de rendre les déplacements en TPV relaxants et agréables ;
	7	Sécurité	Sentiment de sécurité ressenti individuellement par chaque client, procuré par les moyens effectivement mis en œuvre et par la communication qui en est faite ;
L'impact environnemental sur la collectivité	8	Impact environnemental	Effet sur l'environnement de la fourniture d'un service de TPV.

Tab 3.2. Classification des huit 08 critères de la qualité globale du transport public.

Adaptée d'après la norme EN 13816.

1.2.3 Importance de l'évaluation de la Qualité de service

Fujii & Kitamura (2003) affirment que la perception du niveau de service des TP est influencée par les croyances « *beliefs* », les attitudes et les habitudes ce qui rend l'évaluation assez difficile. D'après la norme EN 13816, la mesure des performances implique : le choix des méthodes de mesure, de définir la fréquence des mesures, le choix des méthodes de calcul des résultats, leur validation ainsi que la fourniture des résultats documentés⁵.

La recherche s'oriente de plus en plus vers la qualité dans les réseaux de transport publics sur la base des ses critères, utilisés pour évaluer le service rendu par les opérateurs d'un côté, de l'autre pour l'évaluation de la qualité de service perçue par les usagers.

Les contrats de délégation de service public sont à la fois des supports qui régissent la qualité de service et des outils qui formalisent l'entente entre les autorités organisatrices des transports et les exploitants, pour la fourniture d'un niveau de service voulu.

Elle permet surtout aux AOT de suivre, évaluer, et analyser afin de mieux déterminer les responsabilités et gérer les niveaux de prestations fournies par les exploitants, pour une amélioration constante.

Cette opération est accompagnée de mécanismes de gratifications ou au contraire des pénalités, tributaires du niveau de service produit. Elle est Appelée « Bonus/Malus » pour sa déclinaison française, où des barèmes de compensations financières, sont ajustés selon le niveau de la réalisation du service offert par les opérateurs. Ainsi que l'atteinte des objectifs de la satisfaction de qualité de service perçue par les usagers.

1.3 Intégration modale : Centrer l'intermodalité autour des transports publics.

L'intermodalité a plus que jamais le vent en poupe, présentée sous une multitude de variantes, ce qui n'altère aucunement son importance. Son rôle fondamental apparaît beaucoup plus dans le développement d'alternatives plus crédibles et plus compétitives à « la voiture », ou à défaut au « tout automobile ».

Etant donné que la voiture est celle qui génère le plus de volume de mouvement motorisé ; le fait d'intégrer au système de transport actif des possibilités de combinaison de modes « transport multimodal » via des TP par bus, permet de donner de fortes chances à l'augmentation du volume des déplacements non motorisés, comme la marche et le vélo (*Bourdages & Champagne, 2012*).

L'objectif est de minimiser le maximum possible la part de la voiture dans la chaîne de déplacement, en substitution aux déplacements faits en voiture comme unique mode. Mais le fait de persuader les voyageurs d'utiliser différents modes de transport

⁵ *Sous formes de bulletin d'information périodique.*

pour un même voyage⁶, reste difficile alors pour y pallier, des améliorations sont généralement entreprises pour faciliter les conditions de voyage ainsi que les transferts modaux.

Ce qui implique de chercher une intégration optimale entre les différents modes qui bénéficient de capacités de transport potentiellement importantes, inclue dans une chaîne de transport gérée efficacement, où toutes les prestations sont intégrées par des mesures d'harmonisation technique et d'interopérabilité entre systèmes et modes qui sont prioritaires (*Livre blanc, 2001 p16*).

1.3.1 L'intégration des équipements de transport urbain et les services opérationnels

L'objectif visé est la synchronisation dans le fonctionnement et la gestion des infrastructures toute en s'orientant vers la multi-modalité de proximité : les stations, les autres flux qui entourent le flux mécanique de la voiture, vélos et piétons dans les rues, points de péage. D'une manière à améliorer la qualité de la mobilité (*UNHSP,2013 p200*).

Les stations de bus et les places de stationnement doivent permettre l'échange entre la voiture et les transports en commun, offrir des services complémentaires et encourager ainsi l'utilisation des transports en communs. (Fig 3.2).

Les parcs relais à proximités des gares, stations de métro, tramway et à l'entrée des villes, permettent d'encourager la limitation de l'usage de la voiture des villes.



Fig 3.2. Parc relais, gare train et tramway Saint-Roch Montpellier. Auteur 2016.

Le design des transports publics pour permettre le transport de vélos peut encourager une certaine forme d'intermodalité sur des trajets de courtes distances (*Livre blanc, 2001*).

Prendre en compte aussi le confort de l'usager est une des clés de la réussite de l'intermodalité, en lui assurant la continuité des déplacements et d'offrir une plus grande flexibilité, par :

1.3.2 Tarification intégrée

Dans une volonté d'assurer une continuité dans la tarification à l'exemple des Pays-Bas ou les compagnies ferroviaires proposent un service intégré «train + taxi» avec

⁶ Réduire la part modale de la voiture.

le même billet, les transports par bus proposent également une tarification intégrant dans un même titre le prix du parking relais et le prix du bus pour accéder au centre villes principe de «Park and Ride». (Fig 3.3).

Ceci passe par une coordination des services issus de différents opérateurs au sein d'une même grille tarifaire et avec un même titre de transport (*Livre blanc, 2001*).



Fig 3.3. Principe P+R de la ville de Maastricht pour le bus qui emmène du parc relais à l'entrée de la ville vers le centre ville à un prix attractif. Source Internet 2016.

1.3.3 Information intégrée

Dans la continuité de l'information, la fourniture en temps réel aux usagers des informations intégrant les différents modes, permet à l'utilisateur plus de liberté d'adapter et synchroniser son trajet à ses besoins, tandis que les systèmes intelligents permettent de gérer ceci plus efficacement.



Fig 3.4. L'information des délais d'attente en temps réel aux arrêts de bus. Source Internet 2016.

1.4 Le stationnement intégré comme outil d'un transfert modal

La politique de stationnement est un élément clé qui devrait être pris en considération, pendant l'élaboration des différents plans directeurs et plans de transport urbain pour les villes, qui aspirent à une politique durable.

1.4.1 Enjeux et importance du stationnement

L'importance du stationnement se traduit à travers trois (3) points essentiels (*World Bank, 2014*) :

-Les politiques de stationnement influent sur le choix de la destination ainsi que le choix modal, de ce fait ; la disponibilité des places ainsi que la tarification peuvent s'avérer comme des outils efficaces.

-Le stationnement que ce soit «sur voirie» ou «hors voirie» est un grand consommateur d'espace et de fonds importants, qui peuvent être utilisés pour d'autres priorités dans la ville.

-Le stationnement sur voirie, affecte directement la fluidité du trafic sur cette dernière ainsi qu'à l'accès ou à la sortie des espaces dans la ville.

1.4.2 Le stationnement pour renforcer l'usage des transports en commun

Le stationnement est utilisé en tant qu'outil pour contrebalancer la part modale de la voiture, ceci apparaît notamment par la relation entre le stationnement et transport en commun qui est à double sens ; des transports en communs performants impliquent une réduction de la demande en matière de place de stationnement, tandis qu'augmenter l'offre en matière de places de parking encouragerait encore plus l'usage de la voiture.

Ceci apparaît plus à travers les centres villes qui concentrent l'emploi et les services, et qui dépend de deux facteurs :

-Le premier facteur est la disponibilité des transports publics, dont les villes avec un nombre réduit de place de stationnement par poste d'emploi, offrent un service de transport en commun performant, et qui constitue une alternative sérieuse à la voiture.

-Le second facteur est la nature de l'usage du sol et son extension, dont les villes avec une grande densité ont moins besoins de place de parking, parce que les distances sont courtes donc peuvent être faites à pied ou villes piétonnes.

2. Au niveau institutionnel organisationnel

2.1 Rôle de l'action publique dans la préparation d'un cadre institutionnelle

C'est au pouvoir public de préparer l'environnement propice à l'intégration institutionnelle des transports par la création à la fois de conditions initiales, encourageant les différents acteurs à s'inscrire dans le processus. Et d'un autre côté par la capacité à surmonter les obstacles liés à la coordination entre les différents acteurs, spécialités et administrations concernées.

L'état, en plus d'être un acteur, il doit être un arbitre quand il s'agit de régulation et contractualisation ; sa fonction primordiale vise à poser des règles aux différents opérateurs et à veiller au maintien d'un équilibre global (*Chevallier, 2005*).

Kaufmann & al (2003) insiste sur l'obligation d'intégrer le contenu et les procédures de l'action publique. Ce processus dans son cadre conceptuel dépend selon ces auteurs de 05 facteurs de base (Tab 3.3) :

-L'architecture institutionnelle relative au cadre légal.

-L'aspect financier qui dépend des opportunités de financement.

-Les valeurs relatives aux cultures politiques, conception du rôle de l'état.

-Le contexte physique tributaire de : forme des réseaux de transport, degré d'étalement urbain, densité humaine.

-Les cultures professionnelles qui dépendent de sa part des compétences disponibles par exemples des commissions ad hoc en amont des projets d'intégration favorisent le dialogue entre les acteurs, donc le perfectionnement d'une approche intégrée.

N°	Facteurs	Domaine
1	L'architecture institutionnelle	Cadre légal
2	L'aspect financier	Opportunités de financement
3	Les valeurs	Culture politique La conception du rôle de l'état
4	Le contexte physique	Forme des réseaux de transport Degré d'étalement urbain Densité humaine
5	Les cultures professionnelles	Compétences Commissions en amont favorisant le dialogue entre les acteurs

Tab 3.3. Tableau résumant les facteurs d'intégration de l'action publique dans les transports. Auteur sur la base des travaux de Kaufmann & al (2003, p26).

Stead (2003, p384) explique bien que cette capacité passe par une dynamique et des procédures institutionnelles efficaces et judicieuses, car de nombreux obstacles à l'intégration des politiques des transports souvent imputables aux insuffisances institutionnelles.

Parmi les composantes de l'action publique capable de constituer ce cadre propice à l'intégration, nous citerons les plus essentiels dont :

2.1.1 La décentralisation

Les concepts régissant la distribution des pouvoirs au niveau institutionnel, s'orientent de plus en plus selon *UNHSP*, (2013) vers la rationalisation entre institution urbaine et organigramme gouvernance ; dans le sens où ce type de mesure traite la coordination entre l'ensemble du processus de prise de décision et les institutions de planification des transports, entités pouvant créer une vision durable du futur urbain. Alors que l'articulation des relations entre les administrations aux niveaux : Nationales et locales dans la majorité des gouvernements s'opèrent au niveau de la planification.

Le rapport de *Brunland 1987*, souligne l'obligation d'œuvrer pour une décentralisation des pouvoirs et des investissements destinés à construire des moyens de transport, à cause de l'inefficacité des grandes politiques macro-économiques, sociales et sectorielles centralisés.

2.1.2 Assurer le financement du transport public pour garantir sa viabilité

L'infrastructure de transport prend une part importante du financement, ce qui oblige les autorités dans la majorité des cas à réaligner ces investissements en matière d'infrastructure et de développement.

Ce genre de mesures traite notamment le choix des investissements en matière d'infrastructure, notamment dans la budgétisation et les aspects de financement, considéré comme importants et centraux dans la détermination des choix et des options pour un transport et une mobilité durable (*UNHSP*, 2013) .

Mais pour des objectifs différents liés à l'économie, pour l'équité et pour la viabilité, les décideurs de la ville doivent développer une planification des transports et la ville et pensée leurs financements (*World Bank*, 2012), mais ceci doit passer par une stratégie durable en « s'assurant de la pérennité et de la soutenabilité financière des

stratégies définies, en proposant des stratégies équitables, dont les investissements doivent profiter à tous, et notamment aux plus démunis, en définissant un projet urbain qui respecte et préserve l'environnement et les ressources non renouvelables ; Ainsi que cibler la réduction de la pauvreté en favorisant l'accès à l'emploi, à l'éducation et la santé, en sécurisant les transports dans certaines zones urbaines, en veillant à ce que la tarification des transports publics corresponde à la capacité à payer des plus pauvres » (*METGE & JEHANNO, 2008*).

Une fois que le pouvoir de décision en matière de transport urbain passe d'une délégation de l'administration nationale vers les autorités régionales et locales. Il est obligatoire que le contrôle sur les sources de financement soit possible, pour que les administrations locales et régionales soient capables d'assumer pleinement la responsabilité de la résolution des problèmes (*CEMT 2002*).

Le financement et les investissements étatiques sont vitaux pour améliorer la qualité et l'efficacité des transports publics urbains. Il est usuel d'avoir recours à des sources privées de financement aux programmes de transports publics, à condition que cette participation soit incluse dans un cadre régissant la concurrence et définie dans la législation nationale.

Dans une économie d'ensemble et intégrée, doit englobé, les incitations économiques destinées à limiter l'usage des véhicules individuels, et à gérer la congestion. Notamment la taxation des carburants et la tarification de la congestion, doivent s'inscrire dans un cadre englobant, ceci afin de garantir leur efficacité et éviter les distorsions (*CEMT 2002*), ces fonds doivent être reversés au développement des transports en commun, et à l'extension des réseaux.

2.2 La coordination entre les mesures de transport et les mesures de planification urbaine

Avec l'accroissement de la préoccupation environnementale, la question de la coordination entre les politiques de transports et d'aménagement du territoire est devenue primordiale pour les agglomérations urbaines (*Kaufmann, & al 2003*).

La recherche a démontré que l'intensité et la mixité dans l'usage du sol ont une influence significative sur les décisions des individus dans son déplacement soit à : Utiliser la voiture, faire du covoiturage ou à utiliser le TP (*Cervero, 2002*).

Mais un réseau de TP est qualifié de performant par rapport à la façon dont il absorbe les flux de déplacements massifiés dans de bonnes conditions.

Gérer à bien une telle politique implique automatiquement une coordination entre les politiques sectorielles de l'utilisation du sol, et des transports urbains (*Kaufmann, & Sager, 2009*).

Or coordonner transport et urbanisme n'est pas une mince affaire, Jean Marc Offner préfaçant l'ouvrage de *Kaufmann & al (2003)*, avance l'argument qu'une planification déséquilibrée des distances entre les logements et les lieux de travail peut avoir un pouvoir d'accroître inutilement le besoin de mobilité, et que selon le *livre blanc (2001)* par la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire pourrait et devrait éviter.

Kaufmann, & al (2003) parlent aussi de points clés en rapport à l'articulation de l'urbanisation aux systèmes de TP, l'organisation de la coordination entre les politiques de transport et d'aménagement du territoire ainsi que ses leviers d'actions et ses freins.

Ce même auteur⁷ ajoute aussi que « Le passage d'un mode aléatoire à un mode réticulaire de territorialisation constitue un enjeu pour la coordination, qui dépasse les procédures et concerne la substance : il ne suffit pas que les acteurs se coordonnent pour qu'ils développent une conception intégrée de l'urbanisme et de transport, encore faut-il qu'ils s'inscrivent dans un urbanisme réticulaire⁸».

Les villes d'aujourd'hui chacune dans leur contexte exigent des modes de transport différents, pour des zones différentes. La pratique urbaine dicte que le transport en commun est en général adapté aux zones denses compactes, la voiture aux zones d'habitat plus étalées, et dans la majorité des cas «Le contexte morphologique est en partie le produit des politiques passées en matière d'articulation entre urbanisation et transport » (*Kaufmann & Sager, 2009*), pouvant être qualifié d'héritage.

2.3 Edification de Partenariat Public Privé « PPP »

Dans l'intersection de la logique de mise en place, à la fois des mécanismes participatifs, et de la décentralisation ; l'édification⁹ d'un PPP¹⁰ s'insère parfaitement tout en se proposant comme une alternative crédible.

Le PPP est un processus d'arrangement institutionnel visant : « L'implication du secteur privé dans l'investissement initial et/ou l'exploitation d'un projet, en lui confiant une partie des tâches et en lui faisant supporter une partie des risques liés à ce projet, tout en lui garantissant un dispositif suffisamment rentable « avec subvention du secteur public si besoin est pour qu'il soit intéressé » (*CODATU, 2014, p 111*).

Les PPP y sont entendus au sens international par les contrats de gestion déléguée entre une autorité publique et un opérateur privé (*Jacquet, 2008*). Introduire le PPP à un secteur relève selon (*Yezza & al, 2005*) à lui appliquer divers impératifs de production et de la gestion pérenne du service public, et qui peuvent consister à :

- 1- Assurer un service de transport de qualité.
- 2- Maintenir la continuité de l'amélioration des services.
- 3- Répondre à la demande actuelle.

⁷ *Kaufmann & al(2003), page 26.*

⁸ *L'urbanisme réticulaire est l'urbanisme qui traite les réseaux.*

⁹ *Nous lui préférons le mot « édification » pour qualifier la mise en œuvre du Partenariat Public Privé, parce que nous pensons que son élaboration s'apparente beaucoup plus à un travail de construction vis-à-vis du processus, qu'à une simple création.*

¹⁰ *PPP : Partenariat Public privé.*

- 4- Maitriser les coûts du transport.
- 5- Equilibrer l'offre et la demande ainsi que le budget.
- 6- Affecter équitablement les charges entre les opérateurs.
- 7- Améliorer la qualité des services de transport aux usagers.
- 8- Planifier l'organisation, la configuration des réseaux de transport pour répondre à la demande future, ainsi que la couverture la desserte en transport des territoires en l'extension.

Un PPP, au-delà de sa matérialisation par contrat ; *Jacquet (2008)* apporte qu'il est aussi et avant tout un jeu fait d'alliances entre différents acteurs, alliances qui sont susceptibles d'évoluer dans le temps. Ceci renforce entre autre la légitimité des PPP entant qu'instrument adapté visant à développer l'accès aux services des transports, précisément là où des dysfonctionnements existent notamment dans les dans les pays en développement.

2.3.1 La valeur ajoutée du PPP

Les apports du PPP sont aussi multiples tant pour l'amélioration du niveau de service mais aussi pour le privé, cette sorte de valeur ajouté concerne beaucoup plus le secteur privé, qui ne se limite pas à l'apport financier, mais peut s'étendre selon la *CODATU (2014)* :

-La flexibilité : dans le sens où les règles liées à la gestion publique peuvent constituer un frein pour la gestion. Le recours au secteur privé, sous contrôle du partenaire public, peut permettre l'assouplissement de ces règles et d'accélérer et d'optimiser la gestion du service.

-Une meilleure gestion du personnel : à partir du moment où l'exploitation de transport est déléguée à un partenaire privé, la responsabilité lui incombe d'engager et de gérer le personnel d'exploitation et non pas l'autorité de transport ce qui représente une charge administrative allégée et permet une plus grande flexibilité.

-Une économie d'échelle : Obtenue en faisant appel à des partenaires financiers, et opérateurs confirmés, gestionnaires de plusieurs services.

-Une incitation à la performance : organisée au moment de la mise en concurrence entre prestataires, puis à travers la rémunération de l'opérateur privé, par des indicateurs de performance calibrés notamment par le principe du « Bonus Malus ».

Le PPP permet une viabilité financière du partenaire privé dans le sens où il récupère progressivement ses frais, soit en percevant une compensation de la part de l'autorité publique, soit en percevant une redevance provenant de l'utilisateur du service et/ou de l'infrastructure, cela permet en quelque sorte d'impliquer le secteur privé pour supporter temporairement la charge financière lié a l'exploitation : d'investissement ou de fonctionnement, et de la récupérer par d'autres voies.

Cela renvoie à une autre question, l'opérateur privé issu de l'entreprise familiale en Algérie peut-il être considéré comme partenaire privé fiable ? Si non que faut-il pour le rendre digne d'un partenaire ? Nous pensons qu'une mise à niveau, et une professionnalisation, sont nécessaires.

2.3.2 Les PPP pour l'exploitation du service de transport : Définir les contrats de gestion délégués comme outil de contrôle et de gestion

D'un point de vue de la délégation de service et le choix de la gestion déléguée :

Le contrat de gestion déléguée CGD est un outil de maîtrise de gestion permettant selon la *CODATU (2014, p 113)* à une autorité publique de confier à un opérateur privé l'exploitation d'un service de transport en lui transférant une part plus ou moins importante des risques financiers liés à la fourniture du service.

En plus d'être un outil organisationnel régissant la relation entre le public et le privé le CGD fait office de couverture, ou d'assurance face aux différents types de risques :

-Le risque commercial : qui concerne l'évolution des recettes.

-Le risque industriel : qui va porter sur les charges d'exploitation et de maintenance.

Types de risques et types de contrats						
Contrats	Contrat et coût net		Contrats à coût brut		Contrats de service	
Porteur du risque	Partenaire public	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire privé	Partenaire public	Partenaire privé
Prise de risque Industriel (enjeu maîtrise des coûts)		X _o		X	X	
Prise de risque commercial (enjeu : niveau des recettes)		X _o	X		X	
X _o : Les risques pouvant être partagés.						

Tab 3.4. Types de risques et types de contrats dans l'exploitation. (CODATU, 2014).

Le choix du type de contrat (tab 3.4) dépend du contexte, et de la situation en question. Mais surtout de la répartition de ces risques commerciaux ou industriels ou en d'autre termes du degré de risque toléré entre les partenaires public et privé, qui font qu'il existe trois types de contrat de gestion déléguée comme ceux avancés par la (*CODATU, 2014 p113*) qui les distingue en (tab 3.5) :

- Les contrats de service ou «contrats de gérance».
- Les contrats à coût brut ou «contrat de gestion à prix forfaitaire ».
- Les contrats à coût net ou «contrats de gestion à contribution financière forfaitaire».

Type de contrat	Risque		Rémunération financière	Formes et volume de la compensation financière	
	Type Assumé	Partie qui Assume			
Les contrats de service ou « contrats de gérance »	- Commercial - Industriel	Autorité publique	La rémunération de l'opérateur privé est en fonction de la nature et du volume des prestations fournies	Selon un système de primes et de pénalités, qui dépend de la qualité des résultats de gestion.	
Les contrats à coût brut ou « contrat de gestion à prix forfaitaire »	- Industriel	Opérateur privé	L'autorité publique verse au privé une somme forfaitaire annuelle déterminée en fonction d'une estimation prévisionnelle des charges d'exploitation. -Des rémunérations complémentaires : recettes publicitaires ou aux infractions tarifaires, etc.	-Ces charges sont calculées sur la base d'une offre kilométrique annuelle. -Ou d'un prix kilométrique. -Ou globalement pour un volume d'activité donné.	
Les contrats à coût brut ou	- Industriel (sur les charges) Commercial (sur les recettes)	Opérateur privé	Il encaisse les recettes des voyageurs.	L'autorité publique apporte une contribution complémentaire, compensatoire (contribution financière forfaitaire) à son partenaire privé pour les obligations de service public qu'elle impose (obligation tarifaire, obligation d'exploiter selon un cahier des charges déterminé, etc.).	<p>Un forfait prédéfini qui ne tient pas compte de l'évolution des recettes encaissées par l'exploitant. Le risque important, car une fois la contribution préétablie, la santé financière de l'exploitant dépend des seules recettes du trafic ;</p> <p>Une contribution forfaitaire, peut être révisée en fonction de la recette réelle tirée du trafic. Dans ce cas, l'AOT supporte une partie du risque commercial.</p>

Tab 3.5. Tableau résumant les types de contrat de gestion entre AOT et opérateurs. Auteur adapté selon (CODATU, 2014 p113).

2.4 Les autorités organisatrices du transport en commun (AOT) : Entre le local et le gouvernemental

Les autorités organisatrices du transport représentent l'institution en charge ayant les compétences et la capacité de gérer et d'organiser le secteur des transports.

Actuellement les principales préoccupations des AOT's en charge des TP sont en rapport avec :

- Type d'organisme en charge de l'exploitation du transport en commun à l'échelle de l'agglomération.
- La façon dont se distribue et s'exerce la responsabilité des élus locaux sur le transport collectif de la ville.
- La fixation du nombre d'autorités organisatrices du transport « un ou deux ou un rassemblement d'AOT » en charge de l'exploitation du transport en commun.
- Le statut dont relève le transport en commun, entièrement du domaine public, ou partiellement avec une participation du secteur privé.

Une multitude de modèles d'AOT sont utilisés à travers le monde, l'examen de douze

agglomérations¹¹ établit par *Bherer & al (2008)* a démontré, que l'exploitation, et la structuration des autorités organisatrices du transport, se présente sous deux configurations ; selon que le transport en commun est exclusivement une affaire **municipale** : Ottawa-Gatineau, Los Angeles, Chicago, Atlanta, Londres, Paris et Lyon ; ou exclusivement, une fonction **gouvernementale** : Portland et Boston ; mais dans certains cas où ces deux approches cohabitent : Toronto, Vancouver et Barcelone.

Cet examen a démontré aussi qu'il y a très peu de cas où les services de transports urbains sont sous la croupe d'une seule AOT. Comme pour le cas de Londres et Ottawa-Gatineau. Pour la majorité des cas, elle se présente en tant qu'une combinaison de plusieurs AOT de petites tailles pour d'autres, spécialisées ou territoriales ou les deux. Dans d'autre cas font appel à une grande instance régionale, mais qui est obligée de travailler avec une panoplie d'intervenants sur le terrain.

3. Le rôle de la transférabilité des expériences dans la promotion des bonnes pratiques.

Dans le contexte de cette recherche, il était important de soulever le concept de transférabilité vu ce que peut apporter ce processus comme vertu en plus de l'harmonisation, il aurait l'avantage de doter les décideurs et les praticiens de la ville d'une approche commune et structurée, facilitant l'engagement à grande échelle dans des initiatives innovantes en matière de mobilité durable¹² au niveau urbain selon *Macáριοa & Marques (2008)*.

3.1 Les motivations pour s'engager dans un transfert

D'autant plus qu'il est évident que la majorité des villes clairvoyantes sont dans une quête des expériences politiques issues de différents contextes, mais ceci en s'y prenant de façon et depuis des sources très variées.

Cette envie de calquer les expériences pour faire du « Copier coller » parfois « exogènes aux contextes propres », est stimulée par six types de motivations selon *Marsden & al (2000)*. Dont la principale est quand les résultats de la politique suivies aussi tenue soit elles, se révèlent non concluants, munit de la prise en compte de la nécessité de la changer :

¹¹ Une Recherche réalisée et financée par la Communauté métropolitaine de Montréal Mai 2008 portant par l'Institut national de la recherche scientifique Urbanisation, Culture et Société , qui a porté sur une analyse sur la gouvernance et le financement du transport en commun de Douze agglomérations (Toronto, Vancouver, Ottawa, Los Angeles, Chicago, Boston, Portland, Atlanta, Paris, Lyon, Barcelone, Londres) cette recherche a aboutit sur un rapport de 194 pages rassemblant les monographies détaillant la gestion métropolitaine du transport en commun pour chacune de ces douze agglomérations. Parmi les volets traités : La Gestion du transport en commun et prise de décisions, contrôle régional et métropolitain, planification, le budget, la reddition de compte et le financement.

¹² D'où notre jugement de son utilité dans notre travail de recherche.

-Les expériences en matière de transférabilité et surtout en Europe, ont souligné l'importance de deux points influents, qui peuvent jouer le rôle de catalyseur pour l'échange de bonnes pratiques : la disponibilité du financement et les programmes d'échange d'informations.

-Seulement le point où se joignent les expériences en la matière concerne la difficulté à démontré formellement la réussite du transfert « preuves », qui selon *May & al (2011)* est due principalement à la durée de l'expérience qui tend dans le temps, mais aussi à ce que ce concept soit récent, dans les politiques de transports.

Deux autres types de stimulants selon *Marsden & Dominic (2011)*, sont identifiés pour ce processus qui peut être « purement volontaire » ou « entièrement contraint » :

- Dans les cas où les gouvernements sont volontairement engagés, donc de plus en plus à la recherche de «solutions» de l'étranger à avoir de solutions politiques à des problèmes nouveaux ou évoluant, ceci est encouragé par l'accroissement la communication mondiale, les mises en réseau et les jumelages entre les villes.

Sous pressions des organisations et les agences d'aide internationales, les villes sont contraintes parfois à adopter certains programmes et politiques, en particulier dans les régions les moins développées (*Marsh & Sharman, 2009*), sans citer l'Algérie qui face à la crise et l'alourdissement de la dette pendant les années 90, et sous les pressions du fond monétaire international, à changer de politique vers la privatisation dont le secteur de transport.

3.2 Les acteurs impliqués dans le processus

Un éventail d'acteurs sont impliqués et engagés selon *Dolowitz & Marsh (2000)* dans le processus du transfert ; globalement il sont neuf impliqués dans différents aspects du processus de transfert, mais les plus importants sont : les décideurs politiques et les élus municipaux ou locaux de la ville qui sont plutôt privilégiés par leurs positions (*Bulmer & Padgett, 2004*).

Ces derniers ont notamment un grand rôle à jouer dans l'incitation à la recherche de nouvelles «bonnes pratiques», en matière de politiques de mobilité et la volonté d'appliquer ces politiques dans leurs propres contextes, y compris : les partenaires et opérateurs privés, les experts et consultants, les gestionnaires de la ville¹³.

¹³ *Les CEMT à travers les différentes conférences œuvrent à confronter les différents schémas à travers l'examen des politiques nationales de transport des pays membres, pour ainsi échanger les expériences à travers un croisement sur les tendances et schémas de déplacements urbains, pour les différents cas parfois pour plus de 160 villes, issus des 34 pays que forme le cercle. Afin d'analyser les possibilités que les administrations locales peuvent améliorer les chances de réussite de la mise en œuvre de stratégies intégrées en faveur du transport urbain durable, et de transport collectif.*

Conclusion chapitre 3

Il existe une multitude de leviers d'action et mécanismes de régulation qui sont susceptibles d'améliorer le service de TP.

Inscrire ce service dans une démarche de durabilité impose d'appliquer le principe d'intégration sur ces deux principaux volets, à savoir au niveau opérationnel et institutionnel organisationnel.

L'intégration opérationnelle des TP, traite principalement l'amélioration et la promotion de ce mode au détriment de la voiture ; ceci par l'optimisation du service des transports, ce genre d'action tend à être classer dans les mesures souples en matière des politiques de transports STPM.

La qualité de service compte parmi ce genre de mesures, du fait qu'elle est considérée entant que processus qui offre un double enjeu :

- A la fois plus proche des usagers en étant à l'écoute de leurs attentes, et ainsi participer à encourager l'usage des transports en commun, en augmentant leurs attraits.
- D'autre part, apposer les critères de la qualité permet de mesurer le service rendu sur les lignes de transport exploitées pour les contractants, donc un atout concurrentiel important allant dans le sens de l'amélioration de la qualité des TP.

De ce fait « la qualité de service peut être utilisée aussi bien comme un outil d'évaluation de l'efficacité des opérateurs que dans le transfert modal ».

Nous pensons bien que les contrats de service pourraient jouer le rôle « d'outil d'aide à la régulation », capables de réguler la quantité de services fournis, qui permettrait selon *World Bank (2008)* de :

- Assurer la rentabilité et la qualité, et fixer des niveaux tarifaires réalistes, fondés sur de sains principes économiques et la viabilité de l'exploitation.
- Faire appliquer les règles de sécurité et d'exploitation.
- Etablir de saines politiques pour l'attribution des licences notamment pour le nombre, et la période de renouvellement.

Le stationnement également représente un enjeu important et déterminant dans la part modale, ce rôle clef apparait quand les places de parking ne sont pas disponibles, ou la tarification de stationnement est élevée. Ce qui peut influencer sur le choix modal en faveur des transports publics plutôt que la voiture particulière. Ainsi qu'inciter à changer de destination, ou même à augmenter la distance de l'objectif, et peut même pousser à s'abstenir de se déplacer (*World Bank, 2014*).

D'après les éléments déjà soulevés, ceci implique que le rôle de préparer un climat propice à une intégration institutionnelle, ou autrement dit « un cadre institutionnel intégré » incombe principalement à l'action publique, qui doit faire usage de différents mécanismes de régulation offerts relatifs aux services des TP.

La décentralisation fait aussi partie de ces concepts liés à l'intégration institutionnelle, le but recherché par cette dernière est d'essayer de renforcer mais dans le sens d'équilibrer le pouvoir qui est délégué aux autorités locales en matière de transports urbains, et qui se retrouve souvent limité doublé d'une insuffisance de ressources financières destinées à financer les TP.

Limitant ainsi leurs champs d'actions dominés par l'échelle nationale pourvoyeuse d'autorité et de finances. Ce manque en ressources financières dont souffrent les autorités locales responsables de transports urbains, est imputé selon *CEMT*, (2002, p 28) à «l'incapacité de transférer des ressources ou de déléguer les pouvoirs permettant de collecter des recettes, qui vont de paire avec les nouvelles responsabilités dévolues aux autorités locales en matière de transports urbains».

Ceci renforce primordialement le rôle de décentralisation lors de la planification dans une optique d'articuler les relations des administrations nationales et locales.

Nous pensons également que le concept de transférabilité est un processus qui vise à assurer un meilleur échange de bonnes mesures, tout en facilitant l'engagement à grande échelle dans des initiatives innovantes en matière de mobilité durable. Ceci à travers les différents contextes et des différentes échelles urbaines. Ce processus exige l'implication de toutes les parties prenantes et les acteurs de transport.

En plus des différentes expériences transférables issues des contextes internationaux à travers «les jumelages entre les villes»; l'échelle locale ou wilayale du pays pourrait constituer un bon terrain d'expérimentation des différentes mesures afin d'en transférer les bonnes expériences à travers les différents wilayas, vu les ressemblances et les similarités qui existe entre ces contextes. Ceci réduirait considérablement les risques des échecs, et les coûts liés à ces opérations.

Conclusion de la première partie

Dans un contexte environnemental global alarmant marqué par le réchauffement climatique, élévation du niveau de la mer, catastrophes naturelles, etc. causé principalement par l'activité économique, un contexte dans lequel le secteur de transport compte notamment parmi les principaux contributeurs.

S'engager dans le chemin des transports durables relève à trouver le juste équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental, comme un principe de soumission réciproque entre les trois composantes, en partant du principe que le développement économique est soumis au développement social, lui-même soumis à la préservation de l'environnement. Ceci impose l'intégration des dimensions économique et écologique dans les systèmes législatifs et de prise de décisions nationaux et internationaux.

Les politiques de transports durables ne sont autres que l'expression de l'intégration du développement durable dans le secteur des transports, visant à réduire ou à changer la façon d'utiliser l'automobile surtout en milieu urbain, ainsi qu'à offrir l'accessibilité à toute la population. D'autant plus qu'à l'heure de l'étalement urbain et la croissance des villes, la capacité de se déplacer pour l'individu y'est devenu fortement discriminante.

L'évolution des politiques de transport a démontrée que la tendance s'oriente vers une approche plus moderne des TDM qui se manifeste à travers les récentes tentatives de changer les attitudes, les normes et les valeurs face à la perception des déplacements et la sensibilité envers l'environnement, la remise en question du style de vie pour le rendre plus calme, et responsable (s'est imposée).

De ce fait l'image des TP, n'est plus perçue comme synonyme d'un moyen de transport pour les pauvres ou par contrainte, mais plutôt un comportement « éco-responsable » et assumé envers la ville, la société, et l'environnement.

Les TP s'inscrivent donc de facto dans la trajectoire du transport durable du fait qu'elles sont aussi fortement liées à l'intérêt collectif des sociétés, surtout si on part du principe qu'ils se tournent vers des politiques économiquement durables pour les acteurs et opérateurs privés et publics, mais aussi socialement équitable pour les plus démunis.

Les TP ont la singularité d'être une composante majeure du service public, alors les rendre performants, accessibles, avec une tarification adaptée, s'impose plutôt comme un « un devoir social » envers les usagers. Ceci les place en tant que composante majeure du service public, permettant à la fois la cohésion sociale et l'équilibre des territoires. L'amélioration de ce type de service public a la vertu d'augmenter l'attractivité des TP au détriment de l'automobile ce qui explique qu'elle est devenue le fer de lance des politiques de transports durables actuelles.

Il existe une multitude de leviers d'action et mécanismes de régulation capables d'améliorer le service de TP. Une démarche d'intégration, que ce soit au niveau

opérationnel et/ou au niveau institutionnel organisationnel, est un gage de durabilité pour la gouvernance des transports.

L'intégration opérationnelle des TP vise l'optimisation du service des transports, dans ce même répertoire. La qualité de service peut être considérée en tant que « baromètre du service public », permettant ainsi à la fois de mesurer le niveau de service offert aux usagers, ainsi que de contrôler la prestation de service à travers : Le respect des règles de concurrence, de prestation de service, le respect des exigences du service (Ponctualité, confort, tarification, stabilité du service.etc.), ainsi que des services complémentaires.

Ce genre d'actions de par leurs nature, tend à être classer dans les mesures souples en matière de politiques de transports.

L'intégration institutionnelle exige de sa part à ce que l'action publique fournit un cadre institutionnel intégré, en faisant usage de différents mécanismes de régulation offerts relatifs aux services des TP, à savoir :

-La place du secteur public local et du gouvernement qui apparaissent à travers le rôle, des autorités responsables de l'organisation des TP dans la structuration générale du secteur.

-Trouver les formules équilibrées de PPP capables d'assurer la qualité et la stabilité du service, tout en préservant les intérêts des différents partenaires.

-Mettre à disposition des voies de financements pérennes à la fois variées en matière de contributeurs, et équitable pour tous les acteurs

-Mettre en œuvre des mécanismes d'harmonisation du transport et de l'urbanisme, toujours dans une logique intégrée.

-Assurer une coordination dans la planification et la gouvernance entre les autorités gouvernementales et les autorités organisatrices de transport en commun.

Partie 2

Modèles d'arrangements institutionnels en matière de transport public ; Contextualisation, gestion et problèmes de transports publics dans les pays en développement, et pays Maghrébins.

Chapitre 4
Exemples d'arrangements institutionnels et de gouvernance dans
les transports publics

Introduction

Le présent chapitre essaye de présenter les plus bénéfiques des pratiques en matière d'arrangements institutionnels et de gouvernance pour les TP, en essayant de mettre l'accent sur les variations organisationnelles qui existent entre ces cas, tout en se focalisant sur les différentes configurations relatives aux situations, ainsi que l'importance de l'influence du contexte local.

Ceci nous permettra par la suite de souligner les questions clés, nécessaires à aborder, lors de la mise en œuvre d'un schéma institutionnel.

Les cas des villes de : Paris, Londres, Vancouver, et Singapore offrent quatre riches variations d'exemples intéressantes. Cette variation apparaît au niveau de la façon dont les autorités se sont organisées et consenties, afin de gérer et réguler le secteur de transport urbain.

Ce chapitre donc passera en revue les monographies respectives de ces villes détaillant à la fois la gestion métropolitaine du transport en commun, et aussi les différentes autorités installées, ainsi que la détermination des fonctions dont elles sont en charges et leurs modes de financements.

Cette étude de cas est disposée en une grille d'analyse, qui compare les TP des quatre villes sous différentes dimensions : gestion du transport en commun, modes de prise de décisions, arrangements institutionnels, autorités organisatrices et sous acteurs responsables (filiales), contrôle aux différentes échelles régionales et métropolitaines, la planification, et formes de financements.

A travers le contexte général

Par rapport à la situation du contexte qui règne actuellement, il est important de noter que la gestion de transport urbain est fortement fragmentée dans la plupart des villes dans le monde entier (*World Bank, 2015*).

Une multitude d'institutions sont impliquées, traitant les aspects différents des transports urbains tandis que la coordination entre ces institutions existe peu.

Parmi les problèmes les plus récurrents en plus de la fragmentation institutionnelle déjà citée ; le manque de coordination entre les autorités, peuvent s'ajouter d'autres préoccupations pouvant être résumées en :

- La focalisation de la gouvernance exclusivement sur le transport collectif dans les quartiers périphériques.
- La distinction entre le TP dans les quartiers périphériques et ceux qui sont centraux.
- Le manque dans les institutions expérimentées dédiées aux transports urbains.

Malgré les divergences, ces situations se rejoignent dans la quête de la bonne gestion dans le cadre des transports urbains, cette dernière s'établit à travers 03 niveaux :

- Fonctions stratégiques.
- Planification de l'infrastructure, régulation planification opérationnelle de service.
- Réalisation et maintenance des infrastructures, et service de TP.

1. Exemple de la ville de Paris

1.1 Cadrage historique

Dés les années 1930, le besoin d'instaurer une autorité organisatrice se manifeste dans la région parisienne. Le décret-loi du 12 novembre 1938 crée le Comité des transports parisiens, avec une majorité des représentants de l'État.

Vers la fin des années 1940, c'est-à-dire après la seconde guerre mondiale ; les transports de la région parisienne se sont réorganisés en offrant l'exploitation des transports en commun parisiens à de grandes entreprises publiques à statut Étatique. A savoir ; pour la Régie Autonome des Transports de Paris RATP et la Société Nationale des Chemins de Fer SNCF, tandis que la réalisation des infrastructures en relation avec les transports en commun relevaient des enjeux de l'ordre de la politique nationale (*Bherer & al, 2008*). Cela s'est traduit à travers ; la loi du 21 mars 1948 qui a créé, la RATP, à partir du 1er janvier 1949 et l'Office Régional des Transports Parisiens ORTP , auquel succédera, en 1959, le Syndicat des Transports Parisiens STP . Le décret du 14 novembre 1949 à son tour a fixé l'organisation des transports de voyageurs.

Nous pensons que l'année 1982 a été une année référence pour les transports en France¹, précisément depuis La loi d'orientation des transports intérieurs LOTI de 1982. Cette dernière a eu comme mission de fixer les principes généraux de l'organisation du service public des transports, ainsi que sa prestation qui a été confiée à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics, en liaison avec les entreprises qui en sont chargées ou qui y participent (*CDC, 2005*).

Cela s'est traduit par le fait que les TP se sont vus changer de main; placés sous la responsabilité des collectivités territoriales, dont l'exploitation est généralement déléguée à des opérateurs, ces derniers sont souvent issues en tant que membres de grands groupes de transport (*WorldBank, 2014a*).

Le 14 décembre 2000, Syndicat des Transports Parisiens (STP) se transforme en Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), ceci en application de loi dite SRU² relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

Depuis le 1er juillet 2005, l'intégralité des compétences reconnues aux autorités organisatrices de la province ont été complètement cédées au STIF. Ce qui a permis à la Région de remplacer l'État, qui s'est vu complètement retiré du conseil d'administration.

La gestion des transports en commun est devenue depuis 2005 de la responsabilité de la Région Île-de-France, et des collectivités locales y compris la Ville de Paris et ses communes et départements (Fig 4.1).

¹ Notamment ce postulat est venu avec les multitudes discussions avec Mr Jean François Doulet, qui donne des cours à l'IUP de Paris sur les politiques de Transport en France.

² La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain SRU.

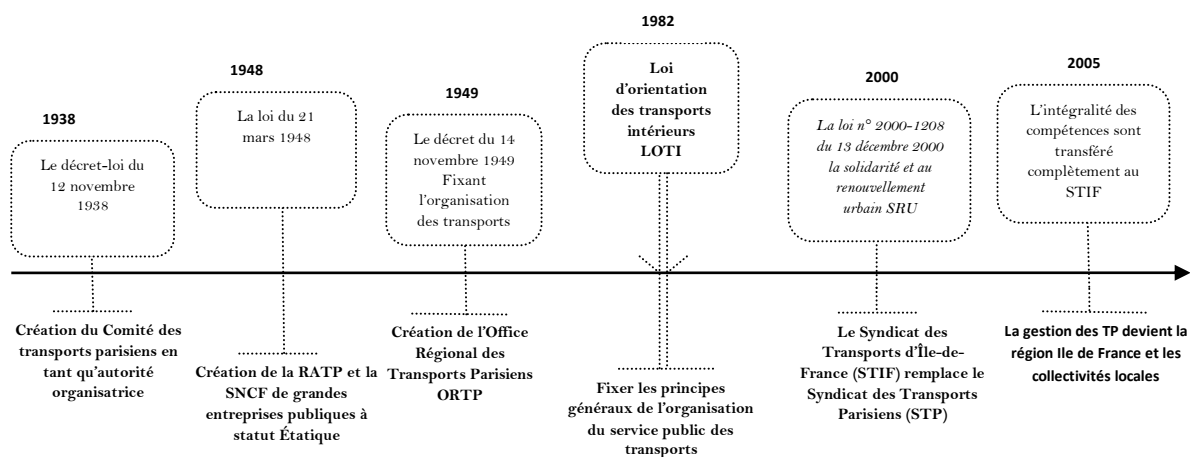


Fig 4.1. Schéma résumant l'évolution des TP pour la ville de Paris. Auteur 2016.

1.2 Cadrage contextuelle et enjeux

La région Île-de-France Idf qui concentre 19 % de la population de France se singularise par le fait qu'elle comporte des enjeux économiques importants, accompagnés d'une offre de transport collectif très développée (Bherer & al, 2008). Ceci justifie de notre point de vue le fait que la STIF bénéficie d'une organisation et d'un régime « établissement public administratif sui generis », c'est-à-dire un régime spécial, dérogoire et singulier ; juridiquement et financièrement (Tab 4.1).

Région métropolitaine et territoire des organismes de transport	Population	Superficie (km ²)	Densité (pers/km ²)	Nombre de Municipalités locales
Paris				
Ville de Paris	2 166 200	105	20630	1
Région Ile-de-France et STIF	10 952 000	12012	9012	1300

Tab 4.1. Contexte politique et urbanistique tiré de (Bherer & al 2008).

La volonté des pouvoirs publics pour la réorganisation institutionnelle et financière du secteur de transport urbain, s'est faite sous la pression de la situation financière pour le cas français.

Jusqu'à maintenant, la gestion des transports en communs demeure à la fois sous le contrôle de partenaires (sous-traitants) publics et privés, par le biais des monopoles d'exploitation publics et privés, appuyés sur des droits exclusifs. Cela dit l'état a su gardé un rôle structurant par le biais, des entreprises publiques nationales (RATP, SNCF), qui ont gardé une majeure part de l'offre de transports collectif.

Mode de transport	Exploitant	Desserte	Voyageurs (millions)	Lignes	Voies (Km)	Stations
Métro	RATP	Paris et proche banlieue	135	14+2 branches	212	381
RER	RATP	Paris et banlieue	440	2	115	65
	SNCF	Paris et banlieue	614	5	1296	443
Transilien	SNCF	Banlieue		15		
Tramway	RATP-SNCF	Paris et banlieue	58-14	3-1	24-8	18-11
Bus	RATP	Paris	350	Plus de 350	2816	1274
		Banlieue	590			
	OPTILE	Grande banlieue	250	1078	20133	24500

Tab 4.2. Données d'exploitation des différents modes de transport en commun en Île de France (Bherer & al, 2008 p76).

Cette tendance des nouvelles politiques s'est orientée de plus en plus vers la décentralisation, en passant par une reconfiguration de ce secteur par l'action publique. Par laquelle les pouvoirs et les responsabilités sont remises aux élus locaux via la région principalement (*Bherer & al, 2008*).

Cette décentralisation du 1er juillet 2005, a rendu le STIF comme établissement public territorial relevant de la compétence des collectivités territoriales d'Île-de-France³ pour la Région, la Ville de Paris et ses sept départements.

Cette décentralisation s'est concrétisée par la loi SRU, qui est ainsi venue clarifier et renforcer les compétences de l'autorité organisatrice régionale des transports en conférant ce rôle à la région.

De ce fait on peut considérer que la décentralisation, est le fait marquant pour le cas de l'Idf en question ; parce que ceci a achevé le transfert à la région de toute la politique des déplacements. Qui s'est concrétisé à travers le remodelage de la STIF en tant qu'institution, à la fois en y intégrant le conseil régional d'Île-de-France au sein du Conseil d'administration, et en lui attribuant la présidence de cette autorité organisatrice de transports.

Désormais, les rennes du schéma régional des infrastructures et des transports sont pris par cette nouvelle institution, qui est devenue le premier responsable de la nouvelle autorité organisatrice (Tab 4.3).

Principaux organismes	Année de création	Dernière restructuration importante	Type d'organisme	Composition du conseil d'administration.	Restructuration en cours proposée
Syndicat des transports de l'Île-de-France (STIF)	1949	En 2000 succède à et remplace la STP, une agence de l'État et en 2005 l'État se retire et est remplacé par la Région Ile-de- France	Etablissement public local (ou collectivité territoriale) associant le Conseil régional de l'Île-de-France, La Ville de Paris et les sept départements de la région Île-de- France. Définit et coordonne les services de TC.	29 membres : 15 pour la Région, 5 pour la Ville de Paris,	Nouveau conseil du STIF sous autorité du président de la Région comme président du STIF. Installation des nouvelles instances du STIF
Conseil régional Île-de-France	1945	1965 : la région passe de 3 à 8 départements. 1976 : le district devient la Région Île de-France. 1982, loi sur la décentralisation. En 2005, décentralisation de l'État au sein du STIF. La région y obtient les pleins pouvoirs.	Conseil régional qui regroupe 8 départements, dont Paris. 209 élus y siègent.	209 élus. Comité exécutif de 16 élus	
Régie autonome des transports parisiens (RATP)	1949	2004 : retrait du représentant de la Région et de la Ville de Paris du CA de la RATP comme un pas vers la privatisation + 2006 : modification de la composition du CA	Agence gouvernementale d'exploitation des services de TC (autobus, métro, tramways et RER) dans la ville de Paris et la proche banlieue	Vingt-sept membres dont : 9 représentants de l'État, 2 élus des communes, 3 personnalités issues des milieux socioéconomiques, 2 représentants des clients des transports collectifs, 2 personnalités choisies en raison de leurs compétences personnelles dans le domaine des transports, 9 représentants élus du personnel	

³ Conformément à la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales.

Transilien (SNCF Île-de-France)		Agence gouvernementale d'exploitation des services de TC (RER, tramways et trains de banlieue) dans la ville de Paris et la proche banlieue.			
(OPTILE)	2000		Regroupement des 90 opérateurs privés sous-contractant avec la STIF pour l'exploitation des services d'autobus dans la grande.	banlieue 16 membres : 1 RATP, 4 VÉOLIA, 2 KÉOLIS, 2 TRANSDEV, 7 autres compagnies	

Tab 4.3. Profil des différentes Instances qui se sont succédé pour la gestion des transports en IDF, tiré de (Bherer & al 2008).

1.3 Principe de gestion et d'organisation des acteurs de transport public

À Paris, le STIF est le premier responsable de la gestion et du financement des TP. Son conseil est présidé par le président du conseil régional d'Île-de-France. Le STIF se présente comme un organisme purement public, avec des représentations administratives à l'échelle locales et jouant un rôle primordial dans le réseau de transports d'Île-de-France, le STIF fédère en chapeautant tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc.).

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports collectifs sur à l'échelle régionale. Ce syndicat organise et finance les TP pour toute la région Ile-de-France IDF. Son territoire de compétence englobe : la Région Île-de-France, de la Ville de Paris et des sept autres départements franciliens, pour le train, RER, métro, tramway, et bus⁴.

Bherer & al (2008) résumant assez bien les rôles et les responsabilités assumées par ce syndicat à travers :

-La définition des liaisons à desservir, détermine la consistance des services, choisit les exploitants et assume la responsabilité de la politique tarifaire par : la fixation de la tarification, et l'établissement des titres de transport (Tab 4.4).

-L'approbation des contrats qui délimitent les obligations réciproques entre les différentes parties prenantes : la STIF pour le financement, et la RATP et la SNCF pour l'offre et la qualité de service dans le sens de renforcer cette dernière et l'offre de transport.

-La cohérence des programmes en matière d'investissement dans le domaine des transports publics, tout en assurant l'équilibre financier nécessaire au fonctionnement des TP.

-La coordination entre l'activité des différents prestataires de transport, de la RATP, de la SNCF ainsi qu'entre les entreprises privées regroupées dans OPTILE, auxquels le STIF est lié par des conventions.

Organismes exploitants	Nature de l'offre	Tarif unitaire (adulte)	Tarif unitaire (fourchette)	Tarif du passe mensuelle	Tarifcation zonale ou non
STIF	Tous les modes	1,5 euros	de 1.5 à 20 euros	de 53.50 à 118.5 euros	oui
SNCF	RER et trains	1,40 euros			
OPTILE	Bus banlieue	1,03 euros			
RATP	RER,Metro, Tramway, Bus	1,40 euros			

Tab 4.4. Offre, Tarification transport en commun, d'après www.stif.fr.

⁴ Source portail Stif: www.stif.fr

La responsabilité de fourniture et de coordination d'un service de transport public de qualité incombe au STIF à l'échelle régionale. Elle met sur pied les conditions nécessaires pour que l'opération et le niveau de service s'opèrent selon les exigences requises. Ce qui signifie que la STIF détermine : les itinéraires, les calendriers de service, et les heures de services, et fixe ainsi la tarification et divers questions liées au service de transport public dans la région (*WorldBank, 2014b*).

Concernant la planification des investissements, la STIF en outre coordonne la modernisation du système de TP régional, et y co-finance cette modernisation avec des fonds dédiés. Ces fonds proviennent en grande partie d'une taxe sur l'emploi⁵.

1.4 Domaines de responsabilités et prise de décisions : Relation entre STIF et les différentes institutions

Le STIF traite uniquement le transport public, elle n'a aucune responsabilité concernant la régulation de la circulation, et la gestion du trafic, la sécurité, édification et l'entretien des infrastructures routières

Dans le périmètre de Paris centre, la prestation de services de TP, du rail et du bus, est dirigé principalement par la RATP. Bien qu'elle soit une entreprise publique, il n'empêche pas qu'elle exploite les services conformément à un contrat avec le STIF, qui détermine le type et le niveau de service désiré.

Tandis que les services régionaux, appelé RER, sont exploités par la RATP et la SNCF, qui se partagent la responsabilité des lignes bien définies. Le reste des services situés dans les zones limitrophes sont opérés par le groupement OPTILE⁶.

Le passage en revue des différentes fonctions et des autorités opérante, nous fait apparaître que le STIF a un rôle important aussi bien dans les fonctions stratégiques que dans le service de la planification des différentes fonctions.

Le STIF et la police locale effectuent les différents aspects de la fonction de régulation. Le STIF établit et fixe également la tarification.

La responsabilité de la planification, la construction et la maintenance d'infrastructure incombe à l'administration locale. Cependant, la réalisation des infrastructures est laissée aux sociétés de construction privées, par contre la planification de l'infrastructure relative aux TP demeure relevant du STIF.

⁵ Ceci est un impôt spécial dont lequel chaque employeur dans la Région y apporte sa contribution, cette part est proportionnelle à sa masse salariale utilisant les transports en communs.

⁶ OPTILE qui est un groupement composé de 90 opérateurs privés selon le site officiel d'OPTILE : portail www.optile.com.

Les opérations de TP sont principalement effectuées par la RATP, tandis que le service de la SNCF et OPTILE opèrent conformément au contrat fait avec le STIF (Fig 4.2).

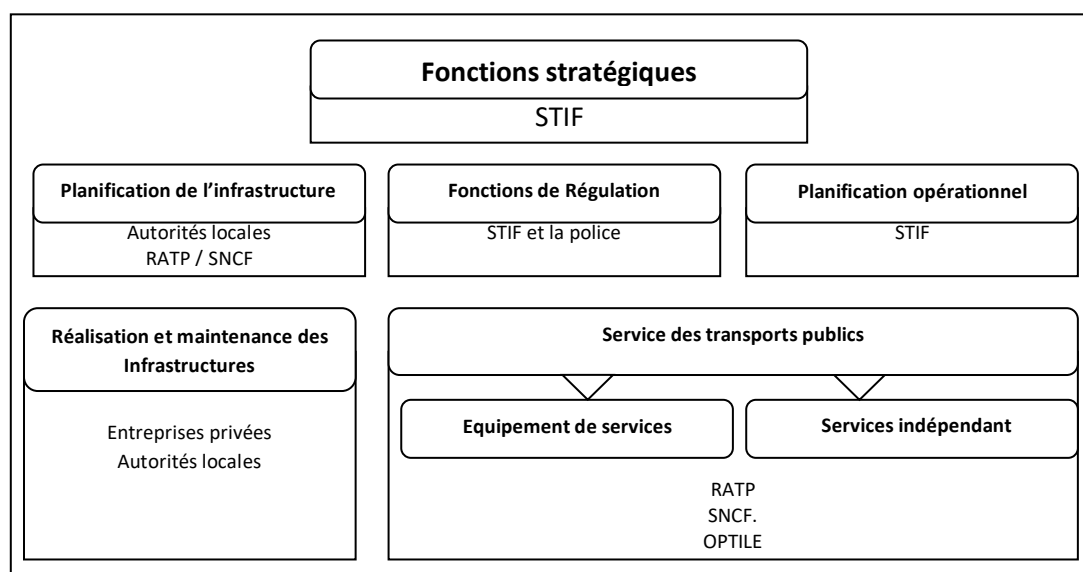


Fig 4.2. Schéma institutionnel résumant les principales fonctions en matière de transport urbain en IDF.

En plus de ces rôles déjà cités le Stif en tant qu'autorité organisatrice est tenue d'élaborer les plans de déplacements urbains (PDU). Et ce depuis 1996 date à laquelle a vu l'élargissement des compétences des autorités organisatrices en matière de planification, et d'organisation d'une politique globale des transports dans le cadre des périmètres de transports urbains, étant élargi pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants⁷.

1.5 STIF : une multitude de compétence pour une institution organisatrice

Le fait que la STIF soit l'autorité responsable des transports, du périmètre de toute la région IDF, et de tous les modes, explique qu'elle soit organisée différemment, du reste des institutions organisatrices. Le choix des opérateurs ne s'effectue pas de la même façon que le reste des régions (Declos, 2013).

De ce fait nous pouvons le qualifier de « boîte à outils de compétences⁸ », de regrouper à la fois plusieurs missions clés par rapport au TP dans la région de Paris regroupées en :

1.5.1 Mission d'organisation

Le STIF Organise les transports réguliers des passagers. De ce fait elle détermine les itinéraires qui s'intègrent dans une logique régionale (plan de déplacement régional), de choisir et nommer les opérateurs mettre en œuvre les bonnes

⁷ Rapport de la Cour Des Comptes : Les transports publics urbain rapport du président de la république, des administrations et des organismes intéressés - France-AVRIL 2005 -p261.

⁸ Voir partie 1 chapitre 3 concernant le rôle des AOT.

conditions techniques et opérationnelles aussi bien que les conditions générales de la gestion et le financement des différents services : transport scolaire, transport à la demande, et le transport régulier par bateau.

1.5.2 Mission de modernisation

Le STIF est responsable de la modernisation du système de TP de la Région. Son rôle principal est de garantir la cohérence de la politique d'investissement dans les TP, et d'assurer le contrôle des investissements et des opérateurs.

Il coordonne également les principaux projets d'équipement financés avec les fonds publics, dont il valide et vérifie la mise en œuvre. Il est aussi impliqué directement dans l'amélioration de la qualité des services offerts aux usagers.

1.5.3 Mission de planification

Le STIF anticipe les tendances de la mobilité future afin d'y adapter le réseau de TP urbain Parisien aux besoins futurs, par des études prospectives et des enquêtes. Ainsi que le pilotage des expérimentations lancées par des opérateurs de transport dont il a aussi la responsabilité.

Alors que la gestion du stationnement et hors des compétences du STIF, elle relève plutôt de la responsabilité de la mairie qui en fixe les tarifs. A noter aussi que le STIF a la possibilité de recruter son propre personnel, et d'en déterminer les compétences et qualifications.

Cette institution se distingue aussi par l'élaboration et la révision du plan de déplacement urbain PDU, et les schémas directeurs d'infrastructure de transport.

1.6 Système Bonus/ Malus comme outil de contrôle du niveau de service

Le contrat liant Stif à ses opérateurs RATP ou SNCF, définit le niveau des exigences de service, que ces prestataires ont l'obligation de fournir sur trois (03) ans, par rapport au service rendu aux usagers, et les performances exigées en matière de : Ponctualité, information des voyageurs, perception des voyageurs, accessibilité, accueil, propreté. Cela dit avec des pondérations des critères qui sont adaptés à chaque type de prestation, bus, rail ainsi que chaque ligne⁹.

En tant que système à caractère incitatif à la qualité est assorti du principe de bonus/malus :

- Si les objectifs sont dépassés, des bonus seront versés à l'opérateur.
- Si les objectifs ne sont pas atteints des Malus seront versés par l'opérateur à la STIF.

Les Malus sous forme de pénalités, sont reçus qu'en cas de manquements lors de la réalisation du service, ou au non respect des engagements, stipulés dans les contrats de service.

⁹ Site : http://www.ingenieur-ferroviaire.net/evenements/20120627_ContratSTIF-SNCF/SNCF_LIVRET-CONTRAT_STIF.pdf
consulté le 16 04 2016.

1.7 Financement et arrangements

-Avant juillet 2000 ; le financement de STP en sa totalité provenait d'une part du versement transport, et de l'indemnité compensatrice de l'autre. Cette dernière est versée en fin d'exercice annuelle par l'État de l'ordre de (70 %) et par les huit départements (30 %) d'autre part, ces taux sont fixes, quels que soient les bilans des entreprises.

Ce système mis en place depuis quarante ans auparavant appelé équilibre à posteriori, où l'autorité organisatrice de l'époque STP fixait les tarifs publics de tous les modes de transport collectif en Île-de-France.

L'écart entre le coût réel d'exploitation des lignes par les entreprises chargées des réseaux et les recettes directes comme la vente des titres de transport, était entièrement couvert par le STP via ce montage financier.

Ce mode de financement a eu comme effet d'affaiblir l'autorité de le STP sur : la maîtrise du service offert, et le contrôle sur les entreprises prestataires.

Organisme	Part des usagers (tarification) dans les dépenses d'exploitation (%)	Base de la contribution des municipalités	Base de la contribution des municipalités	Mesures fiscales spécifiques au transport en commun dans l'agglomération (et part du financement des TC).
STIF	39%	16%	Contribution statutaire	Versement Transport: une taxe sur la masse salariale (38 %)

Tab 4.5. Financement du Transport en Commun avant juillet 2000 .d'après (Bherer & al 2008)

Le décret du 6 juillet 2000 ; à reconfigurer les modes de financement des transports rendant, le STIF premier responsable de la gestion de ce budget¹⁰ et qui provient désormais :

-Du versement de transport qui représente 71 % des ressources du STIF.

-Des contributions publiques : qui atteignent les 22 % du total des ressources.

-Divers ressources : Soit 7 % des ressources totales. Elles proviennent essentiellement du produit des amendes de circulations, de subventions de la Région pour le financement des forfaits, et de la dotation de l'État pour le financement du fonctionnement des transports scolaires.

Un contrat stipulant la consistance de la prestation et la qualité de service qu'elles doivent fournir, est venu réguler cette relation entre le STP, et les entreprises publiques de transport (Fig 4.3).

¹⁰ Source portail officiel Stif: www.stif.fr

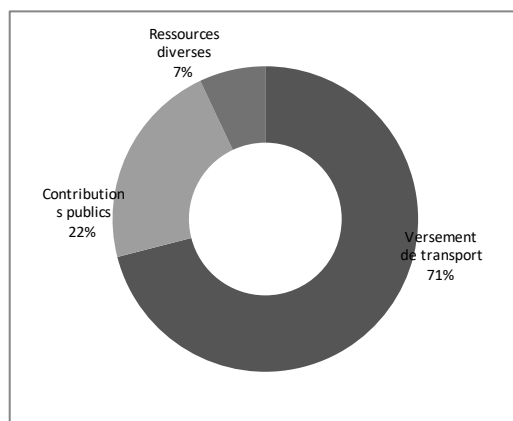


Fig 4.3. Les différents modes de financement des transports public en IDF d'après les données sur le portail de la STIF : www.stif.fr.

2. Exemple de la ville de Vancouver

2.1 Cadrage historique

Depuis plusieurs décennies, la planification du développement urbain était une priorité en se plaçant au cœur des activités politiques de la province de la Colombie-Britannique. Malgré cela la période qui a précédée 1999, a été marqué par une quasi-absence d'organisme responsable de transports au niveau de l'aire urbaine de Vancouver (*WorldBank*, 2014a).

La réforme de 1998 avait fait glisser le pouvoir en matière de transport du gouvernement provincial vers les municipalités, tout en attribuant plus de pouvoirs au Greater Vancouver Regional District (*Bherer & al* 2008). Suite à cela TransLink¹¹ a été créée en 1999 afin de fournir des services de transport à travers ses sociétés d'exploitation, filiales et sous-traitant partenaires comme : Coast Mountain Bus Company, Colombie-Britannique Rapid Transit Company Ltd (SkyTrain) et West Coast Express Ltd¹².

Translink fut Officiellement reconnue comme « Autorité des Transport de la côte sud de la Colombie-Britannique », chargée par le gouvernement Canadien de la création et du maintien d'un système de transport afin de répondre aux besoins des résidents, des entreprises mais avec la condition de protéger l'environnement et soutenir les objectifs économiques et sociaux de la région (*World Bank*, 2014a).

Une nouvelle structure de gouvernance et de planification de l'organisation métropolitaine du transport entrainé en vigueur en janvier 2008. Et qui va tenir les rennes de la planification, le financement et l'exploitation des réseaux routiers et cyclistes et des services de transport en commun (Tab 4.6).

¹¹ La première autorité responsable des transports à Vancouver, est une autorité d'échelle régionale de transport, connue sous le nom de "TransLink", elle a été créée en 1999, conformément à la Loi de Transport du grand Vancouver, en vue de prendre la responsabilité du système de transit régional dans son intégralité

¹² Source portail officiel Translink : <http://www.translink.ca/en/About-Us.aspx> consulté le 17 04 2016.

Le 25 Juin 2014, la province de la Colombie-Britannique a adopté officiellement dans la législation une nouvelle structure de gouvernance pour TransLink, qui dissous le bureau du commissaire régional de transport pour plus d'efficacité (Fig 4.4).

Principaux organismes	Année de création	Dernière restructuration importante	Type d'organisme	Composition du conseil d'administration.
Greater Vancouver Régional district (GVRD)	1998	1998, acquiert la responsabilité de l'exploitation des services de TC jusque là de compétence provinciale (BC Transit)	Agence de planification	36 directeurs représentant les 21 municipalités membres
Translink	2008	2008, la Greater Vancouver Transportation Authority devient la South Coast British Columbia Authority	Société publique autonome	5 personnes provenant d'organismes publics et privés désignés et, deux 2 élus locaux

Tab 4.6. Profil des Instances tiré de (Bherer & al 2008)

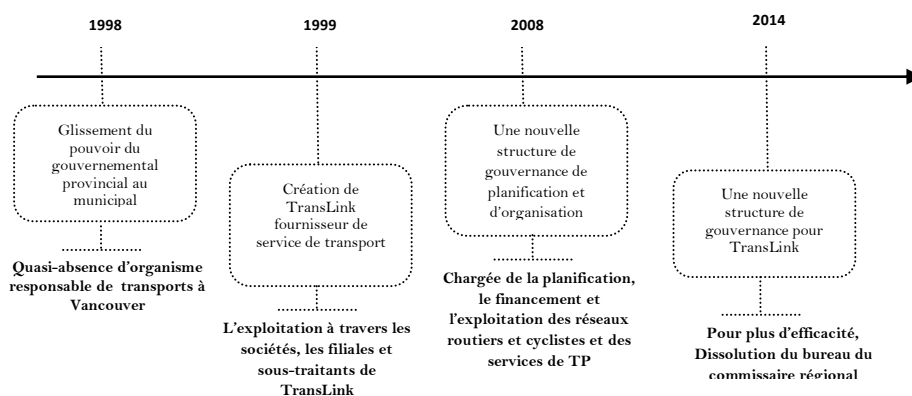


Fig 4.4. Schéma résumant l'évolution des TP pour la ville de Vancouver. Auteur 2016.

2.2 Cadrage Contextuelle et enjeux

L'aire urbaine du grand Vancouver regroupe 21 villes qui constituent le « Greater Vancouver Regional District, GVRD », regroupant 2.2 millions de résidents (Tab 4.6). Avec un port d'entrée maritime et aérien, le transport compte parmi les plus grandes préoccupations des autorités par rapport aux politiques urbaines (WorldBank, 2014a).

Région métropolitaine et territoire des organismes de transport Vancouver	Population	Superficie (km ²)	Densité (pers/km ²)	Nombre de Municipalités locales
Ville de Vancouver	611 689	114	5335	1
Le grand Vancouver	2 249 725	2877	781	21

Tab 4.7. Contexte Politique et Urbanistique tiré de (Bherer & al 2008)

De 1996 à 2006, la part modale du transport en commun était d'environ 16 % dans la région de Vancouver. Dans la zone centrale de cette région, la part du transport en commun augmente à 25 % à Vancouver, mais l'automobile est toujours prédominante, surtout dans les agglomérations urbaines et suburbaines, comme Montréal, Toronto.

En 2008, 15 222 autobus de transport en commun étaient en service au Canada et de 2 588 en la province Colombie-Britannique, et leur âge moyen était 7 ans, et 8 ans pour la Colombie-Britannique (*ACTTGP, 2010*).



Fig 4.5. Bus de TransLink Vancouver. Source <http://www.straight.com/news/894101/translink-bus-operator-calls-free-public-transit-metro-vancouver>

2.3 Principe de gestion et d'organisation des transports en commun

Pour appréhender le principe de gestion et d'organisation du cas de Vancouver, nous l'avons divisé en deux niveaux de gouvernance :

2.3.1 Niveau supérieur : en vertu de la Loi sur la Régie des transports de la côte Sud de la Colombie Britannique¹³, TransLink gouverne selon une structure qui comprend¹⁴ :

-**Le Conseil d'administration :** de TransLink qui a la responsabilité et le mandat de prendre des décisions dans l'intérêt de TransLink légalement. Ainsi que superviser la gestion des affaires de TransLink.

-**Conseil des maires :** sur le transport régional qui regroupe chacune des 21 municipalités qui composent la région, parmi ses principales fonctions :

- Approuver les plans de transport préparés par TransLink, qui traitent des niveaux de service de transport, grands projets, le financement régional.

-Effectuer les fonctions de contrôle par rapport la réglementation relative à la tarification¹⁵.

-Enquête auprès des usagers et des processus de traitement des plaintes.

2.3.2 Niveau inférieur

TransLink en tant que régie régionale des transports de la ville, est responsable du transport régional, des itinéraires et des systèmes de transports intelligents et des déplacements à vélo.

Les services sont assurés par le biais de ses sociétés opérationnelles. Elle est coresponsable avec les municipalités de la région métropolitaine du grand Vancouver, du Réseau routier et voie cyclables.

¹³ « *South Coast British Columbia Transportation Authority Act* »

¹⁴ Source portail officiel de translink sur le site : <http://www.translink.ca/en/About-Us.aspx>

¹⁵ Source portail officiel de translink sur le site : <http://www.translink.ca/en/About-Us.aspx>.

Mais elle est surtout la première autorité du nord-américain de transport à être responsable de la planification, le financement et la gestion de des transports en commun, en plus de grandes voies et des ponts régionaux.

Les services sont dispensés par des sociétés d'exploitation et des entreprises qui assurent le bon déroulement du transport par les bus, les trains, les ferries. TransLink établit également les contrats avec des opérateurs indépendants pour la prestation de services, ceci est résumé en (Fig 4.6).

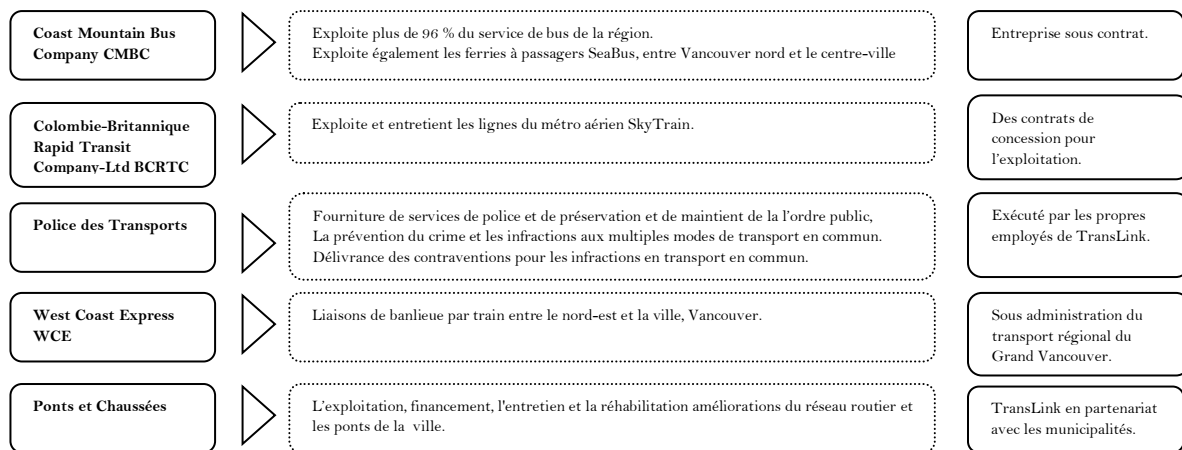


Fig 4.6. Translink et ses différentes branches. Auteur 2016 d'après le portail de Translink.



Fig 4.7. Police des transports de translink pour le control des titres de transport au niveau du Skytrain. Source : <http://www.edmontonjournal.com>.

2.4 Responsabilités et prise de décisions

TransLink est régie par le Conseil des maires sur le transport régional et de son conseil d'administration. La structure et les responsabilités se présentent comme suit ¹⁶:

2.4.1 Le Conseil du transport régional (Conseil des maires) : le Conseil des maires est composé des 21 maires de la région métropolitaine de Vancouver.

¹⁶ Source portail officiel de translink : <http://www.translink.ca/en/About-Us.aspx>

2.4.2 Le conseil d'administration : le Conseil TransLink d'administration est composé de neuf membres nommés par de Conseil, des maires.

2.4.3 Chef exécutif de la direction : responsable de la gestion quotidienne de TransLink.

2.4.4 Province de la Colombie-Britannique : responsable de la loi sur l'Administration « South Coast British Columbia Transportation » qui dirige TransLink et son système de gouvernance.

2.4.5 Metro Vancouver : responsable de la stratégie de croissance régionale et les objectifs régionaux en matière de qualité de l'air, que TransLink doit tenir en compte lors de l'élaboration des stratégies de transport à long terme.

	Autorité	Missions
1	Les «Conseil sur le transport régional (Conseil des maires)	Approuve les stratégies de transport à long terme (≥ 30 ans).
		Approuve les plans d'investissement dans les transports à 10 ans.
		Approuve en premier lieu les tarifs à court terme et les augmentations de tarifs (les augmentations de tarifs à court terme).
		Approuve les changements dans les processus de l'enquête de satisfaction de la clientèle.
		Approuve les changements dans les processus de traitement des plaintes des clients.
		Supervise la vente de grandes installations et les actifs.
2	TransLink conseil d'administration	Supervise les affaires de TransLink nomme les responsables de TransLink
		Soutient les stratégies de transport à long terme au Conseil des maires pour approbation
		Soumet les plans d'investissement dans les transports de 10 ans au conseil des maires pour approbation.
		Propose au Conseil des maires les changements aux processus de l'enquête de satisfaction des clients et mène des enquêtes chaque année.
		Propose au Conseil des maires des changements aux processus de traitement des plaintes des clients et en œuvre des processus approuvés tient des réunions générales annuelles publiques
		Etablit les filiales et nomme son président du conseil d'administration et ses membres.
3	Chef exécutif de la direction	Rend compte au Conseil d'administration de TransLink.
4	Province de la Colombie-Britannique	Etablit les objectifs provinciaux pour l'environnement, et économiques que TransLink doit tenir compte lors de l'élaboration des stratégies de transport à long terme.
		Contribue au financement de grands projets d'infrastructures.
		Nommer jusqu'à deux personnes au conseil d'administration de TransLink.
5	Metro Vancouver	Fournit des données à TransLink sur ses stratégies de transport à long terme et des plans d'investissement dans les transports à 10 ans.
		Apporte sa contribution au conseil des maires sur les propositions de limiter les emprunts des augmentations dans les plans d'investissement dans les transports à 10 ans.

Tab 4.8. Les différentes Autorités et les Missions. D'après le portail de TransLink traduction libre Auteur

2.5 Articulation entre Translink et les différentes institutions

TransLink est responsable de la planification, le financement et la gestion de tout le TP, ainsi que l'infrastructure : routes régionales et ponts. Elle a le rôle de planifier et gérer le système de transport régional dans une stratégie globale (*WorldBank, 2004*).

En outre TransLink établit ses services à travers des entreprises contractuelles et des filiales, elle détermine les itinéraires des TP, des calendriers, de la tarification et les heures de services et amplitudes horaires.

Pareillement à la ville de Londres, TransLink s'accapare une responsabilité prédominante dans le transport urbain à Vancouver, directement ou par ses filiales,

tandis que la responsabilité des fonctions réglementaires concernant la sécurité relève du Département Provincial de Transport.

Les filiales de TransLink exploitent le service de transport individuel, tandis que TransLink s'occupe de la fourniture des équipements et des installations publiques, ainsi leur réalisation est sous-traitée d'une façon contractuelle (Fig 4.8).

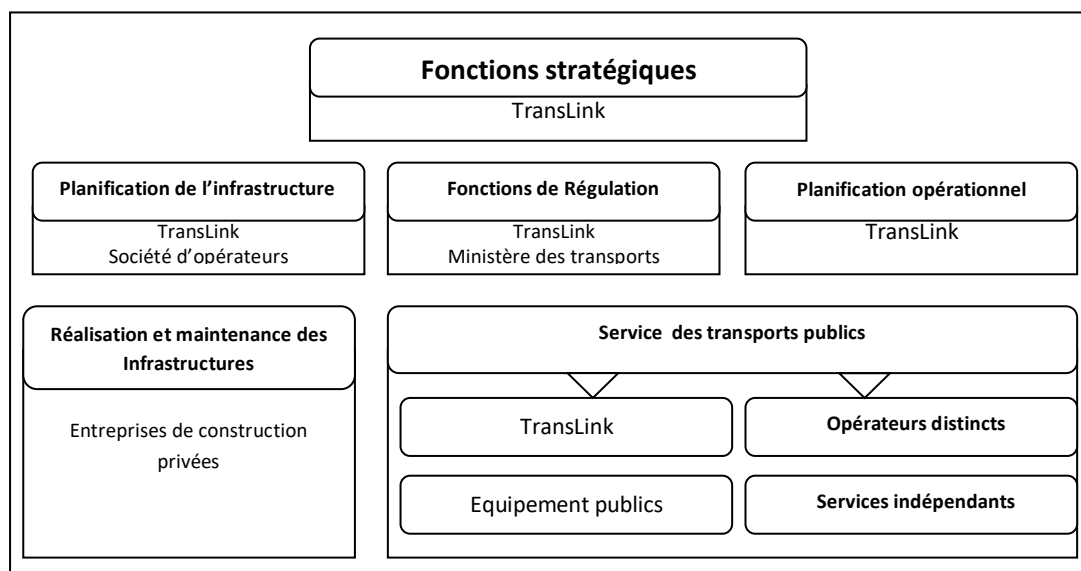


Fig 4.8. Schéma institutionnel résumant les principales fonctions en matière de transport urbain.

2.6 Financement et arrangements

Les ressources financières proviennent grâce à la législation provinciale qui lui autorise la possibilité de soutirer divers revenus destinés à l'approvisionnement, et à la desserte des services de transport. Ainsi que les prérogatives de percevoir des taxes provenant principalement du secteur des transports (*World Bank, 2004*).

En 2012, selon le rapport annuel de Translink, les revenus de Translink s'élevaient à 1,4 milliards de dollars, dont 32 % provenait des revenus perçus des passagers et de la publicité, et 68% des différentes taxes.

La taxe fédérale sur le carburant représentait 24,0 % du revenu total, alors que la taxe sur le stationnement en procurait 4%, et la taxe sur la propriété foncière prélevée selon la valeur des propriétés privées et commerciales de 21%. Et 10% crédits différés, 6% issus de divers sources comme le programme « aircare » sur le contrôle des véhicules, et les 3% sont issus du droit de passage du pont « golden ears »¹⁷. (Fig 4.9).

¹⁷ *Ibid* 9.

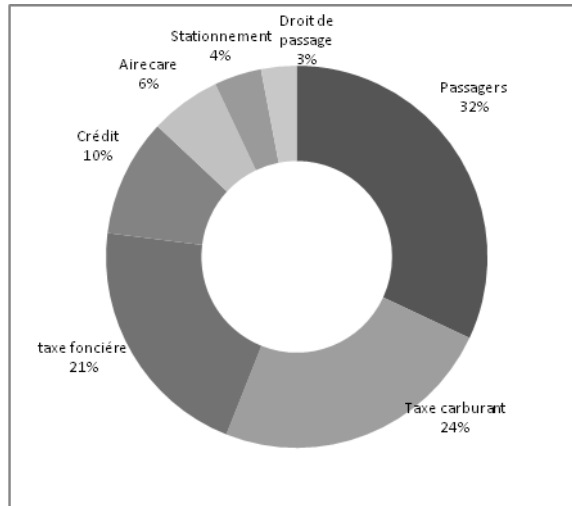


Fig 4.9. Formules de Financement de Translink. Auteur d'après données rapport annuel de translink¹⁸

2.7 Des objectifs bien encrés dans la durabilité, et l'intégration

Nous pensons que la trajectoire suivie par TransLink s'inscrit dans une politique de développement durable ; dans le sens où elle favorise le développement d'un système de transport durable. Qui vise à répondre aux besoins des personnes, des organisations et des entreprises, ainsi que de promouvoir l'écologie (Fig 4.10), le bien-être économique et social de la région métropolitaine de Vancouver et au-delà.

Ceci se répercute sur le fait que TransLink permet aux usagers de faire des choix de transport durable, en ayant la responsabilité de fonctionner d'une manière qui soit socialement, écologiquement et financièrement soutenable.



Fig 4.10. Dispositif pour prise en charge des passagers cyclistes ainsi que des PMR à bord des bus de TransLink. Internet 2016.

TransLink est devenu membre fondateur de la durabilité engagement APTA¹⁹, en vertu de laquelle les sociétés de transports en Amérique du Nord s'engagent dans un

¹⁸ Selon le rapport annuel TRanslink 2012: http://www.translink.ca/media/Documents/about_translink/corporate_overview/corporate_reports/annual_reports/2012/translink_2012_annual_report.pdf.

¹⁹ La concrétisation des efforts dans la durabilité, s'est faite sous la labellisation de TransLink de « la Platinum level status attribué » par l'American Public Transportation Association (APTA), qui juge les efforts de durabilité dans l'engagement à créer une région viable. Ce qui place TransLink au sommet des organisations de transport au Canada et l'une des quatre en Amérique du Nord.

ensemble d'actions sur la durabilité de base. Parmi ses objectifs environnementaux figure la réduction à Vancouver des GES de 33 % d'ici 2020, et de 80 % d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2007. Ceci par, l'implication de plus les municipalités, les partenaires et toutes les parties prenantes, pour le développement à long terme des solutions technologiquement et financièrement viables, permettant de réduire les impacts environnementaux des activités et services offerts.

3. Cas de la ville de Londres

3.1 Cadrage historique

En 1924 fut promulgué la loi « London Traffic Act » afin de régler les problèmes causés par en ce qui a été appelé par les bus pirates «pirate buses»²⁰; ces derniers fournissait un service irrégulier : en opérant pendant les fortes affluences des passagers notamment dans les heures de pointes, et interrompant le service pendant les heures creuses, négligeant totalement les usagers pendant ces heures (Fig 4.11).



Fig 4.11. Bus pirate pendant sa chasse aux clients durant les années 1920. Internet 2016

Ceci dans un climat caractérisé par une libre concurrence pratiquée par les opérateurs d'autobus, qui a atteint son paroxysme dans les rues de Londres pendant les années 1920.

« London Passenger Transport Bill » fut proposer par les autorités afin de permettre plus de maîtrise en désignant les rues, et ainsi de limiter les itinéraires disponibles pour « les bus pirates ».

Cette agence fut unifiée avec Groupe de métro de Londres « the London Underground Group », afin de mieux obtenir des capitaux pour le développement des systèmes de transport de la capitale.

La Loi sur les passagers des transports de Londres «The London Passenger Transport Act» a été adoptée en Juillet 1933. Le Conseil était une autorité publique nommée «London Passenger Transport Board» mais financée de façon

²⁰ Désignation attribué aux bus qui font la chasse aux clients, en tant que pratique non réglementaire.

indépendante, avec une obligation légale d'autofinancement sans subvention. Après elle fut nommée LT « London Transport », en joutant à son actif le chemin de fer métropolitain et plusieurs entreprises de tramway dont Londres en 1968. Cependant, les bus diesel avaient définitivement remplacés les tramways et les trolleybus restants.

Dans le cadre de ces réformes LT est devenue la Commission des transports de Londres, directement responsable devant le ministre des Transports, à cause des échecs cumulés de la Commission britannique des transports « British Transport Commission » avec la Loi sur les transports 1962.

A partir du 1er Janvier 1970, il a été décidé de passer le contrôle de « London Transport» d'un gouvernement central vers Conseil du Grand Londres GLC « Greater London Council» en tant qu'exécutif (Fig 4.12).

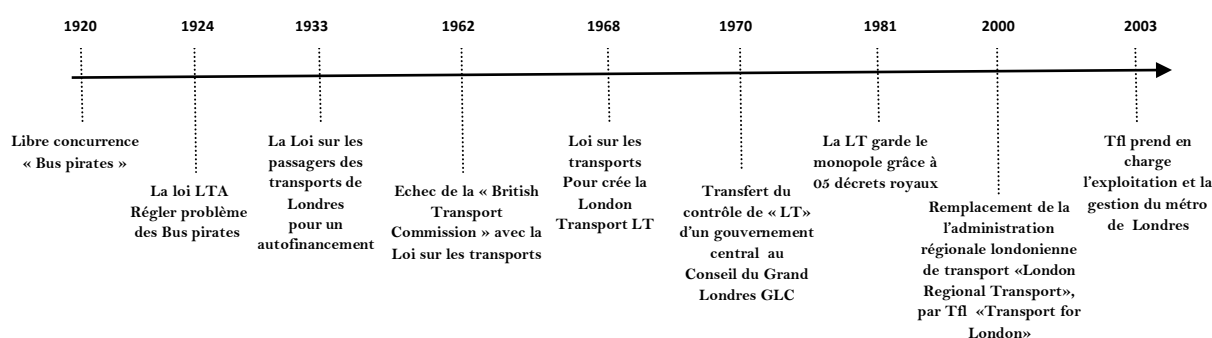


Fig 4.12. Chronologie résumant l'évolution des TP pour la ville de Londres. Auteur 2016.

Pendant les années 70 la congestion s'est aggravée dans les rues de Londres, et les transports en commun manquaient de ponctualité à cause du manque en personnel de service (Harris, 2011).

Les tarifs furent doublés en mars 1982, suite à la promulgation de 05 décrets royaux du 17 Décembre 1981, avec un système de zoning. La LT allait abandonner son monopole de transport par bus, dans la dérégulation, mais le gouvernement lui a fait exception à la capitale par rapport au reste du pays. Malgré le processus de privatisation LT a gardé le contrôle sur la tarification, et le réseau.

Les transports urbains relevait du sort de l'administration régionale londonienne de transport « London Regional Transport », depuis l'année 2000 elle se fait remplacer par TfL «Transport for London». Cette dernière reprend en main la majorité des fonctions et des fonds et des infrastructures d'exploitation.

Le Public Carriage Office PCO était le responsable qui gère les licences des taxis de Londres, et qui faisait partie des prérogatives de la « Métropolitain Police » la Police métropolitaine, y compris l'entretien et la maintenance du système viaire (Street Management),

Le Public Carriage Office, qui en faisait partie, ainsi que l'entretien des rues (Street Management) sont deux compétences qui furent déléguées à TfL, depuis l'année 2000.

En 2003 le métro de Londres rejoint les prérogatives de TfL en matière d'exploitation et de gestion²¹.

3.2 Cadrage contextuelle et enjeux

Le Grand Londres est considéré comme un centre de dynamiques métropolitaines diverses ; à cause notamment de son attractivité à l'échelle mondiale étant un centre urbain dédié aux fonctions économiques financières et tertiaires, avec une prédominance des emplois métropolitains à forte valeur ajoutée.

Notamment son espace est marqué par les infrastructures de transports où des barrières ont été mises en place au Nord et au Sud. Ce sont des quartiers dédiés aux véhicules²².

Région métropolitaine et territoire des organismes de transport Londres	Population	Superficie (km ²)	Densité (pers/km ²)	Nombre de Municipalités locales
Greater London	7 512 400	1577	4761	33

Tab 4.9. Contexte urbanistique tiré de (Bherer & al 2008).

Avec une tendance à la dispersion croissante des lieux de travail loin des centres-villes traditionnels. Les actions des autorités, s'orientent vers un transport durable en essayant de parvenir à une combinaison d'actions incitatives et d'actions dissuasives, ceci afin de réduire le trafic.

« *Soft measures* » Cela par l'entremise d'une vaste gamme de mesures allant ; de l'auto-partage et le covoiturage ciblant notamment les employeurs, pour les trajets vers le travail en voiture, et ceux vers la banlieue. Mais qui restent fortement tributaires de l'implication des plus grands employeurs, en accordant des avantages fiscaux (Hensher, 1998), jusqu'à l'installation de systèmes vestiaires et des douches pour les cyclistes, et à la mise à disposition de parking relais à l'entrée de Londres.

Par des actions dissuasives « *hard measures* » à l'exemple du péage urbain de Londres²³ « London congestion Charge », qui restreint le droit d'entrée et de circulation des voitures au centre de Londres, contre le paiement d'un tarif variable (Fig 4.13).

²¹ Source portail officiel de TfL : www.tfl.gov.uk

²² Site : <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/londres-metropole-JO.pdf> consulté le 16 juillet 2015.

²³ Ce système de péage routier, pour un droit de circulation destiné à une certaine catégorie de véhicules automobiles qui pénètrent au centre-ville. Instauré en 2005 il vise à encourager les citoyens à utiliser les transports en commun, Métro, bus, vélos, motos ou à pieds au détriment de la voiture, afin de réduire les embouteillages, avec plus de fluidité, et régularité.



Fig 4.13. Zone de péage urbain de Londres - Le marquage au sol et le panneau qui signalent l'entrée dans la zone payante à Old Street . Internet 2016

Selon (OCDE, 96) ; Au Royaume-Uni les ménages à revenu élevé représentent les principaux utilisateurs des TP et donc des subventions accordées à ce dernier, en plus.²⁴

Sur le plan national, et plus précisément en dehors de Londres, la prestation de service transport en bus est fournie dans un environnement marqué par la déréglementation, tandis que d'autres villes européennes ont une agence locale et / ou régionale responsable de la spécification et de la prestation de services de planification et de fixer leurs tarifs (Marsden & al, 2011).

3.3 Principe de Gestion et d'organisation des transports en commun

Dans un cadre national les autorités britanniques ont été confrontées aux effets de la dérégulation des transports par bus, qui se présente par l'autonomie et une marge de manœuvre considérable pour les opérateurs de bus de concevoir leurs itinéraires et horaires. Ainsi que par la possibilité de suppression de plusieurs instruments réglementaires et financiers perçus en tant qu'entraves. (INTERREG, 2013). Ce qui a créé une différence majeure dans les structures institutionnelles formelles entourant la propriété et la planification des TP.

Le Grand Londres est un cas singulier par rapport au reste de la grande Bretagne, sa gestion du transport relève de l'autorité d'une unique agence publique principale responsable de Transport (TfL) le transport pour Londres. (World Bank, 2014a).

TfL est un organe statutaire créé par la Greater London Authority (GLA) en 1999, suite à loi « GLA act », cette dernière confère au maire de Londres une obligation générale de développer et d'appliquer des politiques visant à promouvoir et encourager des services de transport : sûrs, intégrés, dotés des installations efficaces et économiques à Londres²⁵.

Tfl a été placée sous l'autorité hiérarchique direct du maire de Londres, afin d'en assurer le contrôle total, en la considérant comme une société de droit public réglementé selon les règles locales de finances publiques. Elle est régie par la Loi

²⁴ Ils consacraient au TP une plus grande part de leur revenu que n'importe quel groupe à revenu plus bas qui peuvent s'élever à presque trois fois plus pour le transport public que les ménages à revenu moyen.

²⁵ Source portail officiel de TfL : www.tfl.gov.uk <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/how-we-are-governed?intcmp=2724>. Consulté le 16.03.2016.

sur l'Autorité du Grand Londres par rapport à ses trois filiales, constituées en vertu de la « Companies Act » de 2006.

TfL est responsable de la plupart des aspects du système de transport londonien, notamment à la participation dans la mise en œuvre et l'implantation du plan des transports. Elle œuvre aussi à la couverture de tout le territoire londonien par un service régulier (Fig 4.14).

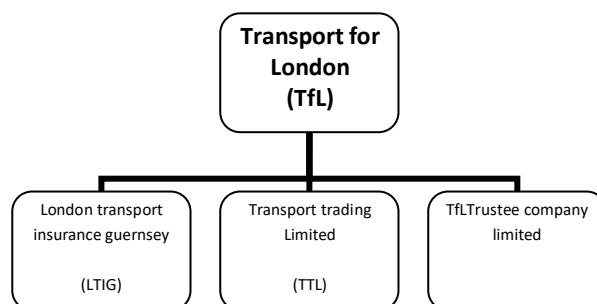


Fig 4.14. Les trois principales Filiales organisationnelles²⁶ de TfL.

TfL a été établi comme un organisme ayant un statut de droit public sous l'autorité du grand Londres. L'acte d'Autorité « Authority Act », en tant que nouvelle loi élaborée en 1999, cette dernière est venue officialiser le rôle en chef de la TfL dans la planification et le maintien de la stabilité des systèmes et des services de transports (WorldBank, 2014a). De ce fait sa gouvernance est régie par un code éthique appelé « TfL's code of corporate governance », traitant les arrangements en matière de gouvernance, spécialement pour la gestion des risques, et les normes de conduite, de service en concordance avec la vie publique.

TfL²⁷ en tant qu'institution se divise sur un plan organisationnel en trois unités, chacune est responsable de l'organisation d'un domaine précis²⁸, comme la figure 4.15 le démontre (Fig 4.15).

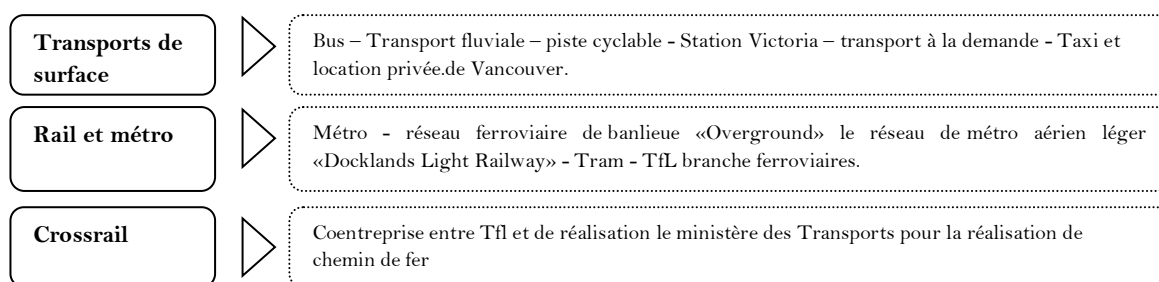


Fig 4.15. Les unités et domaines dont est responsable TfL. Auteur 2017.

²⁶ Site <http://content.tfl.gov.uk/tfl-subsidiary-organisation.pdf>. 16.03.2016.

²⁷ Cette institution est responsable de la gestion quotidienne de l'organisation et le travail de plus de 25.000 employés des fonctions hérité de son prédécesseur London Régional Transport «LRT», mais avec le métro en plus depuis 2003.

²⁸ Ibid 15.



Fig 4.16. Le transport fluvial sur la tamise, pris en charge par TfL. Internet 2017.

3.4 Responsabilités et prise de décisions : Relation entre TfL et les différentes institutions

En outre TfL est responsable du transport public en : bus, métro et tout les autres services de TP, cette autorité dirige en plus, le plus important terminal intermodal de Londres pour les trains, bus, taxi, etc. ; appelé la gare Victoria. « Victoria Coach station » (World Bank, 2014a). (Fig 4.17).



Fig 4.17. Le grand terminal intermodal gare Victoria de Londres Victoria Coach station sous la responsabilité de TfL. Internet 2016

Les services auxiliaires est indépendants du métro et la gare routière sont gérés par des entreprises subsidiaires ou filiales de TfL.

TfL fixe aussi les normes et les règles d'exploitation et de service et détermine la tarification prescrite.

Parmi ses multiples taches, TfL s'occupe du réseau d'autobus, en déterminant les itinéraires, en fixant la tarification, et délimitant les normes et le niveau de service. Elle est aussi amenée à établir des contrats des services auprès d'opérateurs privés. Ces fonctions sont exécutées par le département national de transport par le biais de ses agences de terrain.

La planification pour l'infrastructure en relation au système de métro est faite par une filiale de TfL, appelée London Underground Limited.

La réalisation d'infrastructure et la maintenance sont déléguées sous contrat aux sociétés privées, y compris, la maintenance de l'infrastructure pour le système de Métro de Londres, est sous-traitée aux sociétés privées (Fig 4.18).

TfL est responsable de l'organisation et de la gestion du dispositif de péage urbain et dont la plus grande part des revenus est investie dans les TP.

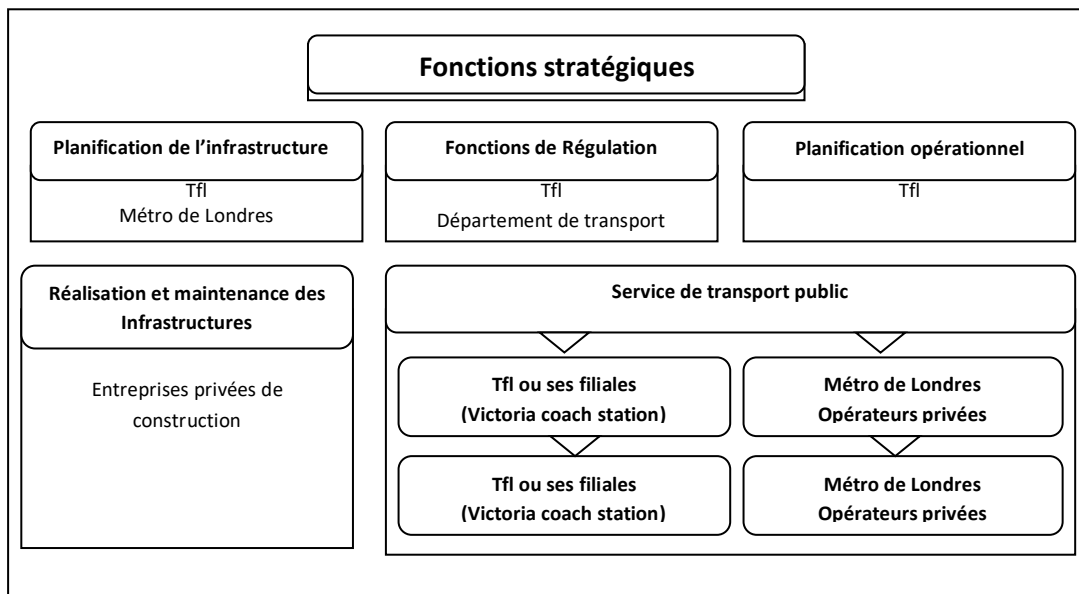


Fig 4.18. Schéma arrangements institutionnels en matière de gouvernance des transports urbains de la ville de Londres.

Selon *Bherer & al (2008)*; le cas de Londres se différencie du reste, par le fait que le processus décisionnel est complètement dominé par une seule instance locale, la mairie du Grand Londres, à travers TfL en tant qu'agence coordonnatrice des Transport. Ce pouvoir s'exerce par le biais du maire qui s'octroie tous les pouvoirs stratégiques de décision sur l'ensemble des services de transport en commun pour le Grand Londres.

Des organisations autonomes appelées « Quasi Non-Governmental Organizations Quangos », et des transporteurs impliqués dans des partenariats publics privés se partagent l'organisation du transport en commun qui leurs est déléguée.

3.5 Financement et arrangements

Transport de Londres TfL est réglementé selon les règles locales de finances publiques, son financement est issu d'un montage entre cinq 05 principales sources²⁹ (Fig 4.19) :

²⁹ Portail officiel tfl sur le financement <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/how-we-are-funded?intcmp=2685>; consulté le 23.11.2016

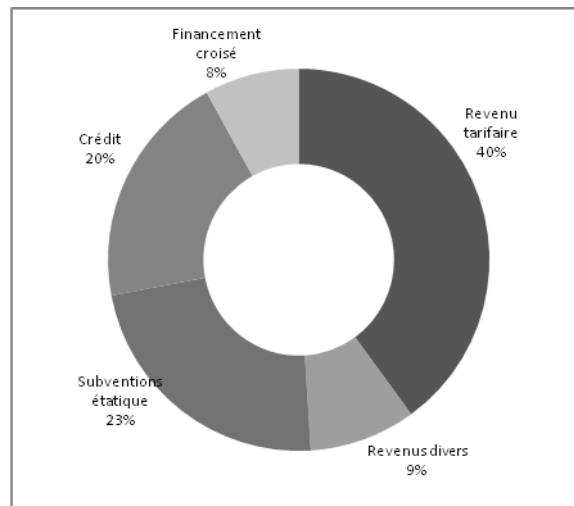


Fig 4.19. Montage dans le financement de TfL entre 2015 et 2016³⁰.

-**Revenus tarifaires** : est la principale source de revenus (40%), sous forme d'une contribution aux coûts d'exploitation et d'amélioration des services de transport, alors que le maire est le principal responsable de la fixation annuelle des tarifs.

-**Revenus divers** : avec 9%, ils regroupent principalement les revenus issus de la taxe sur la congestion «Charge Congestion», de 8% des péages urbains, ainsi que la location de biens et les revenus de la publicité avec 1%.

-**Subventions étatique** : provenant conjointement du financement du gouvernement central et local à savoir ; du ministère des Transports « DfT » et Greater London Authority « GLA » à l'ordre de 23% afin de couvrir les coûts d'exploitation, et l'investissement dans la réduction de la congestion.

-**Financement croisé** : la partie du financement de 8% est fournie à partir d'une combinaison de sources, y compris de subventions issues du DfT. Le financement par le GLA est obtenu à travers les répercussions générées par le projet de Crossrail projet sur la valeur du foncier et des activités, autrement dit à travers sa «valeur ajoutée».

-**Crédit** : cette tranche provient des prêts pour des projets spécifiques de la banque européenne d'investissement, et la Commission du prêt pour les travaux publics de l'ordre de 20 %.

4. Cas de la ville de Singapore

4.1 La genèse d'un système de transport urbain performant et avant-gardiste

Une crise grave a frappée le pays dès son indépendance 1965, générant chômage et pauvreté. Le pays avait besoin d'assurer une croissance économique, chose qui s'est faite vers la fin des années 70 ; En se dotant des services publics parmi les plus performants comme l'enseignement, l'administration mais surtout des TP reconnues par leurs efficacité (UN, 2012b).

³⁰ Ibid 19.

L'évolution de l'organisation et la gouvernance des transports de l'île de Singapour, que nous pensons être un modèle très intéressant, pouvant être résumé en 03 phases cruciales (Fig 4.20) :



Fig 4.20. Le transport par bus pendant les années 60 à Singapour. Internet 2016.

4.1.1 Phase de structuration des transports publics (1970-1978)

C'est la phase où le réseau de transport urbain collectif a construit ses bases par le lancement de plusieurs études, notamment avec le création de la commission d'étude des transport locaux de 1967 à 1971, et l'établissement à long terme (jusqu'à 1992) du plan directeur d'urbanisme et de transport « land transport master plan » en 1970. Ainsi que la création du comité d'intervention au trafic routier « Road Transport Action Committee RTAC », dans le but d'y attribuer la délicate tâche d'assurer la fluidité du trafic en éliminant les points de congestion, ainsi que l'instauration de la taxe diesel afin d'éradiquer les taxis pirates (Fig 4.20).



Fig 4.21. Taxis pirates de Singapour en action pendant les années 70. Internet 2017

En 1973, la création de 03 compagnies régionales de transport par bus qui vont former le Service de bus de Singapour (SBS), et en 1975 la création de « City Shuttle Service (CSS) » service de navette urbaine, qui est une compagnie chargée d'assurer la liaison entre les parcs relais à l'entrée des villes et les zones restrictives du centre qui fut lancée pendant la même année selon le principe P&R « Park and Ride ».

4.1.2 L'aire des voies rapides

Cette phase allant de 1981 à 1989, a été marquée par une transformation dans les transports d'un côté par le passage vers les voies rapides urbaines, et d'un autre le passage vers les transports en commun plus rapides, et plus performants, notamment vers le rail.

Ceci n'était qu'un résultat des études issues de la phase précédente de structuration des TP. Ceci s'est concrétisé par la création des bus MRT « Mass rapid transit » en 1982.

Notamment par le passage vers l'automatisation dans le contrôle du trafic en zoning pendant 1981. Plusieurs compagnies de transport ont vu le jour, à l'exemple de : Singapore Bus Service (SBS), ainsi que le second plus grand opérateur de bus public de Singapour «Trans-Island Bus Services TIBS Ltd » en la même année 1983, et la Incorporation of Singapore Mass Rapid Transit Ltd (SMRT), l'opérateur privé qui exploite le système MRT en 1987 (Fig 4.22).



Fig 4.22. Le système MRT par rail lancé à Singapour depuis 1986. Internet 2016

Ces transformations ont eu comme résultat l'amélioration de la qualité du parc roulant, et la qualité de service à savoir : des trajets plus rapides, bus plus confortables avec la climatisation introduite en 1984, et le système de collecte de la rente tarifaire par le conducteur de bus instauré en 1985.

Quant à la régulation elle fut assurée par le conseil des transports publics «Public Transport Council PTC» qui fut créée en 1987, ce conseil avait à réguler le service des transports par bus, et la tarification des TP.

En 1989 TransitLink était créée par SBS, SMRT afin de développer un système de transport bus et rail intégré.

4.1.3 Gestion de la croissance du parc automobile véhicule

Durant cette période qui s'étend de 1990 à 2011, Singapour a connu une série de mesures de sorte à limiter la circulation et l'évolution du parc automobile (Fig 4.23), et aussi par l'extension de ses principaux réseaux ferrés, voies rapides, ainsi que les réseaux de MRT.



Fig 4.23. La congestion à Singapour. Internet 2016

En 1991 fut introduit « Vehicle Quota System VQS », système de quotas de véhicules qui se trouve être un mécanisme, qui régule le taux de croissance des véhicules sur les routes, jusqu'à un taux qui peut être soutenu par le développement des infrastructures de transport terrestre de l'île. Cela par le fait de contrôler le nombre de nouveaux véhicules autorisés³¹ pour l'enregistrement, tandis que le marché détermine le coût de possession d'un véhicule³².

L'année 1995 a connu la création « Land Transport Authority LTA » autorité d'urbanisme et des transports, ainsi que le lancement « Road Pricing Scheme RPS », qui est un schéma de péage urbain, automatisé en 1998.

4.2 Cadrage contextuelle et enjeux

Durant ces dernières décennies les villes Asiatiques vivent une augmentation rapide des véhicules motorisés à deux roues, plus rapide que les bicyclettes et les autobus en raison de leur puissance et de par leur caractère individuel (*WorldBank, 2002*).

Tandis que pour le cas de Singapour, depuis son indépendance et jusqu'à ces dernières décennies, est devenue un véritable modèle dans la gouvernance des flux de transport (May, 2004), ce qui le rend comme assez intéressant a relevé notamment par :

³¹ Source portail officiel de Lta : <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quota-system.html>.

³² Intégré avec la mesure VQS, le « Certificate of Entitlement COE » de sont coté est un certificat obligatoire introduit, pour toute personne voulant enregistrer un nouveau véhicule à Singapour, qui doit d'abord obtenir un certificat d'admissibilité, ce COE représente donc le droit de posséder un véhicule pendant 10 ans, et qui dépend du type de véhicule et de sa motorisation.

4.2.1 Un contexte physique contraignant

Avec un statut de « cité -État », et une petite superficie de 714 km², elle est éparpillée en 64 îles, dont la principale est de 584,8 km², avec une population totalement urbaine de 5.6 millions en 2015³³.

Une urbanisation très dense, et une densité parmi la plus élevée d'Asie³⁴ et au 2^e rang mondial 8 188 hab/km², mais cela ne l'a pas empêché de se hisser dans le club très fermé des villes modèle en matière de villes intelligentes, en partie parce qu'elle a réussi à développer un système de mobilité efficace et respectueux de l'environnement, grâce à son réseau de transports.

Par rapport à l'organisation institutionnelle du pays en terme de transport urbain ; l'administration est totalement centralisée, et ce malgré l'existence de mairies en charge des différents quartiers de la ville ; l'Etat est le seul échelon administratif à s'occuper des transports publics (*MEFIF, 2003*).

4.2.2 Service public une notion bien valorisée

Ce qu'on peut avancer pour ce cas ; c'est que de façon générale le mode de gouvernance adopté par Singapour pour achever son développement est considéré comme un modèle, qui a pu constituer un cadre propice à la croissance économique nationale, et allant vers la valorisation de la notion de service public.

Ceci ne s'est fait qu'à travers une administration publique solide issue des principes essentiels de gouvernance : Pragmatisme - Rejet de l'interventionnisme - Réévaluation constante - Probité - Valorisation du capital humain dans le secteur public (*UN, 2012*).

La coordination de l'action publique est l'un des principes qui a été le plus bénéfique pour les transports, notamment à travers la volonté de créer une infrastructure de transport rentable, avec une concertation entre les différentes institutions publiques. De la même manière, le réseau de bus a été rationalisé, ainsi que : la construction du réseau de transport express, l'extension du réseau routier, l'adaptation de la demande en véhicules au débit routier maximal.

Cette place majeure attribuée à la notion de service public, dans la gouvernance s'est reflétée positivement sur la qualité de service public de tous les domaines en général, ainsi que sur et les transports urbains de l'île.

4.2.3 Une volonté affichée de réduire l'usage de la voiture

Singapour est qualifié assez souvent comme cas extrême à travers la mise en œuvre d'une politique très énergique «hard policy measures» pour limiter le parc d'automobiles afin d'arriver un seuil estimé viable (*WorldBank, 2002*).

Malgré cela nous pensons que les autorités ont pu assurer le juste équilibre entre les politiques souples de transport et les politiques dures, par exemple à travers l'aménagement urbain, qui s'est traduit par la réalisation de nouvelles villes alliant

³³ Le site : <http://www.statistiques-mondiales.com/singapour.htm>.

³⁴ *Ibid* 22.

zones habitations, commerces et de zones d'activités, comme mesures politiques souples de sorte à limiter les déplacements sur les grandes artères de l'île.

En même temps des mesures politiques dures ont été instaurées, sous forme un système selon lequel les usagers devaient gagner le droit d'acheter un véhicule, afin de maîtriser le taux de motorisation.

Ceci passe par le biais d'enchères d'un nombre maîtrisé de certificats autorisant l'acquisition de véhicules, et par la tarification de la congestion dans les quartiers centraux, et aussi sur l'accès à certaines portions d'autoroutes (*World Bank, 2002*).

Le certificat d'enregistrement (COE) comme mesure représente un droit de propriété du véhicule et l'utilisation de l'espace routier limité à 10 ans, au delà de cette période les propriétaires de véhicules peuvent ne plus enregistrer, ou sinon reconduire le droit de propriété pour des périodes de 5 ou 10 ans mais avec des prix majorés.

L'intégration du VQS avec le COE est établie afin d'amplifier son efficacité de sorte à produire un effet de synergie entre ces deux mesures³⁵, dans le sens où le VQS entant que procédé classifie les véhicules en 5 catégories de COE, selon :

Le volume du moteur, selon le type de véhicule transport de marchandises, bus , moto³⁶.

Ce quota en matière de véhicules tient en compte des conditions suivantes³⁷:

- Le nombre de véhicule enregistré et en circulation sur les routes de Singapore.
- La croissance admissible du parc automobile.
- Le nombre de taxi en circulation.

Dans la même catégorie de mesures restrictives, la limitation d'accès au centre ville conditionné par des permis en 1975, ce qui a préparé le terrain au système de péage urbain à l'entrée de la ville, qui fait payer d'une façon électronique un droit d'entrée aux automobilistes, qui dépend du secteur et de la densité de la circulation (Fig 4.24).



Fig 4.24. Taxer les automobilistes par la Congestion charge à l'exemple du péage urbain de Londres, circulant au centre de Singapour comme mesure de décongestionnement depuis 1975 en tant que première ville au monde à l'installer. Internet 2016.

4.2.4 Une priorité au bus sur les routes de Singapour

Le Gouvernement de Singapour a affiché une réelle volonté d'améliorer les services de transport par bus et d'assurer la fluidité des déplacements, ceci à travers les

³⁵ Voir Partie 1 Chapitre 1 sur l'intégration.

³⁶ Le tableau ci joint en annexe Source portail officiel de Lta : <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/about-lta.html>.

³⁷ Source portail officiel de Lta .

efforts de LTA qui a initiée plusieurs mesures visant à rendre les autobus comme une priorité sur les routes :

-Établissement de couloirs en site propre pour les bus, qui ont été étendus³⁸ à 150 km en 2008.

- Durcissement du code pour les automobilistes qui doivent céder le passage aux autobus.

-La priorité au bus qui approchent les carrefours à feux avec possibilité de prolongeant le temps vert pour eux (Fig 4.25).

- Augmentation des vitesses³⁹ commerciales du bus de 16-19km/h à 20-25km/h .



Fig 4.25. Priorité absolue aux lignes de bus en site propre, d'une longueur de 150 km.

4.3 Principe de Gestion et d'organisation des transports en commun

4.3.1 LTA seule et unique compétence organisatrice des transports de Singapore et ses différentes missions

Ayant un statut d'organisme de droit public, elle fut créée en 1995. LTA est l'agence principale en charge du transport à Singapour, et l'Autorité de Transport terrestre (*WorldBank, 2014a*). Elle est placée sous la tutelle du ministère des transports, afin d'être chargée également de la conception du développement et de la gestion du transport terrestre, ainsi que des infrastructures routières de tout Singapore (*MEFIF,2003*) .

Sa force réside en s'accaparant à la fois plusieurs tâches (Tab 4.9) :

Elle est responsable de la régulation des transports en commun (MRT et LRT), et des services publics d'autobus, gestion des opérateurs, du contrôle et de la surveillance de leur conformité avec les normes de la sécurité, la fiabilité et la qualité des services⁴⁰.

L'exploitation du service de transport public s'effectue par deux sociétés privées, SMRT et SBS qui sont sous contrat avec LTA, cette dernière s'occupe aussi de

³⁸ Source portail officiel de Lta: <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/buses/lta-role-in-public-bus-services.html>. Consulté le 16 03 2016

³⁹ Ibid 38.

⁴⁰ Source portail officiel de Lta: <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/about-lta/our-organisation.html>. Consulté le 16 03 2016.

prescrire les paramètres d'exploitation, sans déterminer la tarification qui relève d'un autre organisme public « Public Transport Council » PTC, alors que la construction des infrastructures est sous traitée à d'autres organismes (*World Bank, 2014a*).

Elle a la possibilité d'octroyer des licences aux opérateurs de taxi ainsi qu'aux chauffeurs de bus. LTA surveille et contrôle activement les services quotidiens de trains et d'autobus.

Elle assure aussi la continuité des services en coordonnant la gestion des incidents, des mesures de rétablissement, et la fourniture de services de transport public de rechange en cas de perturbation (Fig 4.26).

Autorité	Principales Missions	Taches
LTA	Planification du réseau de transport par bus.	LTA planifie de façon central le réseau de bus, dans un objectif de le rendre efficace, intégré et durable .
		l'amélioration de la qualité de déplacement pour les usagers, tout en équilibrant les coûts du système.
		travail en coordination avec les opérateurs de transport au public (PTOs), pour améliorer les délais d'attente concernant les services d'autobus afin que usagers peuvent profiter de transferts sans coupure dans la chaîne de déplacement.
	Prises de Décisions	Réalise un système de transport terrestre centré sur les usagers
		prévoit, développe et réalise toutes les politiques de transport public et privé
		Décide des politiques en matière d'octroi de licences relatives aux autobus privés.
		Travaille en collaboration avec les parties prenantes Fait participer les usagers pour obtenir le retour d'expérience du public.
	Régulation	Réglemente l'utilisation et la propriété des bus privés et veille à ce qu'ils subissent des inspections régulières pour assurer le contrôle technique. délivre également les licences professionnelles aux conducteurs de bus et les préposés pour assurer qu'ils sont qualifiés pour servir le public.
		Avec le Conseil des transports publics, surveille la qualité et la tarification des services d'autobus, selon un référentiel de qualité de service (QoS) que tous les opérateurs de bus public doivent respecter.
		Appliquer Les normes de performance d'exploitation, qui couvre les aspects opérationnels des services d'autobus tels que la sécurité routière et la fiabilité
		La fourniture de services standard, qui couvre la planification et l'intégration des itinéraires et des services de bus , y compris les informations en temps réel.

Tab 4.10. Résumé du rôle de LTA dans les transports publics par bus à Singapour. Traduction libre auteur d'après le portail de la Lta ⁴¹.

⁴¹ Source portail officiel de Lta: <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/buses/lta-role-in-public-bus-services.html> . Consulté le 16 03 2016.

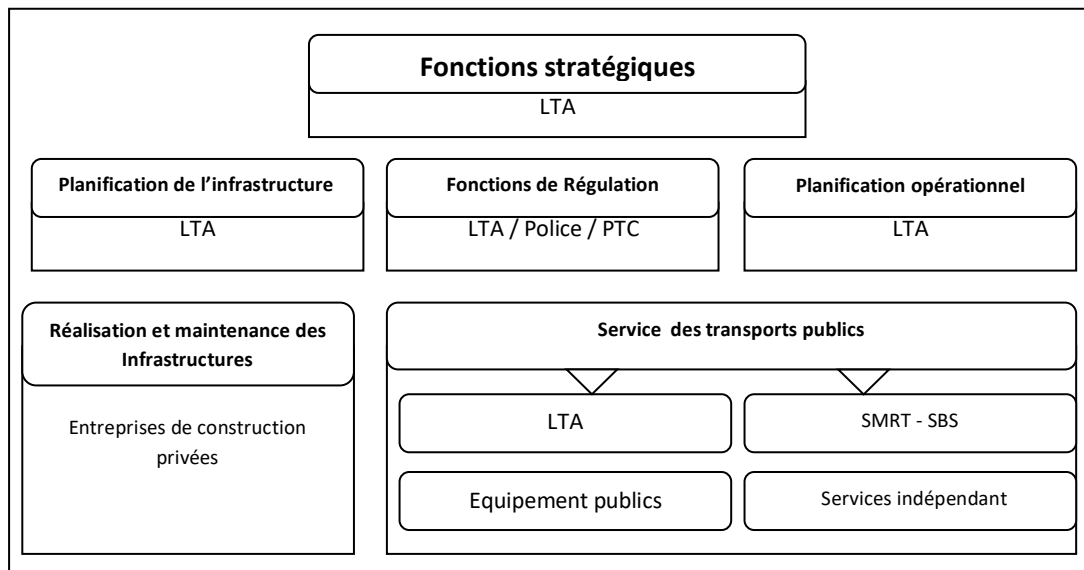


Fig 4.26. Schéma des arrangements institutionnels et organisationnels des transports urbains de Singapour.

Ce qui constitue les compétences de LTA, c'est le fait qu'elle étend ses missions même à la gestion de la demande, et cela apparaît dans l'encouragement, des transports en commun, même en dehors des heures de pointes notamment pour le transport de banlieue. Elle est membre du PTC du Conseil des TP⁴².

Cette autorité planifie à long terme les besoins de transport de Singapour, développe et met en œuvre aussi les politiques qui encouragent des résidents de la banlieue à combiner les modes de transport de la façon la plus appropriée, elle est aussi responsable du réseau (*WorldBank, 2014a*).

L'enregistrement des véhicules et des licences est laissé à la police, tandis que la réalisation des infrastructures est déléguée aux entreprises privées sous forme de contrats.

4.3.2 L'exploitation des transports en commun

L'Etat garde la propriété totale des infrastructures qui sont mises en concession à des opérateurs privés, mais qui doivent supporter toutes les charges à leurs détriments : charges d'exploitation, d'entretien, de réparation et de modernisation des infrastructures qui leur sont confiées (*MEFIF, 2003*).

LTA sous-traite aux deux principales compagnies privées de transport urbain SMRT et SBS qui se partagent le marché de l'exploitation du réseau de transport public multimodal. Cela dit l'Etat Singapourien, garde un contrôle ferme sur ces deux opérateurs en étant actionnaire à majorité.

- **SMRT Corporation** : le groupe qui est l'exploitant par concession de deux lignes de métro, et d'une ligne de LRT, il exploite aussi une partie du transport par bus avec un parc de 800 bus et 2 000 taxis.

⁴² *Ibid* 29.

Le groupe transporte quotidiennement un million de passagers pour le métro (léger et lourd) et 800 000 personnes par bus (MEFIF, 2003).

- **SBS** : à la fois exploite la ligne de métro et partage le reste des lignes de bus avec SMRT, elle exploite 3 300 bus, et une flotte de 16 500 taxis, le groupe transport plus de 2 millions de passagers chaque jour (MEFIF, 2003).

4.3.3 Faire de l'amélioration de la qualité de service en bus une priorité

Les normes de Qualité de service des transports, ont été introduites assez tôt au secteur de transport singapourien sous l'appellation de « quality of transport system » (QoS), et a été étendue même aux compagnies de taxi en 2003.

Dans ce cadre l'instauration de QoS, fait partie depuis 2012 d'un programme d'amélioration des services de transport de bus appelé «Bus Service Enhancement Programme» (BSEP).

Ce programme financé entièrement par le gouvernement, vise l'augmentation du nombre de bus sur les lignes les plus fréquentées, en injectant 550 nouveau bus en service depuis son lancement, et en visant l'ajout 1000 bus vers 2017⁴³.

Ceci afin d'augmenter la connectivité, et améliorer le niveau de service. Ajouté à ça le lancement de service de bus urbain direct⁴⁴, afin de réduire le temps de voyage et le transfert vers les autres modes.

Le QoS comme outils d'application des normes pour les services d'autobus de base, a été sous deux catégories⁴⁵ (Tab 4.9) :

-**Normes d'exploitation de rendement (OPS)**: Qui mesurent au moins quotidiennement ou mensuellement la prestation de service, au niveau du réseau de bus ou des itinéraires en couvrant les aspects de la fiabilité, le chargement et la sécurité.

-**Normes de prestation de services (SPS)** : Qui mesurent la planification et la fourniture de services de bus sur l'itinéraire global. Ils couvrent les aspects de la disponibilité du service, l'intégration et de l'information.

Types de Normes	Critères	Éléments traités	Applications
Normes d'Exploitation de rendement	Fiabilité	Régularité des rotations par rapport au tableau pour chaque service de bus.	Au moins 96 % par mois.
		Le service d'autobus ne pas dépasser les 5 minutes par rapport au tableau au moment du départ aux échanges de bus et des terminaux.	Pas moins de 85% par jour.
		Taux de panne de bus sur tous les services.	Moins de 1.5 % par mois.
	Chargement	Taux chargement de bus pendant les périodes de pointe en semaine sur chaque service de bus.	Ne dépasse pas les 95% par jour.
	Sécurité	Le tau d'accidents sur tous les services de bus.	Moins de 0.75 par 100,000 bus-km par mois.
			Information pour planification du trajet le plus optimale sur Internet
			informations affichées dans les points de départ, et les station intermodale .

⁴³ Source portail officiel Lta : <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/buses/lta-role-in-public-bus-services.html> .

⁴⁴ Vers le CBD centre ville le « City Direct Bus Services ».

⁴⁵ Source portail officiel de PTC : <http://www.ptc.gov.sg/FactsAndFigures/QOS.htm#OPS>.

Normes de prestation de services	Information	Disponibilité de la mise à jour de l'information.	Pour afficher des informations à tous les arrêts de bus avec des installations d'affichage.
			Pour fournir les horaires aux arrêts de bus pour les services de bus à longue progrès (20 minutes ou plus , pour plus de 20% des voyages en bus) .
	Disponibilité	L'accès à n'importe quel service de bus.	Pour exécuter au moins un service de bus Service de bus à au moins Rayon à 400m pour un minium de demande.
			Disponibilité d'un service de bus direct : Entre les le voisinage des HDB et près des points de transfert en bus ou station de métro. Entre grand pole d'activité et d'emploi, et près des points de transfert en bus ou station de métro . Entre les quartiers HDB ⁴⁶ et les zones industrielles.
		Amplitude Horaire.	Au moins 18 heures par jour sauf dérogation par le PTC
		Service Bus à intervalles réguliers fréquences.	Au moins 80% des services d'autobus de fonctionner des intervalles maximales de 10 minutes en jours de semaine et les périodes de pointe saufs les jours fériés, sauf dérogation du PTC . Au moins 90% des services de bus secondaires « feeder » pour fonctionner à des intervalles maximums de 10 minutes en jours de semaine et les périodes de pointe, saufs les jours fériés et sauf dérogation du PTC . Au moins 85% des services de bus fonctionne à des intervalles maximums de 20 minutes en périodes creuses de sauf dérogation du PTC. 100% des services de bus fonctionne à des intervalles maximums de 30 minutes en sauf dérogation du PTC.
		Intégration	L'intégration des services de bus dans les quartiers HDB.
Au moins un service en partance de la station intermodale de bus à 00h00 du soir ou après le dernier service de train, tous les jours.			

Tab 4.11. L'application des critères de qualité de service dans le transport publics de Singapore. Tableau reconstitué d'après les données du portail officiel de PTC⁴⁷. Traduction libre auteur.

4.4 « Qos » comme mécanisme de contrôle de la qualité de service

Relativement semblable au mécanisme suivi en France du « Bonus Malus », PTC de Singapore contrôle le respect des normes de qualité de service « Qos », avec l'outil « Penalty Framework ».

⁴⁶ HDB Housing and Development Board équivalents aux HLM se sont les grands quartiers résidentiels - Il y en existe 26 HDB Estates à Singapour.

⁴⁷ Ibid 32.

Les prestations de service établies par les opérateurs, sont vérifiées par PTC, quant à la conformité ou non avec les exigences de la norme Qos. Chaque manquement à un critère, représente une pénalité sous forme d'une somme renversée à PTC, et qui va vers les fonds du gouvernement (Tab 4.10).

Critères	Pénalités financières
Normes d'Exploitation de rendement (OPS)	
Normes itinéraires quotidiens	
Ponctualité	2000 \$ par jour pour non respect de l'itinéraire.
Délais attente	
Itinéraire principale (mois)	
Taux de rotation planifié	20 000 \$ par mois pour non respect de l'itinéraire
Prestation de service (mois)	
Coupure dans le service	100 000 \$ par mois pour non respect des normes
Accident	
Normes de prestation de services (SPS)	
Prestation de service (mois)	
Tous les critères SPS	100 000 \$ par mois pour non respect des normes

Tab 4.12. Critères et pénalités financières en dollars .Source portail officiel PTC ⁴⁸ traduction libre auteur.

4.5 Financement et arrangements

Singapour fait partie des villes qui relèvent d'une gestion administrative unitaire, dans un système autofinancé majoritairement par les recettes générées. Ce mécanisme a pu lui procurer une certaine souplesse dans le choix des modes de financements. (*World Bank, 2002*).

La partie majeure du financement est supportée par le gouvernement de Singapour, une participation de 78% provenant de la gestion des rentes des recettes des titres de transport, le reste est partagé entre le péage urbain de 6% qui vont directement financer les TP (Fig 4.27).

Ainsi que 2% des droits de d'enregistrement des véhicules, 5% des contraventions, et 9% proviennent d'autres sources comme la publicité⁴⁹.

⁴⁸ Portail officiel PTC : <http://www.ptc.gov.sg/FactsAndFigures/penaltyFramework.htm>.

⁴⁹ Portail officiel Lta :

<http://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/AnnualReports/1415/LTA%20AR%2014-15%20RGB.pdf>

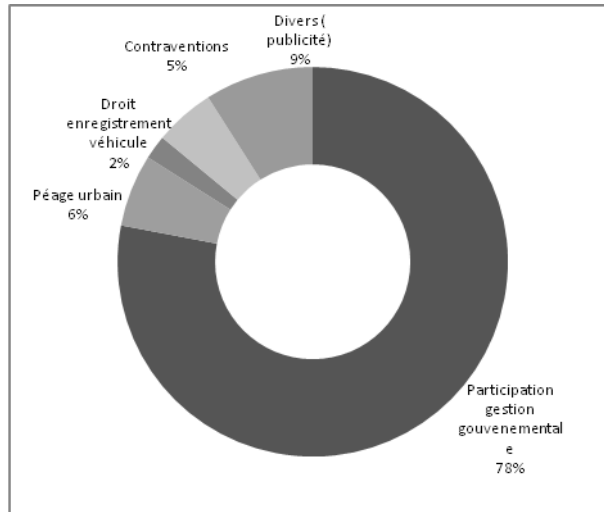


Fig 4.27. Le montage du financement des transports en commun de Singapour. Source portail LTA⁵⁰.

Alors que les mêmes ratios s'appliquent sur les chiffres d'affaires des entreprises sous traitantes, à l'exemple de (MEFIF,2003) :

SMRT : les revenus de la rente tarifaire représentent 84%, la location des licences de taxis 9% et de la location d'espaces publicitaires avec 2%.

SBS Transit : la majorité de ses revenus 97% proviennent de la rente tarifaire.

Les prix des transports en commun sont soumis à une politique tarifaire selon le principe du tarif au kilomètre, et qui diffère selon les opérateurs, mais encadré par LTA selon une grille tarifaire kilométrique.

⁵⁰ Ibid 49.

Conclusion chapitre 1

Ce chapitre analyse 04 quatre modèles intéressants de gestion et d'organisation des transports relatives aux différentes villes de Paris, Londres, Vancouver, et Singapour. L'analyse de ces cas d'écoles aura permis de passer en revue les différents modes de gouvernance des TP. Ce qui nous a permis aussi de déceler des variations dans les schémas d'arrangements institutionnels, ainsi que des différents modes de financements assurant la pérennité du système.

Chaque ville utilise pour son cas une autorité organisatrice de transport, pour laquelle elle délègue différents prérogatives avec différents rayons de manœuvres.

L'exemple de Paris est un exemple assez édifiant dans le sens où ; le TP est géré et financé par le syndicat des transports d'Ile de France STIF, ayant les prérogatives :

- Formaliser le maillon de liaison regroupant l'échelle de gouvernance régional, et les composantes de l'échelle local «l'échelle des villes».
- Fixer les conditions générales de service et des tarifications, ainsi que de préciser les niveaux de services avec les compagnies de transport contractantes.
- Coordonner et cofinancer la modernisation du système de TP à l'échelle régionale, ainsi que prodiguer les éléments nécessaires à l'amélioration de sa qualité de service.

Alors que l'exemple de la ville de Londres ; TfL Transport de la ville de Londres qui est l'organisme statuaire crée par la GLA «The Greater London Authority Act» depuis 1999, elle offre au premier responsable de la ville en l'occurrence «qui est sous autorité direct du maire de Londres», et avec une obligation générale de développer et d'implanter les mesures politiques capable de promouvoir des moyens de transport sûres, intégrés, efficaces et économiques.

Cette autorité Londonienne est responsable de plusieurs modes de transport à la fois : bus de Londres, métro, ainsi que la gestion du tramway du transport fluvial, elle dirige également le grand terminal multimodal de Londres « Victoria ».

Tandis que pour le transport à Vancouver Translink en tant qu'unique autorité de transport régional, elle est responsable du transport régional, déplacements cyclables, et les transferts modaux. Elle est aussi en charge de la planification, le financement, et la gestion de la globalité du T.P en plus de l'infrastructure : routes, et ponts.

En tant qu'entité stratégique Translink planifie et organise le système de transport à l'échelle régionale, en plus d'offrir des services à travers les prestataires ainsi que ses filiales à l'exemple : Coast Mountain bus company, British Columbia rapid transit Comapny Ltd, Skytrain et West Coast express Ltd.

Pour le cas de Singapore à travers la LTA Land Transport Authority, est une sorte de commission statuaire, responsable du développement du transport terrestre. Elle est établie suite à la fusion de 04 entités issues du secteur public d'immatriculation, transport en commun, des routes et des travaux publics, des transports terrestres.

Cette entité en l'occurrence LTA planifie à long terme les besoins de Singapour, et développe et instaure également les politiques qui encouragent les usagers des transports à effectuer le choix le plus adéquat des modes de transport.

Chapitre 5
**Défis et enjeux des transports urbains dans les pays en
développement, pays Maghrébins, et en Algérie : similarités des
problèmes, et des enjeux**

Introduction

Après s'être penché sur le contexte international à travers les politiques de transport urbain, et tout en faisant le corolaire avec les chapitres un et deux ;

Ce chapitre se veut être une introduction contextuelle, qui tente de recenser les principaux problèmes rencontrés en matière de transport urbain dans les pays en développement. Mais surtout dans les pays Maghrébins à l'exemple de la Tunisie et le Maroc, ceci en mettant l'accent sur les traits en commun qui existent dans ces contextes par rapport à l'Algérie.

Passer en revue les différentes problématiques liées aux TP de ces pays, permettrait une meilleure compréhension des difficultés dans la gestion des transports ; dans le sens de répondre aux besoins des usagers tout d'abord, et ensuite de les inscrire plus globalement dans une démarche de développement durable.

L'arrêt sur des faits marquants qui concerne la politique Algérienne des transports et des TP : (Libéralisation, retour de l'opérateur public, crédit à la consommation, etc.), permettrait aussi de mieux cerner l'environnement dans lequel le secteur des TP a évolué, ce qui pourrait participer à mieux expliquer la situation actuelle.

1. Le contexte des pays en voie de développement

1.1 Les problèmes majeurs des transports urbains dans les PED

La situation des transports urbains dans les pays en développement permet d'avancer le postulat qu'elle répond à des schémas assez similaires ; aussi bien au niveau des enjeux qu'au niveau des dysfonctionnements en matière de planification de l'aménagement du territoire, des transports et leurs financements.

Du fait que les villes se retrouvent exposées à des défis majeures qui attendent leurs gouvernements ; notamment par rapport au développement des populations en provenance des campagnes, et qui migrent vers les grandes villes en quête de meilleures conditions de vie, ou pour des raisons sécuritaires¹. Certains de ces pays peuvent s'attendre à voir leur population urbaine passer de 10 à 20 % de la population totale à entre 60 et 85 % en à peine 30 ans (*WorldBank, 2012*).

Ce phénomène a généré une urbanisation à un rythme soutenu, mettant ces pays face à des défis institutionnels et financiers majeures, dans la gestion d'une demande multisectorielle en matière : de logement, d'éducation, de santé et surtout des services de transports performants capables de suivre cette évolution.

La *WorldBank (2004)* explique qu'une situation généralisée règne sur le transport urbain de ces pays, cette dernière est faite d'un composite entre dysfonctionnement et désorganisation en matière de gouvernance des transports. Principalement à cause du nombre important des institutions dont les prérogatives se chevauchent ou sujettes à conflit, tandis que certaines fonctions ne sont pas ou mal déterminées. Ceci apparaît à travers les éléments en commun suivants :

- Des institutions distinctes pour chacune des fonctions de la planification, la mise en œuvre des projets et l'exploitation : comme pour le cas des infrastructures et les TP.
- Des organismes de régulation faibles et un service de police peu efficace.
- Des gouvernements centraux trop impliqués dans des questions purement locales.
- L'insuffisance de l'expérience en matière de ressources humaines qualifiées.
- Un manque de mécanismes fiables de financement des TP.
- Absence de réactivité face aux besoins du public et des usagers.

1.2 Enjeux capitaux et pistes plausibles pour les PED

Les partenariats stratégiques avec les pays en voie de développement, Africains notamment ont joué un rôle important dans la création de nouvelles voies afin de parvenir à créer un climat durable pour les transports².

Ceci passe expressément par l'accès à l'information, la technologie et les ressources financières (*OCDE, 1996*), et des programmes d'investissement innovants et efficaces (*CODATU, 2002*), qui garantissent la viabilité de l'amélioration et du développement du secteur. L'objectif visé est d'améliorer la mobilité des plus défavorisés, afin de garantir un meilleur accès à l'emploi, et aux activités d'éducation sociale et

¹ *L'Algérie pendant la période des années 90 « appelée décennie noir » a connu une vague de migration des populations vers les grandes villes pour des raisons principalement sécuritaires.*

² *Voir : Le chapitre 3 Partie 1 : Rôle de la transférabilité des expériences dans la promotion des bonnes pratiques.*

culturelle. Ceci par la mise à disposition d'une offre adaptée aux différents contextes, afin de réduire la pauvreté et les écarts sociaux.

Mais la réussite des politiques durables dans les transports urbains reste tributaire de (CODATU, 2002) (Fig 5.1) :

- La solidité institutionnelle de l'autorité responsable et de la clarté de la réglementation pour la participation des secteurs publics et privé, ainsi que l'instauration d'un dialogue entre les professionnels du secteur, les décideurs et les usagers.
- Des degrés d'adaptation du type d'urbanisation aux solutions de transport pour chaque environnement.
- L'intégration de tous les modes de transport tant par la prise en compte de toutes ses composantes, que se soit des modes non motorisés que les modes de transport artisanaux, qui sont les mieux adaptés aux contextes³.

Axes	Principales mesures et actions.
Pour tout le secteur du transport urbain	Prise en compte la demande existante, particulièrement des plus défavorisés.
	Elaboration des PDU afin d'améliorer la mobilité et la coordination de tous les modes de transport.
	L'amélioration de la mobilité et l'accessibilité par la réduction des coûts et l'augmentation de la flexibilité pour les usagers.
	Amélioration de la desserte des quartiers périphériques en encourageant les modes de transport artisanaux souples.
	L'adoption de mécanismes de légalisation des modes artisanaux tout en respectant la réglementation.
	La coopération décentralisée qui tend transférer les modèles des pays développés dans les pays en développement, tout en tenant en compte les spécificités des contextes locaux.
Transport public	Attribution du maximum de priorité aux autobus dans la circulation.
	Création de tarifs sociaux subventionnés, destinés aux catégories défavorisées.
	La formation et la professionnalisation du personnel des transports collectifs motorisés.
	La légalisation des différents véhicules de transport public en s'assurant de la sécurité à bord.
Transports non motorisés	Réalisation de pistes cyclables, des trottoirs et voies piétonnes.
Voirie et trafic	Améliorer des voiries secondaires, et des voies d'évitement.
	La conception des voies remplissant les conditions de sécurité, et l'application du code de la route.
Environnement	Surveillance des effets sur l'environnement de la réalisation des infrastructures, de la conception des véhicules et de l'offre des services de transport.

Tab 5.1. Résumé des principaux axes d'amélioration du secteur des transports et de la mobilité dans les PED – Source Auteur adapté de (Codatu, 2002).

2. Le contexte Maghrébin

Les villes du Maghreb à l'instar des villes en voie développement, sont confrontées aux défis croissants des transports et de l'aménagement urbain. Ces villes ont connues au cours de ces dernières décennies, une expansion considérable des zones urbaines, ce qui a exercé d'immenses pressions sur leurs systèmes de transports urbains.

Cette rapide expansion est devenue d'autant plus l'un des enjeux urbains les plus prenants, ceci avec des difficultés à fournir des services de TP qui soient à la fois efficaces et abordables. Et qui optimisent l'accessibilité aux centres d'intérêts aux différentes classes de la société, avec une attention particulière pour les quartiers marginalisés.

³ Ceci par le rabattement aux principaux axes et la desserte fine des zones périphériques.

D'un autre coté ; faire face à des parcs automobiles qui enregistrent des taux d'accroissements fulgurants, provoquant embouteillages, pollution et désordres perceptible dans les grandes villes ; Alger Tunis, Casablanca, etc.

Ces dernières connaissent des bouchons dignes des grandes métropoles mondiales.

Les analyses portant sur ces villes du Maghreb démontrent que leurs réseaux de transports sont synonymes de pénibilité pour les usagers (Orfeuil, 2004).

Ceci malgré l'existence de projets de TP de qualité (Métro d'Alger, tramway dans les différentes villes, tramway de Rabat et de Tunis ,etc.), qui n'empêchent pas que les transports collectifs connaissent une faiblesse généralisée en matière de qualité ; dans le sens où ils ne remplissent pas les conditions de transport satisfaisantes, en termes de confort, de régularité de service et de sécurité offerte aux usagers. D'où leurs image négative (Houpin, 2010).

3. Schémas d'évolution urbaine et des transports

La lecture chronologique de l'évolution de la situation des transports qui prévaut en matière de politiques organisationnelles des transports ; nous a permis de constater qu'elle suit des schémas relativement similaires dans les villes du Maghreb, cela dit à quelques détails de prés relatives aux contextes locaux respectives.

A travers ces différents enjeux déclinés, la situation pour : l'Algérie, le Maroc, et la Tunisie va être abordé notamment :

3.1 En matière de développement et des dynamiques urbaines

Un Etalement urbain important se concentre autours des grandes villes des pays Maghrébins comme : Alger, Oran, Annaba, Tunis, Rabat, Casablanca avec une forte densité résidentielle dans les grands centres urbain, et qui baisse au fur et à mesure qu'on s'éloigne des centres urbains.

Plusieurs phénomènes sont observables à travers ces villes :

-La réduction de la densité et l'augmentation de la population génèrent des espaces dilatés ce qui allongement les distances, à l'exemple de la ville d'Alger (Tab 5.2).

Zones	Population (recensements)					Taux d'accroissement annuels, en %			
	1966	1977	1987	1998	2008	1966-1977	1977-1987	1987-1998	1998-2008
Hyper centre	342 960	461 646	373 579	324 794	235 047	2,74	-2,09	-1,26	-3,2
Centre-ville	423 748	620 041	663 064	642 572	572 179	3,52	0,67	-0,28	-1,2
Première couronne	206 259	361 328	568 447	804 428	1 004 764		4,64	3,21	2,4
Deuxième couronne	6 949	19 988	523 329	790 638	1 135 456	10,08	38,61	3,82	3,65
Total wilaya d'Alger	979 916	1 463 003	2 128 419	2 562 432	2 947 446	3,71	3,82	1,7	1,3
Taux d'accroissement naturel en Algérie						3,09	2,8	2,7	1,6

Tab 5.2. Nombre de population de la ville d'Alger⁴.

⁴ Source : <http://www.cras.dz/insaniyat/index.php/en/home/42-44-45-2009/246-alger-d%E2%80%99aujourd%E2%80%99hui-une-ville-%C3%A0-la-recherche-de-ses-marques-sociales>

-Une forte dépendance des villes périphériques par rapport aux grandes villes où se concentrent les principaux pôles attractifs, l'emploi, le commerce et les administrations, et ce malgré la tendance vers des dynamiques multipolaires afin d'alléger les pressions sur ces centres urbains dont l'effet attractif demeure toujours.

-Une demande en matière de mobilité qui évolue en exponentielle avec d'une concurrence avérée de la voiture particulière depuis les années 1980, provoquant une congestion de plus en plus manifeste dans la majorité des grandes villes Maghrébines . Du fait de l'augmentation du parc automobile qui enregistre des taux d'accroissement record par exemple : (Pour le Maroc sur la période 1988-2007 le parc a augmenté de 49,8 % en passant de 1 524 339 à 2 284 060 véhicules⁵ et en Tunisie de 576 708 véhicules en 1994, il est passé à 1 198 431 voitures en 2006⁶, soit une croissance de 107 %), alors que la situation n'est guère différente en Algérie.



Fig 5.1. Densité urbaine et densité des déplacements, autoroute Ben Aknoun Alger à une heure de pointe. Internet 2016.

-Des problèmes de stationnement aussi son à relever et qui empiètent sur l'occupation de l'espace public de ces grandes villes.

3.2 En matière d'Infrastructure

Dans la majorité des pays du Maghreb on retrouve un réseau d'infrastructures de transport relativement étoffé⁷, en sa grande majorité héritage de la colonisation d'où on retrouve de grands axes dirigés vers les centres respectant ainsi le schéma colonial initial. Et qui sont relativement mieux développées comparés à la situation générale du continent africain.

Tandis que ce même réseau est nettement inférieur et se révèle même insuffisant, si on est amené à le comparer à celui des pays d'Asie comme Singapour, et Taiwan (*Tlemçani,1995*). Alors que la tendance du transport routier l'emporte dans l'ensemble sur les autres modes à titre d'exemple ; en Tunisie une prédominance du transport routier de personnes avec une part de 95%, et 90% pour le Maroc (*Ouztato & al, 2012*).

⁵ Source : Bilan décennal des accidents de la circulation au Maroc 1998 - 2007 , sur le site du Comité national de prévention des accidents de la circulation, septembre 2008 p. 6. Consulté le 4 juin 2012.

⁶ Source rapport : Émissions des véhicules : tendances et impacts dans les villes de la Tunisie Houda Bel Haj KACEM : Sous Directeur de suivi de la qualité de l'air ANPE Ministère de l'environnement et du développement durable.

⁷ Le Maroc compte 57 503 km de routes, l'Algérie a 108 302 km de routes, et la Tunisie comptabilise 19 000 km.

3.3 En matière d'organisation et de gestion des transports publics

Les problèmes de financement du secteur des transports est un élément flagrant en matière de similitude entre ces cas, et ce malgré les efforts importants consentis par ces pays depuis leurs indépendances ; en vue de développer et d'améliorer leurs secteurs des transports. Ces efforts se sont toujours heurtés aux problèmes de disponibilités financières, et cela apparait bien à travers les profonds dysfonctionnements qu'on peut qualifier de chroniques face à la problématique relative à la gestion, et du financement (*Sagaama, 2006*).

Ces difficultés financières correspondent à des périodes de crises ont heurtés de plein fouet les économies respectives de ces pays déjà très fragilisés. Situation qui a amené ces pays sous la pression de la banque mondiale à libéraliser leurs secteurs des transports, auparavant monopolisé par un opérateur public unique via une gestion fortement centralisée pendant le début des années 1980.

Ceci a permis l'arrivée sur le marché d'opérateurs privés, et de manière encore plus significative pour les transports collectifs urbains.

Cette campagne de privatisation a menée vers une atomisation⁸ de l'offre généralisée, à savoir une quantité considérable d'artisans transporteurs qui ont inondés le secteur dont l'activité a une rentabilité instable. Et pour lesquels les autorités publiques responsables se retrouvent dans l'incapacité de contrôler et de faire respecter les normes réglementaires parfois même les plus élémentaires (*Rabiatou, 2010*), parmi ces points communs :

- Un réseau de transport en commun caractérisé par une faible couverture spatiale vue l'étendue des territoires à couvrir, et le relief parfois difficile : montagne, désert, etc.
- Une occupation très forte des transports aux heures de pointes.
- Un développement des transports artisanaux voir informels qui essaye de combler les lacunes du transport public conventionnel, parfois en marge de la loi et au détriment de la sécurité des usagers.

3.3.1 En Tunisie

Après l'indépendance du pays en 1967, treize sociétés de transport chargées du transport de personnes et de marchandises furent créées, correspondant chacune à aux treize gouvernorats du pays.

Elles assuraient le transport global du pays : avec la Société des chemins de Fer, la Société Nationale de Transport et la Société Nationale de Transport Rural et Interurbain, ainsi qu'avec la Société de Transport de Marchandises.

Malgré le fait d'être régie par une planification structurée⁹, le secteur des transports tunisien se heurte à une multiplicité des institutions intervenantes dans le champ urbain, et une multiplicité des échelles d'interventions¹⁰ (*Tlemçani, 1995*).

La Société des Transports de Tunis née en 2003 TRANSTU ; est l'opérateur public unique de la ville de Tunis, chargé à la fois de structurer l'offre de transport collectif

⁸ *Eclatement de l'offre en petits opérateurs de transport.*

⁹ *Schéma directeur d'aménagement, Plan Directeur Régional des Transports de Tunis 1990.*

¹⁰ *Gouvernorats, « Grand Tunis », etc.*

urbain, de gérer le réseau de tramway, la ligne ferroviaire « Le Tunis-Goulette-Marsa » TGM et le réseau de bus public. Mais plusieurs faiblesses et insuffisances demeurent encore à ce jour (Fig 5.2) :

- Le manque de performance du niveau de service TP : fréquences faibles, surcharge aux heures de pointe, diminution de la vitesse commerciale des bus, absence d'intégration entre les modes de transport, etc.
- Le manque de financements, et une tarification mal adaptée aux lignes, avec des insuffisances au niveau de l'organisation du secteur, notamment des collectivités publiques locales avec des rôles limités dans ce domaine. Des insuffisances aussi dans le cadre juridique régissant l'organisation des transports terrestres sont relevées.

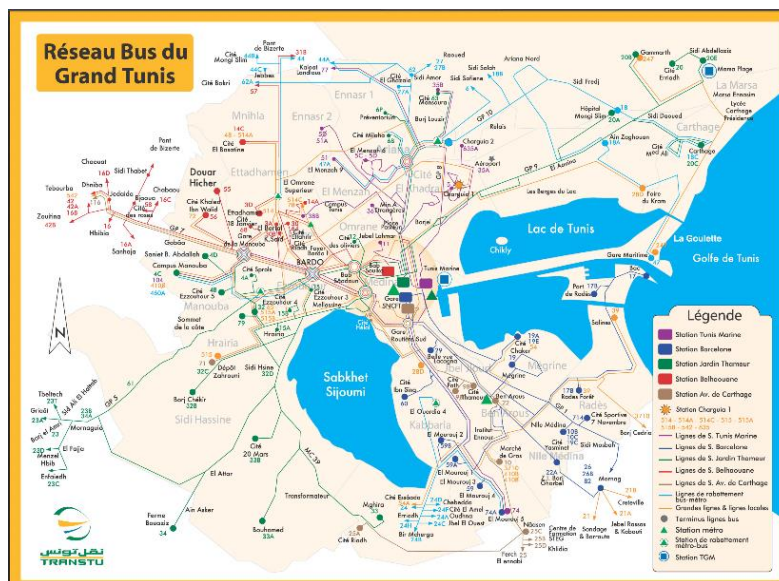


Fig 5.2. Plan du réseau de bus TRANSTU en 2007¹¹

Ceci a fait que la part des TP reste en diminution au profit de la VP, ce qui a contribué à la congestion et à la dégradation de la circulation dans les villes tunisiennes.

Ceci dit plusieurs actions ont été entreprises pour assurer un développement soutenu du secteur transports collectifs à la fin des années 80. Parmi ces efforts la restructuration et assainissement des sociétés de transport et rajeunissement de leur parc, ainsi que de la création à Tunis de deux sociétés privées de transport collectif urbain¹².

¹¹ Source carte issue du site <https://f.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/1127/files/2013/06/r%C3%A9seauabusdugrandtunis.png>. Consulté le 13 05 2016

¹² Source site : <http://carthage.hypotheses.org/politiques-de-transport-et-mobilite-dans-le-grand-tunis>. Consulté le 13 05 2016.

3.3.2 Au Maroc

Pour le cas du Maroc le secteur de transport urbain demeurait jusqu'à 1985 sous les régies de transport, qui dépendent des collectivités locales sous la croupe d'une unique entreprise publique ; la (C.T.M/L.N) Compagnie des Transports au Maroc pour les lignes nationales (*Rachidi, 1989*). Cette dernière fut créée par une restructuration du gouvernement en 1984, dans un but d'efficacité et de rationalisation.

Durant cette période, et face à la détérioration croissante de la situation financière des sociétés de transports en commun, surtout celle de Casablanca et Rabat ; suite à ça l'état décide de libéraliser le secteur à des exploitants privés.

Ceci a créé vers la fin des années 80 une situation concurrentielle face à 2 241 entreprises artisanales de 1 à 05 bus, la C.T.M/ L.N avec ses 150 bus ; à vue sa part réduite jusqu'à 8 % à 10% du parc total de bus (*Zhiri-Oualalou, 1993*). Le 5 mai 1993 elle fut mise en vente publique sous forme de cession d'actions.



Fig 5.3. Embouteillages dans les villes Marocaines « Marrakech ». Internet 2015.

Les autorités ont voulu par l'introduction du secteur privé dans le secteur des transports urbains, créer une segmentation du marché, dans le sens où les déplacements dits de « première classe » sont délégués au secteur privé, effectués avec des autobus plus petits.

La tarification a été sujette à un arrangement contre des attributions d'autorisations pour l'exploitation des lignes, les opérateurs avaient la possibilité d'exiger le double du tarif habituel, avec une révision annuelle sur la base de formules prédéterminées (*Rachidi, 1989*).

Cette évolution démontre que la prédominance des transports artisanaux et de véhicules particuliers entraînant une congestion des réseaux, occasionnant eux-mêmes des coûts économiques élevés, comme la perte de temps ainsi que des coûts environnementaux et sociaux sur la santé, pollution, et accidents de la circulation (*Bennour, 2013*).

4. Transport semi collectif «Taxi Collectif» ou transport à la demande : Un Rôle non négligeable

Le rôle joué par les taxis dans le transport interurbain au Maghreb est à souligner ; ce taxi collectif ou transport semi collectif est très usuel au Maghreb, que nous pouvons l'assimiler à une certaine forme de transport à la demande TAD. Ceci d'un

point de vue de flexibilité en matière d'itinéraire, d'arrêt, d'horaires¹³, la rapidité comparée au bus, la tarification est souvent adaptée à la distance parcourue donc correspond aux usagers à budgets limités, ce qui explique leur popularité. On peut trouver ce genre de transport au Maghreb sous plusieurs déclinaisons :

En Tunisie « louage », des voitures à bandes bleues desservent le périmètre urbain, tandis que celles à bandes rouges sont pour les longues distances (Fig 5.4).



Fig 5.4. Station de Taxi louage en Tunisie. Internet 2016.

Au Maroc, les grands taxis effectuent du covoiturage à but lucratif. Ils répondent aux besoins des habitants et pallient partiellement à l'insuffisance des transports privés¹⁴ ou publics, individuels ou collectifs (Fig 5.5).



Fig 5.5. Station de Taxi louage collectif au Maroc en Blanc «Grand Taxi» et en rouge «petit Taxi». Internet 2016.

En Algérie « Taxi Blaça » ou taxi par places ; sous forme de fourgonnettes voir des voitures touristiques¹⁵. Ces taxis font en effet, non seulement la navette entre les principales villes, mais aussi secondent l'action des autocars entre les grandes villes, de ce fait leur action est des plus significative pour les déplacements entre les petites villes, les villages et marchés.

En Algérie ce genre de transport est affecté à plusieurs types de transport : interwilayal, intercommunal, suburbain et banlieue, urbain et pour la proche périphérie.

¹³ Etant donné qu'ils ne sont pas soumis à des horaires précis.

¹⁴ D'après l'annuaire Statistique du Maroc (2001), avec environ 1,6 million de véhicules, 31 % des ménages marocains sont motorisés mais, en tenant compte des 416 000 véhicules utilitaires représentant le quart des véhicules, 23 % des ménages possèderaient effectivement une automobile de catégorie tourisme. En ôtant les voitures des sociétés et des transports publics, notamment les taxis, comptabilisés parmi les véhicules de catégorie tourisme, la part des ménages disposant d'une automobile particulière tomberait certainement en dessous des 10 % comme l'indique : Pierre Vermeren, *Le Maroc en Transition*, Paris, La Découverte, 2001, p. 75.

¹⁵ Des Breaks avec 7 places généralement.

Les horaires n'étant pas fixes, la voiture ne part que lorsqu'elle est pleine, ce qui prend généralement moins de 5 minutes, parfois plus pour les longues distances. Leurs points forts aussi résident en la rapidité par rapport au bus, leurs tarifications adaptées souvent à la distance (Fig 5.6).



Fig 5.6. Le taxi collectif pour seconder l'action du bus
Internet 2016.



Fig 5.7. Taxi collectif urbain à Alger. Internet 2016

Et surtout ils ont une certaine capacité et adaptabilité à utiliser les routes tertiaires, reliant entre eux les petits centres, les petits villages et les marchés par exemples.

Des licences réglementées par les directions des transports (DTW), autorisent à exploiter les lignes, comme c'est le cas en Algérie mais face à la forte demande parfois les gens font appel au taxi informel communément appelé en Algérie « taxi Clandestin » ou « clando ».

Ceci afin de pallier aux insuffisances en matière d'offres surtout pendant les heures de pointes, les weekends et même en matière d'amplitudes horaires (Matin, soir). Etant plus difficiles à appréhender, ces opérateurs privés conservent un rôle indispensable pour la mobilité.

5. Le grand chantier des Autorités organisatrices des transports

L'absence d'une autorité organisatrice en tant qu'instance unique complique la tâche aux gouvernements, quant au niveau de l'organisation et de la régulation du marché du transport urbain.

Ce besoin en matière d'une unique compétence organisatrice de transport a été ressenti depuis de nombreuses années dans les villes en développement, en particulier en Afrique et les pays du Maghreb où les obstacles institutionnels et politiques sont multiples, et qui sont cités par *Xavier Godard (2009)* :

- Décentralisation non aboutie, faiblesse des moyens des collectivités locales à cause de la multiplicité des obstacles, faisant en sorte d'empêcher ou gêner la mise en place d'une autorité des transports.

- Les collectivités territoriales, qui sont pourtant au plus près des citoyens et pourraient au mieux gérer une mobilité urbaine plus intégrée, se retrouvent démunies ; aussi bien de compétences administratives que des les moyens humains et financiers pour assurer leurs tâches et engagements envers les usagers.

- Les difficultés d'articulation entre les différents échelons territoriaux (communes et régions).

- La multiplicité des instances publiques intervenantes dans le secteur du transport urbain.

5.1 En Tunisie

Une autorité organisatrice des transports - Loi 2004-33- a été créée pour les quatre gouvernorats du Grand Tunis dans un double objectif ; à la fois répondre aux enjeux propres à la région de la capitale, ainsi que revoir la planification et le financement à une échelle régionale.

Dans ce cadre la Tunisie s'est engagée dans un vaste chantier de réforme de son secteur de transport qui a pris la forme d'une décentralisation dans l'organisation des transports urbains et régionaux avec un partage des responsabilités entre l'Etat et ces autorités organisatrices.

5.2 Au Maroc

En comparaison avec les pays du Maghreb, le Maroc était le plus avancé en matière d'AOT. L'Autorité organisatrice des déplacements urbains « AODU » a été créée pour la première fois en 2009 pour Casablanca. Sa mission consistait à gérer et organiser le flux grandissant de circulation, estimé selon l'office des statistiques marocaine à 10 millions de déplacements, et qui étouffe le Grand Casablanca¹⁶.

Plusieurs tâches complexes lui ont été déléguées¹⁷:

-Etablissement des études tout en appliquant des recommandations et des mesures relatives à la planification, à l'organisation et à la gestion des transports publics et des déplacements urbains.

-Responsable de la réalisation et du suivi de l'activation du plan de déplacement urbain.

-Assurer le contrôle des gestionnaires délégués du transport urbain, le contrôle de la qualité du service et veiller au respect de la loi, et des contrats de gestion déléguée.

- Coordonne les actions entre les différents intervenants concernés par la gestion du trafic et des déplacements.

- Assurer le suivi du réseau de Casablanca, avec ses 61 lignes divisé en 4 centres¹⁸.

L'AODU est financée par un budget annexe à celui de la région, qui est soumis annuellement à l'approbation des élus du conseil régional.

En réalité l'AODU se retrouve impuissante à résoudre le problème de congestion, ainsi que les retards dans les TP, et dont le rôle s'est surtout limité à piloter les études techniques et présenter des recommandations.

Cela était dû à la forte dépendance au conseil régional, qui a réduit son autonomie et son champ d'action, du fait qu'elle n'avait reçu aucune délégation de compétence de la part de ses membres (ni des collectivités locales, ni de l'Etat). Ce qui mené à sa complète dissolution en mars 2015¹⁹.

¹⁶ *Le Haut Commissariat au Plan est l'institution marocaine chargée de la production statistique, de planification, de prospective, d'analyse et de prévision sur son site : www.hcp.ma. Consulté le 23 11 2015.*

¹⁷ *Le site : http://www.urb.ma/augs/augs.asp?codelangue=23&id_info=1683A , consulté le 23 11 2015.*

¹⁸ *Rapport 2013 de l'Autorité organisatrice des déplacements urbains-Ça «patine» pour les transports publics – journal le matin 17 Mars 2014 site <http://lematin.ma/journal/198761.html#sthash.Dj6usvWP.DMZtWhWu.dpuf>*

¹⁹ *Le site : <http://www.leconomiste.com/article/968349-casablancatransports-l-autorite-des-deplacements-dissoute> . Consulté le 27 04 2016.*



Fig 5.8. Cohabitation difficile entre modes individuels et collectifs de transport Maroc²⁰.

5.3 En Algérie

Si l'instauration d'autorité organisatrice est en retard au Maroc et la Tunisie, il n'en demeure qu'elle reste dans un stade embryonnaire en Algérie. Pour cause une proposition est en cours d'examen, sa mise en place est initiée par le dernier décret ministériel 115-13 relatif à l'organisation du secteur, ainsi que les instruments de sa régulation.

Nous pensons que ce décret ministériel ne marque qu'une prise de conscience partielle de l'importance du secteur, qui nécessite une meilleure régulation.

L'instauration de ce décret ministériel est voulue dans une optique d'améliorer la qualité des services ; dans le sens où il vise l'obtention de la part des transporteurs un plus grand respect du cahier des charges en contre partie de l'augmentation du prix du billet de TP, ainsi que des taxis pour l'année 2013.

Ce texte prévoit une organisation des moyens de contrôle, ainsi que des sanctions, conformément aux dispositions des cahiers des charges, ce dernier replace l'utilisateur en tant que consommateur d'un service public, et le place tant que partie prenante du système.

Ce décret²¹ prévoit notamment de désigner des inspecteurs assermentés et chargés de la mission de contrôle, pour intervenir au niveau des gares routières et des arrêts de bus pour réguler le transport²².

6. Politique de transport durable en Algérie plus qu'un besoin, une nécessité imminente

Le secteur de transport urbain en Algérie compte 70.000 bus affectés pour le transport des voyageurs aussi bien en extra-muros qu'en intra- murs, 150.000 taxis, 7.000 auto-école, ce qui explique la part grandissante occupée par le transport dans les stratégies nationales²³.

²⁰ Le site : <http://lematin.ma/journal/-/198761.html>

²¹ Il prévoit l'écroulement du délai de transmission des infractions relevées, alors que lorsque l'infraction est confirmée l'opérateur pourrait voir son agrément retiré.

²² Des inspecteurs pour réguler le transport, *Le quotidien Oran* n° 5556 du 6 Mars 2013, page 09.

²³ *Ibid* 22.

La situation qui règne dans le pays n'est guère différente de ses voisins, mais cela dit, il y'a lieu de penser que c'est un cas un peut à part contenu des particularités qui vont être soulevé au fur et à mesure, notamment :

6.1 Pour ce qui est de l'automobile

Durant ces deux dernières décennies l'Algérie a connu une fringale automobile sans équivoque même au niveau africain, qualifiable de « véritable boom automobile » facilement observable sur les routes. Et les chiffres le confirment (Fig 5.9).

En effet, les statistiques démontrent une progression fulgurante et continue du parc automobile. A l'échelle du continent africain, l'Algérie occupe la deuxième place après l'Afrique du sud²⁴.



Fig 5.9. Embouteillages à l'entrée et à la sortie de la capitale pendant les heures de pointes. Internet 2016

En plus le cas de l'Algérie et l'automobile tend à se différencier et à se distinguer par rapport au pays Maghrébin ; à travers la possession du plus grand parc automobile du Maghreb occupant ainsi la première position comparée avec les pays voisins²⁵.

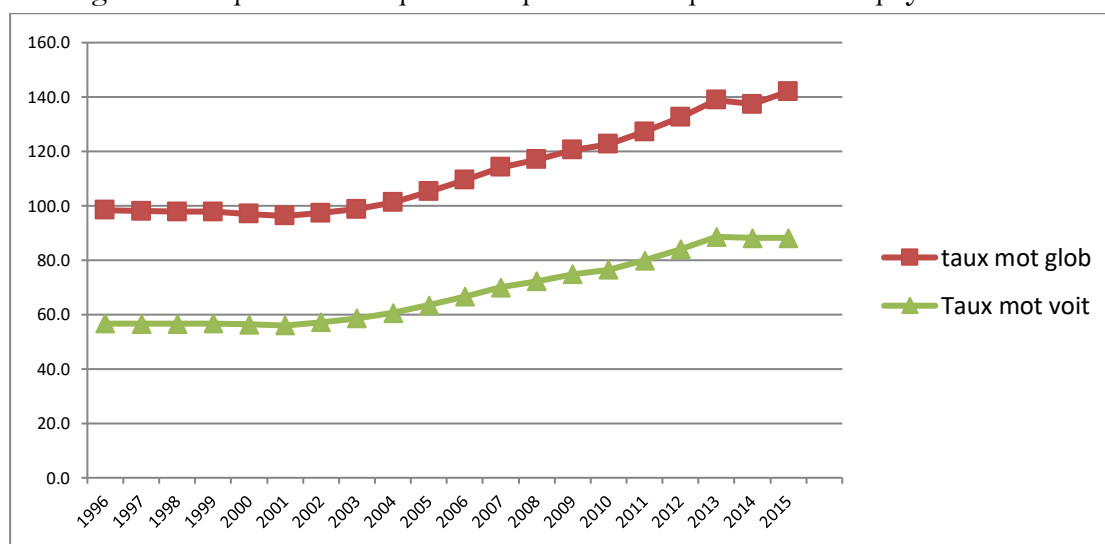


Fig 5.10. Evolution du taux de motorisation global et pour la voiture (fait sur la base d'un un taux d'accroissement de population annuel moyen national de 1.6 % selon ONS²⁶. Avec 261 613 de véhicules importés en 2015)

²⁴ Le quotidien d'Oran du 24 .08.2008.

²⁵ Ceux de la Tunisie et du Maroc sont estimés respectivement à 1.3 et 1.5 millions automobiles selon leurs offices de statistiques respectives.

²⁶ Le site : http://www.ons.dz/IMG/pdf/pop1_national.pdf. Consulté le 28. 04 .2017.

Le taux de motorisation voiture en 2015 était de 88.2 pour 1000 habitants, alors qu'il était 56.2 voitures pour 1000 habitants en 1996 selon les données de ONS²⁷.

La répartition du parc par wilaya montre que les grandes villes dominent le parc national de l'automobile. La wilaya d'Alger à elle seule enregistre 25,34%, du parc national²⁸, ensuite vient Oran avec 5,36%, et Blida avec 5,78%.

6.1.1 Age et genre du parc

Selon toujours l'Office national des statistiques, le parc national est composé de 23% de véhicules de moins de cinq ans d'âge ; un parc dominé par les véhicules de plus de 20 ans d'âge avec 49,35%, pratiquement le même ratio pour la voiture (Fig 5.11) et (Fig 5.12).

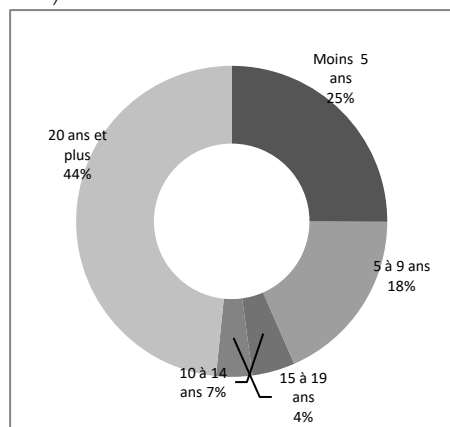


Fig 5.11. Tranches d'âges véhicule de tourisme 31/12/2014.

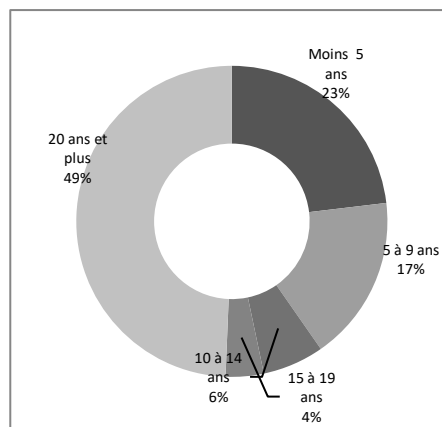


Fig 5.12. Tranches d'âges parc véhicule total 31/12/2014.

La répartition du parc national par genre, démontre la prédominance de la voiture avec 64.20%. Les camionnettes sont par contre une nouvelle composante du parc de véhicule qui a surgit pendant ces dernières années, mais assez négligée dans les études, occupant pourtant 19,98%. Ce taux peut s'expliquer par le programme de Crédit d'appui aux jeunes qui a gonflé considérablement le parc. Par contre le parc en autocar et autobus ne représente que 1.52 % du parc national avec 76 863 véhicules.

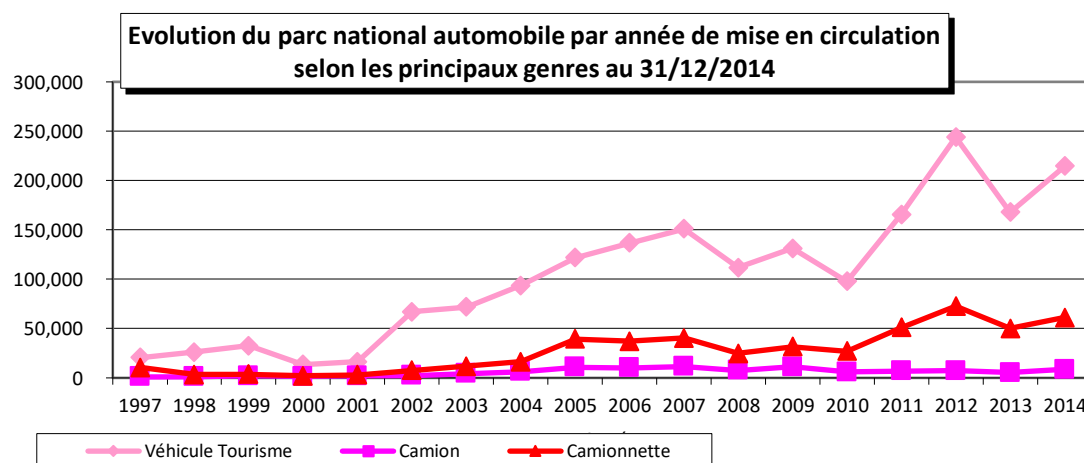


Fig 5.13. Evolution du parc national automobile par année de mise en circulation selon les principaux genres au 31/12/2014.

²⁷ ONS : l'Office national des statistiques.

²⁸ Alger compte 1 254 553 véhicules dont 54.244 véhicules de tourisme pour l'année 2012.

6.1.2 L'importante évolution du parc ou l'âge d'or de la voiture

L'évolution du parc automobile Algérien a subi une nette augmentation pendant cette dernière décennie, par rapport au 4,8 millions de véhicules enregistré en 2012, en 2011 l'augmentation est de plus de 6 % et de près de 30 % par rapport à 2006, pour une population d'environ 38 millions d'habitants²⁹. Alors que les importations ont atteints des records avec 554 269 véhicules en 2013, en progression de 30 % par rapport à 2011³⁰. (Fig 5.14).

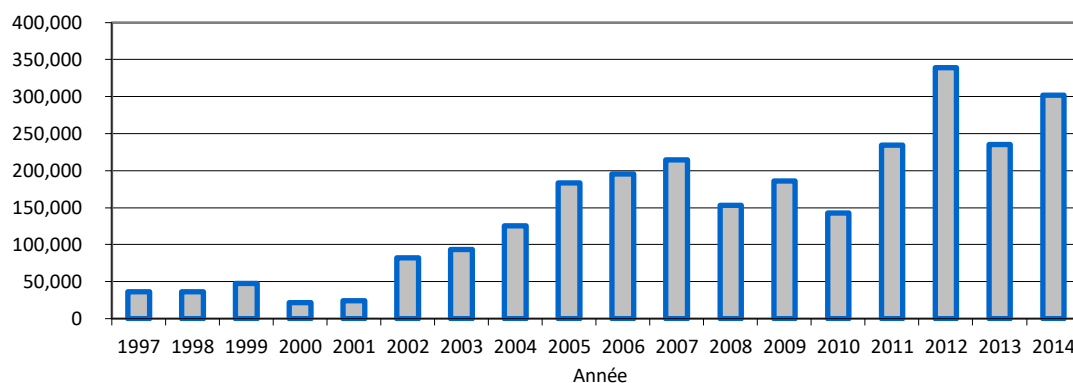


Fig 5.14. Evolution du parc national par année de mise en circulation³¹ au 31.12.2014.

6.1.3 Les facteurs encourageants à la motorisation

En effet à travers la lecture des différentes politiques durant ces dernières années, il nous a été permis de déceler plusieurs facteurs (pris à part ou conjugués) pouvant être derrière l'encouragement à la motorisation, et expliquer ainsi entre autre l'impressionnante expansion du parc automobile :

6.1.3.1 Des facteurs économiques

- L'amélioration du niveau de vie grâce à la hausse sensible du niveau de vie des citoyens, et la hausse des salaires pendant les deux dernières décennies (Fig 5.15).
- Un carburant bon marché, grâce aux subventions soutenues au carburant de la part de l'état, et qui couvrent la différence générées entre les coûts d'achat des carburants importés³² et leur prix de vente administré³³.
- Mise en place de formules de facilité d'achat à crédit « crédit à la consommation » avec la loi de finances 2001, et interdit depuis 2009.
- Des charges et de coût d'exploitation relativement faible pour le prix de l'entretien, de réparation, assurance et taxe relativement faibles.

²⁹ ONS.

³⁰ Le site : <http://orientxxi.info/magazine/l-age-d-or-de-l-automobile-une,0749> consulté le 16.11.2016

³¹ Le site :

http://www.ons.dz/IMG/pdf/fileC__wamp_wvw_ONS_tableau_Parcauto_nat1996_natgage96.pdf consulté le 28.04.2016

³² Par manque de raffinerie et pour faire face à la demande du marché nationale.

³³ Ces subventions, placent l'Algérie au 3ème rang pays les moins chers après l'Arabie Saoudite et le Venezuela en matière de carburant.

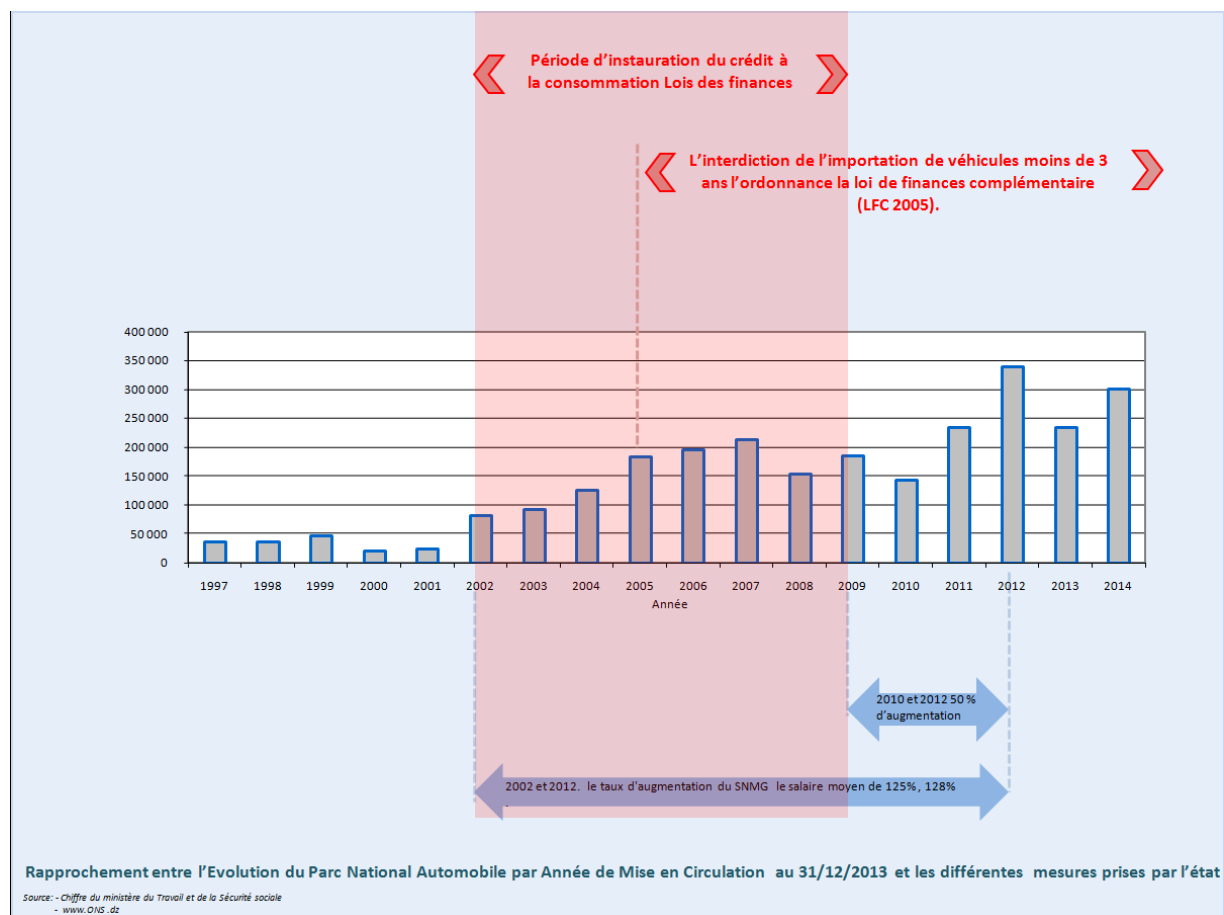


Fig 5.15. Rapprochement entre l'évolution du parc National automobile par l'année de mise en circulation au 31/12/2013 et les différentes mesures prises par l'état. Auteur d'après les chiffres du ministère du Travail et de la Sécurité sociale et de l'ONS.

6.1.3.2 Des facteurs fonctionnelles et pratiques

- Déréglementation des TP, avec un niveau de prestation relativement bas.
- Etalement urbain jamais inégalé, et une tendance à la périurbanisation générée par la politique urbaine basée sur les grands programmes d'extension, et de création de nouvelle ville : Boughzoul Alger, Ali Mendjeli Constantine, Draa Erich Annaba, extension Oran Ouest, etc. Ce phénomène est marqué par de fortes densités résidentielles dans les grands centres urbains et qui ont tendance à baisser au fur et à mesure qu'on s'éloigne des centres urbains.

A Annaba le problème se pose du point de vue de l'extension et la rareté du Foncier urbanisable, ainsi le PDAU³⁴ de 2008 soulève que la rareté du foncier urbanisable est à l'origine des problèmes d'extension de l'agglomération. La question qui a été soulevée alors ; est de choisir entre densifier, ou conquérir de nouveaux espaces qui nécessitent leur déclassement et leur viabilisation ? La réponse était par l'extension sur des territoires entièrement détachés de la ville : Draa Errich , Kalitoussa.

³⁴ PDAU; 2008. Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'espace intercommunal d'Annaba (PDAU), Note introductive, Annaba, 2008, 320p.

6.1.3.3 Des Facteurs sociaux : la possession de la voiture une forte attache plus socioculturelle que fonctionnelle

De notre point de vue ; la forte envie de possession de la voiture, s'explique plutôt par le sentiment de frustration généré en partie par les années socialistes, cette dernière n'a pu s'assouvir qu'avec l'avènement de la libéralisation économique pendant le début des années 90.

La voiture est devenue dans l'esprit de la majorité des citoyens, comme un signe, un symbole de l'ascension sociale³⁵. Ce qui la rend « Un objectif de possession plus qu'une fin en elle-même ».

Il y a aussi la volonté de copier le modèle occidentale des sociétés de consommation diffusés et endoctriné par les mass médias, se qui maquille la perception et la rend en une sorte d'un sacrée symbole de réussite (Fig 5.16).

Malgré que comme en témoigne le modèle européen, et qui invite forcément, à ne pas faire les mêmes erreurs en matière de politique automobile. « Il nous faut passer tout d'abord pas là, y goûter, pour qu'ensuite éventuellement y renoncer ! » selon *Boubakour (2002)*

Tandis que les TP sont le mode de déplacement obligé pour ceux qui n'ont pas accès à un mode individuel (*Goddard, 2008*), dont l'image attaché reste dans le mentale du citoyen comme symbole d'un moyen de transport destiné aux classes populaires, mais qu'il essaye d'éviter en s'orientant vers l'usage de la voiture.



Fig 5.16. La une des journaux Nationaux : El Watan numéro spéciale du 1 au 25 Mars 2012.

6.2 Pour ce qui est du rail

Il y'a le fait que les transports ferroviaires n'ont jamais eu la cote, et ce malgré les efforts entrepris par les pouvoirs publics pour les développer et les réhabiliter. La solution de facilité qu'est la route l'a toujours emporté sur le rail, et la promesse de développer ce dernier, dans le passé, ne s'est pas toujours traduite par des investissements conséquents (*Boubakour, 2002*).

³⁵ Rien qu'a voir l'engouement du citoyen pour les foires de l'automobile : Safex Alger, Bonauto Annaba , Oran Autorwest, organisées périodiquement depuis les années 2000 et qui connaissent de fortes affluence du public, pour voir cet objet qui fascine tant l'Algérien.

Dans ce secteur ferroviaire, les investissements effectués, qui restent insuffisant et ponctuels, le réseau ferroviaire algérien ne dépasse pas les 4200 Km et 200 gares que nous considérons « comme butin de guerre de l'ère coloniale ».

Et 90% des transports s'effectuent toujours par route, ce faible engouement pour le rail s'explique aussi par l'insécurité qui régnait pendant la décennie noire et les tristes événements qu'a connu le pays.

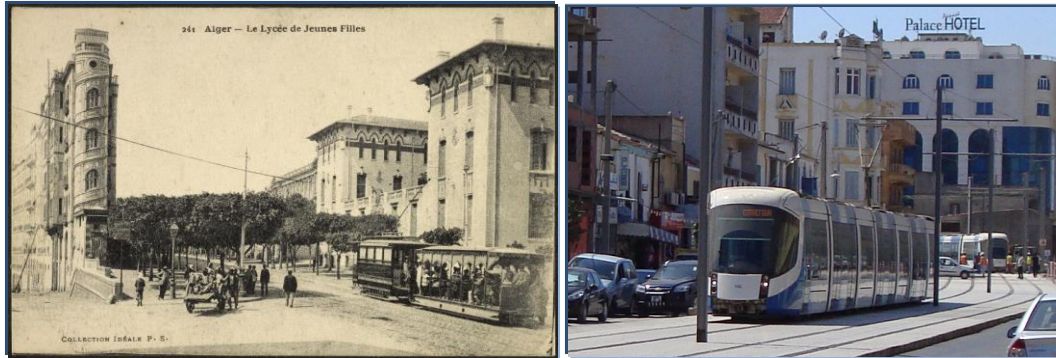


Fig 5.17. L'histoire du tramway à Alger prend ses racines depuis le début de l'ère coloniale. Internet 2015.

6.3 Les transports publics par bus en Algérie

6.3.1 Les transports publics : une image générale assez dégradée

La situation des transports urbains est un échantillon représentatif des maux dont souffrent les grandes villes Algériennes. Les avis divergent sur les causes, mais se joignent sur la crise que traverse le secteur ; les différents points de vues sur la situation des transports en Algérie sont assez intéressants à exposer :

Selon le ministre³⁶ en charge du secteur des transports de 2008, qui n'hésite pas à user l'expression « de *grand bazar* », pour qualifier la situation qui règne. Toujours selon lui cet échec est imputable à l'ouverture du secteur à la concurrence qui « *n'a pas été contenue par une régulation* », « *Ce sont les transporteurs qui font la loi au détriment de la réglementation et les lois de la République* ».

Et n'hésite pas aussi à avouer qu'il y a « *démobilisation des pouvoirs publics en ce qui concerne l'application de la réglementation en vigueur* ».

Le dernier ministre³⁷ depuis 2015 n'hésite pas à qualifier de « *catastrophe pour ce qui est du transport routier* », tout en imputant cette situation à un problème d'organisation et de manque de réglementation.

Selon le président de l'Union nationale des transporteurs algériens UNAT : « *Les moyens de transports collectif urbain en Algérie, notamment dans la capitale sont vétustes et obsolètes. Par conséquent, il devient impérieux de prendre des mesures adéquates pour remédier à cette situation dramatique, nécessitant une stratégie durable répondant aux*

³⁶ Réunion qui a regroupée, à Alger, les 48 directeurs de wilaya 2008 avec le ministre des transports de l'époque Mr Amar Tou.

³⁷ Mr Boudjema Talai entretien accordé à Agence de presse Algérie du 22 Juin 2015 16:22: <http://www.aps.dz/economie/24971-vers-une-nouvelle-organisation-du-secteur-du-transport-routier> Lundi, 22 Juin 2015 16:22

normes internationales pour alléger les transports. Malgré les moyens gigantesques, le citoyen souffre toujours dans ses déplacements»³⁸.

-Selon, le premier vice-président de l'UNAT qui explique que le principal problème réside dans «*Le dispositif législatif dont la loi issue de 2001, régissant le secteur des transports n'est pas suivie de textes d'application* ».

-Les Médias et les journaux se joignent à dresser un tableau noir quant à la situation des transports urbains :

« Des embouteillages à n'en plus finir, des bouchons monstres à tous les coins de rue, des bus vieillots et dangereux, un réseau de transport défectueux et irrégulier, des trains de banlieue accumulant au quotidien des retards inconsiderés, des chauffeurs de taxi qui imposent leur diktat aux clients, des receveurs de bus impolis et discourtois, une conduite dangereuse à l'origine de nombreux accidents de la route, etc., voilà à quoi se résume aujourd'hui le transport urbain dans notre pays en général et à Alger en particulier»³⁹.

De ce fait et à partir de ces différents avis ; il est clair que la situation qualifiable d'anarchique que vit le secteur est due essentiellement ; à la non-maîtrise de la réglementation par l'écrasante majorité des opérateurs qui ont investi en force le secteur après son ouverture au privé.

6.3.2 Chronologie d'une libéralisation forcée

La libéralisation est le principal fait marquant dans le secteur des transports, étant le résultat des politiques publiques volontaristes et régaliennes⁴⁰ menées par l'État Algérien en matière de transport public, et ce depuis l'indépendance à ce jour.

Ce secteur a connu trois étapes cruciales⁴¹ et dont les effets générées l'ont tellement remodelée en profondeur, ces effets persistent à ce jour, aussi bien sur le plan organisationnel que fonctionnel.

Décortiquer cette opération, nous permettra de mettre la lumière sur la source du dysfonctionnement et du dérèglement que connaît actuellement le secteur. De ce fait, nous avons séquencé cette évolution en trois phases chronologiques :

6.3.2.1 La période avant-libéralisation (de l'indépendance à la fin des années 80)

Dans un contexte d'économie dirigée et purement idéologique : l'état s'est désigné comme unique agent promoteur du développement économique, et le principal transporteur (*Aichour, 2006*).

Cette période a été donc caractérisée par la main mise de l'état sur le secteur du transport collectif urbain, faisant part à une des spécificités algériennes qui tiennent d'une part à la très forte volonté d'intégration nationale, qui caractérise la période de l'après indépendance (*Brûlé & Fontaine, 1988*).

³⁸ Lors d'une conférence-débat Publié dans *Le Midi Libre* le 23 - 12 - 2008.

³⁹ Publié dans le journal : *La tribune*, Abderrahmane Semmar du 6 JANVIER 2010.

⁴⁰ Administrations fortement et directement dépendent de l'État, faisant partie des prérogatives exclusive de l'état. .

⁴¹ Ce découpage Que nous avons admis ; comporte un phasage : avant et post libéralisation pour distinguer les différentes phases décisives et qui ont marqué et conditionné le secteur.

En 1983 la restructuration de la Société Nationale de Transport de Voyageurs S.N.T.V, a générée cinq sociétés nationales : Transport de Voyageurs du Centre pour Alger et sa région (T.V.C), Transport de Voyageurs de l'Est pour Constantine et sa région (T.V.E), Transport de Voyageurs de l'Ouest pour Oran et sa région(T.V.O), Transport de Voyageurs du Sud-Est pour la région de Ouargla, Ghardaïa, Djelfa et Tamanrasset (T.V.S.E), Transport de Voyageurs du Sud-Ouest pour la région de Béchar, Adrar et Tindouf (T.V.S.O) (*Tlemçani, 1995*).

Les cinq entreprises assuraient trois catégories de prestations de services :

- Les services du ramassage urbain et suburbain, interurbain et grandes lignes ;
- Les services des transports des travailleurs et étudiants ;
- Les services de locations.

Ces entreprises possédaient un parc de plus de 3.000 véhicules, qui ont transportés près de 190 millions de passagers⁴² jusqu'en 1993.

Les sociétés de transport : TVC, TVO, TVSE, TVSO confiées la gestion du réseau urbain de transport dans villes du pays à des régies municipales publiques (RMT) propre à chaque commune⁴³.

La ville d'Annaba a connu la même situation, ceci dans une logique d'appuyer le statut et le principe de contrôle exercé par les autorités locales, étant les principales responsables de la gestion et de l'organisation du réseau.

Avec une présence minimale du secteur privé, sa participation dans le cadre de la concurrence était faible⁴⁴. La régie municipale de la commune d'Annaba RMCA assurait en exclusivité la couverture totale du réseau de transport public par bus.

Cette dernière à l'époque organisait le service autour de deux stations : station Souidani Boudjemaa, et la station de la place de la révolution, transférée par la suite vers la Station 19 juin (Fig 5.18) ; pour les lignes urbaines «lignes Nord, et Ouest», ainsi que la station Sidi Ibrahim Ex SNTV pour les lignes interurbaines et inter-wilayales.

Cette situation de monopole a coïncidé notamment avec une période de difficultés de financement, ce qui a généré faute d'investissement et de modernisation du réseau et du parc ; une insuffisance caractérisée de l'offre et une faiblesse de la couverture en transport public. Cette situation aussi a mis ainsi les autorités dans l'incapacité de satisfaire une demande croissante en matière de transport public, au niveau de la wilaya.

⁴² *Statistiques du Ministère des Transports, Alger.*

⁴³ *Andreff W., 2009. Réformes, libéralisation, privatisation en Algérie Point de vue d'un outsider en 1988-1994, Confluences Méditerranée, l'Harmattan, Vol.71 (4), 41-62.*

⁴⁴ *Cette période fut régit par plusieurs lois et décrets dont : La loi n° : 67-130 du 22 juillet 1967 Le décret n° : 81-375 du 26 décembre 1981 Le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983 L'ordonnance du 15 janvier 1985 L'ordonnance ministérielle du 20 mai 1987.*



Fig 5.18. La station de bus 19 juin supprimé en 2006, actuellement elle sert d'assiette pour l'hôtel Shératon Annaba. Auteur 2005.

6.3.2.2 La période de libéralisation (du monopole à la quasi- disparition), des années 88 à 94

La fin des Années 80 a été marquée par une crise économique et le contre choc pétroliers, fragilisant ainsi une économie nationale dont 96% des rentes d'exportation proviennent du pétrole⁴⁵.

Pendant les années 1990 l'Algérie est sortie d'une économie de type planifié ou «socialisme d'état» pour se diriger vers une économie de marché, ce qui n'a pas été sans conséquences sur la configuration et le fonctionnement des secteurs .

Lourdement subventionné, l'état et ses entreprises publiques n'étaient plus en mesure d'assurer de manière correcte une demande de transport de plus en plus diversifiée (et en accroissement continu), ainsi que de prendre en charge la gestion et le financement du secteur de TP.

Pour y remédier, le gouvernement s'est lancé dans un vaste programme de réajustement structurel qui a touché 50 EPE⁴⁶, 1200 petites unités de production en 1994 (Andreff, 2009).

Le secteur des transports publics et celui de marchandises figuraient sur la liste de ce programme d'entreprises à privatiser en priorité, avec celui du : bâtiment, du tourisme, des grandes surfaces, du textile, la maroquinerie, et des PME .D'ailleurs il en a été le premier, à être privatiser avec la promulgation de la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant sur l'orientation et l'organisation des transports terrestres

Cette loi visait par le biais d'un dispositif législatif et réglementaire de créer un climat propice à l'organisation et au développement d'un système de transport, répondant aux besoins de la collectivité nationale.

Les opérateurs publics de transport opérant sous formes de Régies municipales de transport furent créées par la Loi n°67 du 22 juillet 1967, et complétée par le Décret 81-375 du 26 décembre 1981, dont fait partie la régie municipale d'Annaba. La RMCA est passée à la dissolution et à la liquidation lors du début des années 90,

⁴⁵ *Le contre-choc de 1986 a été caractérisé par une chute à la fois brutale et durable des prix du pétrole. Le prix du baril entre l'année 1985 et 1986 a perdu 65% de son prix, passant de 28 à 10 dollars, voir l'article « La plongée du prix du baril réveille le spectre de la crise du milieu des années 1980 en Algérie », Malik Tahir, Le Maghreb émergent, du 24/12/ 2015.*

⁴⁶ *Entreprise publique économique.*

l'ensemble du parc de bus étatique a été repris et réinjecté dans l'exploitation par le privé⁴⁷.

6.3.2.3 La période post- libéralisation

Cette phase qu'on a qualifiée de post libéralisation a été cratérisée par une ouverture du marché qui a complètement remodelée le secteur par une forte présence des privés et le total retrait de l'état, et qui a en quelque sorte cédé sa place à son concurrent. Ceci a créé une nouvelle phase transitoire dans le transport collectif au profit du secteur privé ou «du complètement public à l'exclusivement privé». La régie municipale RMCA fut totalement dissoute en 1991, et a été remplacée par les opérateurs privés», travaillant selon une démarche artisanale.

Cette phase durant laquelle on pourrait mettre en exergue le constat que ; «La demande nationale et de même pour la wilaya d'Annaba fut globalement satisfaite en matière de transport collectif, c'est-à-dire sur le plan quantitatif⁴⁸, néanmoins ceci a été fait au détriment du critère qualificatif et de la notion de qualité de service». Le tableau suivant illustre cette situation (Tab 5.3).

Périodes	Période de libéralisation	Post-libéralisation	
	Nbre Bus Avant 1995	Nbre Bus 1997	Nbre Bus 2008
Année			
Lignes urbaines	90	262	172
Lignes suburbaines	66	157	297
Total	156	419	469

Tab 5.3 Evolution de l'acteur privé dans l'appropriation du marché des transports publics à Annaba : Situation du parc de bus privé durant les différentes périodes post-libéralisation. Source (DTW, 1997) Actualisé par l'enquête auteur.



Fig 5.19. Opérateur public ETB et privé en concurrence Wilaya de Bejaia . Internet 2016.

Durant cette période, et en complément de la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 ; fut promulgué la loi n°01-13 du 7 Août 2001 portant : orientation et organisation des transports terrestres, ayant pour objet la refonte du cadre juridique de l'époque et régissant l'activité des transports terrestres. Ceci afin de remédier aux insuffisances et lacunes organisationnelles générées par la loi 88-17, tout en mieux définissant les

⁴⁷ A souligner que seulement hormis ETUSA, l'opérateur principal d'Alger descendant direct de la Régie Syndicale des Transports Algérois (RSTA) Créé en 1959 a survécu à cette disparition jusqu'à ce jour.

⁴⁸ 381 221 places offertes dynamique contre 228 215 voyageurs par jour selon les données récoltées auprès des chefs de stations privés et auprès de la direction de l'ETA service comptabilité.

principes et les règles générales régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises⁴⁹. Ces trois phases sont résumées dans la figure 5.20.

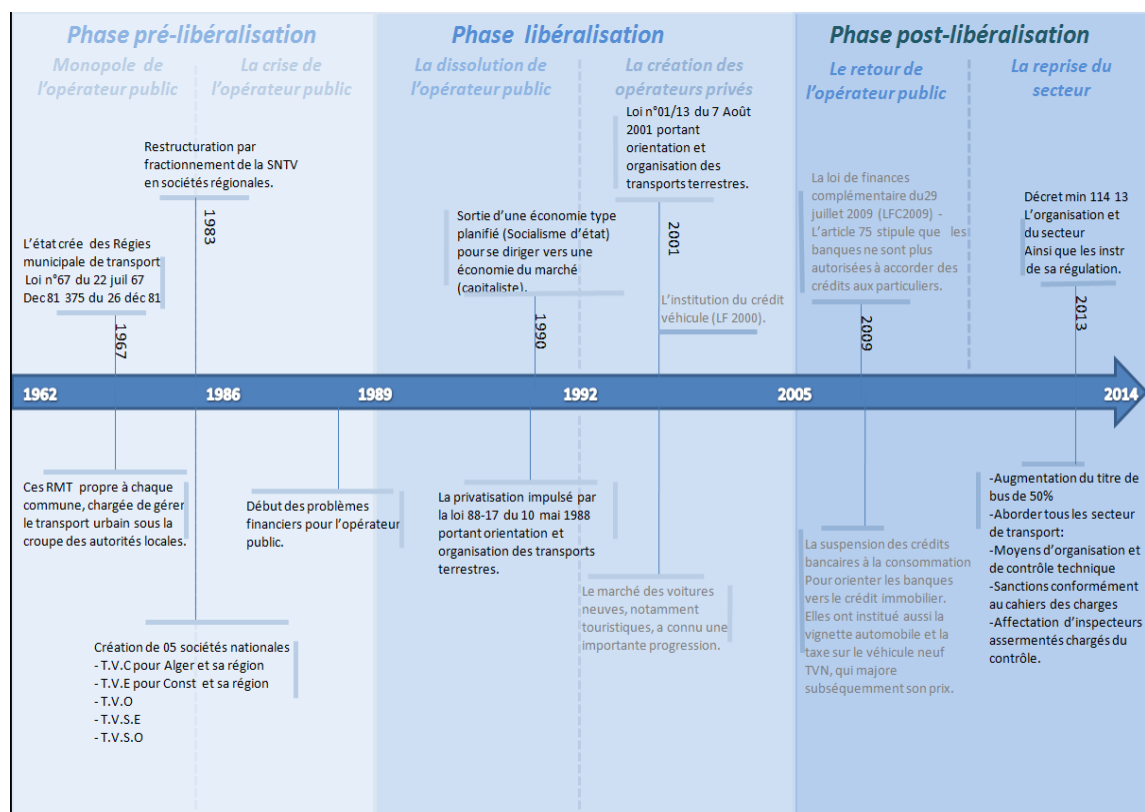


Fig 5.20. Phasage chronologique de l'évolution du secteur du transport en commun, prenant comme référence « la libéralisation ». Auteur 2015.

6.3.3 Quelques effets récurrents et manifestes de la libéralisation du secteur

La libéralisation du secteur de transport public survenue pendant les années 90, est considérée comme une sorte de «démonopolisation», à cause notamment du retrait total de l'état qui s'est désengagé de ce service public pourtant si stratégique.

Mais cette ouverture «mal maîtrisée» du marché, avec une quasi-absence de contrôle de conformité par rapport au cahier des charges lié à l'exploitation, a générée des effets négatifs aussi bien sur le plan organisationnel que fonctionnel.

L'opérateur privé est composé de petits entrepreneurs locaux, souvent issus de l'entreprise familiale (Boubakour, 2002), aux ressources financières limitées, voulant investir dans le transport collectif en raison d'une forte demande exprimée. Et surtout appâté par une rentabilité financière assurée, avec des qualifications exigées des plus minimales. Ceci explique à la fois l'atomicité de l'offre proposée, ainsi que la raison de la faiblesse en matière de capacité d'investissement dont souffrent ces opérateurs.

Ces effets négatifs se sont généralisés à l'échelle nationale, mais se sont concentrés particulièrement dans les grandes villes dont le service de TP est le plus sollicité à

⁴⁹ Le journal officiel sur le site : www.JORADP.dz consulté le 09.03.2015.

l'exemple de : Alger, Oran, Constantine et Annaba, etc. Parmi ses effets les plus manifestes :

- Une suroffre caractérisée sur certaines lignes, d'où le phénomène du chevauchement et du foisonnement d'opérateurs dans la majorité des villes du pays (Tlemçani, 1995). (Fig 5.21) et (Fig 5.22).

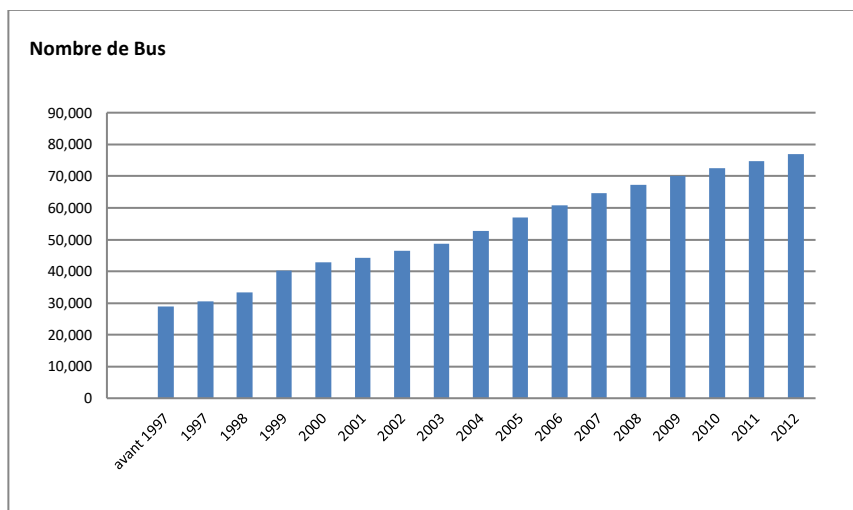


Fig 5.21. Evolution du parc de bus durant phase de la post-libéralisation⁵⁰.

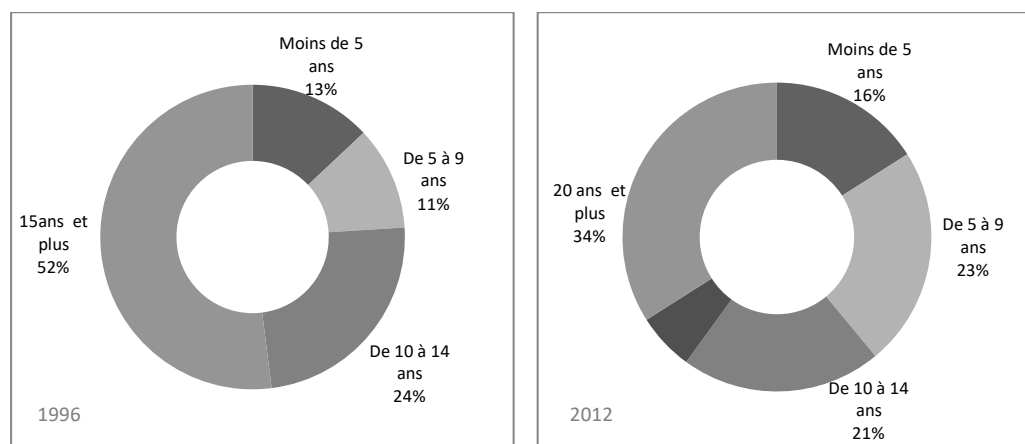


Fig 5.22. Parmi les effets de la libéralisation, le rajeunissement relatif du parc national d'Autobus exploité : Tranche d'âge du parc autobus⁵¹ entre 1996 et 2012.

-L'échelle artisanale des opérateurs à Annaba de l'ordre de 1 à 2 véhicules en moyenne par opérateur, exploitant des bus de petit gabarit mais en surnombre. Ce qui à la fois contribué à l'atomicité de l'offre, mais à l'échelle nationale ceci a empêché le développement d'entreprises importantes, beaucoup plus maitrisable afin d'assurer un service de qualité (Salhi, 2005).

⁵⁰ Office National des statistiques, www.ONS.dz, consulté le : 05/03/2016.

⁵¹ Données analysées pour les deux années 1996 et 2012 d'après l'Office National des statistiques, www.ONS.dz, consulté le : 05/03/2016.

-Partant du même principe «de rentabilité» ; les lignes de bus les moins rentables sont délaissées par l'opérateur privé pour celle qui sont plus fréquentées à l'exemple des lignes : Sidi Salem, Chetaibi, Oued Aneb.etc, qui connaissent une faible affluence par rapport aux lignes : Sidi Amar, El bouni, El Hadjar.etc. Ceci est en partie expliqué par le fait que les communes de Annaba, El Hadjar, El Bouni et Sidi Amar, occupent 20% de la surface de la wilaya d'Annaba mais concentrant plus de 80% de la population de la wilaya (PDAU, 2008).

6.4 Les tentatives du retour de l'état pour réguler le transport en commun

Face à autant d'indices révélateurs de l'importance du secteur ; les autorités semblent se rendre compte de la nécessité d'une meilleure régulation de ce secteur névralgique après un long laissé pour compte .Cette volonté de reprendre le secteur se traduit à travers plusieurs actions initiés par le ministère en tutelle des transports, afin de réguler le secteur du TP, dont :

-L'instauration d'autorités organisatrices du transport urbain, ayant comme principale tâche la régulation des moyens de transport urbain (bus et taxi) propres à chaque wilaya. Le principal moteur au renforcement de la régulation de ce secteur a été la nécessité imminente de mettre fin au désordre régnant, notamment dans la gestion des stations communales assurée depuis toujours par le syndicat des transporteurs privés⁵².

-La mise en œuvre d'un plan pour le rajeunissement du parc bus en imposant un remplacement de la flotte vétuste, mais faute d'alternative locale⁵³ et la faible capacité financière des opérateurs cela n'a pu s'appliquer correctement

-Le renforcement de la réglementation pour les permis de conduire, par l'instauration décret exécutif 12-110 de 6 mars 2012 fixant les conditions d'organisation et de contrôle des auto-écoles, qui soumet les auto-écoles à l'obligation un personnel universitaire et compétent ayant une formation dans le domaine afin d'encadrer la formation des futurs conducteur notamment ceux des TP.

-Mais la réelle volonté quant à la réorganisation ainsi que les instruments de régulation du secteur sont stipulé dans les dispositions contenues dans le tout dernier décret ministériel⁵⁴ 13-115 qu'on a déjà soulevé. Ce texte aborde en profondeur l'étendue et la complexité des segments constituant le secteur allant du taxieur au transporteur de marchandises en passant par les auto-écoles et les centres de contrôle technique et que chaque corps, de par ses spécificités, est abordé en profondeur par ce dernier texte législatif. Tandis que pour les TP ; il prévoit aussi bien une organisation que les outils et les moyens de contrôle et de régulation, en

⁵² Le site : <http://www.algerie1.com/actualite/le-gouvernement-va-reguler-le-transport-en-commun/> par Abbès Zineb | 18/07/2011 | 17:30 . consulté le 05.03.2015.

⁵³ L'Etat a préféré reporter l'obligation d'imposer aux transporteurs le remplacement de leurs véhicules vétustes, le temps de mettre sur le marché des véhicules neufs fabriqués en Algérie.

⁵⁴ La circulaire n°13-115 datée du 12 février 2013 relatif à l'organisation du secteur et les instruments de sa régulation.

prévoyant aussi des mesures et des sanctions, en se référant aux dispositions du cahier des charges élaboré par les instances.

L'application des directives ainsi que la mission de contrôle sera confiée selon la circulaire à des inspecteurs assermentés, qui auront à intervenir aussi bien au niveau des gares routières que les arrêts⁵⁵.

⁵⁵ Ces inspecteurs proposés par la nouvelle circulaire ; vont jouer le rôle de garde-fous en relevant l'infraction selon sa nature et ensuite la transmettre au directeur de wilaya qui préside les travaux de commissions qui sera chargé ensuite de transmettre ses observations au wali qui prendra la décision finale. Cette procédure de notre avis ne permettra pas d'écourter la durée de traitement de l'infraction et ne fera que renforcer la lenteur administrative pour aboutir à la confirmation de l'infraction commise par le transporteur et qui peut même aller à un retrait de l'agrément.

Conclusion chapitre 5

Le passage en revue des problématiques et des enjeux des transports urbains dans les pays en développement, des pays Maghrébins, et en Algérie a permis de démontrer l'existence de schéma assez similaires dans l'évolution. Ainsi qu'en matière d'organisation, des enjeux et des problèmes rencontrés.

Ces problèmes récurrents dans la gouvernance et la gestion des TP, se traduisent par des autorités de régulation assez faibles dotés de mécanismes inefficaces en matière de financement des TP. D'autant plus que cette situation est aggravée par des institutions fragmentées en matière de planification, et d'exploitation à l'exemple des infrastructures et des transports publics.

Au niveau des pays Maghrébins, les schémas d'évolutions urbaines sont assez similaires ; caractérisés notamment par une augmentation de la population, et des espaces de plus en plus dilatés ce qui allonge considérablement les distances, et augmente la dépendance aux transports motorisés et à la voiture. Ajouté à cela des déséquilibres territoriaux existant entre les centres urbains et les périphéries, produisant des migrations pendulaires assez importantes.

L'augmentation du parc automobile qui enregistre des taux d'accroissements record durant ces dernières décennies, génère une congestion de plus en plus manifeste dans la majorité des grandes villes Maghrébines.

La politique urbaine Algérienne durant ces deux dernières décennies et devant la raréfaction du foncier dans les centres à suivie la même lignée ; la croissance urbaine tend de plus en plus à s'orienter vers la périurbanisation, en reprenant le modèle des villes satellites à la périphérie des grandes villes datant des années 70.

Repris sous d'autre appellation nouvelle ville à l'exemple de : Ali Mendjeli à Constantine, Bougezoul à Médéa prévu pour 350 000 d'habitants, Sidi Abdallah avec 30 000 logements à Alger, Bouinan à Blida 150.000 logements, El Menea Ghardaia, la nouvelle ville Hassi Messaoud, Ouargla. Ainsi que le nouveau pôle urbains d'Oran. Cette logique aura tendance à augmenter les déplacements centre/périphérie.

En l'absence de modes lourds, les déplacements se glissent automatiquement vers le tout-routier et vers l'automobile. Ce phénomène est d'autant plus renforcé faute de TP performant⁵⁶.

Survenue depuis presque 3 décades en Algérie pour des raisons économiques, la libéralisation des TP constitue le fait le plus marquant durant l'évolution du secteur, et dont les effets les plus manifestes qualifiables de «stigmates» subsistent à ce jour. Ces effets apparaissent sur les volets organisationnels et fonctionnels, qui à leurs tour se répercutent directement sur le niveau de service offert aux usagers, conditionnant ainsi l'offre.

⁵⁶ *Allusion faite au mode lourd rail, tramway ou BRT. Voir également le chapitre 3 partie 1.*

Ce dérèglement que connaît le secteur de TP survient dans une absence de compétence organisatrice unique de transport. Alors que même la création de ce genre d'autorité n'en demeure qu'à l'étape embryonnaire.

Ces éléments réunis renforcent la nécessité de s'orienter vers des politiques plus durable en matière de transport, qui passent forcément par l'amélioration des transports publics, ce qui serait passible de réduire les externalités négatives liées à l'augmentation des déplacements, et à l'usage excessive de la voiture en milieux urbains.

Conclusion de la 2^{ème} partie

Le fait constaté à travers l'analyse des 04 Quatre modèles intéressants de gestion et d'organisation des transports relatives aux différentes villes de Paris, Londres, Vancouver, et Singapour, fait ressortir à la fois plusieurs caractéristiques communes et quelques variations intéressantes dans la façon dont : le transport urbain est géré et réglementé, les schémas d'arrangements institutionnels, ainsi que les différents modes de financements assurant la pérennité du système.

Ces cas examinés se joignent dans le fait qu'ils ont tous une agence responsable du transport, seulement chacune de ces agences n'a pas les mêmes fonctions et prérogatives, les mêmes champs d'actions et l'étendue en matière de responsabilités. Notamment en ce qui concerne les points suivants :

- Pour la ville de Paris, la STIF est responsable seulement du système de transport public, tandis que pour les 03 trois autres exemples, leurs principales agences ont une responsabilité plus large. Couvrant aussi bien l'entretien et la gestion du réseau viaire que les infrastructures de transport.
- Les TP de la ville de Paris, sont confiés à une entreprise de statut public, tandis que dans les autres villes restantes, ils sont délégués à des filiales ou à des opérateurs privés.
- Pour la ville de Vancouver toutes les fonctions sont déléguées à des filiales par le biais de contrats, alors que s'agissant de la ville de Londres les services de métro, sont pris en charge par une filiale. Alors que les services de transport par autobus sont exécutés par des opérateurs privés liés contractuellement.
- L'exemple de la ville de Singapour fait apparaître que l'ensemble des opérations sont totalement confiées à des opérateurs privés, alors que l'état se contente de chapeauter le secteur.

L'autre trait commun pour ces villes est que les principales autorités responsables ne sont pas concernées par les fonctions d'enregistrement et d'immatriculation de véhicules ainsi que l'application du code de la circulation routière. Toutefois, la fixation des tarifs des TP relève du ressort des autorités responsables de toutes les villes sauf celle de la ville de Singapour.

Dans un autre contexte le passage en revue des problématiques et des enjeux des transports urbains dans les pays en développement, des pays Maghrébins, et en Algérie a révélé des concordances dans les schémas d'évolution, en matière d'organisation, des problèmes et enjeux.

Ces villes sont exposés à des défis majeures dont ; un développement des populations et une urbanisation à un rythme soutenu, une demande accrue en matière de logement, d'éducation, de santé et surtout en matière de services de transports performants.

Malheureusement une situation généralisée règne sur le transport urbain de ces pays, faite d'un composite entre dysfonctionnement et désorganisation en matière de gouvernance et de gestion des TP : des autorités de régulation faibles dénuées de

mécanismes de financement des TP, ajouté à cela des institutions fragmentées en matière de planification, et d'exploitation des infrastructures et des TP.

L'organisation et la régulation du marché du transport urbain est rendue difficile à cause de l'absence d'une autorité organisatrice en tant qu'instance responsable, dans les villes en développement, en particulier en Afrique et les pays du Maghreb.

La mise en place de ce genre d'institution est handicapée par une décentralisation non aboutie, et une faiblesse des moyens des collectivités locales, ces dernières souffrent du manque de compétences administratives et des moyens humains et financiers, ainsi que la faiblesse dans l'articulation entre les différents échelons territoriaux.

En ce qui concerne la politique Algérienne des transports malgré les efforts considérables de la part des autorités afin de l'inscrire dans la durabilité, ces efforts se heurtent à des difficultés majeures à cause notamment du manque de cohérences de ces mesures.

A l'exemple de la politique urbaine des nouvelles villes dans le sens de la périurbanisation des grands centres, sans préalablement penser à des modes de liaison lourds amène à favoriser « le tout routier, voir mêmes le tout automobile, avec toutes les conséquences que peut apporter ce mode de déplacement ».

Cela est fait dans de circonstances caractérisées par un secteur des TP souffrant d'un dysfonctionnement anachronique, stigmatisé de la phase de la libéralisation de la fin des années 80. Ce dérèglement est d'autant plus aggravé par l'absence de compétence organisatrice unique de transport.

Cela dit la réussite des politiques durables dans les transports urbains dans ces contextes et notamment en Algérie passera forcément par des démarches intégrées que se soit :

-De tous les modes de transport tant par la prise en compte de toutes ses composantes que se soit des modes non motorisés, que des modes de transport artisanaux qui sont les mieux adaptés aux contextes. Et qui assurent une meilleure accessibilité, en couvrant plus de territoires.

-Des formes d'urbanisation impliquant des solutions de transport durable et à l'inverse aussi.

-Entre secteurs publics et privé, par des autorités responsables et institutionnellement solides et dotés de tous les mécanismes réglementaires.

-Entre différents acteurs les professionnels du secteur, les décideurs et les usagers à travers l'instauration des démarches participatives et de concertation.

Partie 3
Les effets manifestes du dérèglement des transports urbains

Chapitre 6
Territorialisation et contextualisation des transports publics à
Annaba

Introduction

Le contexte national caractérisant cette dernière décennie se trouve être assez délicat notamment marqué par de doubles circonstances à la fois ; une crise économique aigue qui frappe une économie principalement rentière¹, subissant ainsi les conséquences d'une baisse drastique du prix du pétrole.

Doublé, d'une pression sociale plus que jamais mise sur les devants de la scène par les révolutions et des soulèvements populaires contre l'ordre social et politique, aspirant à des conditions de vie meilleures.

Ce contexte délicat a remodelé les politiques générales en orientant les décisions notamment celle relative au service de transport, dans le sens de l'apaisement afin de gagner une certaine stabilité sociale.

¹ *L'économie du pays est basée sur la rente des hydrocarbures dont 96% est issue du pétrole et du gaz.*

1. Contexte de crise pour une économie rentière

Ce contexte délicat n'a pas été sans conséquences sur le secteur du transport urbain en Algérie : effectivement l'année 2015 a été marquée par une baisse record des cours de pétrole. Après une dizaine d'années de hausse et faute d'une non diversification des revenus, a obligé l'état à revoir sa budgétisation générale à travers la loi de finance complémentaire LFC 2016.

La LFC 2016 été une réponse à la chute du cours de pétrole, qui s'est traduite par la façon dont l'état a revu sa copie concernant les subventions dédiées aux énergies : Electricité et carburant.

Le relèvement à la fois du taux de la TVA sur les carburants qui passe de 7% à 17%, y compris l'introduction d'une taxe sur les produits pétroliers² (TPP), s'est répercuté sur le prix général du carburant en l'augmentant de 36 % (Tab 6.1).

	Ancien Prix du litre	Prix du litre A partir du 01 01 2016 – LFC 2016	Augmentation	Prix du litre selon projet lois LFC 2017	Augmentation
Essence Sans plomb	22.60	31.02	37 %	35.33	56 %
Essence normal	21.20	28.45	34 %	32.69	54%
Essence super	23.00	31.42	36%	35.72	55%
Gasoil	13.70	18.76	36%	20.42	49%
GPL (sirghaz)	9.00	9.00	0 %	9.00	0 %
Moyenne			36%		55%

Tab 6.1. Les différentes augmentations dans le tarif des carburants en Da . Auteur d'après les articles 26, 28 et 29 de la LFC 2016, et de la LFC 2017.

Ce genre de mesures s'apparente à des mesures dures HTPM, qui usuellement ont comme objectif principal de limiter l'usage de la voiture. Mais pour le cas de la politique Algérienne en matière de transport l'appel à ce genre de mesures avait un double objectif ; à la fois amortir la facture lié aux subventions ainsi que rationaliser une consommation jugé trop importante.

Alors que l'objectif environnemental à travers la limitation de l'usage de la voiture pour des fins de réduction de la pollution, n'étant considéré que comme une conséquence secondaire ou collatérale à ces deux objectifs.

La réponse des opérateurs de transport à ces augmentations des prix du carburant ne s'est pas alors fait attendre ; la tarification des transports en commun a augmentée de l'ordre de 50% pour le titre de transport en commun³, ainsi que de 20 et 50 % pour le transport (Tab 6.1). Touchant ainsi les couches les plus défavorisées, fragilisées déjà par une inflation généralisée⁴.

² A hauteur de 2,91 dinars par litre pour l'essence et de l'ordre de 2,66 dinars le litre pour le gasoil, d'après l'article 28 de la LFC 2017.

³ Des augmentations de 10 à 20 da ont touché le transport en taxi, et également le transport inter-wilayale de 50 à 100 da.

⁴ Le rythme d'inflation annuel (entre septembre 2015 à août 2016 / septembre 2014 à août 2015) se situe à +5,8% selon ONS.dz du 29/9/16.

	Lignes urbaines			Lignes suburbaines		
	Anciens prix	Nouveaux prix 2016	Taux d'augmentation	Anciens prix	Nouveaux prix 2016	Taux d'augmentation
Courte Distance	15	20	33%	20	30	50%
Longue Distance	20	30	50%	30	50	66%
Moyennes			41%			58%

Tab 6.2. Les différentes augmentations dans le tarif des transports en commun d'Annaba comme répercussion de l'augmentation des prix du carburant. Auteur 2016.

Et la tendance future prévoit encore une hausse des tarifs de transports, vu que l'état tend à diminuer les subventions destinées au carburant. A ce rythme ceci pourrait induire plus de situations de « précarité face au transport⁵ ».

L'abandon de plusieurs projets d'intérêt national fait partie aussi des dommages collatéraux de cette crise ; des projets d'infrastructures de transport et surtout ceux qui comptent doter les différentes wilayas du pays de réseau tramway⁶ ; Chlef, Bejaïa, Skikda, Tébessa , Sidi Belabes, etc. ces projets sont qualifiés de « mort-nés »⁷.

Annaba fait partie de ces wilayas ; après que son projet de tramway fut victime des lenteurs administratives qui trainait depuis 2005, mettant ce projet en léthargie ; la nouvelle LFC 2016 et faute de budget ce projet à fort potentiel, est mis au placard après avoir soulevé beaucoup d'enthousiasme auprès de la population.

2. Pressions sociales

D'un autre coté depuis 2009, un mouvement social s'est développé sur le niveau international, mettant le volet social à l'ordre du jour des différents agendas gouvernementaux.

Ceci n'a pas manqué d'influer au niveau national, ce mouvement à attirer l'attention des pouvoirs publics, afin d'être plus attentifs à l'écoute et aux services des demandes sociales : chômage, logement, équité, etc.

Cela apparait beaucoup plus dans les réactions des autorités responsables des transports⁸, désignant les postes de travail des opérateurs de transport privé comme un sacro-saint social qu'il faut à tout prix préserver.

Ceci à notre avis à eu à la fois deux conséquences directes :

⁵ Etant donné que la chaîne de transport de marchandises et de logistique en Algérie compte entièrement sur le tout routier dans la distribution de l'usine ou du port jusqu'au consommateur, l'augmentation des prix du carburant s'est répercutée directement sur tous les produits de consommation de l'ordre de 20 à 30%.selon l'association de la protection des consommateurs AADCA, et l'observatoire du pouvoir d'achat en 2016.

⁶ Notamment la déclaration du ministre des transports Mr Talai, qui confirme l'annulation de l'opération de doter les wilayas de tramways à cause des restrictions budgétaires, en affirmant que le projet de tramway et de métro son pris en charge par le trésor public. Déclaration du 08 02 2017 à la chaîne Ennahar publié sur <http://www.ennaharonline.com>.

⁷ Alors même qu'un décret exécutif fut promulgué celui n° 13-323 du 26 septembre 2013 portant déclaration d'utilité publique l'opération de réalisation de la première ligne de tramway de Annaba.

⁸ Nous faisons allusion aux différentes déclarations des différents ministres qui se sont succédés au niveau du ministère de transport concernant les opérateurs de transport à travers les entretien radio donné à la chaîne de national affirmant qu'il n'est pas question de touché à l'opérateur privé et à leur emploi qualifié de « gagne pain » -entretien radio de l'ancien Ministre Mr Amar Tou du 11 05 2013 sur la chaîne radio national 1.

- La limitation du champ d'action des autorités et notamment pour réguler le transport en commun, notamment celui d'Annaba qui compte un bon nombre d'opérateurs privés.
- L'élargissement du champ d'action des opérateurs privés de transport par bus, en leur accordant plus de liberté dans l'exploitation des lignes. Chose qui a été faite au détriment du niveau de service, et du fonctionnement général du réseau de TP renforçant ainsi le statut déjà acquis de «transport artisanal».

3. L'informel élevé au rang de secteur

L'une des conséquences des pressions sociales est la prolifération plus que jamais du phénomène de l'informel, qui a « trouvé un terreau dans le laxisme des autorités et la forte demande en matière de travail, et de logement ».

La réponse des autorités à ce phénomène s'apparente à « une tolérance contrôlée de l'informel⁹ ». Ce qu'on a qualifié comme « des résidus de l'attitude des autorités actuelles », prend plusieurs formes :

-Commerce informel : qui squatte l'espace public, et perturbe la circulation piétonne et par voie de conséquence la circulation mécanique (Fig 6.1).



Fig 6.1. Commerce informel gênant la circulation piétonne et mécanique (de gauche à droite : avenue Bouali Saïd, Carrefour Ahcène Nouri Branche Rue Ibn Kahaldoun, rue El Hattab sortie du marché) mais éradiqué depuis juin 2016 . Auteur 2015.

-Construction précaire « bidonville » : des rassemblements de baraques sont érigés en marge de la ville, se greffant aux localités existantes comme Bouzaaroura à El Bouni, Sidi Amar, Boukhadra, et Sidi Harb. etc. Et ce malgré les efforts déployés pour atténuer la crise de logement au niveau de l'agglomération (Fig 6.2). Cet habitat précaire est utilisé parfois à des fins de transit¹⁰, parce qu'il constitue une sorte de subterfuge aux populations pour l'acquisition d'un logement social (PDAU 2008).

⁹ La réponse des autorités face au phénomène galopant de l'informel jongle entre laxisme et interdiction, ceci jusqu'à Juin 2016 où les autorités suite à une campagne générale ont pu éradiquer ce phénomène.

¹⁰ A noter que les autorités ont mené une grande campagne de relogement et de résorption de l'habitat précaire à Annaba, qui s'est renforcée depuis 2015, touchant les plus grandes concentration de bidonvilles Bouzaaroura à El Bouni, Sidi Amar, Boukhadra, et Sidi Harb.etc



Fig 6.2. Bidonvilles de Boukhadra et de Sidi Harb. Internet 2015.

En plus des extensions illicites faites sur le compte de l'espace public, ainsi que le squat des plages ; le secteur de transport et de la mobilité n'a pas échappé aux effets de la prolifération de l'informel, qui a été notamment affecté par :

-Parking sauvage : en l'absence de contrôle des autorités et d'un plan de stationnement maîtrisé dans la ville, les automobilistes se voient dans l'obligation de payer à des prétendues gardiens sans autorisations un droit de stationnement sur des lieux pourtant publics (Fig 6.3).



Fig 6.3. Parkings illicites sur trottoir et de part et d'autres de la voirie publique : Boulevard d'Afrique et rue Khemisti Mohamed) la rue Larbi Tebessi . Auteur 2016.

-Transport clandestin « Taxi Fraude » : des transporteurs à des stations informelles dans des lieux bien précis à Annaba, proposent de se substituer au taxi licence, ou même au taxi collectif intercommunal¹¹. Ceci pour à la fois seconder et combler la demande non satisfaite par le transport conventionnel pendant les heures de fortes demandes ou surtout pendant le soir¹².

¹¹ Voir ainsi le Chapitre 2 -Parie 2 : Contexte des pays maghrébins crise et solutions : Taxi collectif ou transport à la demande « un Rôle non négligeable ».

¹² En 2017 la hausse du prix du carburant a générée l'augmentation du nombre de taxi clandestin. Des salariés et mêmes des cadres dans des sociétés se sont vue faire le clandestin afin de couvrir les frais de carburant, vue la baisse ressenties du pouvoir d'achat général. Voir le Journal : Le quotidien d'Oran du 01/03/2017, article : « Pour payer une essence chère beaucoup d'automobilistes fraudent ».

4. La périurbanisation comme réponse à une demande sociale latente (en logement)

Au niveau national la solution avancée par l'état face à une demande latente en matière de logement, était la construction de 1.5 millions rien qu'entre 2005 et 2012, en plus du lancement de 2,2 millions de logements pour la même période¹³ (Tab 6.3).

Wilaya	2007	2008	2009	Total (3ans)
Annaba	4 273	7 904	4 732	16 909
Alger	9 725	7 103	11 181	28 009
Niveau national	165 312	205 667	199 653	570 632

Tab 6.3. Exemples de livraisons de logements sur la période de 2007 -2009 hors auto-construction. source ONS.

Des pôles urbains sont créés de toutes pièces, celui d'Annaba Draa Errich reprend le modèle des ZHUN¹⁴ des années 70 comme : El Bouni, El Hadjar, et Sidi Amar.

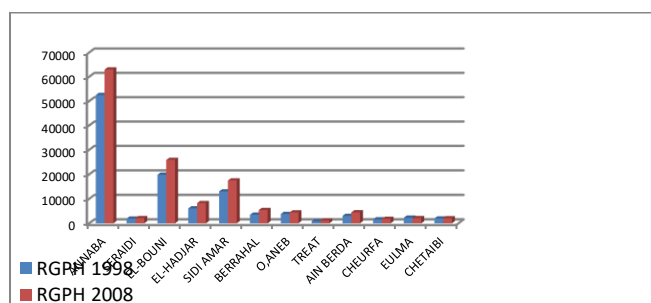


Fig 6.4. Evolution du parc logement entre les 2 recensements de 1998 et 2008. D'après le site www.ons.dz

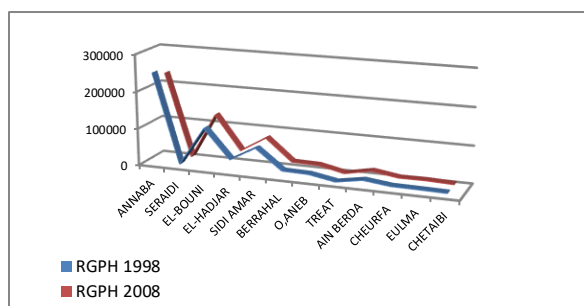


Fig 6.5. Evolution de la population entre les 2 recensements de 1998 et 2008 .source : www.ons.dz

Les communes avoisinantes ont absorbé une partie de la population de la commune d'Annaba, issue de son transfert vers notamment : El Bouni, El hadjar, et Sidi Amar suite aux divers programmes d'habitat réalisés durant la période 1998, 2008 (Fig 6.5). Ce phénomène aura tendance à s'accroître avec les nouveaux programmes : Kalitoussa, Draa Erich et le futur Ain Djbara.

¹³ Source ministère de l'habitat : <http://www.mhuv.gov.dz/statistique.asp> consulté le 24.12.2016

¹⁴ Zones d'habitat urbain nouvelles.



Fig 6.6. Les grands chantiers des programmes logements : Kalitoussa et Draa Erich 2016.

La solution des villes nouvelles s'inscrit dans une optique volontariste de maîtriser une extension galopante, faite souvent au détriment des terres agricoles. Ainsi que pour ventiler la concentration humaine dans les grandes villes, devenue problématique en matière de gestion urbaine : équipements, déplacements, Infrastructures, etc.



Fig 6.7. Future nouvelle ville Draa Erich prometteuse d'une qualité de vie meilleure. Urban 2014.

Souvent distante entre 15 et 35 km des grandes villes mères, ces créations ex-nihilo à notre avis couvent des problèmes récurrents relatifs aux déplacements pendulaires avec des distances rallongées, à cause de leurs fortes dépendances aux centres. Pour preuve ; la création de la nouvelle ville de Draa Erich projetée pour 50.000 logements¹⁵, et du nouveau pôle urbain de Kalitoussa tous deux distants respectivement de 30 km et 35 km de la ville d'Annaba, ne comporte pas jusqu'à maintenant une réflexion concrète par rapport à une ligne de transport en commun lourd pouvant faire office de liaison¹⁶.

Ceci à notre avis ne fera que renforcer la dépendance à la voiture dans ces déplacements, ¹⁷ « ce qui enracinera encore plus le glissement vers le tout routier ».

¹⁵ Selon les données recueillis auprès de l'URBAN, ce chiffre pourrait être revu à la hausse.

¹⁶ Ligne de transport en commun lourd chemin de fer, tramway, trolley bus.etc qui peut en plus générée des emplacements privilégiés dans le rayon de marche à pied autour de ses stations.

¹⁷ URBAN maître d'œuvre en chef, de la ville de Draa Erich faute de compétence dans l'élaboration d'un Master Plan maîtrisé, a été obligé de découper la zone en 08 POS chacun sous contrat dont 04 lors de la première phase de 30 000 logts, et 04 Pos prévus lors de la 2eme phase de 20 000logts .

5. Axes routiers comme supports au développement et l'extension urbaine

L'autre paramètre encourageant la périurbanisation et l'étalement urbain ; est la saturation du centre ville y compris la rareté des opportunités foncières, ceci est adossé à une augmentation de la valeur du foncier et de l'immobilier¹⁸.

Cette valeur du foncier est proportionnelle au fur est à mesure du rapprochement du centre, ce qui fait en sorte que les extensions s'éloignent de plus en plus du centre.

En plus de la tendance vers la verticalité dans le renouvellement¹⁹ des constructions²⁰ ; la fonction du centre tend à se transformer vers des activités tertiaires et commerciales, tandis que la fonction résidentielle tend à s'éloigner du centre²¹. (Fig 6.8).



Fig 6.8. La promotion immobilière un nouveau outil de la densification par l'acteur privé au centre ville d'Annaba. Auteur 2017.

Ce phénomène contribue à la fois fortement ; à la suprématie du centre et à la dépendance de ses localités par rapport à lui. Ceci génère par voie de conséquences encore plus de déplacements centre/périphérie. La place centrale des TP qui par une couverture spatiale performante et une bonne qualité de service peuvent rééquilibrer la balance des territoires, et donc réduire cette fragmentation par la mise en accessibilité des zones concernées.

L'orientation de l'extension de la ville vers plusieurs grand axes routiers (Fig 6.9) ; Ces axes de transport se retrouvent comme axes directeurs qui en structurant et orientant l'urbanisation, servent comme support au développement et à l'extension urbaine actuel et futurs, tout au long des voies de circulations (PDAU, 2008) :

¹⁸ Ceci est dû notamment à la spéculation immobilière, et à la forte demande de la part des promoteurs immobiliers qu'a connu la ville d'Annaba depuis ces deux dernières décennies

¹⁹ Les révisions des POS de la ville sont devenues des occasions aux nouveaux acteurs ; promoteurs et aux particuliers de densifier leurs projets en gagnant le maximum d'étage.

²⁰ Proportionnelle à la distance du centre.

²¹ Le PDAU 2008 - page 34 explique que le système de production et gestion urbaine d'Annaba subit une ségrégation entre les actions publiques et privées en devenant sélectives en matière d'urbanisation. Ceci renforce la tendance à la fragmentation et la fragiliser la cohésion sociale dans le sens où « les opérations de promotion immobilière et d'investissement ont tendance à se concentrer au niveau du centre de l'agglomération, alors que les autres localités composant le système urbain sont enclins à recevoir les programmes de logements sociaux ou les programmes d'habitat rural et d'urgence ».

- Le couloir RN16 - RN21 : dans lequel s'inscrivent les localités d'El Bouni et d'El Hadjar.
- Le couloir RN44 - EST qui donne sur l'axe Seybouse Sidi Salem et aboutit sur le périmètre de Bounamoussa.
- Le Couloir RN44 - OUEST qui articule et structure les localités du 1er Mai, Kherraza, Chabbia, oued Nil et Oued Zied, ainsi que le couloir secondaire CW129 - CW56 permettant d'intégrer et les localités de Hdjar Eddis et EL Gantra. Il se dégage entre ces couloirs des potentiels d'urbanisation, avec des probabilités importantes de conurbation.
- Les futurs nouveaux axes sur les deux déviations à partir de l'axe sud ouest Kalitoussa et l'axe Draa Errich²² sur l'axe de la RN44.

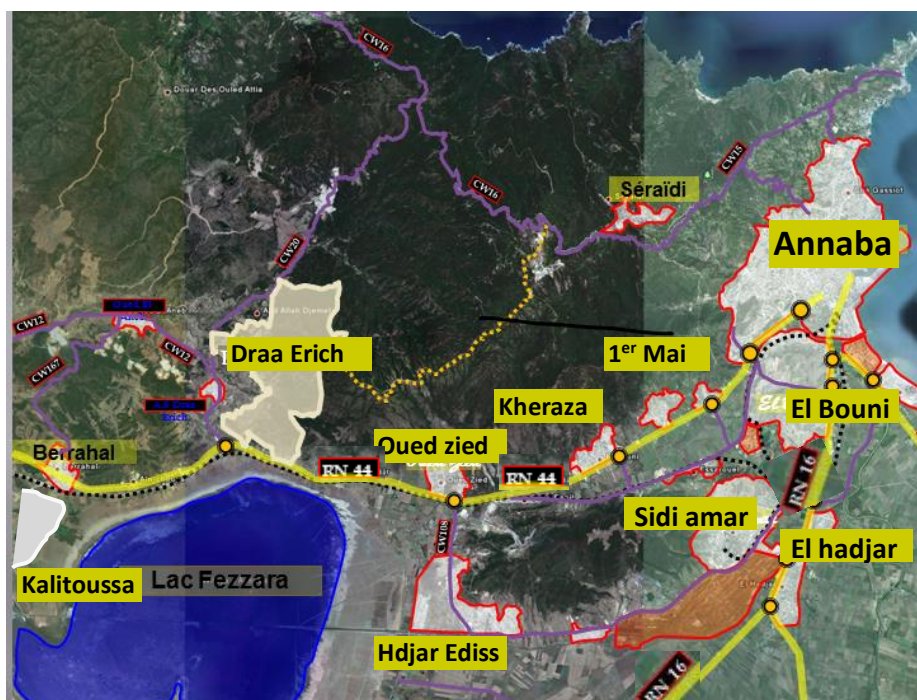


Fig 6.9. Axes routiers comme supports au développement et à l'extension urbaine : L'implantation sur l'axe linéaire (1^{er} Mai, Kherazza, OuedZied) de la RN 44, et de la RN 16 pour El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar. Auteur 2017.

6. La congestion comme conséquence d'une combinaison de plusieurs phénomènes

La congestion sujet de discussion principal des bônois après la criminalité, c'est dire à quelle point elle rentre dans le vécu des habitants de la ville : perte de temps, désorganisation, pollution qui participent à altérer la qualité de vie urbaine²³.

Chercher à expliquer la congestion à Annaba, nous pensons que ça relève à la considérer comme conséquence d'une combinaison de plusieurs phénomènes :

²² En Avril 2017, a été établi le branchement de Draa Erich, avec la RN44 avec 2x2 voies.

²³ La qualité de vie dans les villes algériennes fait vraiment défaut, « Alger par exemple figure parmi les dernières villes au monde où il fait bon vivre »

6.1 L'évolution du parc automobile : une tendance lourde à l'usage de la voiture

L'évolution de l'automobile et de son usage au niveau d'Annaba est un échantillon assez représentatif de la situation générale qui règne au niveau national, mais à un détail de près ; la courbe d'évolution du parc véhicule d'Annaba n'a pas fléchi²⁴, si on la compare avec celle de la courbe nationale et ce malgré les différentes mesures prises au niveau gouvernemental.

Hormis les différentes augmentations salariales avec une élévation du salaire national minimum garanti SNMG de 50% entre 2010 et 2012, ainsi que les différents HTPM dont : l'interdiction de l'importation de véhicules de moins de 03 ans LFC 2005, la suspension du crédit à la consommation en LFC 2010, ces mesures n'ont pas eu de réelle conséquence sur l'évolution du parc, bien au contraire le nombre de véhicule n'a pas cessé d'augmenter. Le parc véhicule, a plus que doublé entre 2000 et 2014, pour atteindre les 160 913 véhicules dont 132 521 sont de véhicules touristiques (Fig 6.10).

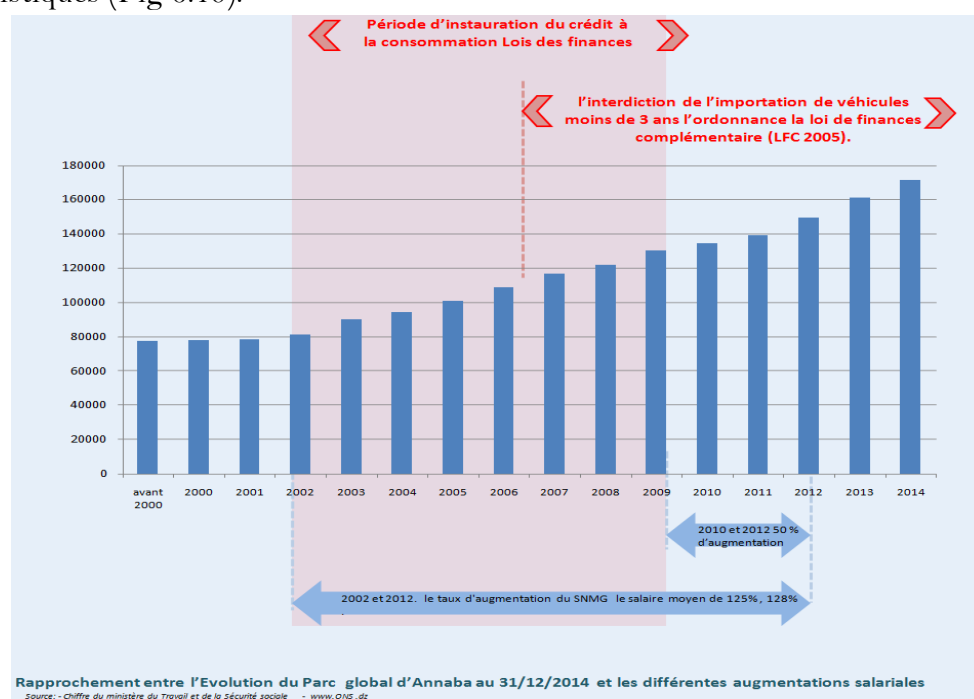


Fig 6.10. Les différents éléments influant sur l'évolution continue du parc véhicule global de la wilaya d'Annaba. Source chiffre du ministère du travail et de la Sécurité sociale et ONS (Ons.dz).

Et par conséquent le taux de motorisation²⁵ est passé de 137 pour 1000 en 1998, à 160 pour 1000 en 2008, et a atteint 207 pour 1000 en 2014²⁶.

En plus le nombre de véhicules touristiques ne cessent d'écraser les autres modes avec 66% du parc total en 1997, contre 68% en 2006 jusqu'à atteindre 77% en 2014. Tandis que la part du bus reste constante de 1%, malgré l'augmentation en nombre.

²⁴ Pour les périodes entre 2007 - 2012 et aussi entre 2012-2014 ; voir chapitre 5 partie 2 « facteur encourageant à la motorisation » page 134.

²⁵ 76 819 voitures pour 559 836 habitants, en 1998 à 96 865 voitures pour 604 744 habitants en 2008, et a atteint 132 521 voitures pour 638 144 habitants en 2014.

²⁶ Sur un taux d'accroissement annuel moyen de 0.9% pour Annaba selon ONS (http://www.ons.dz/IMG/pdf/pop1_national.pdf).

La catégorie de camionnette fourgonnette occupe une part de plus en plus importante; elle constitue 23% du parc globale et a enregistré des taux d'accroissements considérables de 50 % entre 2006 et 2014. Ceci peut s'expliquer par les programmes d'appuis au jeunes ANSEJ, qui ont investit beaucoup plus dans le transport de marchandises, parce que ne nécessitant pas beaucoup de qualifications²⁷ (Fig 6.11).

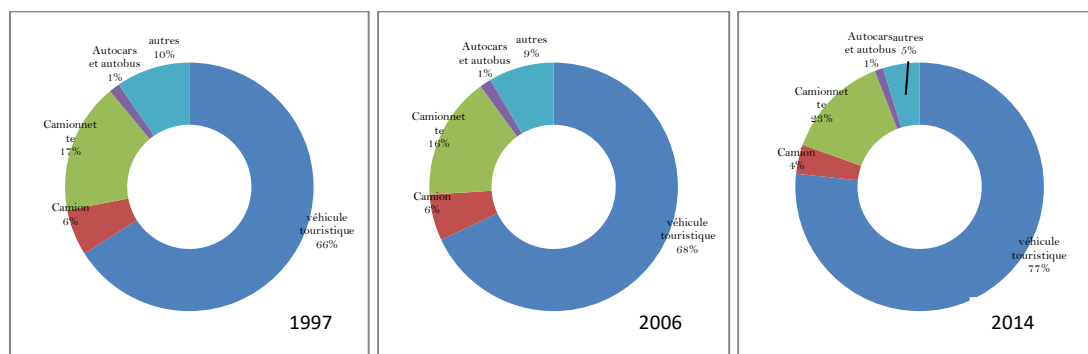


Fig 6.11. Composition du parc automobile par genre de la ville d'Annaba 1997, 2006 et 2014. Source : ONS.dz

Ceci est surtout révélateur de la difficulté réelle, et l'inefficacité des mesures prises par le gouvernement afin de tenter d'infléchir cette courbe, à cause surtout de l'attachement profond à l'usage et la possession de la voiture.

6.2 Un réseau viaire existant aux caractéristiques spatiales assez contraignantes

Le réseau de voirie de la ville d'Annaba joue un rôle primordial dans les transports et la mobilité au niveau urbain, vu qu'il canalise les différents modes et moyens de transports. Ce dernier présente des caractéristiques spatiales assez concentrées au centre ville, en plus il exerce une influence directe sur la fluidité de la circulation, n'étant plus adapté à ce flux²⁸. Résultant d'une forte augmentation à la fois des déplacements et de la motorisation.

Les goulots d'étranglements et les tronçons de congestions qui se forment pendant les heures de pointes, sont des signes avant-coureurs que ce réseau de voirie est très sollicité. Et qu'il a surtout atteint ses capacités spatiales maximales, d'autant plus qu'il n'a jamais été conçu pour une aussi forte circulation.

De part sa structuration le réseau viaire de la ville présente une structure assez maillée, essentiellement radiale offrant des caractéristiques géométriques défavorables à un bon écoulement et une bonne fluidité des différents modes de transport.

²⁷ Dans la même idée ; le PDAU 2008 soulève un point important, par rapport au manque flagrant en matière de projet d'investissement cohérent et d'envergure dans le cadre de création d'emploi, et que l'investissement ne se restreint qu'aux projets ponctuels rentrants dans le cadre de l'emploi jeunes. Le nombre important de projets de transport créés dans ce cadre matérialise assez bien cette pauvreté créative en matière de projet d'entreprise.

²⁸ Qu'on ne peut s'empêcher de qualifier de dépassé.

6.2.1 Structuration stratifié du réseau viaire

La structuration principale du réseau routier de l'agglomération chef lieu est issue de différentes extensions de la ville d'Annaba. Et ce depuis l'arrivée du colonisateur en 1883 où le plan de rénovation fut lancé sous forme de travaux de réorganisation spatiale, qui ont été entrepris sous le prétexte de nettoyer et d'assainir la ville. Ceci a été établi suivant un plan d'extension de la ville 1845 (PDAU, 2008).

Chaque période de l'évolution de la ville d'Annaba a ainsi apporté sa part de contribution au réseau viaire, ces apports au réseau peuvent être assimilés de notre point de vue aux «stratifications», qui période après période apporte leurs contributions.



Fig 6.12. Carte Hiérarchisation du réseau de voirie ech1/75000. DTW 1998.

Ce fait a donné formellement lieu à un réseau qui se présente sous forme d'une grande maille qui ceinture la ville, et qui oriente le trafic extérieur vers les différentes directions.

Cette maille forme une boucle qui débute par la RN 44 au niveau du pont échangeur de Sidi Achour, jusqu'au rond-point de Sidi Brahim puis se poursuit dans l'avenue de l'ALN jusqu'au rond-point Gare SNTF.



Fig 6.13. Le dédoublement des voies une solution à la congestion ; le dédoublement de voies primaires : Boulevard de la pleine ouest en 2001 et Boulevard de la Corniche en 2005.

6.2.2 Réseau primaire

Les voie primaire d'Annaba ne donne pas priorité à la desserte mais plutôt à la circulation et du trafic urbain desservi par les voies primaires.

Ce réseau est composé de plusieurs axes formant un itinéraire qui ceinture la ville on y trouve les principales voies radiales à 2x2 voies²⁹ : La radiale du Gazomètre, la pénétrante Bouali Said, la voie périphérique Rizzi Amor vers la RN 44 .

Outre les fonctions de transit et d'échanges décrites précédemment, l'ensemble de voies de dessertes et de liaisons internes permet l'essentiel de l'écoulement de la circulation générale à l'intérieur de l'agglomération d'Annaba. Il s'agit essentiellement des liaisons à 2x1 voies.

Tous ces axes ont des chaussées possédant des voies dont la largeur varient de 3 à 5m et au-delà , et formant une ceinture autour de la ville d'Annaba, à savoir avec des 2 x 2 voies ;

²⁹ *Les profils en travers des voies de la ville démontrent une moyenne de 4m de largeur par voie en moyenne.*



Fig 6.14. Avenue de L'ALN faisant partie du réseau primaire. Auteur 2015.

6.2.3 Réseau secondaire

Des voies secondaires composant le réseau interne de l'agglomération chef lieu, ont globalement un tracé géométrique qui offre la possibilité aux véhicules de rouler à bonne vitesse. Mais les stationnements illicites de parts et d'autres de la chaussée souvent étroite, obstruent et gênent la fluidité de la circulation.

Les voies comme celles de la Rue Oued Edeheb : jouent le rôle de desserte et de contournement. Cette dernière assure la jonction entre le rond-point Sidi Brahim et la Pénétrante-Ouest.

D'autres voies secondaires qui traversent le cœur de la ville et malgré des gabarits et des tracés géométriques offrant la possibilité d'avoir une bonne vitesse. Elles connaissent beaucoup de congestions qui sont dues à la circulation interne (Fig 6.15). Ce problème est causé par l'existence d'équipements de grande nécessité sur leurs parcours ainsi que l'implantation de commerces, à l'exemple de la Rue Emir Abdelkader.



Fig 6.15. Rue secondaires qui compose la principale partie centre ville. Auteur 2015.

Donc on peut dire que le réseau secondaire est un réseau aux caractéristiques géométriques variables d'un quartier à l'autre de la ville, qui se compose essentiellement :

-De l'axe Nord-Sud (cours de la révolution – Boulevard du 1er Novembre), qui assure dans des propositions équivalente trois types de fonctions : desserte locale, transit entre quartiers limitrophes et transit lointain.

-Des voies de liaisons inter quartiers situées à l'Ouest du centre ville (Rayad El Solh - Souidani Boudjemaa - Ben Badis - Colonel Amirouche), voies dont les fonctions de transit entre quartiers limitrophes et de desserte locale sont nettement dominantes dans la composition du réseau.

-Des voies assurant soit la pénétration dans l'hyper centre (rue Emir Abdelkader - rue Ibn Khaldoun), soit son contournement (allée du 17 octobre - rue Alsa Hocine - rue Benzaïm Abdelaziz - rue Boukhtouta Hocine. Et qui assurent une part non négligeable du trafic.

6.2.4 Réseau tertiaire

L'agglomération d'Annaba dispose d'un réseau tertiaire assez dense dans la partie centrale et dans quelques quartiers périphériques, avec une structure généralement orthogonale reliant l'intérieur des quartiers.

Ce réseau possède des caractéristiques géométriques et structurelles différentes selon la zone qu'il irrigue : des quartiers récents (zones bordant la rocade Ouest, Cités de la zone Nord) ou plus anciens (vielle ville, hyper centre, quartiers Nord-Ouest du centre ville).

Dans la vielle ville, il dispose de caractéristiques géométriques contraignantes et donc pas favorables à la circulation automobile, et à fortiori aux transports en commun.

Par contre, la desserte locale au niveau des quartiers récents (Oued Kouba, Patrice Lumumba, cité de la plaine Ouest) est assurée par des voies assez larges, favorisant la fluidité de la circulation automobile. Pouvant supporter sans aucune gêne la circulation d'autobus mais jusqu'à un certain niveau.

6.3 Des conditions de circulation peu favorable

Selon les résultats de l'étude du plan de circulation de la ville d'Annaba³⁰, 61 % du linéaire du réseau présente un profil à 2 voies et 12 % à chaussées séparées, constituant les axes de contournement et certains grands boulevards de la ville. Les chaussées à une seule voie représentent 17 % du linéaire total (Fig 6.16).

³⁰ *Rapport : Étude du plan de circulation de la ville d'Annaba, 1997 – 1998, DTW Annaba.*

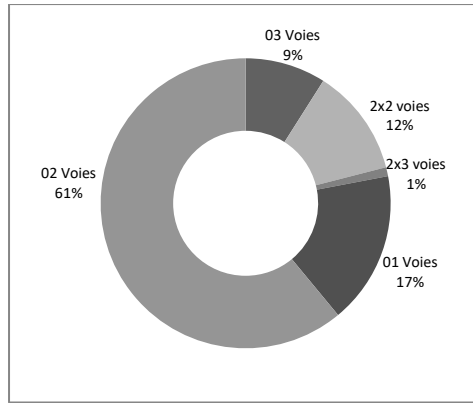


Fig 6.16. Répartition du linéaire par nombre de voies - élaboré sur la base des données plan de circulation de la ville d'Annaba (DTW, 1998).

Une bonne partie du linéaire du réseau (35 %) est exploitée à sens-unique, ce qui est bénéfique surtout au niveau des carrefours. Ceci réduit considérablement les conflits causés par les mouvements de tourne à gauche et par le temps d'attente.

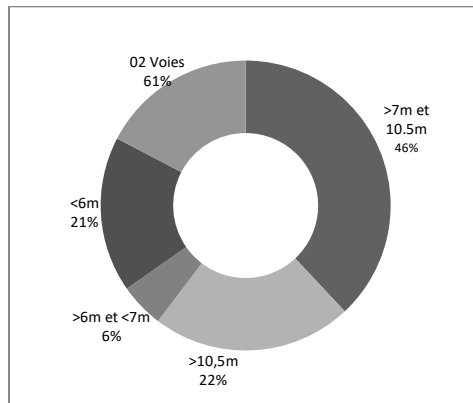


Fig 6.17. Répartition du linéaire par classe de largeur de chaussée- élaboré sur la base des données plan de circulation de la ville d'Annaba (DTW, 1998).

Les trois quart $\frac{3}{4}$ du réseau possèdent une largeur de chaussée égale ou supérieure à 7 m, ce qui lui confère une capacité théorique au moins égale à 1 800 uvp/h (Fig 6.18).

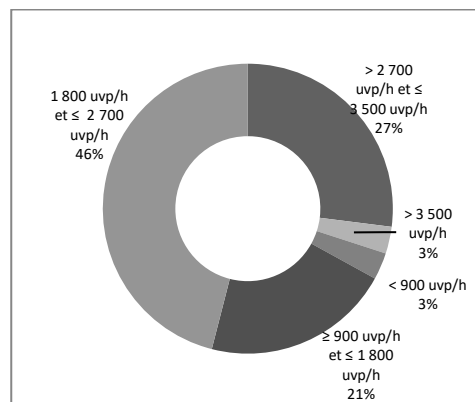


Fig 6.18. Répartition du linéaire par classe de largeur de capacité en UVP- élaboré sur la base des données plan de circulation de la ville d'Annaba (DTW, 1998).

Compte tenu de ces caractéristiques, le réseau fonctionne avec un niveau de service relativement moyen. La congestion qui se manifeste sur le réseau n'est pas dû seulement au manque de capacité des sections courantes, mais elle est influencée très souvent par : le stationnement, les traversées piétonnes mal organisées, ainsi que par les conflits de croisement aux carrefours.

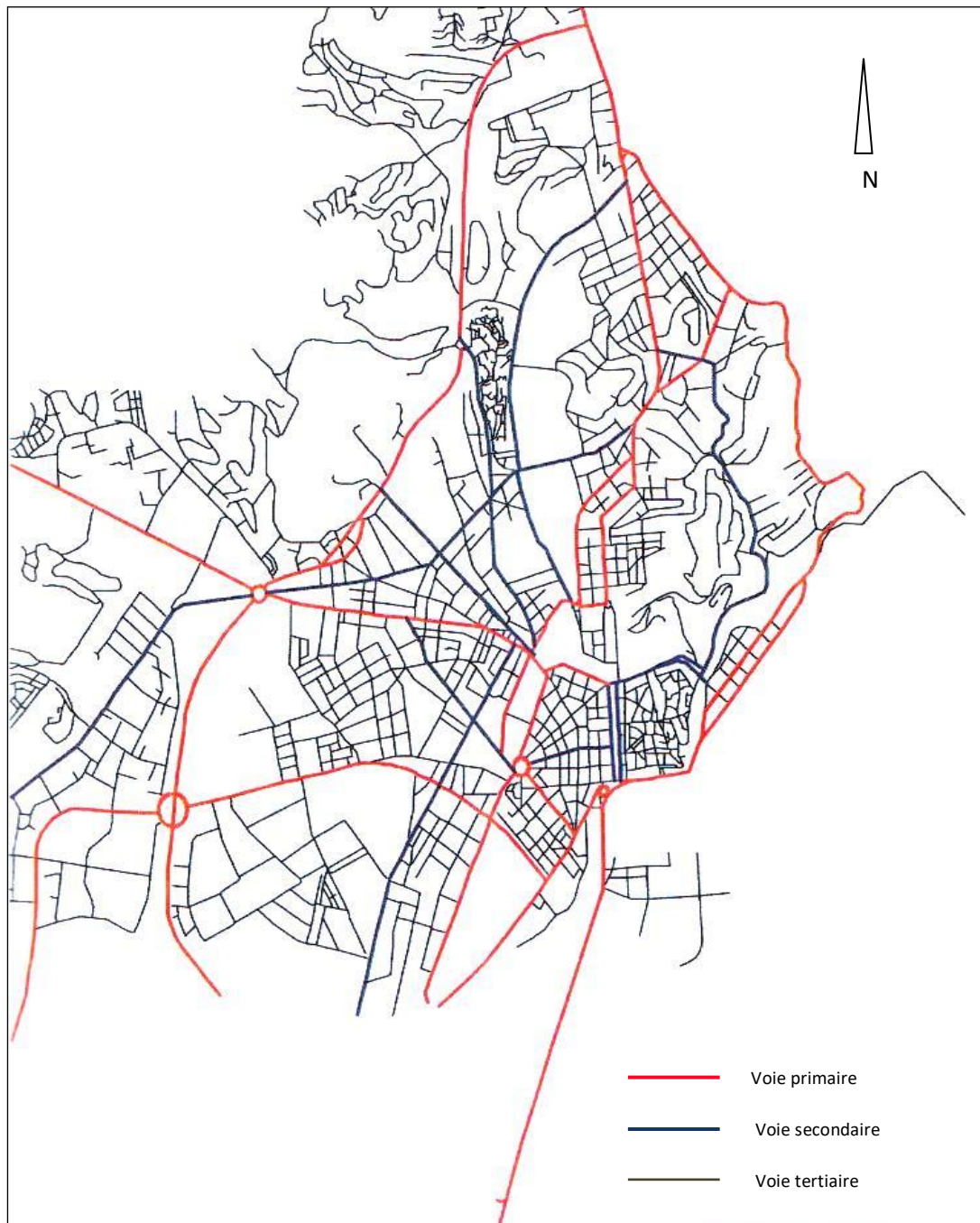


Fig 6.19. Structure du Réseau de voirie et sa hiérarchisation ech1/75 000 . Source Auteur.

6.4 Des carrefours inadaptés et dépassés

La configuration, les dimensions, et l'emplacement d'un carrefour influent d'une façon considérable sur l'exploitation des réseaux urbains, conditionnant ainsi directement la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers³¹. A Annaba ; ils constituent les principaux points de naissance des goulots d'étranglement, du fait qu'ils constituent un espace potentiellement conflictuel entre moyens motorisés et piétons³².

Ces carrefours théoriquement jouent un rôle primordial en matière d'organisation de la circulation et sa fluidité, particulièrement au niveau du périmètre urbain.

De ce fait leurs aménagements, organisations et gestions ; méritent une attention particulière. Ces derniers varient selon la nature de leur configuration géométrique, ainsi que la structure et le volume de trafic qu'ils traitent quotidiennement.

Deux niveaux de carrefours sont observés à l'agglomération chef lieu d'Annaba ; de type primaires et secondaires.

6.4.1 Carrefours primaires (niveau 1) Ce sont des carrefours à fort débit et qui se caractérisent par une saturation assez conséquente, particulièrement pendant les heures de pointe. Dont les plus importants sont : carrefour giratoire Hacène Nouri- Carrefour Stambouli-Carrefour de l'avant-port-Carrefour de Sidi Brahim- Carrefour de l'entrée de la colonne-Carrefour place de la révolution-le carrefour de l'entrée de la colonne-Carrefour Gazomètre / Avenue de l'ALN-Carrefour Bouzered Houcine/Gazomètre.



*Fig 6.20. Aux grands flux mécaniques les grandes ouvrages d'infrastructures :
Giratoire entrée de la ville Sidi Brahim, viaduc à l'entrée Sud d'Annaba.*

Ce phénomène de congestion est dû aussi au fait que les abords de ces carrefours ne sont pas aménagés, de façon à équilibrer le flux de véhicules rentrant et sortant à leurs niveaux.

³¹ Cours dispensés pour le module génie urbain pour les Master 1, Département d'architecture Annaba, Année universitaire 2012-2013 et 2013-2014.

³² Les entretiens menés avec le chef de service organisation de la circulation, direction de la sûreté de la wilaya d'Annaba en 2008.



Fig 6.21. Carrefour primaire, rue Emir Abdelkader, Boulevard Boukhatouta. Auteur 2015.

6.4.2 Carrefours secondaires (niveau 2)

Caractérisé par différents degrés de saturation occasionnelle mais présente les mêmes signes que le niveau 1. Ils sont les suivants :

Le carrefour Ben Boulaïd (au niveau du transformateur)-Le carrefour du centre de santé-Le carrefour de la plage Fellah Rachid (Ex st-Cloud)-Le carrefour de la plage Rizzi Amor-Carrefour Bouali Said et Boulevard Gazomètre.

Ces carrefours connaissent un mouvement important de circulation, et le fait qu'ils ne sont pas aménagés de façon à faciliter ou à optimiser le flux de trafic, explique leurs incapacités à contenir les différents flux. Vue notamment leurs caractéristiques spatiales assez limitées et dépassées.

Leurs configurations et dimensions sont propices à la création des points de conflits entre les différentes directions de circulation. Points qui peuvent se prolonger pour créer des files et tronçons de congestion, à l'instar du carrefour de l'Elysa et le carrefour de l'hôpital Ibn Rochd.



Fig 6.22. Les trémies pour résorber les points de conflits et réduire les accidents dans les carrefours « Bouali Said ». Auteur 2015.

6.5 Stationnement illicite et circulation piétonne

Le renforcement du rôle «de centralité et d'attractivité» est dû à l'extension du tissu urbain et l'élargissement de l'aire d'influence. Du fait que le centre d'Annaba continue d'exercer la polarisation des activités de tous genres commerciales et administratives, entraînant ainsi une dynamique de mobilité très importantes «vers et à partir du centre».

Cette mobilité inhérente a rendu l'espace de stationnement rassemblant voies et aires de stationnement obsolète, ne répondent plus ni en matière de quantité, ni en matière de configuration aux besoins actuels (Fig 6.23).

D'un autre coté l'absence d'une planification de la circulation piétonne et la non prise en charge de ce mode pourtant durable, renforce le caractère de la distribution anarchique et non planifiée des piétons. A travers les pôles d'émission et d'attraction : marchés, centres commerciaux, administrations à travers la ville ³³(Fig 6.24).



Fig 6.23. Le non respect du règlement de stationnement réduit considérablement le débit de la voirie et gêne la fluidité du trafic. Auteur 2015.

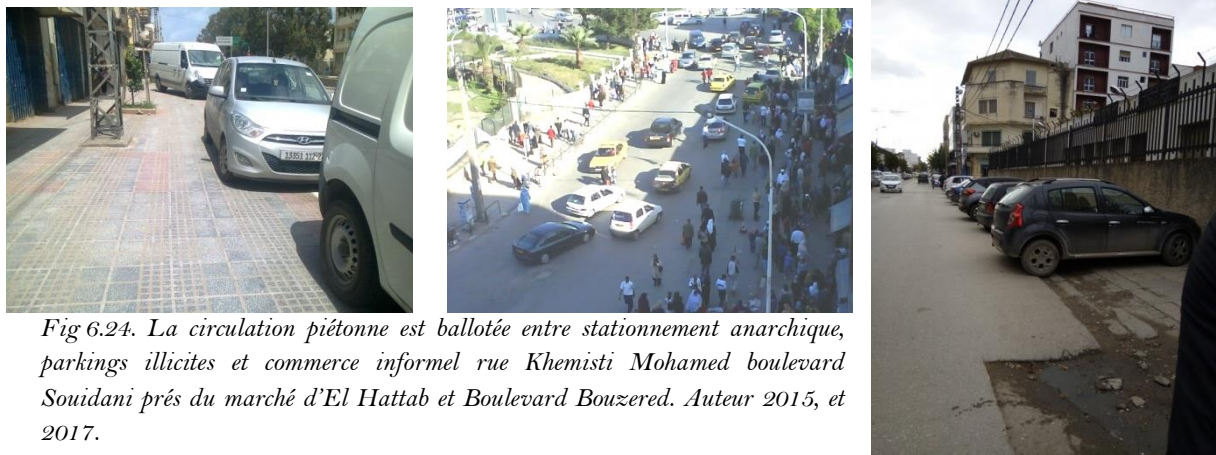


Fig 6.24. La circulation piétonne est ballotée entre stationnement anarchique, parkings illicites et commerce informel rue Khemisti Mohamed boulevard Souidani près du marché d'El Hattab et Boulevard Bouzered. Auteur 2015, et 2017.

A Annaba si la congestion est concentrée pendant les heures de pointes (matin/soir), le problème de stationnement lui s'étend sur toutes les heures de la journée.

Ainsi profitant de l'absence d'une stratégie de stationnement claire et adaptée pour organiser et partager le stationnement (sur et hors voies urbaines). Ce dernier et faute d'une bonne maîtrise ; est devenu un élément participant à la désorganisation et à la congestion urbaine.

³³ Cours dispensés pour le module génie urbain pour les Master 1, Département d'architecture Annaba, Année universitaire 2012-2013 et 2013-2014.

Ceci relève aussi du fait incontestable que le stade de la planification des politiques de stationnement ne dépasse même pas le stade de l'approche classique et traditionnelle, qui tend à résoudre le problème avec des méthodes quantitatives en créant toujours plus de places de parkings afin de suivre la demande.

Conclusion chapitre 6

Durant cette dernière décennie la bonne gouvernance des TP s'est retrouvée prise en étau ; entre la crise économique d'un côté, et les pressions sociales aspirant à l'amélioration des conditions de vie de l'autre.

Parmi les résidus de cette situation générée en partie par le « laisser-aller » des autorités ; le développement de l'informel sous de différents déclinaisons : commerce informel, construction précaire « bidonville », extension illicites, parkings sauvages et transport clandestin, .etc. De ce fait il n'est pas étonnant qu'il soit considéré parfois comme «élevé au rang de secteur à part entière».

Ce contexte délicat a remodelé les politiques générales et n'a pas manqué d'affecter les TP, notamment ceux du PTU Annaba. La quête de la stabilité sociale s'est faite par la préservation des postes d'emploi qu'offre le transport public, et qui s'est traduite sur le terrain par un laxisme de la part autorités devant les pratiques non professionnelles liées à l'improvisation de l'opérateur privé, affectant les fonctions urbaines. De ce fait « la remise à niveau du service de transport a été en quelque sorte sacrifiée pour le compte de cette paix sociale ».

D'un autre côté les politiques de développement urbain d'Annaba traduisent la tendance national vers la périurbanisation, à l'exemple de la création des nouvelles villes : Sidi abdallah, Ali Mendjeli , les villes nouvelles de Draa Erich, pole urbain Kalitoussa, et le tout nouveau de Ain Djebara³⁴. Qui auront tendance à augmenter les déplacements centre/périphérie.

En l'absence de modes lourds pensés³⁵, les déplacements se glisseront automatiquement vers le tout-routier et à défaut de TP performant, ce phénomène s'orientera inévitablement vers le tout-automobile.

A l'échelle du PTU ; l'état souvent délabrée des routes s'ajoute aux caractéristiques spatiales assez contraignantes, affectant ainsi la fluidité de la circulation du réseau viaires.

Les voies secondaires, qui sont pourtant seul subterfuge pour éviter les artères principale³⁶, sont souvent dans un mauvais état ce qui les rendent impraticables. A ceci est ajouté la mauvaise configuration des carrefours ; tous ces éléments réunis impactent négativement sur la fluidité de la circulation générale, et notamment celle des TP³⁷.

Finalement ce chapitre en question confirme le postulat que les TP sont fortement conditionnés à la fois par le contexte politique national, et par l'enracinement à travers leurs territorialisation.

³⁴ *Nouveau pole prévu pour 21 000 logements sur 180 hectares relevant de la commune d'El bouni.*

³⁵ *Les restrictions budgétaires actuelles pour de tels projets, amenuisent les chances de voir un mode de liaison lourd pour une certaine période.*

³⁶ *Les voies primaires souvent congestionnés.*

³⁷ *Vu qu'ils circulent en site mixte et non en site propre - Cours dispensés pour le module génie urbain pour les Master 1, Département d'architecture Annaba, Année universitaire 2012-2013 et 2013-2014.*

Ceci pousse à supposer que solutionner durablement les transports urbains impose d'explorer des pistes intégrées qui garantissent des TP de qualité attractive, tout en préservant les postes d'emploi générés par cette activité, et penser ainsi à de vrais mécanismes de contrôle de la prestation de l'activité.

Une bonne gestion des TP ainsi qu'une meilleure coordination entre la planification urbaine future de la ville et les TP ; s'imposent de facto, afin d'infléchir la courbe de l'usage de l'automobile.

Le réseau viaire et les carrefours qui connaissent un mouvement important de circulation avec souvent des capacités spatiales assez limitées et dépassées ; leur réaménagement de façon à faciliter ou à optimiser le flux de trafic, permettrait de mieux contenir les différents flux. L'utilisation de la technologie des feux tricolores réglables en temps réel, ainsi que l'installation de caméras aux carrefours ; sont des STPM qui pourront donner de résultats positifs dans l'optimisation de la circulation pour le réseau d'Annaba.

Alors que les voies en site propre s'imposent afin de permettre plus de fluidité et de performance pour les TP, en parallèle l'instauration d'un plan de stationnement ainsi que la veille à son respect permettra de mieux fluidifier le trafic. En plus ceci constituera un revenu fixe pour la municipalité. Ceci par la récupération des frais de stationnement, afin de les réinvestir dans le service public des transports, ce qui représenterait une source durable de financement.

Chapitre 7
Réseau de transport PTU d'Annaba ; Organisation Exploitation et
jeu d'acteurs opérationnelles

Introduction

A l'instar des villes Algériennes, après la dissolution de sa Régie Municipale (RMACA), la ville d'Annaba n'a pas échappé aux effets négatifs générés par cette libéralisation, que nous nous proposons d'exposer comme un modèle représentative de ces effets sur les villes Algériennes.

Ce chapitre va essayer de dresser la situation des transports urbains collectifs dans le PTU de Annaba, exploité par les deux opérateurs privé et publics. Tout en se penchant sur l'historique de la libéralisation, et ses effets les plus manifestes sur le volet organisationnel et sur le niveau de service offert aux usagers.

1. La libéralisation reconconditionne l'organisation du réseau d'Annaba

A ce stade nous avançons le postulat que l'organisation, l'exploitation et le jeu d'acteurs du réseau de transport par bus d'Annaba urbain et suburbain ; ne sont autres que le résultat direct des effets de la libéralisation du secteur entamé par l'état au début des années 90.

Cette libéralisation a remodelé l'organisation du secteur de TP d'Annaba d'une façon profonde, et dont les effets à la fois persistent et conditionnent ce réseau à ce jour.

Ceci dans le sens où l'acteur privé a été introduit, et dont le service et le fonctionnement suivent des logiques de marchés qui s'apparentent au transport artisanal, et parfois même jonglent avec l'informel.

La définition du périmètre de transport urbain faisant partie intégrante du réseau urbain a été déterminée suivant l'arrêtée n°245 du 20-05-1996 portant création d'un périmètre de transport de la wilaya d'Annaba, et qui comporte les chefs lieux de communes de Annaba, El Hadjar, El Bouni, et Sidi Amar en plus des agglomérations de Sidi Salem et de Boukhadra¹.

2. Logiques d'acteurs

La réintroduction de l'opérateur privé qui a en partie inversé la part du marché de l'opérateur privé ETA, est considérée comme le fait majeur et marquant du secteur depuis sa libération en 1990.

Cette réintroduction en 2004², était au départ dans une logique de partage équitable dans le sens où les deux opérateurs se partageaient les mêmes stations (Station urbaine Soudani Boudjemma, et Suburbaine Kouche Nourredine). Ainsi que les rotations qui étaient à l'époque réparties équitablement (Fig 7.1).



Fig 7.1. Concurrence Privé/public : Arrêt université Sidi Amar. Auteur 2015.

La délocalisation de l'opérateur public vers de nouvelles stations sur voirie (ETA, CAM pour les lignes urbaines, et ETA, Numidia en 2007, Gare SNTF pour les

¹ Voir également le chapitre « Chronologie d'une libéralisation forcée » page 138.

² Date de création de l'ETA nouvel opérateur de statut public.

lignes suburbaines) est survenue suite à une décision émanant de la direction de transport de la wilaya DTW en 2006.

Ceci a créé un climat de concurrence entre les deux entités, qui ne se partageait plus les rotations, parce que chacune des stations urbaines ou suburbaines fonctionnait distinctement.

Chose qui a soulevé beaucoup de mécontentement auprès des opérateurs privés, mais avec soulagement auprès des usagers, parce que le choix était plus facile et l'offre y était meilleure³.

3. Le réseau de transport en commun par bus entre public et privé

3.1 Opérateur privé

3.1.1 Organisation

Il est issu de l'ouverture du marché et l'activation du secteur privé, survenue à une étape où la régie municipale du transport urbain d'Annaba (RMACA) connaissait une profonde crise de gestion structurelle et financière, à l'instar des régies municipales du reste des villes Algériennes.

En 2001, plus de mille opérateurs étaient actifs à Annaba, composés pour l'essentiel de micros entreprises créées par des jeunes, voulant investir dans le secteur des transports. Voyant en ce secteur une occasion à caractère purement lucratif, catalysé notamment par l'aide de l'état dans le cadre du programme d'aide et de soutien à l'emploi des jeunes.

En effet, ces opérateurs non professionnels qui ont investis cette activité stratégique pour la ville d'Annaba ont mis en circulation des minibus et des fourgons aménagés. Ont certes participé à satisfaire les besoins de la mobilité quotidienne de la population, mais ils ont aussi créé une forme d'anarchie préjudiciable à la ville et surtout aux usagers. Générée notamment par un déficit énorme en matière de professionnalisme et de savoir-faire.

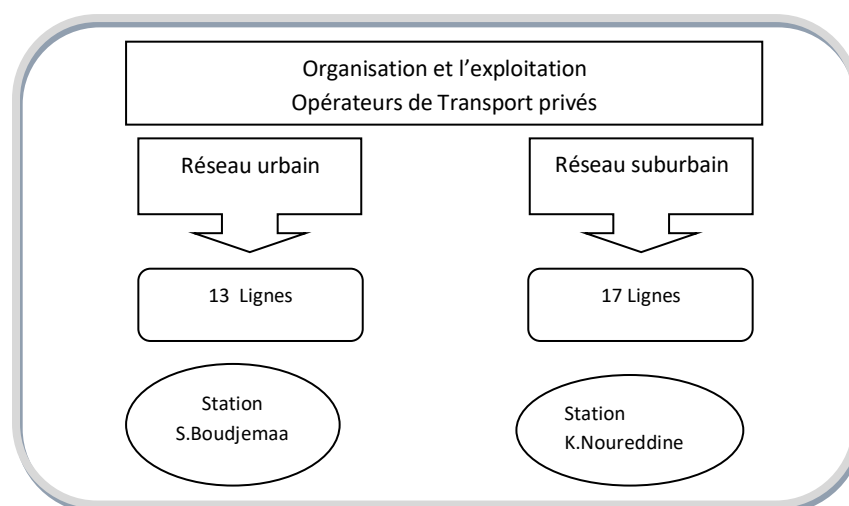


Fig 7.2. Organisation et exploitation du service de transport bus par l'opérateur privé. Source Auteur 2016.

³ Tous les paramètres d'observation démontrent à priori qu'au fond les usagers sans s'apercevoir cherchaient la notion de service public, à priori beaucoup plus présente chez l'opérateur public, que chez le privé.

Jusqu'à 2014 ; l'opérateur privé opère sur 30 lignes dont 3 lignes urbaines à travers la station Souidani Boudjemaa et 17 lignes suburbaines à travers la station Kouche Noureddine⁴. (Fig 7.3).

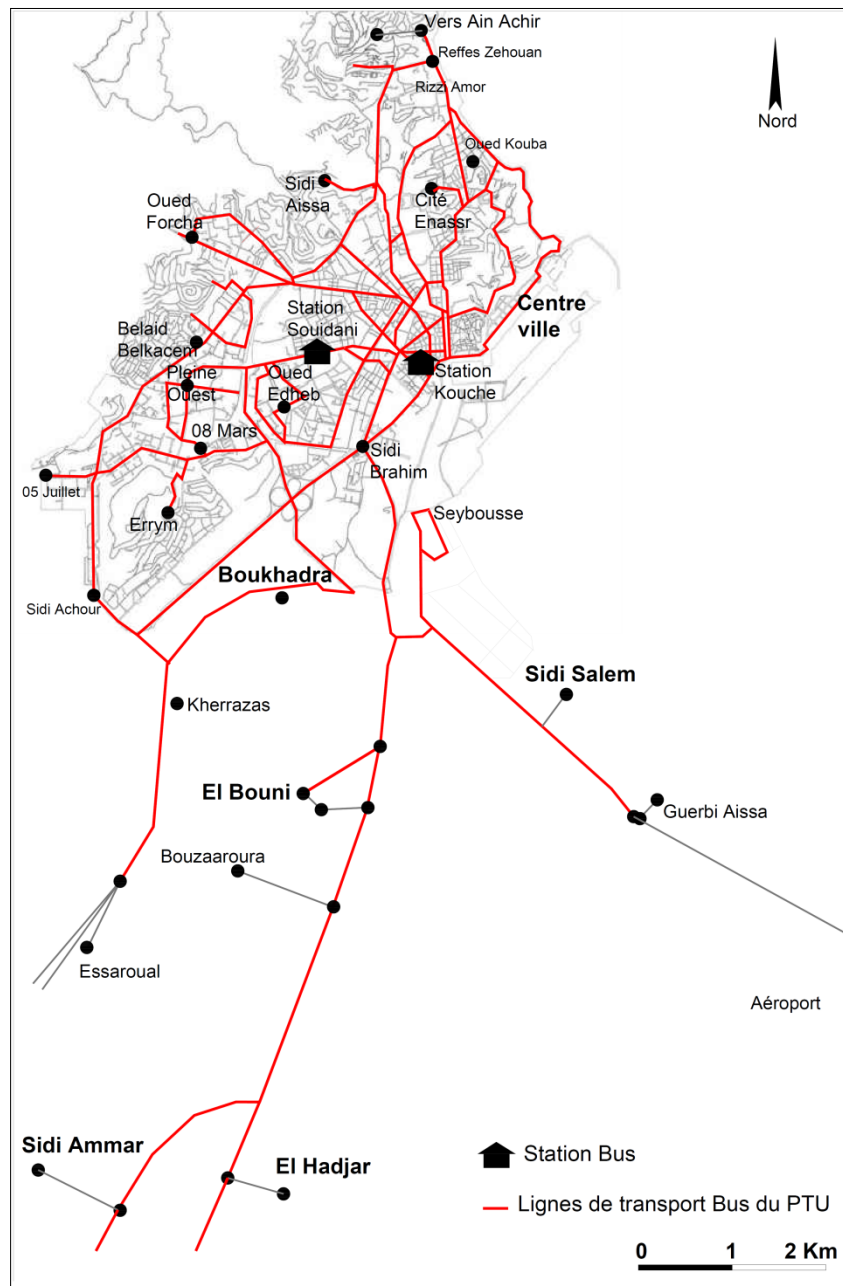


Fig7.3. Lignes desservies par l'opérateur privé dans le PTU. Auteur 2017

⁴ Source enquête auteur auprès des chefs de stations 2014.

3.1.2 Offre

3.1.2.1 Lignes Suburbaines

Il ressort de l'analyse des résultats figurant dans le tableau (7.1) illustrant la situation qui prévaut au niveau des dessertes suburbaines assuré par l'opérateur privé, que l'offre dynamique journalière au niveau de la station kouche Nouredine, exploitée par les opérateurs privés, est pour un ensemble de 17 dessertes par les moyens de 297 véhicules.

Code ligne	Lignes à partir Kouche . N	Nbre départs jour	Nbre véhicules exploités	Places offertes dynamiques jour
25	Sidi Amar	8	44	18 304
26	El hadjar	8	27	18 522
27	El eulma	4	14	2 913
28	Merzoug amar	6	22	6 864
30	Boukhadra	14	07	5 096
30'	Oued Laneb	12	15	9 360
32	Kheraza	10	28	14 560
33	Hjar Ediss	6	28	8 736
34	Berrahal	6	16	4 992
35	Oued Nil via Sarouel	6	09	2 808
39	Chabia	12	16	9 984
41	El bouni	10	28	14 560
42	Sidi salem	10	21	10 920
44	Ain el berda	10	11	5 720
48	Chetaibi	4	09	1872
49	Laalaligue	10	02	1040
	Kouba	/	/	/
Total	Soit 17 lignes	138	297	128 961

Tab 7.1. Volume de l'offre par lignes desservies par l'opérateur privé (station Kouche N). Auteur sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Kouche, mars 2014.

Cette offre dynamique journalière avoisinante les 128 961 places, rapportée à la capacité totale du parc estimé sur une base moyenne de 52 places selon la DTW.

Ce qui traduit un rendement jugé relativement satisfaisant du parc déployé (en circulation), du fait qu'une place génère 8,35 places en moyenne quotidiennement.

Cela permet de conclure que le parc en circulation peut être considéré comme étant pratiquement suffisant, pour une correcte prise en charge des usagers de transport collectif exprimant une demande journalière de déplacements. Et ce en dépit de la qualité de service souhaitée.

3.1.2.2 Lignes urbaines

En ce qui concerne les 14 lignes urbaines prises en charge par l'opérateur privé : L'offre dynamique journalière observée au niveau de cette station est estimée à 152 060 places. Ce qui correspond à 190 voyages effectués par l'entremise des 172 véhicules en service pour un seul jour rapporté à la capacité totale du parc. Ceci est estimé à 9 836 sièges traduit un rendement jugé satisfaisant du parc en circulation, du fait qu'une place du parc génère en moyenne quotidiennement 14,22 places et ce en dépit de la précarité de la qualité de service offert.

Code ligne	Lignes - Souidani.B	Nombre de départs jour	Nombre de véhicules exploités	Places offertes dynamiques jour
01	05 Juillet	12	40	46 100
02	S.B-Oued Edheb	14	12	10 800
03	S,B-08 mars	16	09	8 640
04	S.B-Ain achir	20	06	7 200
05	Sidi Achour via Belaid Belkacem	12	20	14 400
06	Rizzi amor via ben m'hafer	14	11	9 240
07	Rizi amor via ibn rochd	20	09	10 800
12	Cite seybousse	10	11	6 600
13	Sidi aissa	12	10	7 200
14	Mokawama	16	08	7 680
15	Cité les crêtes	14	13	10 920
17	Cité el nasr 1	16	13	12 480
17'	Cité El Nasr 2	14	04	5 880
18	Cité Erym		03	/
Total	14 lignes	190	172	152 060

Tab 7.2. Volume de l'offre dynamique par lignes desservies par l'opérateur privé (station Souidani B) .Source Auteur sur la base des données recueillies auprès du chef de la station Souidani, mars 2014.

3.1.3 Demande

3.1.3.1 Lignes Suburbaines

La demande de transport exprimée en matière de transport se mesure par le nombre de voyageurs cumulés par ligne, et ce en prenant en compte le nombre de rotation et la capacité des véhicules. Ceci afin de connaître le taux de fréquentation pour chaque ligne : Pour les lignes en partance de la Station Kouche Nourredine pour le secteur privé (Tab 7.3).

Code ligne	Lignes -Kouche.N	Nbre départs jour	Nbre véhicules exploités	Nbre de voyageurs jour
25	Sidi amar	8	44	13 200
26	El hadjar	8	27	8 100
27	El eulma	4	14	1 960
28	Merzoug amar	6	22	3 300
30	boukhadra	14	07	2 800
30'	Oued laneb	12	15	6 000
32	kharaza	10	28	6 160
33	Hjar ediss	6	28	4 200
34	Berrahal	6	16	4 800
35	Oued nil via sarouel	6	09	1 080
39	chabia	12	16	6 400
41	El bouni	10	28	8 400
42	Sidi Salem	10	21	6 930
44	Ain El berda	10	11	2 310
48	Chetaibi	4	09	900
49	laalaligue	10	02	500
	Kouba	/	/	3 000
Total	Soit 17 lignes	138	297	80 040

Tab 7.3. Volume de la demande par lignes suburbaines desservies par l'opérateur (station Kouche.N).Source Auteur sur la base des données recueillies auprès du chef de la station Kouche - mars 2014.

Il ressort de l'analyse des résultats figurant dans le tableau 7.3, illustrant la situation qui prévaut au niveau des dessertes suburbaines ce qui suit :

Le nombre de voyageurs journalier telle qu'estimée au niveau de la station Kouche Nourredine exploitée par les opérateurs privés, pour un ensemble de 17 dessertes par les moyens de 297 véhicules. Cette demande journalière est estimée à 80 040 voyageurs en

moyenne ce qui démontre la grande quantité de voyageurs traité par jour pour Kouche Nourredine.

3.1.3.2 Lignes urbaines

La demande de transport exprimée en matière de transport tout comme celle du réseau suburbain, se mesure par le nombre de voyageurs cumulés par ligne, et ça en prenant en compte le nombre de rotation et la capacité des véhicules. Afin de connaître le taux de fréquentation de chaque ligne (Tab 7.4).

Code ligne	Lignes	Nombre de départs jour	Nombre de véhicules exploités	Nbre voyageurs jour
01	S.B-05 Juillet	12	40	34 050
02	S.B-Oued Edheb	14	12	5 400
03	S,B-08 mars	16	09	3 150
04	S.B-Ain achir	20	06	2 220
05	S.B-Sidi Achour via Belaid Belkacem	12	20	13 000
06	S,B.-Rizi amor via ben I m'hafer	14	11	4950
07	S,B-Rizi amor via ibn rochd	20	09	5400
12	S,B- Cite seubousse	10	11	4400
13	S,B-Sidi aissa	12	10	5000
14	S,B- Mokawama	16	08	4800
15	S,B-Cité les crêtes	14	13	7800
17	S,B-Cité el nasr	16	13	5850
18	S,B-Cité El Nasr	14	04	2450
	S,B-Cité Erym		03	5300
Total	14 lignes	190	172	103 770

Tab 7.4. Volume de la demande des lignes urbaines desservies par l'opérateur privé (station Souidani Boudjema) -Source Auteur sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Souidani - mars 2014

En ce qui concerne des les dessertes urbaines :

Le nombre de voyageurs journalier tel qu'estimé au niveau de la station Souidani Boudjema, exploité par les opérateurs privés pour un ensemble de 13 dessertes par le biais de 172 véhicules.

Cette demande journalière est estimée à 103 770 voyageurs, ce qui démontre la quantité colossale de voyageurs traités par jour par la station en question.

3.1.4 Infrastructures d'accueils exploités par l'opérateur privé

3.1.4.1 Station lignes Urbaines - Souidani Boudjema

C'est la plus vieille station dont l'emplacement en plein centre ville lui vaut sa grande fréquentation. Elle se présente comme l'une des principales stations de la ville d'Annaba en dépit de ses capacités d'accueil limitées ; 18 quais pour 172 véhicules elle traite 103 770 par jours pour 152 060 places offertes (Auteur,2014).

La station est gérée exclusivement par un opérateur privé, sous contrat. La régulation à l'intérieur de la station est assurée par un chef de station et des chefs de quai qui contrôlent les entrées et les sorties, ainsi que le respect des temps d'attente des lignes⁵ :

- L'heure creuse : 10 mn par ligne et par type.
- L'heure de pointe : toutes les 2 à 3 minutes.
- Avec une amplitude de service réglementaire de 6h00 à 19h00

⁵ Source données recueillis auprès des chefs de stations 2014.

L'amplitude horaire est en réalité tributaire de la demande et de la rentabilité des lignes, et la fréquentation durant les périodes d'été, hiver, vacances⁶.



Fig 7.4. Station de bus urbaine Souidani Boudjema, et station sur voirie de taxi collectif Oued Forcha . Auteur 2014.



Fig 7.5. Station Souidani, quais d'attente. Auteur 2012 et 2017.

La mauvaise configuration de certains quais gêne énormément le rayon de giration des bus se présentant à l'emplacement des quais, obligeant les bus à effectuer des manœuvres difficiles. En plus les opérateurs l'utilise comme espace de stationnement anarchique en attente du chargement, ce qui gêne énormément le bon fonctionnement et la fluidité de la circulation des bus, ainsi que des usagers à l'intérieur de la station, avec des risques considérables à la sécurité.



Fig 7.6. Stationnement anarchique des bus à l'intérieur de la station Bus en remisages. Auteur 2012.

A l'heure creuse le temps de rabattement de certains véhicules atteint parfois les 3heures par conséquent la station fait office d'une aire de stationnement au lieu de la fonction de régulateur qui lui incombe. C'est l'une des raisons qui réduit ses capacités

⁶ Source données recueillis auprès des chefs de stations 2014.

et remet en cause la prise en charge du parc qui lui est affecté, cela est dû aux lacunes dans la gestion anarchique⁷ de la station (Tab 7.6).

Les principaux accès de la station donnent sur deux rues (Souidani Boudjemaâ et Benzaim Abdelaziz), de ce fait le flux de bus sortant se déverse sur ces deux rues déjà saturées parce que très fréquentées, surtout pendant les heures de pointes participant ainsi à la congestion. Le manque d'aménagement piéton pouvant faciliter l'accès aux stations s'ajoute à cette situation, et ce malgré qu'il constitue le mode de rabattement à l'origine le plus dominant pour y accéder.

Ceci apparait lors de leurs traversés, sur ces deux boulevards à forte fréquentation, et qui cause une véritable gêne pour les véhicules en diminuant le temps de passage aux feux tricolores. Ceci augmente par conséquent la file d'attente de véhicule surtout pendant les heures de pointe, ceci pourrait être résolu par une séparation des deux flux comme des passerelles ou des trémies piétonnes par exemple. (Fig 7.7).



Fig 7.7. Piétons traversant la voie pour accéder à la station heure de pointe 11h30. Auteur le 15-09-2014.

3.1.4.2 Station des lignes suburbaines - Kouche Nourredine



Fig 7.8 La station Kouche.N était à la base un parc communal. Auteur 2012.

Cette station est implantée au centre ville d'Annaba. Elle était à l'origine un parc pour matériel d'une ex-entreprise de la Wilaya « SIRWA ». Elle a été aménagée à la hâte en 1996 suite au constat fait de la quasi asphyxie de l'unique station urbaine (Souidani Boudjemaâ), et après suppression du stationnement des véhicules de

⁷ Source données recueillies auprès de la DTW Annaba 2014.

transports en commun sur voirie (près de la gare SNTF et près du CITAM), et ce sans le moindre respect des normes régissant les stations urbaines⁸.

Elle dessert 17 lignes suburbaines ayant un rayon de 5 km à 21 Km et au nombre de treize 13 lignes suburbaines réparties sur vingt sept (27) quais. Cinq 05 lignes assurent la desserte des localités périphériques situées hors du périmètre de Transport Urbain (Berrahal, Cheurfa, Chetaibi, etc), et dont la distance varie de 28,5 à 62,5 Km.

Avec un dispositif de 282 véhicules, la station traite un nombre important de voyageurs estimé en moyenne 83 803 voy/jour⁹. Par ailleurs, les lignes dites suburbaines en partance vers El Hadjar, Sidi Amar et El Bouni constituent des liaisons directes et de moyennes distances. Dépourvues d'arrêt commun avec les lignes du réseau urbain, ne procédant pas par conséquent à la fonction de ramassage assignée au transport urbain (Fig 7.9).

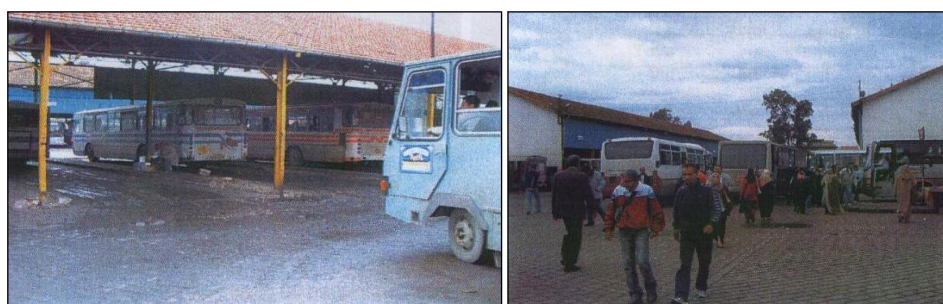


Fig 7.9. *Le déchargement des voyageurs au détriment de la sécurité des usagers. Auteur.*

Kouche.N est gérée par un opérateur privé assurant la régulation via un chef de station et des chefs de quai qui contrôlent les entrées, les sorties et le respect des temps d'attente pour le remplissage soit¹⁰ :

-En heure creuse : 10mn pour les bus à moyens gabarits et 15 min pour les grands gabarits.

-En heure de pointe : toutes les 2 à 3 minutes.

-Avec une amplitude théorique de service de 5h00 à 18h00, mais en réalité le temps est aléatoire et décidé par l'opérateur selon la rentabilité.

La station ne dispose pas d'aménagements adéquats ni pour les autobus (irrégularité des quais, conflit en entrée et sortie, etc.), ni pour les usagers (cheminement, lieux d'attente, etc.). L'absence d'hygiène du fait qu'elle fait office d'aire de remisage des bus, voire d'entretien et de réparation. (Fig 7.10).

Elle abrite des faibles commodités de services, et dispose de 02 grands abris. En plus d'être mal orientés, les quais existants sont pratiquement hors d'usage.

Le manque de toute signalisation ou source d'information renforce le sentiment de confusion chez les usagers (Fig 7.11).

⁸ *Largeur des quais, aires de stockage, aire de manœuvre, distinction des accès, équipements d'hygiène et d'accueil.*

⁹ *Source données recueillis auprès des chefs de stations 2014.*

¹⁰ *Ibid 5.*



Fig 7.10. Quais d'embarquement des voyageurs et aire de remisage. Station Kouche Nourredine. Auteur 2013.



Fig 7.11. Signalisations quasi absente renforçant le sentiment de confusion chez les usagers. Auteur 2013.

3.2 Opérateur public

3.2.1 Organisation

La création de l'ETA Annaba a été suite au décret exécutif n° 04-385 du 28 novembre 2004 portant « création de l'établissement public de transport urbain de Annaba ». Cela correspond bien à la période post-libération des transports, qui traduit la volonté de l'état pour la reprise en main du secteur à travers les villes Algériennes.

Le lancement de l'ETA Annaba tout comme le reste des entreprises publics à travers les wilayas¹¹(Etusa Alger, Eto Oran, Ets Skikda, etc.), reflète aussi la prise de conscience des pouvoirs publics (le ministère du transport) du potentiel que peuvent offrir ces entités dans la régulation d'une situation devenue anarchique.

L'organisation et le fonctionnement y sont nettement plus présents que chez l'opérateur privé, notamment grâce à la modernisation de tout le réseau d'infrastructures, la maintenance et la formation via différentes conventions de coopération avec différents partenaires, dont celle de la Coopération Technique Belge (CTB) en 2007¹².

Ayant un statut de société par action (SPA) lors de sa création, les entreprises de transport furent transformées par la suite¹³ en Établissement Public à caractère

¹¹ Profitant du retour à la croissance économique et de la stabilité politique et sécuritaire du début des années 2000.

¹² Agence belge de développement sur Le site : www.btctb.org. Consulté le 16 04 2016.

¹³ Outre la transformation du statut de l'EPE ETUSA décidé par le Conseil des Participations de l'Etat, l'examen de la situation de l'Entreprise a fait ressortir la nécessité de consacrer juridiquement le caractère de service public eu égard à des sujétions importantes assurées par l'entreprise.

Industriel et Commercial EPIC¹⁴, doté même d'un comité de participation depuis 2007¹⁵.

Avec l'instauration du décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010, JO n°18 (page 4), qui est venus pour préciser le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain. Et qui le classe en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est régi par les règles administratives dans ses relations avec l'Etat, et est réputé commerçant dans ses rapports avec les tiers. Cet opérateur est placé sous la tutelle du ministre des transports.

Sa création est dans une volonté d'assurer par tous les moyens appropriés, le transport public de voyageurs sur l'étendue du tissu urbain et suburbain, et ce en conformité avec l'organisation générale des transports fixé par les pouvoirs publics. Cet établissement est chargé notamment d'acquérir, de gérer et d'entretenir le matériel roulant ou fixes nécessaires à l'exploitation de son réseau ; de développer les installations et équipements d'exploitation et de maintenance nécessaires à l'accomplissement de ses activités; de participer à l'étude et/ou à la promotion de tout moyen ou mode de transport collectif et de l'intégrer à la réalisation des missions qui lui sont confiées ; d'assurer la formation, le perfectionnement et le recyclage de son personnel; de gérer ses stations urbaines et ses infrastructures propres ou liées au réseau exploité¹⁶.

Doté d'une direction avec un siège administratif, et une structure de maintenance du parc roulant, la société de transport d'Annaba assure sa couverture du réseau de transport par bus par le biais 13 lignes, dont 06 lignes urbaines et 07 lignes suburbaines (Fig 7.12).

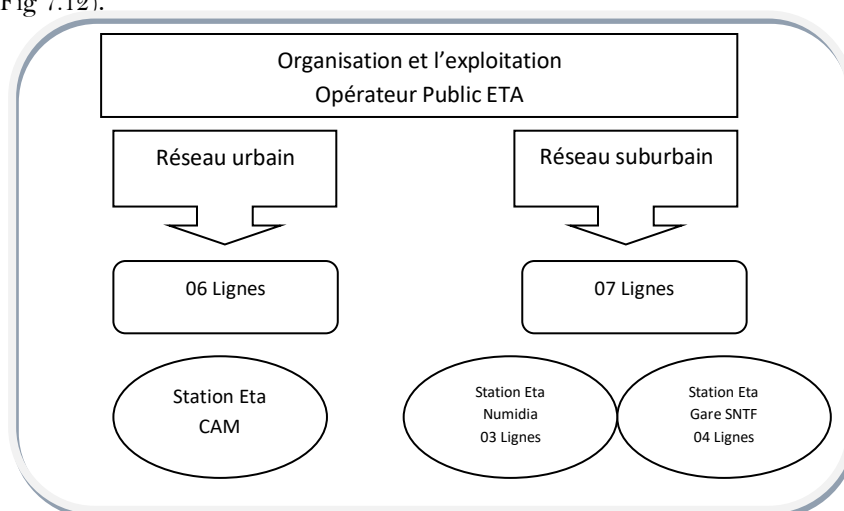


Fig 7.12. Organisation et exploitation du service de transport bus par l'opérateur public. Auteur 2016.

Le fait de séparer les stations ETA de celle de l'opérateur privé en Mars 2006, a permis à l'opérateur public de rentrer dans une sorte de concurrence avec le privé. Dans le sens où il n'est plus obligé de se partager les rotations à partir des stations

¹⁴ Source communiqué du conseil des participations de l'état du 13 février 2002, sur le site : www.cg.gov.dz. Consulté le 13.11.2016.

¹⁵ Selon la législation qui régie la relation de travail.

¹⁶ Décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010, JO n°18.

avec le privé. Ce qui lui a permis d'augmenter considérablement le nombre de ses propres rotations, cette délocalisation des stations a eu aussi comme conséquences de donner plus de liberté à l'usager quant au choix du prestataire «public ou privé».

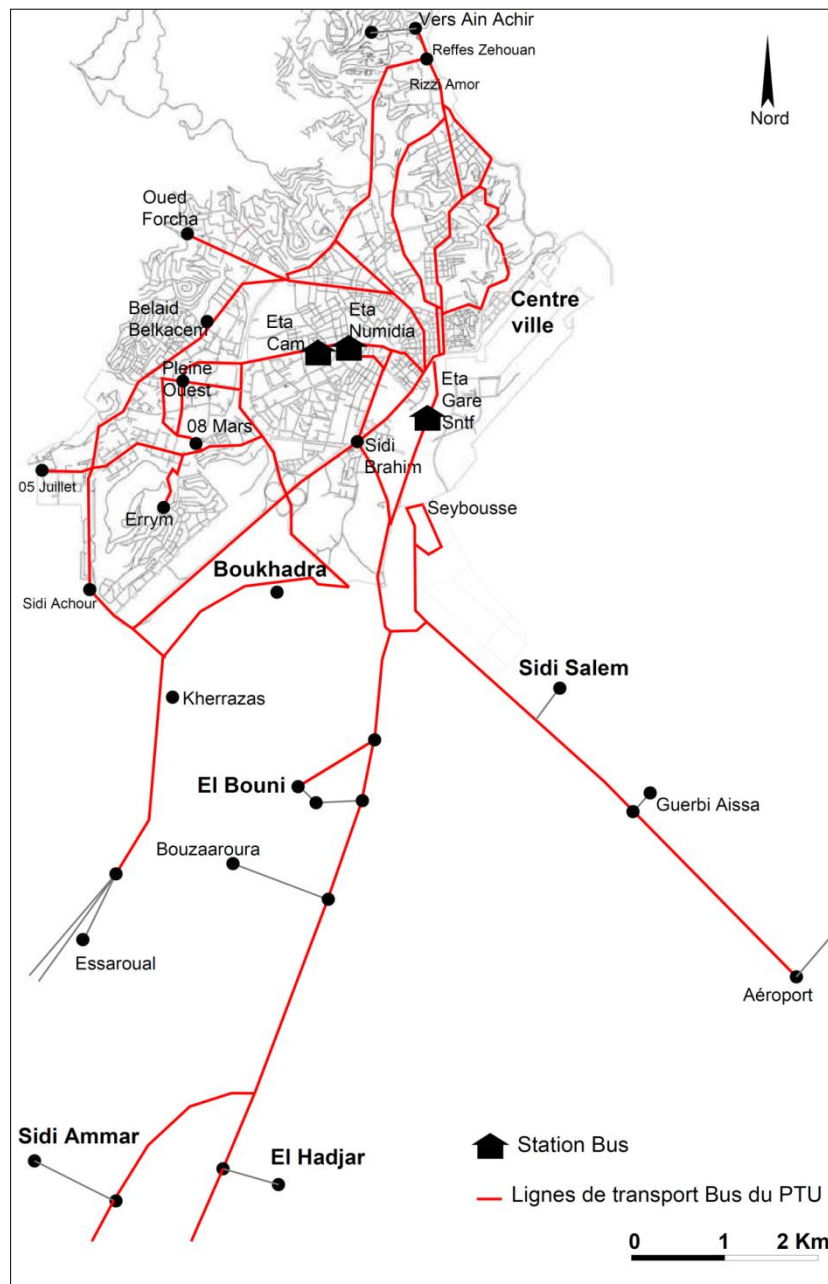


Fig 7.13. Lignes desservies par l'opérateur public ETA à l'intérieur du PTU. Auteur 2017.

3.2.2 Offre

3.2.2.1 Lignes Suburbaines

S'agissant des 04 lignes suburbaines exploitées par l'ETA, il convient de noter que l'offre dynamique journalière de 41 200 places correspond à 31 rotations effectuées dans les 02 sens, par l'entremise de 18 véhicules en services (Tab 7.5).

Code Ligne	Destination	Passage	Distance Parcours A/R	Nbre de bus	Nbre rotation /bus	Nbre places offertes/jour
41	El Bouni	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	16	6	14	16 800
25	Sidi Amar	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	24	6	10	12 000
26	El Hadjar	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	24	4	10	8 000
42	Sidi Salem	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	16	2	11	4 400
Total	4	Lignes	/	18	31	41 200

Tab 7.5. Volume de l'offre par lignes desservies par l'opérateur public (ETA Gare SNTF). Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité. mars 2015.

Pour les 03 lignes suburbaines exploitées par l'ETA, il convient de noter que l'offre dynamique journalière de 14200 places, qui correspond à 35 rotations effectués dans les 02 sens, par l'entremise de 06 véhicules en service les jours de semaines (Tab 7.6).

Code Ligne	Destination	Passage	Distance parcouru A/R	Nbre de Bus	Nbre rotation/bus	Nbre places offertes/jour
30	Boukhadra	Bd Saouli Abdelkader Bd Bouzered Houcine	10	2	18	7200
33	Hjar Ediss	Bd Saouli Abdelkader Bd Bouzered Houcine	42	3	9	5400
12	Seybousse	Bd Saouli Abdelkader Bd Bouzered Houcine	13	1	8	1600
Total	3	Lignes	/	6	35	14200

Tab 7.6. Volume de l'offre par lignes desservies par l'opérateur publique (station ETA Numidia) - Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.

3.2.2.2 Lignes Urbaines

Cette station est exploitée par le secteur étatique (ETA), couvre 06 lignes par le moyen de 20 véhicules, d'une capacité totale de 2 000 sièges par le biais de 70 rotations jour.

L'offre dynamique journalière réalisée sur la base de 70 rotations en moyenne jour conduit à l'obtention d'une offre dynamique estimée à 44 800 places jour, ainsi il convient de conclure qu'une place du parc en service génère en moyenne 24 places jour. (Tab 7.7).

Code Ligne	Destination	Passage	Distance parcouru A/R	Nbre de bus	Nbre rotation /bus	Nbre places offertes/jour
01	05 Juillet	Bd d'Afrique	11	4	12	9600
	Erym	Bd d'Afrique	10	3	12	7200
03	08 Mars	Bd d'Afrique	8	2	14	5600
04	Oued Forcha	Pont Blanc	7	2	14	5600
05	Sidi Achour	Belaid Belkacem	18	6	10	12000
11	Ain Achir	CHU Ibn Rochd	22	3	8	4 800
Total	6	Lignes	/	20	70	44 800

Tab 7.7. Volume de l'offre dynamique par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA CAM) -Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.

3.2.3 Demande

3.2.3.1 Lignes Suburbaines

Pour les 04 lignes suburbaines exploitées par l'ETA au niveau de la station ETA Gare SNTF, le trafic journalier est de 18 200 voyageurs par jour correspond à : 31 rotations effectuées dans les 2 sens, par l'entremise de 12 véhicules en service les jours de semaines. (Tab 7.8).

Code Ligne	Destination	Passage	Distance Parcouru A/R	Nbre de bus	Nbre rotation /bus	Nbre voyageurs /Jour
41	El Bouni	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	16	6	14	5089
25	Sidi Amar	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	24	6	10	6568
26	El Hadjar	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	24	4	10	5696
42	Sidi Salem	RN 44 (Sidi Brahim) Avenue ALN	16	2	11	847
Total	6	Lignes		12	31	18 200

Tab 7.8. Volume de la demande par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA Gare SNTF)-
Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service.
comptabilité mars 2015.

S'agissant des 03 lignes suburbaines exploitées par l'ETA ; il convient de noter que l'offre dynamique journalière de 4451 places, correspond à 35 rotations effectuées dans les 2 sens, pour 06 véhicules en service les jours de semaines.

Code Ligne	Destination	Passage	Distance parcouru A/R	Nbre de bus	Nbre rotation /bus	Nbre voyageurs /Jour	Taux de Remplissage %
30	Boukhadra	Bd Saouli Abdelkader Bd Bouzered Houcine	10	2	18	2524	35,06
33	Hjar Ediss	Bd Saouli Abdelkader Bd Bouzered Houcine	42	3	9	1775	32,87
12	Seybousse	Bd Saouli Abdelkader Bd Bouzered Houcine	13	1	8	152	9,50
Total	3	Lignes		6	35	4451	31,35

Tab 7.9. Volume de la demande par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA Numidia)-Source :
données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité
mars 2015.

3.2.3.2 Lignes urbaines

Pour la Station urbaine ETA CAM :

Pour les 04 lignes suburbaines exploitées par l'ETA au niveau de la station ETA CAM le trafic journalier est de 21 754 voyageurs par jour, ce qui correspond à 70 rotations effectuées dans les 2 sens, résultant de l'entremise de 20 véhicules en services. (Tab 7.10).

Code Ligne	Destination	Passage	Distance parcours A/R	Nbre de bus	Nbre rotation /bus	Nbre voyageurs /Jour
01	05 Juillet	Bd d'Afrique	11	4	12	4911
	Erym	Bd d'Afrique	10	3	12	2869
03	08 Mars	Bd d'Afrique	8	2	14	1548
04	Oued Forcha	Pont Blanc	7	2	14	1992
05	Sidi Achour	Belaïd Blkacem	18	6	10	9067
11	Ain Achir	CHU Ibn Rochd	22	3	8	1367
Total	6	Lignes		20	70	21 754

Tab 7.10. Volume de la demande par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA CAM) –Source Auteur données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.

3.2.4 Infrastructures d'accueils exploités – station sur voirie

3.2.4.1 Station lignes urbaines ETA (Centre d'Affaires CAM)



Fig 7.14. Station ETA CAM . Auteur 2014.

La Station «ETA CAM» se situe comme son nom l'indique ; en face du Centre d'Affaires Méditerranéen CAM, en plein centre ville, sur la bordure de la rue Riadh El Solh, et à proximité immédiate de la station Souidani Boudjemaa.

Elle fut créée en Mars 2006 avec celle d'ETA Gare SNTF, suite à sa délocalisation de la station Souidani Boudjemaa pour séparer l'opérateur privé du public, en lui affectant un emplacement à 150m de cette station. Sa gestion est assurée par les propres agents de l'ETA.

C'est une station sur voirie (110 mètres de longueur environ), constituées d'arrêts (02 abribus) en bordure d'une rue à forte fréquentation, occasionnant une grande gêne pour les véhicules qui l'emprunte. (Fig 7.15).



Fig 7.15. Embarquement des voyageurs la station ETA CAM. Auteur 2014.

Elle dessert les secteurs : Ouest et Nord, de 4,1 à 8,5 Km de distance. Ces lignes au nombre de 05: (5 juillet, 08 mars, Oued Forcha, Sidi Achour, Rizzi Amor, cité Rym). Le service est assuré par 17 autobus standard de 100 places qui sont affectés à ces lignes, et qui traitent 21 754 voyageurs/jour.

3.2.4.2 Stations lignes suburbaines : ETA gare SNTF et ETA Centre Numidia



Fig 7.16. Station ETA SNTF sur l'entrée de la ville (Carrefour de la gare). Auteur 2013.

La Station ETA «Gare SNTF» se situe comme son nom l'indique à côté de la gare ferroviaire, sur l'une des entrées de la ville qui débouche sur le centre ville.

Créée en Mars 2006 suite à sa délocalisation de la station Kouche Nourredine, pour séparer les opérateurs privés du public en lui affectant un emplacement sur le côté de la gare SNTF, sur la RN44.

C'est une station sur voirie, en bordure de la sortie de la ville, constituée d'arrêts alignés parallèlement à la voie ferrée. Comportant 02 Abribus pour 04 lignes et 18 200 voyageurs par jours.



Fig 7.17. Station Eta gare SNTF. Auteur 2015.

Quatre lignes sont exploitées par l'ETA en partance de cette station pour desservir Sidi Salem, El Bouni, Sidi Ammar et El Hadjar ; leurs distances varient de 14,40 Km à 35,15 km, elles sont assurées par un dispositif de 18 autobus standard de 100 places affectés.

La station de ETA Centre Numidia, quant à elle comporte les mêmes caractéristiques que la Station ETA " Gare SNTF ".

C'est une station sur voirie pour les lignes suburbaine destinée donc à la desserte des secteurs sud et est de la ville ; les trois lignes exploitées par l'ETA partent de cette station pour desservir (Seybousse, Boukhadra, Hdjar Ediss). Dont le rayon varie de 6,5 à 17.25Km.

La Station ETA Numidia se situe comme son nom l'indique face au Centre d'Affaires Numidia en plein centre ville, à coté de la station Souidani Boudjema.

Elle est un peu plus récente que les deux autres stations (ETA CAM et ETA SNTF). Créée en Mars 2007, en concordance avec les objectifs de l'ETA d'améliorer sa couverture spatiale, et d'élargir son potentiel du coté du suburbain en créant la station ETA SNTF. Achevant la séparation avec la station Souidani Boudjema.



Fig 7.18. Station ETA centre d'affaire Numidia. Auteur 2014.



Fig 7.19. Le fort trafic enregistré sur l'emplacement de la station ETA gare SNTF. Auteur 2014.

3.3 Typologies et âge du parc public et privé

Le parc roulant affecté à l'exploitation des deux réseaux urbain et suburbain par l'opérateur privé est assez hétéroclite. Dépend beaucoup plus des capacités financières de l'entreprise familiale que celle de la rentabilité d'exploitation ou même du gabarit du système viaire.

Au total 469 bus dont la capacité offerte varie entre 100 places pour la catégorie des Autobus, et de 25 places pour celle des Minicars (Tab 7.11).

Leurs âge est assez variable de 10 ans en moyenne pour les bus affectés aux lignes urbaines, et 7 ans d'âge moyen pour le parc roulant affecté aux lignes urbaines (DTW,2012).

	Nombre De véhicules	Type de véhicule				Capacité théorique— Sièges offerts
		MC 25p	AC 50p	MB 40p	AB 100p	
Lignes urbaines	172	28	00	85	57	10 010
Lignes suburbaines	297	173	23	08	78	15 260
Parc total privé	469	201	23	93	135	25 260

Tab 7.11. Typologie du parc Privé. Source auteur Sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Kouche , mars 2015.

Pour l'opérateur public : Le parc roulant affecté à l'exploitation des lignes urbaines et suburbaines et contrairement à celui du privé est complètement hétérogène, composé uniquement de 44 autobus de 100 places. Plus récent et plus confortable que celui du parc privé, en plus de la climatisation (Tab 7.12).

	Nombre De véhicules	Type de véhicule				Capacité théorique— Sièges offerts
		MC 25p	AC 50p	MB 40p	AB 100p	
Lignes urbaines	20	/	/	/	20	10 010
Lignes suburbaines	24	/	/	/	24	15 260
Parc total privé	44	/	/	/	44	25 260

Tab 7.12. Typologie du parc Privé. Source Auteur sur la base des données recueillis auprès de la direction de l'ETA mars 2015.

3.4 Privé et public : des taux de remplissages assez moyen

Lignes	Places offertes dynamiques jour	Demande voyageurs /jour	Taux de remplissage moyen %
13 lignes urbaines	152 060	103 770	68,24
16 lignes suburbaines	128 961	80 040	59,74
Total 29 lignes réseau	281 021	183 810	65,42

Tab 7.13. Taux de remplissage des lignes exploité par l'opérateur privé. Auteur.

Lignes	Places offertes dynamiques jour	Demande voyageurs/Jour	Taux de remplissage moyen %
09 Lignes suburbaines	55 400	22 651	37,76
06 Lignes urbaines	44 800	21 754	48,56
Total 16 lignes réseau	100 200	44 405	43,16

Tab 7.14. Taux de remplissage des lignes exploitées par l'opérateur public. Auteur.

L'opérateur privé compte 68.90% de taux de remplissage sur les lignes urbaines, et 59,74 % pour les lignes suburbaines exploitées.

Uniquement deux lignes de dessertes de la proche banlieue accusent des taux de remplissages assez élevés à l'exemple de la ligne 05 Souidani.B - Sidi Achour avec 90,28% et les lignes 02 Souidani.B - Oued Dheb avec 86.67% ; qui se distinguent par un taux de remplissage assez élevé. Mais il est assez moyen pour le reste des lignes.

Pareil pour les deux lignes qui desservent les communes limitrophes, comme la ligne 34 (Kouche.N-Berrahel) avec 96,15%, aussi les lignes 25 (Kouche.N - Sidi Amar) et 26 (Kouche.N - EL Hadjar), avec 72.11% présentent un taux de remplissage excellent, tandis que pour le reste des lignes il reste assez moyen.

Ce qui offre une moyenne de 65.42% de taux de remplissage pour la part exploitée par le privé.

Tandis que l'opérateur public accuse des taux assez bas : 37.90% de taux de remplissage sur les lignes urbaines prises en charge et 48,56 % pour les lignes suburbaines.

Des lignes suburbaines comme celle de : 26 (Kouche N - EL Hadjar), 25 (Kouche.N - Sidi Amar), 42 (Kouche.N – El Eulma), et urbaines 05 (SB- Sidi Achour) enregistrent des taux de fréquentation assez élevés, tandis que pour le reste des lignes le taux demeure assez moyen.

Ce qui ramène à un tau de remplissage total de 43.16%, considéré comme assez bas par rapport à celui de l'opérateur privé.

L'écart du taux de remplissage entre celui du privé de 65.42% et le public 43.16%, s'explique entre-autre par le respect du temps de remplissage, et le ramassage du coté de l'opérateur privé. Tandis que du coté privé ; il est dominé par les entorses aux règlements d'exploitation en ce qui concerne le temps de remplissage surtout pendant les arrêts (Fig 7.20) et (Fig 7.21).

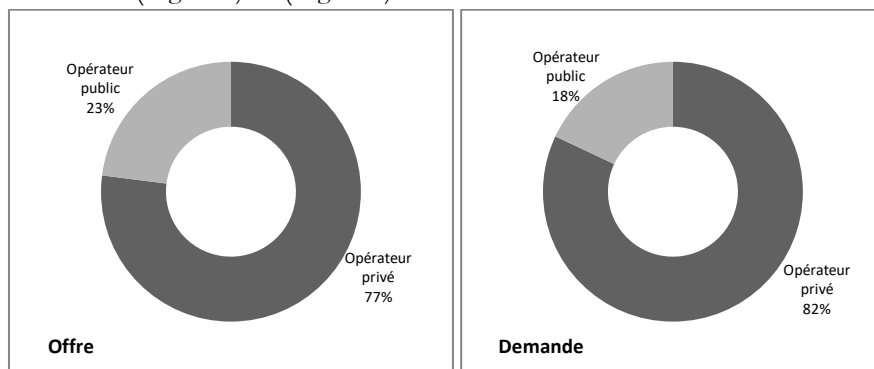


Fig 7.20. La part de l'offre et la demande par opérateur sur le réseau urbain. Auteur 2015.

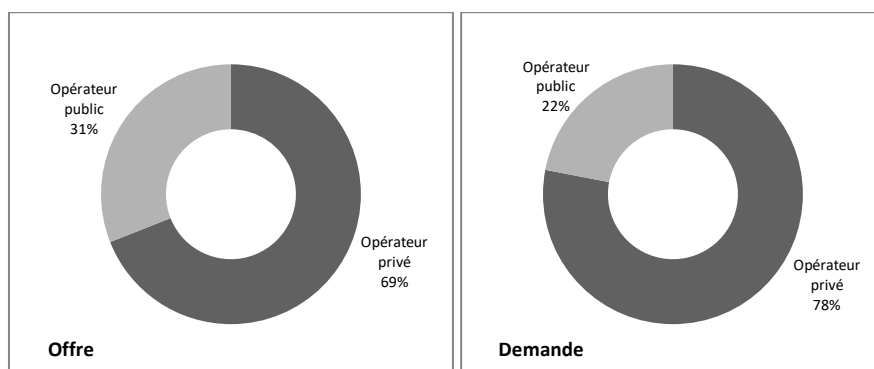


Fig 7.21. La part de l'offre et la demande par opérateur sur le réseau suburbain. Auteur 2015.

3.5 Les arrêts

Seulement une minorité des arrêts implantés sur l'ancien réseau de transport en commun et ce depuis la suprématie du secteur étatique, demeurent dotées de potelets et parfois d'abribus pour les lignes en plein centre ville.

Ainsi que les points de départs des lignes de l'ETA pour ses différentes stations : ETA gare SNTF, ETA Cam, ETA Numidia, sont matérialisés par des abribus. Alors que les arrêts de la majorité des lignes surtout les lignes nouvelles sont mal ou pas du tout matérialisés (Fig 7.22).



Fig 7.22. Arrêts sur le Boulevard d'Afrique : Autobus marquant un arrêt au milieu de la voie. Auteur 2016.

Le fait tangible que certains arrêts ne soient pas marqués (37 % des arrêts ne sont pas matérialisés), incite les opérateurs privés à s'arrêter fréquemment et intempestivement en pleine voie, pour faire monter ou descendre les voyageurs.

Ce fait induit une gêne pour la circulation générale¹⁷, avec plus de risques d'accidents, ce qui amplifie le sentiment de confusion ressentie chez les usagers montants ou descendants. (Tab 7.15).

Nombre D'arrêts total	Arrêts à potelets			Arrêts à refuges	Arrêts à abribus	Arrêts Non matérialisés			Arrêts intempestifs	
	Normal	Génant	Au carrefour			Normal	Génant	Dangereux	Génant	Normal
	36	2	3			70	2	3	2	49
205	41			15	23	75			51	

Tab 7.15. Typologie des arrêts de l'ensemble du réseau urbain de bus- Source Auteur données recueillies auprès de la DTW et actualisé par l'Auteur 2015.

¹⁷ Les arrêts établis loin du trottoir, réduisent et parfois même obstruent les voies de circulation.

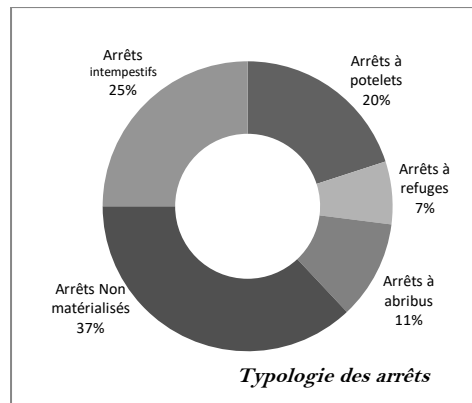


Fig 7.23. Typologie de chaque arrêt du réseau urbain. Auteur 2015.

La gêne induite par les arrêts anarchiques est accentuée pendant les heures creuses, par des temps d'arrêts prolongés. Surtout en périphérie où le contrôle est quasi-absent¹⁸.

L'autre fait marquant, faisant partie des pratiques courantes de l'opérateur privé ; est que pendant les heures de pointes certains prestataires quittant la station en tentant de réaliser le maximum de rotations ; ne s'arrêtent pas à tous les arrêts. Ce qui induit une baisse non seulement de la couverture spatiale physique¹⁹, mais aussi dynamique qui se traduit par la baisse du niveau de service.

4. Taxi collectif : un transport semi-collectif pour un rôle non négligeable

Le taxi collectif à Annaba en tant que mode de transport semi-collectif²⁰ doit sa naissance puis son essor à l'incapacité de la régie municipale en charge du TP urbain par autobus (RMACA), de satisfaire à partir du début des années 80 les besoins de déplacement de la population. Du fait qu'il transportait en 1990 deux fois plus de voyageurs que l'RMACA.

De ce fait ce type de transport joue un rôle prépondérant, en faisant concurrence en quelques sortes au transport par bus, ceci en offrant un service relativement confortable rapide et bon marché. Grâce entre-autre à l'ubiquité du taxi et sa rapidité de chargement.

Le parc taxis de la wilaya se compose de 3097 licences, exploitées sur un ensemble de 3344 licences attribuées²¹, soit un taux d'exploitation de 92,6 1%. Ces licences sont gérées et contrôlées par la direction de transport de la Wilaya.

Le service de transport par taxi est disponible pour 13 destinations à partir de 11 stations implantées dans le centre ville d'Annaba. (Fig 7.24), (Fig 7.25) et (Fig 7.26).

¹⁸ L'opérateur public respecte les arrêts plus que l'opérateur public.

¹⁹ Dans le sens de l'augmentation des distances inter-arrêts.

²⁰ Communément appelé taxi collectif, mais vue l'échelle et la taille de ce type de transport « 5 places au maximum » nous pensons qu'il s'apparente beaucoup plus à du transport « semi-collectif ».

²¹ La Direction de transport d'Annaba DTW 2014.



Fig 7.24. La station de taxi collectif sur voirie de la ligne Oued Forci (Souidani Boudjemaa/ Bouzèred Houcine) . Auteur2014.



Fig 7.25. La station de taxi collectif sur voirie des lignes :Boukhadra, Chaiba, Kheraza, Essarouel implantée sur la rue Boutiah Salah . Auteur2014

N°	Station	Lignes desservis
1	Station 19 Juin (rotation continue)	Cité An Nasr
2	Place Mohamed Belouizded (Avant port)	Aéroport
3	Station Souidani Boudjemaa	Oued forcha
4	Station Riadh El Solh	Plaine Ouest (Pont)
5	Station Aïta Ahmed	El Hadjar
6	Rue Khalfa Ali	Sidi Ammar
7	Rue 26 Novembre 1974	El Bouni
8	Rue Frkh Hadi	El Bouni
9	Rue Zaafour	Cité Seybouze
10	Rue Emir Abdelkader	Sidi Salem
11	Rue Boutiah Salah	Boukhadra, Chaiba, Kheraza, Essarouel

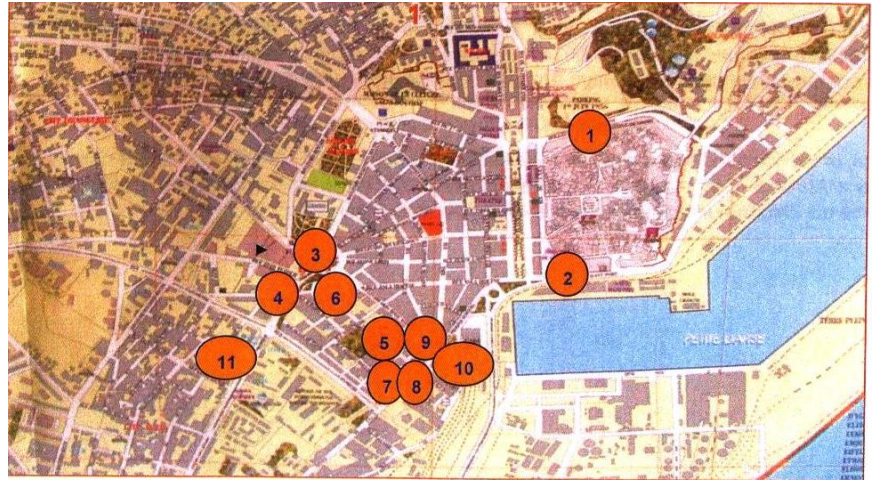


Fig 7.26. L'implantation des différentes stations de taxi collectif à travers le centre ville d'Annaba. Auteur 2015.

L'enquête ménage transport faites par la direction du transport urbain²², indique que 42 000 voyages par jour utilisent le réseau de transport par taxi. Ce type de transport connaît une forte influence surtout pendant les heures de pointes ce qui rend sa part de marché par rapport au TP de 20%, qui est assez conséquente.



Fig 7.27. Station de Taxi collectif sur le boulevard d'Afrique. Auteur 2017.

²² Source données issues du rapport Etude Portant le plan de transport 2008, CNTC Page 67.

5. La direction de transport comme unique compétence responsable de la Wilaya

Dans un cadre caractérisé par une gouvernance fortement centralisée, la direction de transport Wilayale DTW constitue le maillon entre le ministère en tutelle et la gestion des opérateurs. Elle est aussi l'autorité responsable des transports au niveau de la wilaya, qui gère l'activité des transports routier de personnes, en plus du service de l'aviation civile et la météo, par le biais de ses bureaux d'administration et des moyens (Tab 7.16).

Domaine	Type
Transport public de voyageurs et ses différentes lignes	De type national reliant les wilayas, lignes locales rural et suburbaine, lignes urbaines, lignes de transport Universitaire urbain. Lignes de transport Universitaire suburbain, lignes de transport de personnel, lignes intercommunales.
Les infrastructures d'accueil	Gare routière, voyageurs, transporteurs, départs, parc Bus.
Transport urbain lignes et stations	Suivant le plan de transport.
Activités taxi	Taxi et fourgons aménagés (places), licences d'exploitation de service taxi
Transport collectif urbain	Lignes.
Taxi individuel et collectif	Stations de taxis individuels. Stations Intercommunales, station Inter Wilaya.
Transport routier de marchandises	Transport propre compte.
-Activité de la prévention et de la circulation routière.	Activité de la prévention et de la circulation routière.

Tab 7.16. Domaine de compétences des DTW²³.

Les principales missions affectées à cette autorité au niveau du transport terrestres peuvent être résumées en la figure suivante (Fig 7.28):

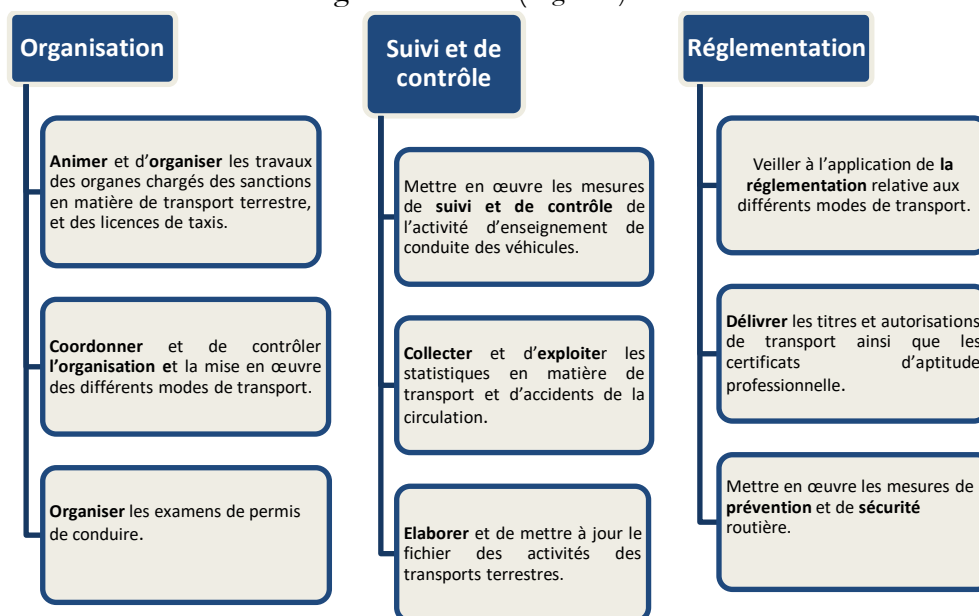


Fig 7.28. Schéma résumant les principales tâches des DTW. Auteur élaboré d'après le site de la DTW²⁴.

La DTW d'Annaba en tant qu'institution, éprouve des difficultés interne et externe, en matière de personnel qualifié, en pléthore d'exécutant. Elle fait face aussi à son rôle d'inspection et à la délivrance de titres de sécurité des navires de commerces et de plaisance, et d'assister aux travaux des comités de sureté portuaire et aéroportuaire.

²³ La DTW de Tizi ouzou sur son site officiel : <http://www.tiziouzou-dz.com/transport-missions.htm>.

²⁴ Ibid 16.

Ajouté à cela le manque d'encadrement qui touche toutes ces branches maritimes, aérienne et terrestre, et la gestion des projets : sièges, stations météorologiques, budget de sécurité des ports²⁵.

De plus d'énormes difficultés sont rencontrées par ces organes dans le recouvrement des attributions du secteur exercé parfois par d'autres organismes. Et dans l'imposition du point de vue de la direction, quand il s'agit de mettre en application de la réglementation en vigueur ou son interprétation.

Ceci est valable singulièrement pour les commissions et sous commissions d'orientation et de suivi en matière de transport urbain, que certaines parties assimilent à une commission d'attribution de lignes, de sanctions administratives et sous commissions des examens et sanctions (taxis).

Alors que l'élaboration des scénarios d'organisation des transports collectifs est juridiquement fondée sur les principaux textes (lois, ordonnances, décrets, arrêtés et circulaires d'application), qui régissent le secteur « Transport Terrestre de voyageurs ».

Ces principales dispositions sont consolidées par un ensemble de textes arrêtés à l'échelle de la wilaya et au niveau communal et qui se résument dans la figure 7.20.

²⁵ *Rapport : Présentation du secteur de transport, Direction du transport wilaya Annaba, juillet 1997, 25p.*

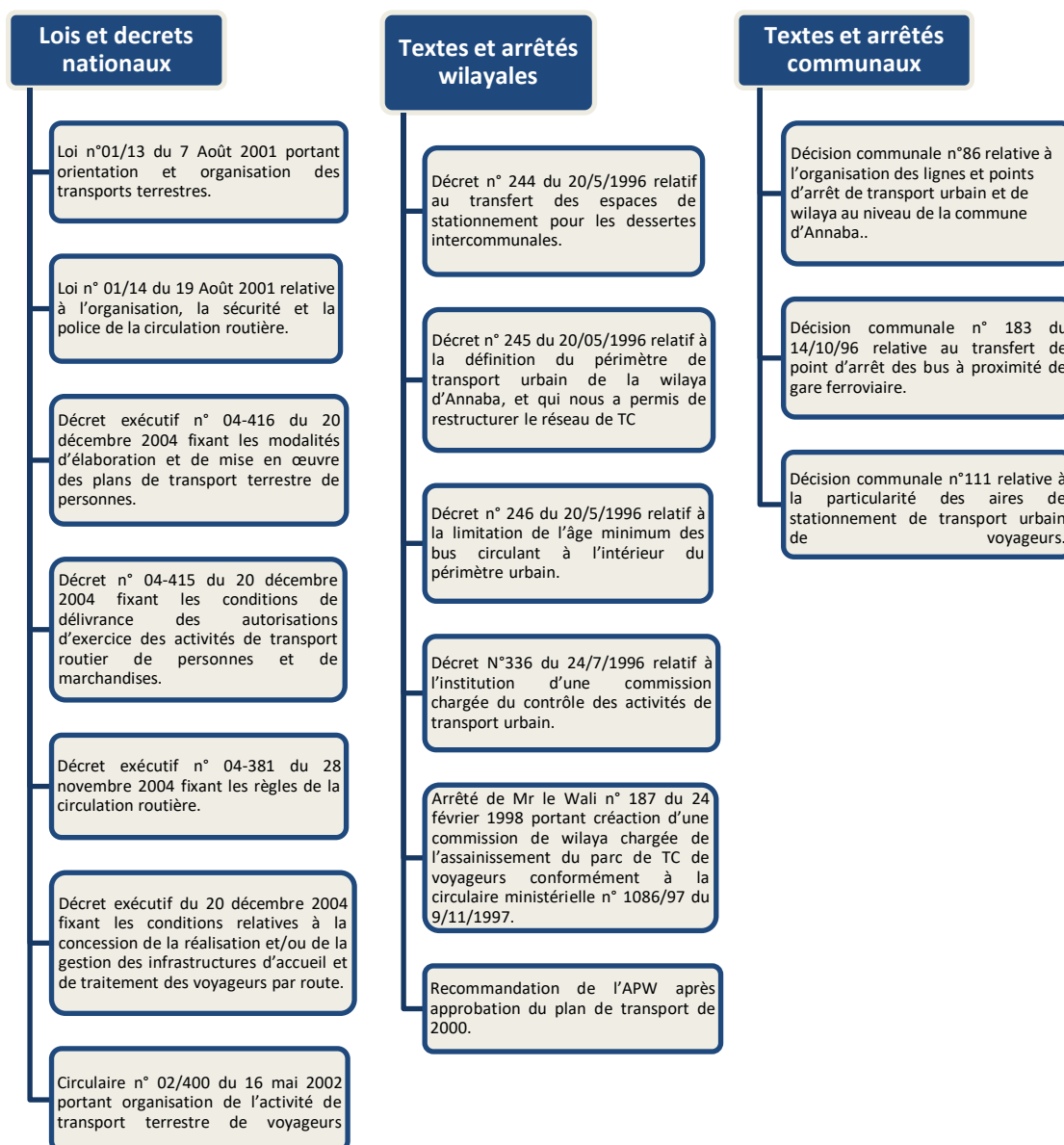


Fig 7.29. Encadrement juridique dans la planification et la gestion des transports de la wilaya d'Annaba. Auteur élaboré d'après l'étude du plan de transport de la wilaya- Phase 4, CNTC 2008, 121p.

Conclusion chapitre 7

La situation des transports urbains collectifs dans le PTU d'Annaba, exploité par les deux opérateurs (privé et public) a été marquée par la libéralisation qui a remodelée l'architecture du réseau de transport et dictée un nouveau jeu d'acteur.

Ses effets les plus manifestes déjà qualifié de «stigmates de la libéralisation», apparaissent sur les volets : organisationnels et fonctionnels qui à leurs tours se répercutent directement sur le niveau de service offert aux usagers.

Cette libéralisation a introduit l'acteur privé, qui a certes couvert la demande en matière de transport de bus, mais dont le service et le fonctionnement suivent des logiques de marché, qui s'apparentent sur certains points au «transport artisanal».

D'un autre côté la réintroduction de l'opérateur public ETA Annaba, et le fait de le délocaliser pour lui attribuer ses propres stations, dans «une logique de clivage entre opérateurs privés / publics» ; marque la volonté des pouvoirs publics de la reprise du marché en main, ceci après une longue période de monopole du privé avec toutes ses conséquences sur la qualité de service (Fig 7.30).

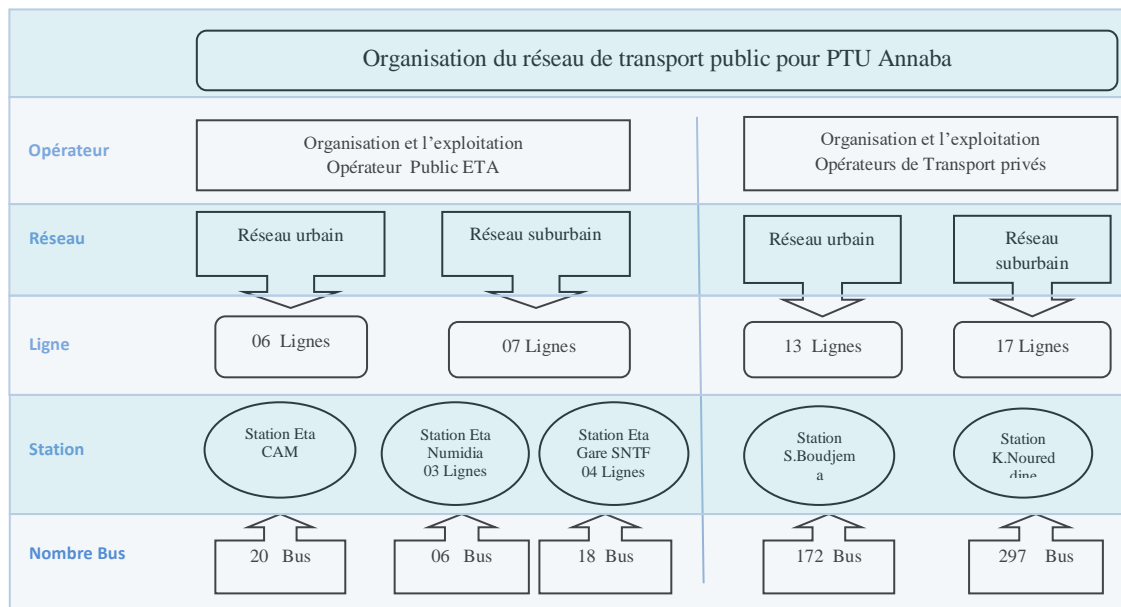


Fig 7.30. Clivage entre l'opérateur public et l'opérateur privé dans le PTU d'Annaba : Schéma résumant l'Organisation et l'exploitation du service de transport par bus. Auteur 2014.

Ce retour du secteur public apparaît à titre d'exemple par le parc roulant qui est de meilleure qualité, offrant plus de confort que celui du privé. La flotte de Bus de ce dernier se présente sous des gabarits hétéroclites, voir inadaptés aux caractéristiques des lignes et parfois même aux dimensions du système viaire.

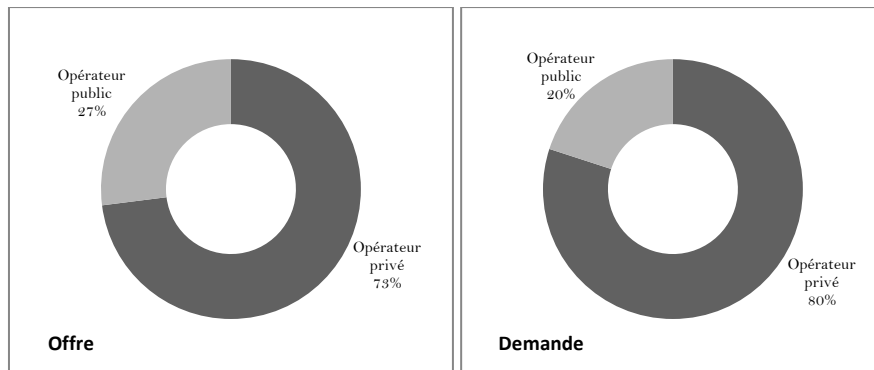


Fig 7.31. La part de l'offre et la demande par opérateur sur tout le réseau de bus. Auteur.

Les taux assez moyens de remplissages relatifs aux opérateurs ne résident ni à l'état du parc roulant, ni à la faiblesse du niveau service, mais plutôt à une suroffre caractérisée par le non respect des temps de remplissages en station, et en arrêt adoptées par l'opérateur privé.

Contrairement à celui de l'opérateur privé qui fait appel à différentes parades afin de rentabiliser ses rotations notamment ; l'allongement des temps d'arrêts, ou rouler à petite vitesse afin de rassembler le maximum de voyageurs possible dans les arrêts ; L'opérateur public grâce à son règlement intérieur et au contrat de gestion, respecte les temps de remplissages en stations et aux arrêts ; Ce qui explique les taux de remplissage assez faibles.

Le transport par taxis semi-collectif joue un rôle prépondérant à Annaba, ceci en offrant un service relativement confortable rapide et bon marché. Grâce entre-autre à l'ubiquité de la voiture et sa rapidité de chargement ; ce mode de transport doit jouer contrairement à une concurrence un rôle de complémentarité, et une continuité des trajets en bus afin d'améliorer l'accessibilité par les dessertes fines.

**Chapitre 8 Transport collectif à Annaba : une désorganisation
chronique, un dérèglement symptomatique**

Introduction

Le fonctionnement général du réseau de transport par bus d'Annaba subit les conséquences directes de la libéralisation sauvage, généralisée au niveau national. Le dérèglement du secteur étant sa résultante directe.

Tous les indices mènent à supposer que la situation actuelle du réseau résultante de la gouvernance des pouvoirs publics, n'est pas pérenne ni pour le secteur, ni pour le développement urbain de la ville.

Ce chapitre va essayer de passer en revue les principaux effets manifestes de cette dérégulation ainsi que ses impacts sur : l'organisation, le fonctionnement général et surtout sur le niveau de service offert aux usagers.

Ce travail a été basé sur la méthode d'enquête, par un questionnaire destiné aux usagers d'une part et d'autre part par la méthode de l'observation active du champ d'investigation (*Fenneteau, 2007*), qui nous a permis d'établir le questionnaire et de déceler les particularités liées aux pratiques contextuelles.

Ce cheminement basé sur l'observation active exige du chercheur d'être attentif et « d'avoir toujours les yeux ouverts à tout événement, l'esprit douteur et indépendant, disposé à examiner tout ce qui se présente et à ne rien laisser passer sans en rechercher la raison» (*Bernard, 1996, p6*).

L'enquête prend en compte les critères standards relatifs à la qualité de service, et les pratiques locales relatives au contexte d'Annaba dans l'exploitation du service de transport par bus. Ceci à travers la proposition d'une classification des critères suivant une grille adaptée.

L'enquête a été menée auprès des usagers des deux opérateurs public et privé, afin de permettre à la fois de se positionner à la place de l'utilisateur, ainsi que d'avoir une meilleure appréciation du niveau de service offert, mais tout en essayant d'avoir suffisamment de recul pour comparer le niveau de service offert par rapport à chacun des deux opérateurs.

L'objectif de ce chapitre étant la mise en œuvre d'une approche qualité dans l'exploitation du TP. Tout en recentrant les politiques vers l'utilisateur en mettant l'accent sur ses besoins et ses attentes du service.

1. Préparation de l'enquête

1.1 Enquête et établissement du questionnaire

Partant du principe qu'il est possible de considérer le niveau de la qualité, parce que étant la somme d'un certain nombre de critères de qualité pondérés ; Alors l'analyse qualitative permettra d'obtenir une évaluation de la valeur relative de ces critères¹.

L'enquête qui a concerné la qualité de service, a été établit auprès des usagers des transports par bus par rapport aux deux opérateurs.

Le questionnaire qui a été établit vise à mesurer à la fois la qualité de service perçue et la qualité de service attendue. De part ce choix, l'objectif est de recentrer la politique de transport «vers les désidératas et les attentes de l'usager²». Ces dernières sont souvent mises en dernière position derrière les décisions politiques improvisées, ainsi « le manque de professionnalisme », qui constitue l'élément le plus marquant dans l'exploitation du service de bus par l'entreprise privé.

Le questionnaire est destiné aux deux usagers des opérateurs public et privé, ceci afin d'avoir la possibilité de distinguer la différence dans la perception du niveau de service pour chacun des deux partenaires. Qui semble fort intéressant à souligner.

Les questions à caractère complexe ont été intentionnellement évitées, parce qu'elles demandent plus d'efforts de réflexion (*Berthier, 2006*), tout en évitant aussi les termes trop techniques. Et en gardant un langage simple et compréhensible dans l'énoncé des questions³.

Une distinction claire aussi a été faite à travers les questions qui tournent autour des préceptes de base liés à la qualité de service : accueil, confort, tarification, etc. Et les questions liées aux pratiques locales spécifiques qui sont observées lors de l'exploitation des lignes par l'opérateur privé : changement d'itinéraire, la vitesse ou au contraire la lenteur, et l'attente prolongée aux arrêts « temporisation ».etc.

L'enquête comprend deux types de questions :

1.1.1 Des questions fermées

Elles sont ciblées afin d'orienter et servir l'objectif du travail de recherche. Les questions à choix multiples avec «oui» et «non», ou à plusieurs propositions permettent à l'usager du bus de décider entre plusieurs modèles de réponses homogènes ; en plus de l'avantage de permettre des comparaisons, pour faciliter leurs analyses et traitements en aval.

¹ Ayant pris comme référentielle la norme : EN 13816, le Comité Technique CEN/TC 320 «Services de transport et logistique de la qualité de service » - octobre 2002

² Prenant l'usager comme référence principale.

³ Le questionnaire a été établit dans un langage simple et compréhensible destiné à un large spectre d'usager. L'usage des termes techniques relatifs à la spécialité : mode de rabattement à l'origine, amplitude horaires, etc. ont été écarté au maximum afin d'éviter les incompréhensions.

1.1.2 Des questions mixtes

Dont une partie est de type fermé et une partie ouverte, afin de laisser à l'utilisateur l'occasion de s'expliquer sur un choix qui n'a pas été cité dans la liste des réponses à la question posée. Ou bien un espace où ce dernier peut s'exprimer librement sur ce qu'il pense du service de transport.

Même si les chances dans ce cas d'avoir des réponses hétéroclites augmentent, ça mettra néanmoins la lumière sur des idées et des pratiques non exprimées auparavant (*De Singly, 2006*).

1.2 Principes directeurs rentrant dans le choix des Critères retenus pour l'enquête

Les critères choisis pour l'enquête reflètent le niveau d'appréciation représentant le point de vue de l'utilisateur par rapport au service fourni, qui s'étale sur toute la durée du déroulement du déplacement : depuis la station ou le point de départ - pendant l'attente - l'embarquement et la montée - Durant le voyage en bus - l'arrivée et la descente en station ou arrêt.

Cette enquête prend en compte à la fois les critères standards relatifs à la qualité de service, et les critères générés par les pratiques locales dans l'exploitation du service de transport par bus à Annaba. Ceci a abouti à la proposition de classification des critères suivants :

1.2.1 Des critères de base

Des critères relatifs aux notions générales de base en relation avec la qualité de service dont une partie⁴ est tirée de la norme EN 13816 sur « La qualité globale du transport public de voyageurs » à travers :

1.2.1.1 Critères d'ordre général

-**L'itinéraire** : (Question n° 13) faisant partie des indicateurs relatifs à l'offre de service, qui reflète l'appréciation du tracé des lignes de bus formant le réseau.

-**La fréquence de passage** : (Question n° 14) qui concerne la durée et l'appréciation du temps écoulé entre deux passages de bus, en matière d'offre de service.

-**Les conditions d'attente** : (Question n°21) l'appréciation générale sur les conditions d'attente du bus, et le niveau d'équipement sur le réseau que se soit en station ou aux arrêts.

-**La tarification** : (Question n° 35) il s'agit réellement d'une appréciation du niveau de la compatibilité du prix du titre de transport, avec le budget des différentes tranches d'utilisateurs. Ce critère compte parmi les indicateurs de l'offre de service.

1.2.1.2 Critères d'ordre détaillé

-**La durée** : (Question n°23) le temps nécessaire pour effectuer le trajet, et l'appréciation de l'utilisateur.

⁴ Dans cette catégorie 05 critères à savoir : L'information, la durée, l'accueil et l'attention portée au client, le confort et la sécurité ont été tirés de la norme EN 13816 sur la qualité globale du transport public de voyageurs. Ces 05 critères sont classés dans la catégorie des critères qui fournissent une description détaillée de la réalisation du service par ladite norme. Le reste des critères à savoir l'offre de service et l'accessibilité sont classés comme décrivant l'offre de Transport Public dans des termes plus généraux.

-Le confort du trajet : (Question n° 27, n°28) le seuil de confort durant le déplacement en bus, et qui dépend des dispositions de services introduits dans le but de rendre le déplacement en bus relaxant et agréable.

-La sécurité : (Question n°34) le niveau du sentiment d'assurance ressenti individuellement par chaque usager en station ou abord du bus, procuré par les moyens humains et matériels mis en œuvre.

-L'information : a été mesurée d'une façon indirecte, étant donné qu'elle résulte de la somme de plusieurs questions à la fois. Notamment des moyens de communication relatifs à l'itinéraire et au temps nécessaire pour programmer et effectuer le déplacement : l'itinéraire, horaires, orientation, etc.

-Accueil : (Question n° 29) qui concerne l'attention portée à l'utilisateur par les éléments de service introduits, pour assurer la meilleure adéquation possible entre le service de référence et les attentes de chaque usager.

-Accessibilité : (Question n°18, n°19) exprime le niveau de facilité ou la difficulté quant à l'accès au bus y compris l'interface avec d'autres modes de transport, et en quelques sortes une mesure de l'implication de l'utilisateur dans la pratique de la multi-modalité.

1.2.2 Critères spécifiques, imprégnés du contexte et des pratiques locales

D'autres critères ont été adaptés aux spécificités et pratiques qui y sont associées, relatives au contexte du transport d'Annaba. Elles sont dictées voir imposées à l'utilisateur par l'exploitant privé, et suivent comme ça été déjà soulevé une logique du gain maximal. Notamment ceux qui concernent :

-Amplitude Horaire : (Question n°22) une des données relatives à l'offre de service, qui représente la période de la journée pendant laquelle les services sont disponibles, en d'autres termes ; L'écart entre l'heure où débute le service et l'heure à laquelle il se termine⁵.

-Le changement d'itinéraire : (Question n° 25, n°26) une des pratiques courantes suivies par l'opérateur privé ; consiste en le changement de l'itinéraire réglementaire, en sautant des arrêts pour différentes raisons.

-La durée prolongée du trajet : (Question n° 24) généralement les trajets en bus durent plus longtemps pour diverses causes, et tributaires de plusieurs paramètres créés ou subies.

En plus des causes externes classiques et inhérentes à l'exercice de l'activité de transport, ou en d'autres termes des conditions subies comme : les embouteillages et les travaux sur voiries . D'autres causes internes ou «conditions créées» viennent s'ajouter, notamment ceux relatives aux pratiques observables spécifiques au contexte d'Annaba : (comportement du conducteur, conduite en ralenti, l'attente devant chaque arrêt de bus, le mauvais état du matériel roulant) expliquant les causes du prolongement de la durée du trajet en bus.

⁵ *Théoriquement elle dépend des jours de semaines et des jours fériés, mais dans le cas d'Annaba l'enquête cherche à démontrer qu'elle dépend beaucoup plus de la rentabilité des heures.*

-Le comportement du personnel : (Question n°29, n°30) dans le cas d'étude les critères sont orientés vers l'accueil et le comportement du personnel travaillant à bord du bus, usuellement composé de :

- **Receveur** : l'employé qui encaisse les titres de transport et place les voyageurs.

- **Chauffeur** : responsable du bus, sa conduite et son entretien.

-Violence en transport : (Question n°31, n°32, n°33) la question porte sur un témoignage sur un acte de violence survenu pendant le service de transport, dont l'utilisateur pourrait être même une victime.

1.3 La préparation et organisation du questionnaire

Suivant la même logique, lors de l'établissement du questionnaire, il a été procédé à la division de ce dernier en trois (03) principales parties :

1.3.1 La première partie : (La Question n°1 à la Question n°7) traite les informations concernant le questionné : Sexe, tranche d'âge, catégorie socioprofessionnelle. Ainsi que des informations concernant ses déplacements : Origine/ destination, motif principal du déplacement par bus.

1.3.2 La deuxième partie : (La Question n°8 à la Question n° 35) s'est penchée sur les caractéristiques des déplacements : fréquence hebdomadaire de l'usage du bus (question n°14)- Distance domicile arrêt de bus et destination (questions n°15 et n°16) - Mode de rabattement à l'origine (question n°17) – Mode de correspondance par bus (question n°18).

Ce niveau de la qualité de service perçue, concerne le seuil perçu par l'utilisateur correspondant au niveau de la qualité réalisée et assurée quotidiennement. Cette partie du questionnaire tire son importance, du fait que la qualité réalisée est mesurée du point de vue de l'utilisateur, pris comme référence. Ce dernier traduit sa perception et son appréciation du niveau de service pouvant être évalué par une analyse qualitative.

Elle traduit également son expérience et son vécu personnel du service ou des prestations qui lui y sont associées, de la façon dont les acteurs responsables présentent des informations relatives au service, ou de l'entourage direct de l'utilisateur.

1.3.3 La troisième partie (La Question n°36 à la Question n°41)

Dans laquelle sont traduites les attentes et les propositions des utilisateurs pour leurs déplacements en bus. Les six (06) dernières questions ont été orientées dans le sens de sonder le seuil de qualité de service explicitement ou implicitement recherché par l'utilisateur du transport par Bus. Ceci traduit aussi les aspirations futures de l'utilisateur autant qu'élément décisif dans l'amélioration de ce service.

1.4. L'échantillonnage relatif à l'enquête

Afin de constituer un échantillon crédible et représentatif, par rapport à l'ensemble des utilisateurs du transport en commun pour l'urbain et le suburbain. Qui Correspond à

228 215 voy/jour ; la taille de l'échantillonnage a été fixé pour une marge d'erreur tolérée de 5 %, avec un niveau de confiance estimé⁶ à 95%.

L'enquête n'a pas de groupe cible ; elle vise tous les usagers du bus par station sans distinction ou présélection préalable. Le nombre de questionnaire qui y correspond est de 384 questionnaires. Partagés proportionnellement à la part de chaque opérateur dans la demande globale ⁷: à savoir entre opérateur public -Eta 20 % des questionnaires et Opérateur privé avec 80% des questionnaires selon le tableau 8.1 suivant :

Opérateurs	Lignes	Demande voyageurs /jour	La part %	Echantillonnage 5% 384 questionnaires
Privé	13 lignes urbaines	103 770	45.47%	174
	16 lignes suburbaines	80 040	35.07%	135
	Total réseau : 29 lignes	183 810	80.54%	309
Public -Eta	09 Lignes suburbaines	22 651	9.92	38
	06 Lignes urbaines	21 754	9.53	37
	Total réseau : 16 lignes	44 405	19.45%	75

Tab 8.1. Échantillonnage de l'enquête par rapport au nombre total des usagers du bus.

2. Analyse et interprétation des résultats de l'enquête.

2.1 Un profil assez varié pour les usagers des transports publics

Les questionnés à travers les différentes stations, présentent des profils assez variés, pouvant refléter une image assez réelle des usagers des transports en commun à Annaba ; «39.5% des interrogés sont des femmes et 60.5% des hommes».

La majorité des usagers sont constitués d'un public jeune et font partie de la tranche d'âge de 18 à 45 ans, dont 41% des usagers ont 18 à 25 ans, alors que ceux de 26 à 45 ans viennent en deuxième lieu, avec 37%, et 13% pour les 45 à 65 ans. Tandis que les personnes de 66 ans et plus sont à 5% . (Fig 8.1) et (Fig 8.2).

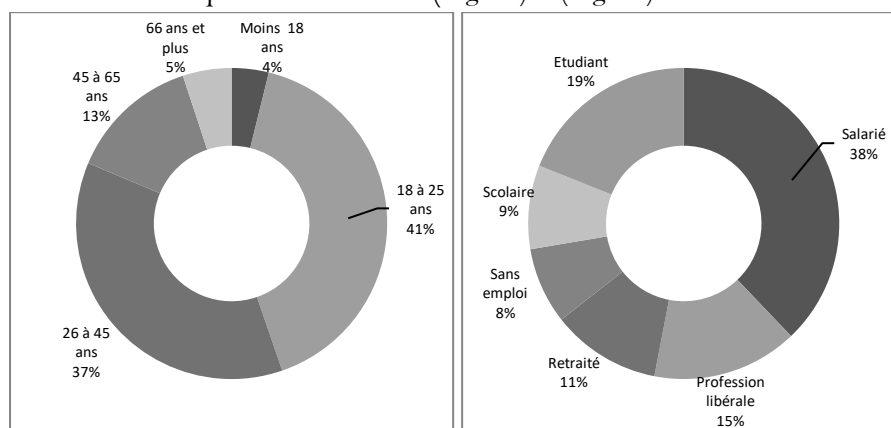


Fig 8.1. Tranches d'âges de l'échantillon.

Fig 8.2. Différentes catégories socioprofessionnelles.

40% des usagers questionnés représente la catégorie socioprofessionnelle des fonctionnaires salariés, et 19% sont des étudiants, le reste des usagers sont partagés

⁶ Guide de la détermination de l'échantillonnage pour un questionnaire issue de l'ouvrage de (Laura Vaughan,1997).

⁷ Voir le chapitre 2, partie 3 Partie conclusion.

entre profession libérale avec 15%, et 11% sont des retraités. Alors que les sans emplois représentent 8%

Les usagers en question dont 41.6% résident dans la proche périphérie, et 32.4% résident au centre ville, et 17.2% dans la banlieue, ceci pour se rendre aux différentes destinations urbaine et suburbaine. (Fig 8.3) et (Fig 8.4).

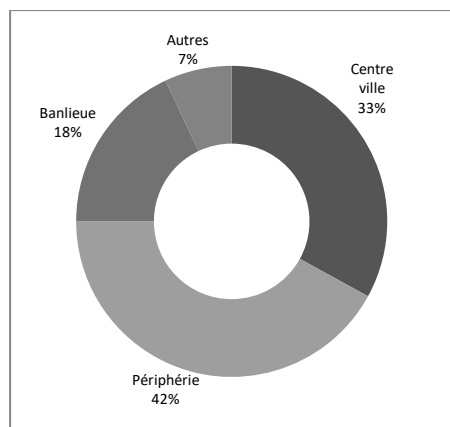


Fig 8.3. Lieux de résidences des usagers questionnés.

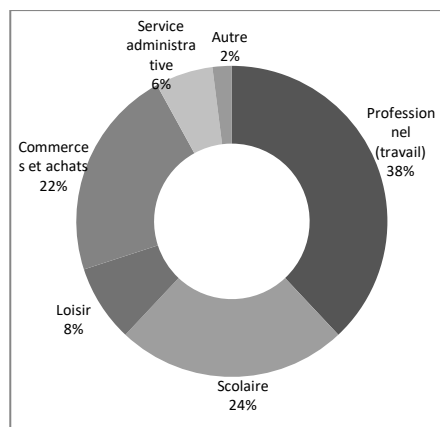


Fig 8.4. Les Différents motifs de déplacements en bus.

88.7% des usagers ne possèdent pas de voiture, alors que le reste 11.3% en possèdent, mais utilisent plutôt les transports en commun à la place de leurs voitures.

Le transport par bus est utilisé pour des motifs de déplacements assez variés, mais avec une tendance vers le motif professionnel avec 38%, le reste varie entre les motifs : Scolaire avec 24% et pour le commerce et achat généralement situé au centre ville avec 22%.

Tandis que pour les autres motifs, ils comptent des taux assez bas à l'exemple du motif de loisir avec 8%, et le motif administratif avec 6%.

2.2 Les usagers et les caractéristiques de leurs déplacements en bus

73% de la totalité des usagers justifient principalement leurs recours au bus par la non possession d'une voiture comme moyen de déplacement, alors que 16% optent pour le bus parce qu'il constitue une solution plus économique.

Tandis que 10% pensent que c'est une solution plus pratique et plus proche de leurs destinations, alors que seulement 4% utilisent le bus pour un souci environnemental. (Fig 8.5).

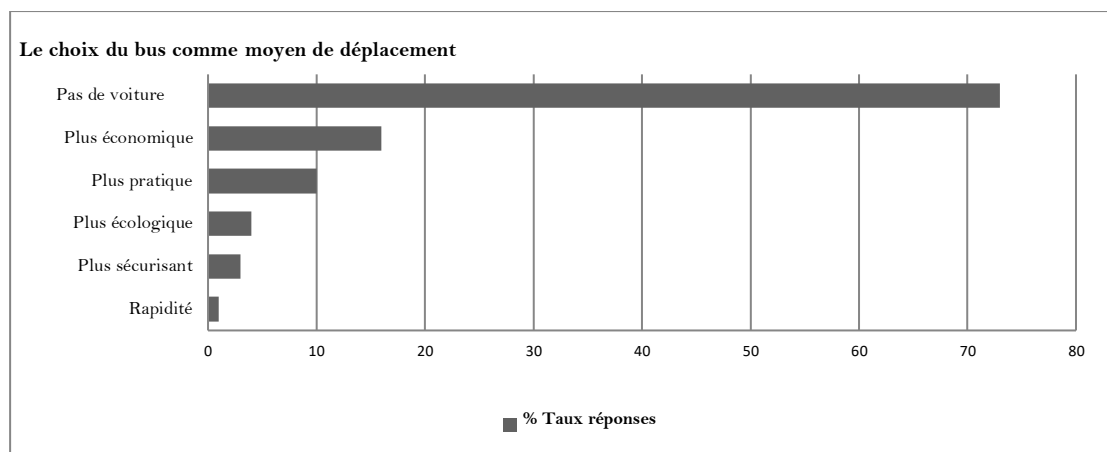


Fig 8.5. Les motifs du choix du bus comme moyen de déplacement. Enquête 2015.

Un usage régulier du bus pour les déplacements urbains ou suburbains à travers les différentes destinations ; 82% des usagers prennent le bus pendant les heures du matin entre 7h00 et 9h00, et le retour majoritairement pendant la plage horaire 16h30 et 17h30, relevant une migration pendulaire persistante et qui renforce la sollicitation du service de bus pendant les heures de pointes.

-Fréquence d'usage du bus

64% appartiennent à la catégorie des usagers réguliers du bus avec plus de 5 fois par semaine, alors que 8% ne sont que des usagers moyens 3 à 5 fois par semaine.

Le reste des usagers peut être classé dans la catégorie des usagers occasionnels (1 à 2 fois par semaine ou rarement), qui représentent en somme 11%. (Fig 8.6).

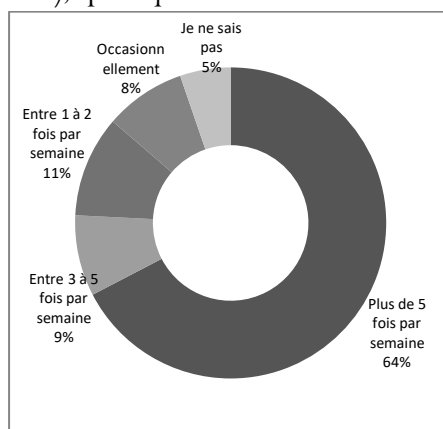


Fig 8.6. Fréquence hebdomadaire de l'usage du bus. Enquête 2015.

-Mode de rabattement à l'origine

Le mode piéton s'avère le mode de rabattement à l'origine dominant et sans conteste avec 86.6%. Avec un degré moindre le bus avec 5.5%, 100% de ces transferts se sont déroulés de station à station (urbain/suburbain ou suburbain/urbain), que les usagers trouvent contraignant.

Le taxi collectif en provenance de lignes urbaines (Plaine Ouest, Oued Forcha) et suburbaines (Sidi Amar, El bouni, El Chatt) n'est utilisé qu'avec seulement 1.7%, comme mode de rabattement à l'origine pour les stations.

La voiture particulière n'est utilisée comme moyen pour accéder au bus qu'avec 2.1%, et dans la même tendance ; le vélo n'est utilisé qu'avec 0.8% comme moyen de rabattement.

Ceci confirme le postulat stipulant que l'inter modalité n'est pas vraiment développée, hormis l'interface bus/ Taxi collectif. En plus par faute d'alternative sérieuse, des ruptures de charge importantes sont générées dans la chaîne de transport. Ce qui participe à réduire les performances du système et du réseau. (Fig 8.7)

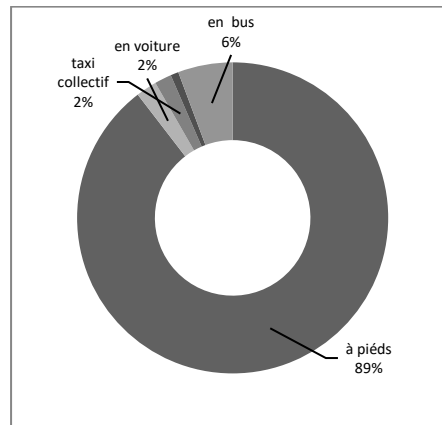


Fig 8.7. Mode de rabattement à l'origine pour l'ensemble des stations.

2.3 Une différenciation majeure entre les deux opérateurs de transport : une préférence prononcée pour l'opérateur public

La partie de l'enquête destinée aux usagers de l'opérateur public ETA Annaba, a démontrée que ces usagers dont 76% s'orientent vers l'ETA, et non pas vers l'opérateur privé, pour différents critères offerts. Alors que le reste des usagers à savoir 24% affirment ne pas avoir de préférence entre les deux opérateurs.

La partie de l'enquête destinée aux usagers de l'opérateur privé, a démontré que 24% des usagers préfèrent l'opérateur public, alors qu'ils utilisent les services de transport privé. Alors que 52 % optent pour le privé, tandis que le reste 24 % n'a pas formulé de préférence entre les deux opérateurs. (Fig 8.8) .

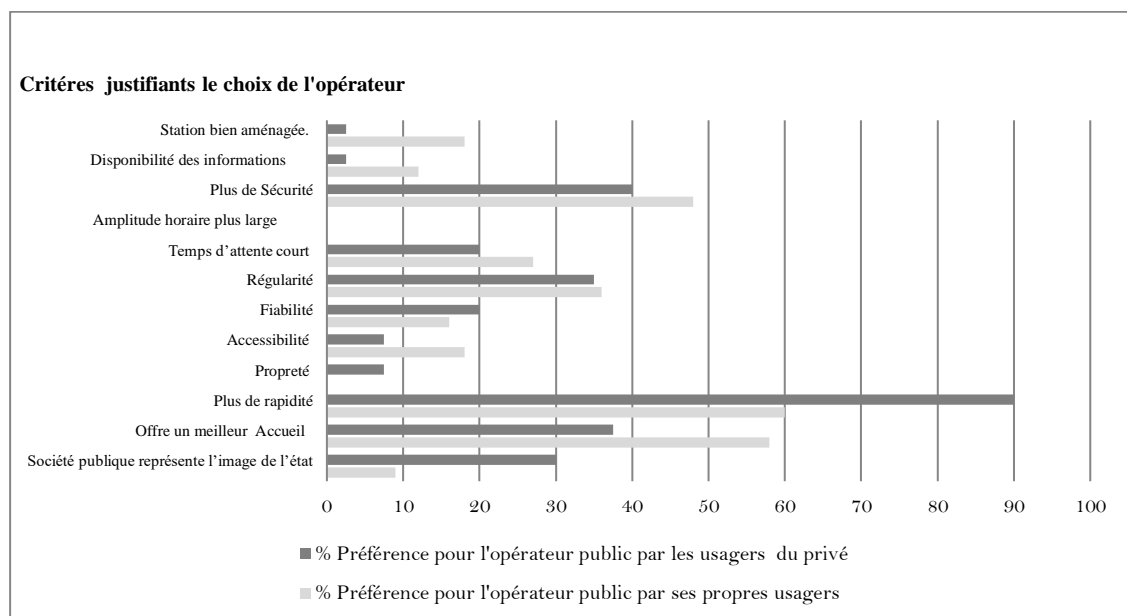


Fig 8.8. Critères justifiant la préférence pour l'opérateur de transport public ETA, selon les usagers des deux types d'opérateurs.

L'enquête démontre que les usagers préférant l'opérateur public ETA à l'opérateur privé de transport se divisent en deux catégories :

-Les enquêtés issus des stations publiques qui ont choisis l'opérateur public :

L'enquête a révélée que pour la totalité des usagers de l'opérateur public de transport, le choisissent plutôt que le transporteur privé pour les critères suivants : 60% justifient leur préférence par une plus grande rapidité, et 58 % affirment avoir fait ce choix à cause d'un meilleur accueil offert par rapport au privé.

48% se sentent plus en sécurité par rapport au privé, alors que 36% affirment avoir opté pour ce choix par recherche de régularité de service, et 27% pour un délai d'attente plus court. Alors que 18 % ont fait ce choix à la fois pour l'accessibilité, ainsi que pour ses stations mieux aménagées et organisées en l'occurrence : Les stations ETA, gare SNTF, centre Numidia, et centre Cam.

-Les enquêtés stations privé qui préfèrent le public :

Malgré que ces usagers en question utilisent les services de transport de l'opérateur privé, mais préfèrent réellement l'opérateur public sont une tranche intéressante à prendre en considération. Parce qu'elle reflète les critères dont recherchent les usagers dans un service de transport. Mais qui ne sont pas retrouvé dans le service privé mais présente chez l'opérateur public selon ces usagers.

90% de ces usagers préfèrent l'opérateur public parce qu'il offre plus de rapidité dans le trajet, 40% affirment faire ce choix parce qu'ils se sentent plus en sécurité, alors que 37.5% justifient cette préférence pour l'ETA par un meilleur accueil offert.

Tandis que 35% pour la régularité du service, et 30 % se fient à l'image de l'état en tant que société publique. La fiabilité dans le service ainsi que le court délai d'attente font aussi partie de ces critères avec 20%.

2.4 Critères de base

2.4.1 Critères d'ordre général

-Tracé des lignes

Par rapport au tracé des itinéraires, uniquement 1.5% trouvent le tracé pratique et correspondant à leurs besoins, 61.2% le trouvent acceptable, alors que 31.3% le trouvent contraignant, à cause notamment de l'emplacement des arrêts. (Fig 8.9) et (Fig 8.10).

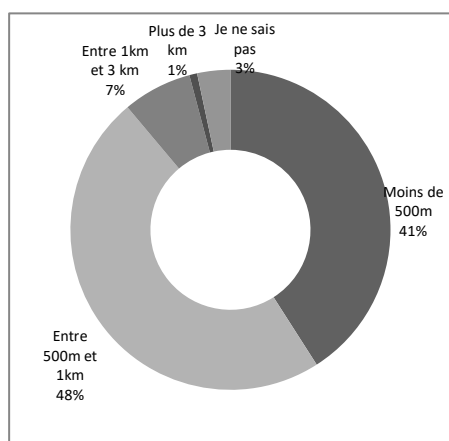


Fig 8.9. Distance parcourue avant la montée.

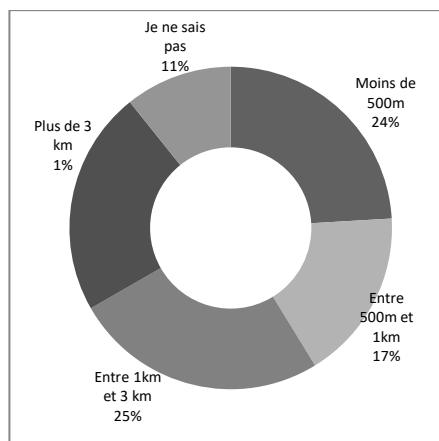


Fig 8.10. Distance parcourue après la descente.

- Fréquence de passage Public

Les délais d'attentes des usagers entre chaque passage de bus sont théoriquement régulés entre 02 passages de chaque bus, mais en ce qui concerne le cas étudié elle se retrouve être plutôt aléatoire ; n'étant pas fixé par un tableau horaires dont les opérateurs doivent se conformer. Et qui régit les durées obligatoires des rotations. L'enquête révèle des dissimilitudes claires dans les délais d'attentes des usagers dans les arrêts. 36% des usagers de l'ETA pensent qu'ils sont assez «courts», contre 21% des usagers du privé. (Fig 8.11) et (Fig 8.12).

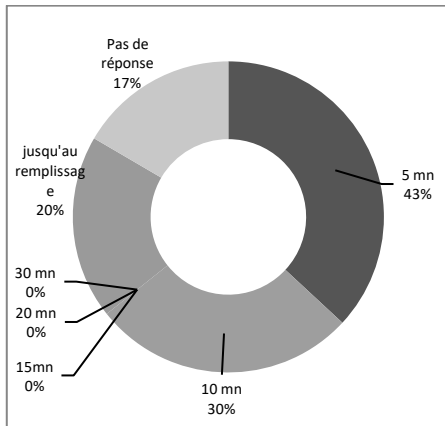


Fig 8.11. Délais d'attentes aux arrêts pour l'opérateur public.

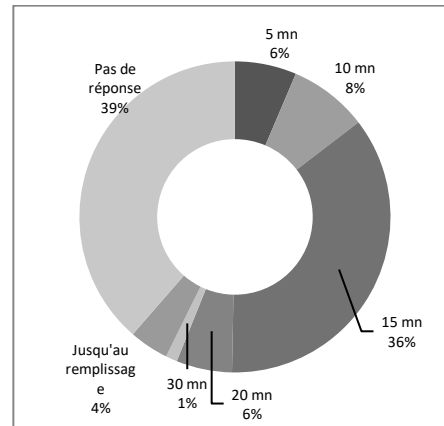


Fig 8.12. Délais d'attentes aux arrêts pour l'opérateur privé.

Ces dissimilitudes apparaissent surtout à travers le caractère «aléatoire» du délai d'attente, qui creuse l'écart entre les deux opérateurs, seulement 10.5% des usagers de l'Eta le pensent, tandis que 56.40% le trouve incertain.

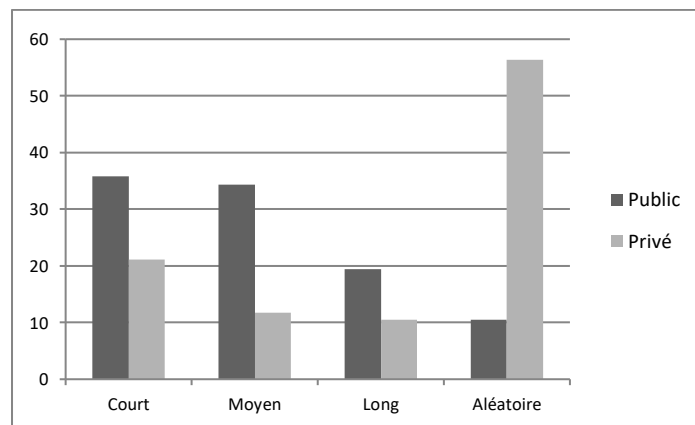


Fig 8.13. Comparaison de l'appréciation du délai d'Attente lié à la fréquence de passage aux arrêts par opérateur.

– Conditions d'attente générale

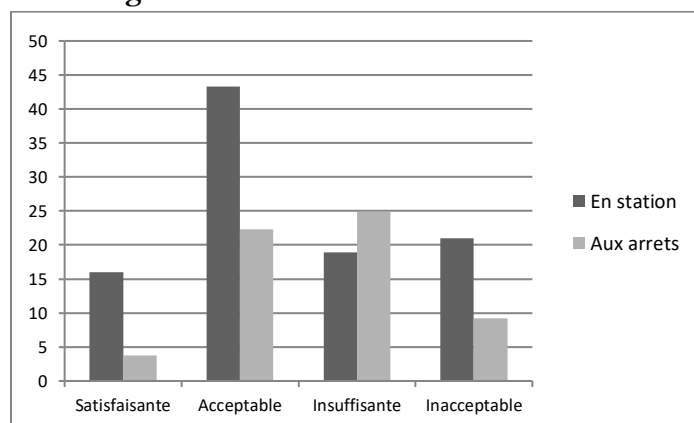


Fig 8.14. Appréciation des conditions d'Attente sur l'ensemble du réseau.

D'un point de vue général pour tous les usagers des TP de toutes stations confondues trouvent que les conditions d'attente en station sont tout bonnement « moyennes » ; Seulement 16% trouvent que ces conditions sont « satisfaisantes », et 44% trouvent qu'elles sont moyennes. Alors que 19% trouvent qu'elles sont insuffisantes. Tandis que 21% vont jusqu'à considérer qu'elles sont « inacceptables ».

L'avis des usagers concernant les conditions d'attente aux arrêts, est un peu plus négative que celui des stations ; seulement 25 % ont un avis positif ; soit 3 % trouvent que ces conditions sont satisfaisantes, ainsi que 22% les trouvent acceptables.

Alors que 25 % perçoivent ces conditions comme « insuffisantes », s'ajoutant aux 10% qui trouvent que l'attente aux arrêts est carrément « inacceptable ».

– La tarification

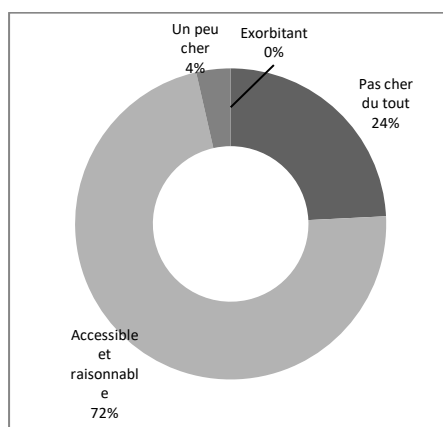


Fig 8.15. Appréciation de la tarification par les usagers.

La tarification dans les TP, et notamment le prix du titre de transport sont perçues par l'ensemble des usagers comme accessible et raisonnable avec 72%, et 24% vont même jusqu'à confirmer que ce coût n'est pas cher du tout, tandis que seulement 4% le trouvent un peu cher. (Fig 8.15).

Cette appréciation globale qui sous entend que le coût des TP « tarification » en bus est accessible pour les usagers questionnés. Et qui représente comme il a été soulevé «une variété de tranches socioprofessionnelles», constituant un point positive parce que ceci à la fois renforce la popularité des TP, et atténue la précarité face au transport.

2.4.2 Critères d'ordre détaillé

-La durée

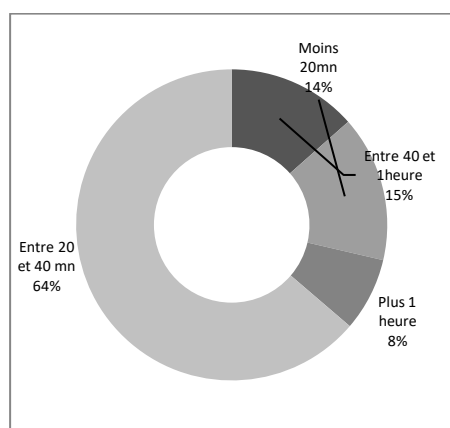


Fig 8.16. Durée des trajets aux heures de pointes.

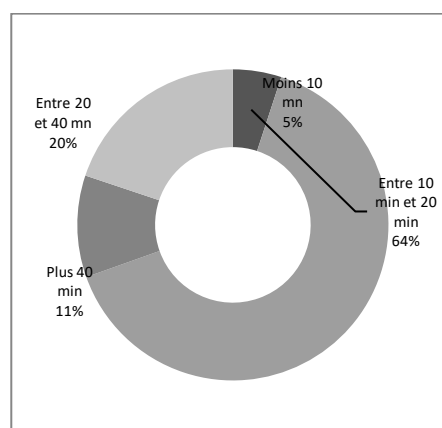


Fig 8.17. Durée des trajets aux heures creuses.

Aux heures de pointes matin et soir ; 14% des trajets dure moins de 20mn, et 63.4% des trajets dure entre 20 et 40 mn, alors que pendant les heures creuses où la circulation est relâche, la durée des ces trajets diminue considérablement. Où 69% deviennent des trajets de moins de 20 min (5% pour les trajets de moins de 10 min, et 64% pour les trajets de 10 mn à 20mn). Les causes du prolongement des trajets sont diverses et vont faire objet d'analyse par la suite. (Fig 8.16) et (Fig 8.17).

- Confort durant le trajet

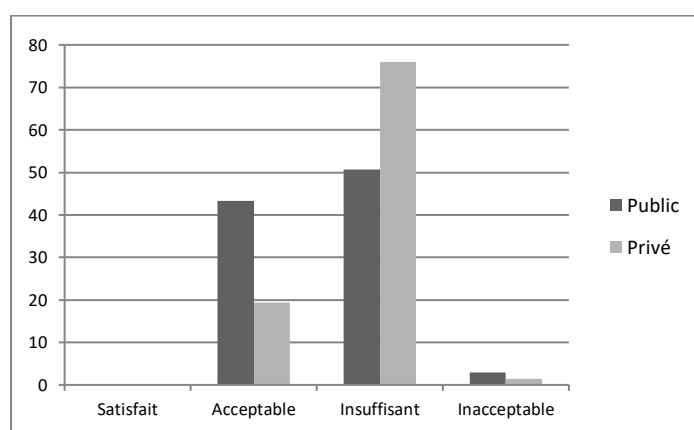


Fig 8.18. Appréciation des usagers du confort pendant les trajets en bus : Comparaison par opérateur.

Le confort a une image assez négative partagée par la majorité des usagers du privé, dont 76% trouvent qu'il est « insuffisant ». Et seulement 19% le trouvent « assez moyen et acceptable ».

Les usagers de l'ETA trouvent que le confort est « insuffisant » avec 50%, alors que 44 % c'est-à-dire un peu plus que le privé attestent qu'il est plus acceptable. Mais aucun usager des deux opérateurs n'a marqué sa satisfaction du confort, ce qui démontre que le service est globalement en dessous de la moyenne.

- Cause de l'inconfort reproches par rapport au confort

L'enquête a révélé des différenciations majeures dans les reproches des usagers par rapport au confort à bord des lignes de bus, et qui diffèrent selon le type d'opérateur de transport (Fig 8.19):

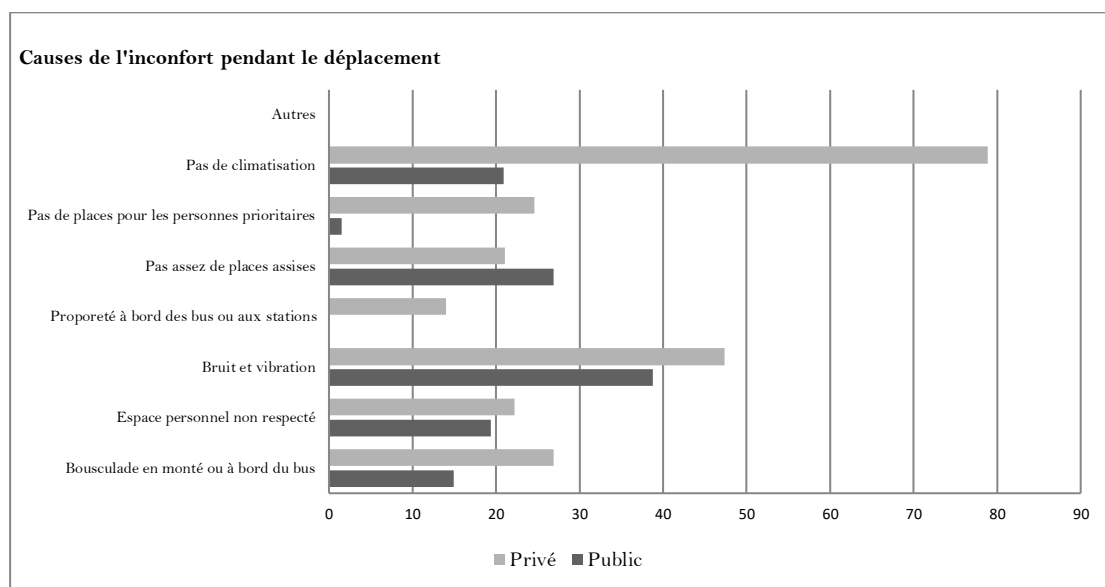


Fig 8.19. Eléments derrière l'altération du confort en bus selon les usagers : Comparaison par opérateur.

Les usagers du transporteur privé ont jugés que le principal élément derrière l'altération du confort réside en l'absence de climatisation avec 79%, alors qu'elle n'est que de l'ordre de 20% chez l'opérateur public ETA. La différence majeure dans la qualité du parc roulant, est associée aux pratiques qui prolongent considérablement les temps de parcours⁸. Et qui incommode ainsi les usagers ; ce qui explique ces différences majeures dans la perception du confort.

Le bruit et les vibrations en sont la deuxième cause de cet inconfort chez l'utilisateur du privé avec 48 %, et un peu moins chez l'opérateur public avec 38%.

D'autres éléments participent à l'altération de cette perception, à l'exemple de la bousculade pendant la montée et à bord du bus avec 27%, ainsi que le manque de places pour personnes prioritaires avec 25%.

Alors que devant cette violence qui prend plusieurs formes, elle fait qu'un peu plus du tiers des usagers ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun. (Fig 8.20).

⁸ Déjà cité dans la partie « prolongement du temps de parcours » du même chapitre.

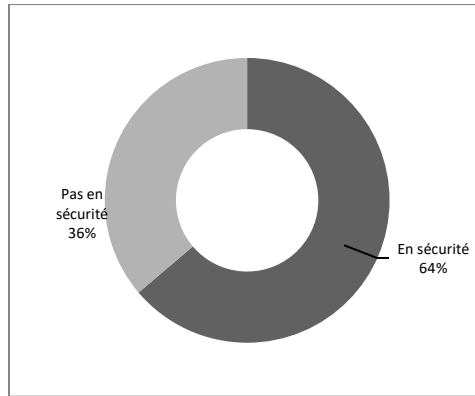


Fig 8.20. Sentiment de sécurité à travers tout le réseau de transport par bus.

- Comportement du personnel en service à bord.

L'enquête démontre aussi des différences majeures selon le type d'opérateur qui existent dans le traitement réservé à l'utilisateur, ceci est perceptible à travers le comportement du personnel travaillant à bord des bus (Fig 8.21).

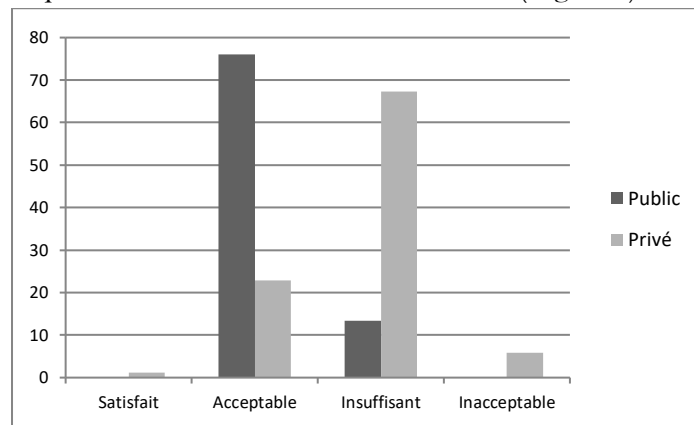


Fig 8.21. Appréciation du comportement du personnel en service à bord des bus : Comparaison par opérateur.

68% des usagers de l'opérateur privé trouvent que le comportement du personnel est insuffisant, et 6% pensent même qu'il a atteint le seuil de l'inacceptabilité.

Contrairement à ce qui a été avancé les usagers de l'opérateur public apprécient mieux le comportement du personnel, 76% d'entre eux trouvent qu'il est de meilleure qualité, alors que seulement 3.4% trouvent qu'il est insuffisant.

La différence dans la qualification et le niveau de professionnalisme, qui chez l'opérateur privé donne la priorité au gain, expliquent cet écart de perception chez l'utilisateur.

2.5 Critères spécifiques au contexte local – Amplitude horaire

La notion d'amplitude horaire qui consiste en la durée séparant le commencement du premier service de transport et sa fin sur une ligne de transport, se trouve être oscillante sur le service de transport étudié. (Fig 8.22).

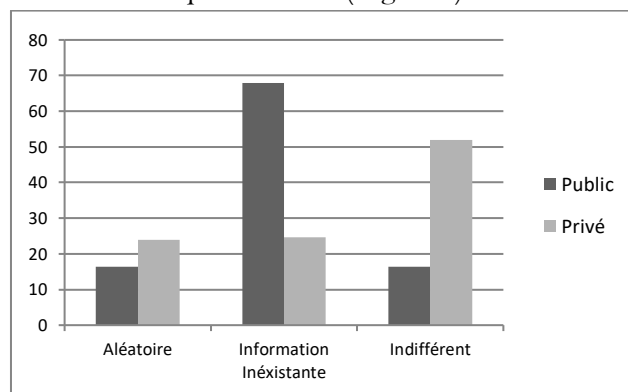


Fig 8.22. Les multitudes de raisons derrière l'allongement du temps des trajets en bus par opérateur.

Si concernant l'opérateur public de transport ETA, elle se trouve respecté et commence en heure fixe à 6h00 du matin et se termine à 19h00 du soir; 68% des questionnées ne sont pas au courant à cause de l'inexistence de l'information. Alors que 16% sont indifférents à cette donnée parce qu'ils prennent forcément les transports en dehors de ces heures, ou en milieu de journée.

Alors dans le cas de l'opérateur privé l'amplitude n'est pas fixe malgré que le cahier des charges le stipule. Elle dépend plutôt de la rentabilité à travers les différentes plages horaires, les weekends, et les jours fériés. Ceci fait que 52% des usagers ne se sentent pas concernés par cette donnée, alors que 24% pensent qu'elle est aléatoire, et la même proportion juge que l'information est inexistante.

En somme seulement 1% de la totalité des usagers des deux types d'opérateurs de transport ont pu avancer l'heure du début et de la fin du service. Alors le reste n'est pas au courant à cause du :

- Désintérêt par rapport à ce type de données.
- La non disponibilité de l'information (affiché ou communiqué).
- Amplitude aléatoire et changeante.

–Modification de d'itinéraire et avis des usagers concernant le changement d'itinéraire par le privé

Seules les transporteurs de bus privé effectuent des modifications sur les itinéraires, pendant le déroulement du trajet et ce pour gagner du temps, 33% des usagers des lignes urbaines et suburbaines ont confirmés ce genre de pratiques.

Les avis des usagers de l'opérateur privé divergent quant à ce genre de pratiques, 48% d'entre eux trouvent que c'est pratique de modifier parfois l'itinéraire de bus, ou de prendre des raccourcis. Contrairement 23% de ses usagers trouvent que c'est contraignant de subir ce genre de pratique. (Fig 8.23) et (Fig 8.24).

Alors que 26% reste indifférent à ce genre de modification d'itinéraire.

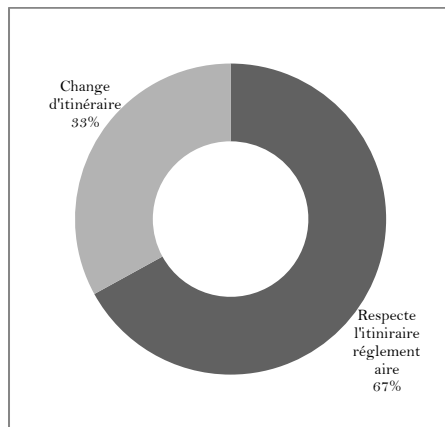


Fig 8.23. La part des usagers concernant le changement d'itinéraire par le privé.

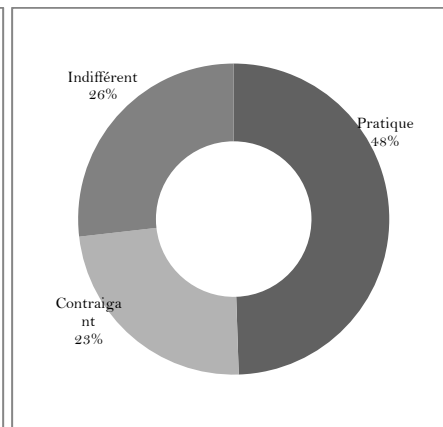


Fig 8.24. Avis des usagers concernant le changement d'itinéraire par le privé.

-Cause de l'allongement des trajets en bus

Les usagers en générale trouvent que la durée de leurs trajets en bus prend en moyenne 6 fois plus de temps en heure de pointe qu'en heure creuse, pour les trajets de moins de 20 min⁹. (Fig 8.25).

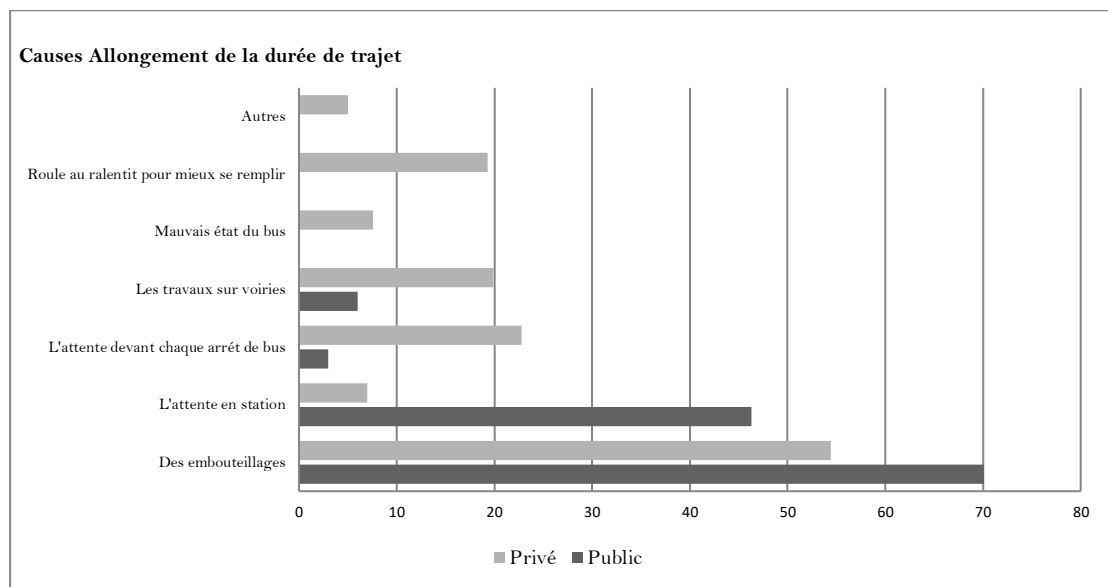


Fig 8.25. Les multitudes de raisons derrière l'allongement du temps des trajets en bus : Comparaison par opérateur.

Les avis des usagers des deux types d'opérateurs se joignent sur les principales causes de l'allongement des durées des trajets, notamment ceux des embouteillages rencontrés à travers les différents tracés des lignes (70% pour les usagers de l'ETA, et 55% pour les usagers du privé).

Ces embouteillages sont considérés entant que causes externes ou subies, et qui se rajoutent aux travaux sur voiries avec 20 %. Alors que pour le reste des causes

⁹ Ceci est issu aussi de l'expérience personnelle à travers l'usage régulier du bus.

subies ; elles sont dues à la fois aux barrages de police et aux accidents de la route avec 5%.

La deuxième catégorie des causes qui génèrent le prolongement des temps du parcours est lié aux pratiques « préméditées par l'opérateur privée » :

Les usagers du public pensent que la seconde cause à ce rallongement est l'attente en station avec 46%. Tandis que pour les usagers du privé considèrent que le fait de se mettre en attente prolongé devant chaque arrêt de bus, constitue une pratique très courante afin de maximiser le gain, ce qui constitue la seconde cause avec 22.8%.

Le fait de rouler au ralenti pour accumuler le maximum d'usager devant chaque arrêt font parties de ces pratiques courantes, et qui vient se positionner en troisième lieu justifiant le prolongement du temps pour l'opérateur privé avec 19%.

Le mauvais état des bus est dû aux faiblesses des capacités financières du privé, et participe au prolongement de la durée du voyage en bus avec 30 % selon les usagers.



Fig 8.26. L'une des pratiques courantes de l'opérateur privé ; se mettre au milieu de la voie pour attendre les usagers « générant allongement de la durée d'attente aux arrêts : Arrêt cité 8 mai 45. Auteur 2015.

- Reproches au personnel :

Par rapport au receveur de bus : L'avis des usagers démontre l'existence d'un écart considérable entre la qualité du personnel relative aux deux opérateurs.

Pour en ce qui concerne le receveur de l'opérateur public, il enregistre une conduite presque parfaite. Alors que celui de l'opérateur privé enregistre plusieurs dépassements : 48% pensent qu'il fait tasser les voyageurs au risque de dépasser le nombre réglementaire pour des logiques liées au gain. Tandis que 25 % affirment avoir toujours été mal accueillis, et 17% ont été maltraités par le receveur.

4% affirment avoir subi des comportements inadmissibles de la part du receveur qui varient entre : menaces, insultes, harcèlement.etc. (Fig 8.27).

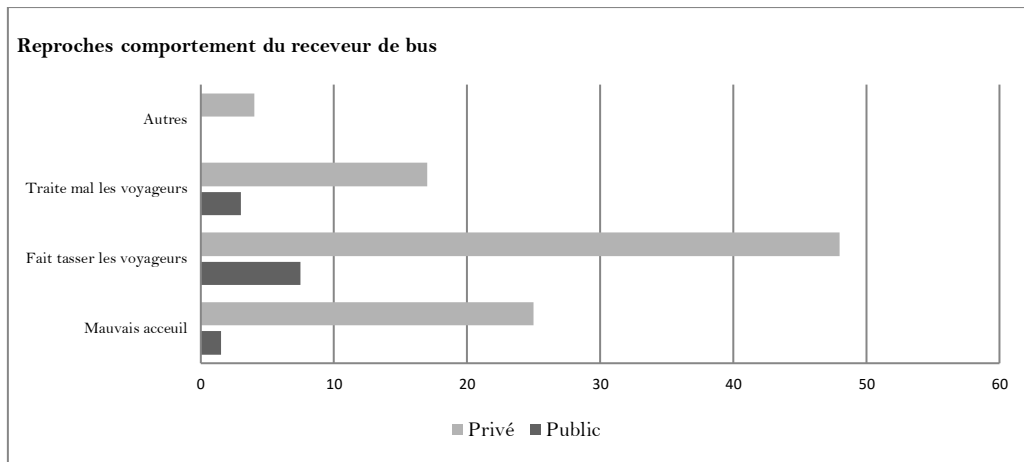


Fig 8.27. *Reproches faites par rapport au comportement du receveur de bus : Comparaison par opérateur.*

Par rapport au chauffeur de bus : De son côté le chauffeur de l'opérateur privé cumule les dépassements qui incommode l'utilisateur, dans le sens où 47% affirment qu'une musique désagréable leur est imposée par ce conducteur.

Il y va même de leurs sécurité dans le sens où : 25% affirment que la conduite se fait d'une façon périlleuse avec une prise de risque considérable, et 10.5% ont constaté que la vitesse était excessive. Alors que 23% avancent que le chauffeur conduit tout en discutant chose qui constitue en elle même une infraction.

Ce comportement contraste avec celui des chauffeurs de l'opérateur public ETA qui se rapproche beaucoup plus d'un comportement de qualité. (Fig 8.28).

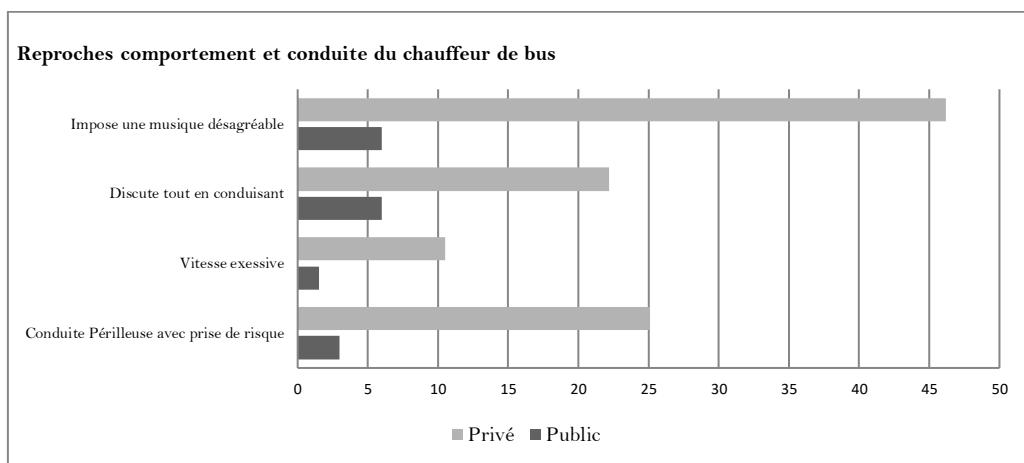


Fig 8.28. *Reproches faites par rapport au comportement du chauffeur de bus : Comparaison par opérateur.*

- Violence dans les transports

Confirmant la tendance générale du contexte d'Annaba qui affiche une insécurité et une criminalité galopantes ; 52% du total des usagers du bus affirment avoir été victime ou témoins directes d'un acte de violence qui s'est déroulé pendant leurs déplacements en bus.

2.6 Les attentes et les aspirations des usagers en matière de déplacements en bus

75% des usagers se disent prêts à prendre des abonnements qui pourraient donner lieu à des forfaits, ou à des réductions adaptées aux différentes tranches d'âge ou catégories sociales. Ce qui pourrait être un élément capable d'augmenter encore plus l'attractivité des TP. (Fig 8.29) et (Fig 8.30).

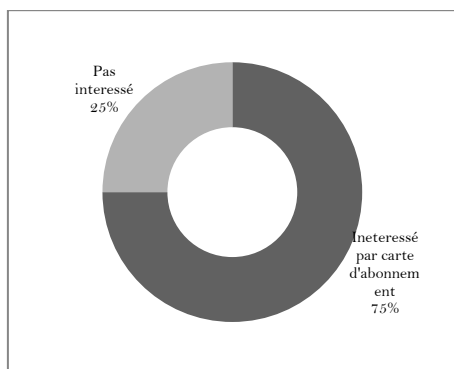


Fig 8.29. Possibilité de prendre une carte d'abonnement.

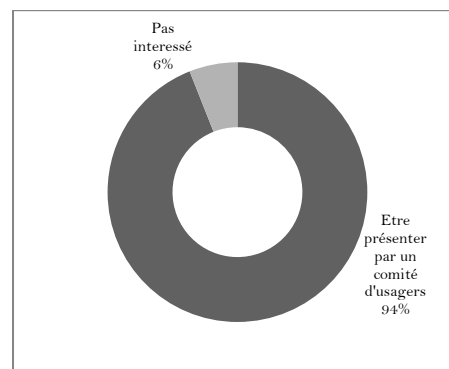


Fig 8.30. Le souhait d'être représenté par un comité d'usagers.

La majorité des usagers 94% éprouvent aussi un très grand intérêt quant à être présentés par un comité d'usagers, auprès des opérateurs et de l'autorité organisatrice. Ce qui démontre la volonté des usagers des transports en commun à s'investir et à s'organiser civiquement pour la défense de leurs intérêts.

Les collectivités locales au niveau de la Wilaya doivent préparer le climat propice au mouvement associatif, capable de créer le contre poids et les pressions nécessaires dans la défense des droits des usagers, faces aux pratiques non professionnelles des opérateurs de transports.

- Causes de l'inconfort

Dans cette question une liste de propositions a été suggérée aux usagers.

Ces suppositions vont à la fois dans le sens de l'amélioration du réseau de bus, et aussi dans l'incitation à prendre encore plus souvent le bus donc « à augmenter son attractivité ». A travers cette question les usagers étaient confrontés à choisir Cinq (5) propositions¹⁰ parmi quinze (15) :

Les suppositions avec les taux les plus élevées reflètent le degré de priorité jugées par les usagers pour l'application de la mesure. Leur classement met en avant les priorités suivantes :

-L'absence de climatisation déjà jugé comme le principal élément derrière l'altération du confort, réapparaît comme un besoin récurrent formulé parmi les principales exigences des usagers.

La climatisation se hisse à la tête des attentes en vue d'améliorer les conditions de transport par bus avec 77%, ceci prend tout son sens si on prend en compte la

¹⁰ Dont quatorze (14) suppositions énoncées, et une (1) supposition ouverte.

combinaison entre : La durée prolongée des trajets, le mauvais état du parc roulant surtout chez l'opérateur privé, ainsi que les longues périodes chaudes caractérisant le climat méditerranéen d'Annaba.

L'amélioration du niveau de confort dans les bus et les arrêts, apparaît pour les usagers comme une deuxième priorité, avec 67% alors que le respect des horaires et la ponctualité figurent en 3ème lieu parmi les priorités avec 62%. Des temps de trajets plus courts sont exigés par 54% des questionnés.

Ces mêmes usagers dont 48% affichent un intérêt pour le respect de l'environnement en souhaitant avoir plus d'offres en matière de transport, plus propres avec moins de rejets de gaz carbonique .

Parmi aussi les exigences les plus intéressantes formulées figurent la prise en compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) avec 30%. Ainsi que 26% des usagers souhaiteraient être informer du délai d'attente en temps réel des bus en station ou aux arrêts, pour mieux planifier leurs déplacements. (Fig 8.31).

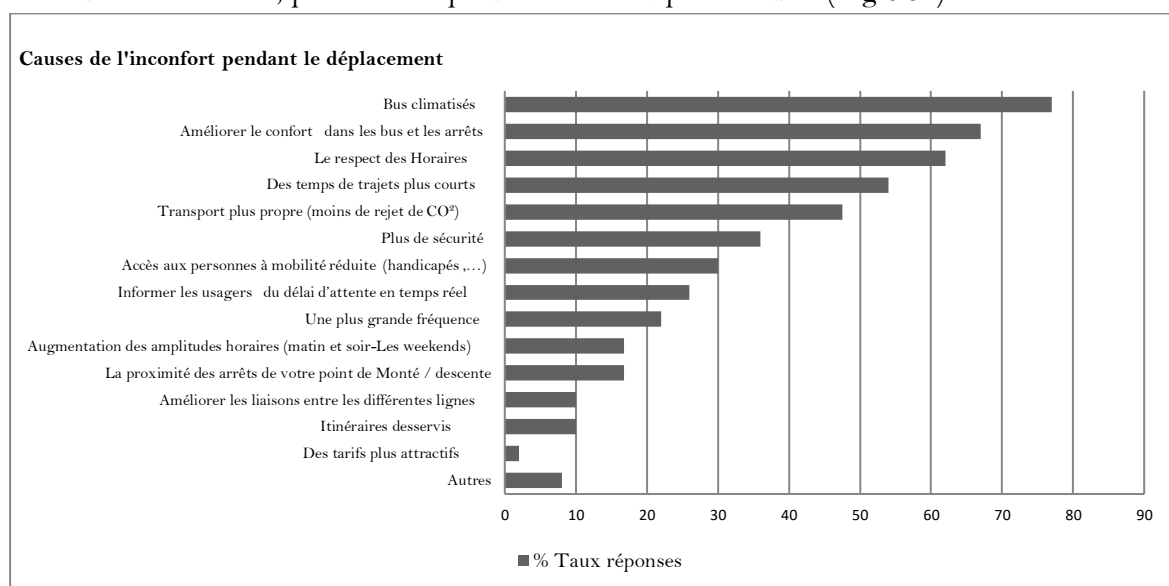


Fig 8.31. Eléments susceptibles d'améliorer le service de transport global par bus selon les usagers.

8% ont proposé pour la question ouverte divers sujétions susceptibles selon eux d'améliorer le service de bus en question :

Les usagers de l'opérateur public proposent d'augmenter le nombre de bus, donc d'augmenter l'offre, tandis que pour le privé les usagers proposent de dédier des couloirs spécifiques au bus, ainsi que la formation du personnel travaillant.

Seulement 25% se disent une fois ces améliorations auront lieu, prêts à céder leur voiture «s'ils en avaient une» au profit du bus. (Fig 8.32).

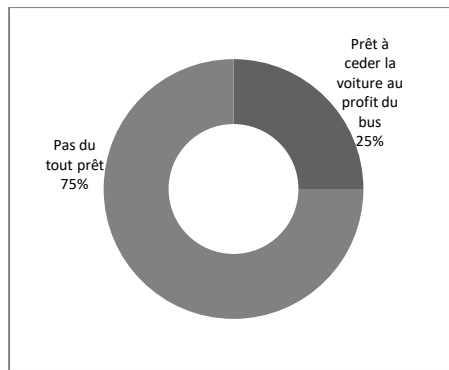


Fig 8.32. L'éventualité de remplacer la voiture par le bus comme mode déplacement, si les améliorations ont été effectuées selon les usagers.

- S'agissant de : « L'éventualité de changer la façon avec laquelle se déplacent les usagers du bus dans le cas où le projet de tramway verrait le jour » ; les réponses révèlent une certaine prudence par rapport à ce nouveau mode de transport, du fait que 46% préfèrent attendre pour voir, laissant entrevoir un certain scepticisme à cette nouvelle façon de se déplacer.

D'un autre coté 29% s'annoncent prêts à troquer le bus pour le tramway comme nouveau mode de déplacement, sachant que ce choix ne s'est fait qu'après avoir pris conscience du large éventail des avantages que pourrait offrir le tramway en matière de : confort, gain de temps, d'insertion urbaine, et de diminution des rejets, etc.

Alors que 20% envisagent déjà la possibilité de pratiquer l'intermodalité en combinant les deux modes de façon à optimiser encore plus leurs déplacements.

A l'opposé de ces deux dernières tranches seulement 5% préfèrent ne pas changer de façon de se déplacer en restant fidèle au bus comme unique mode de déplacement. (Fig 8.33).

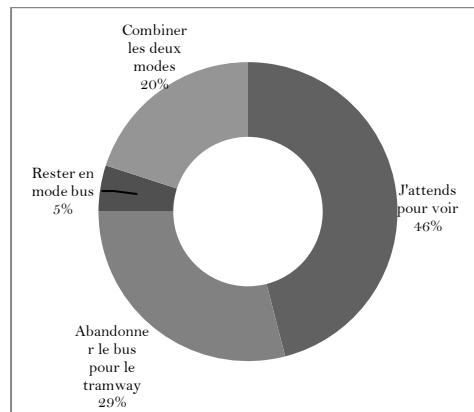


Fig 8.33. Les possibles effets de l'avènement du tramway, par rapport à la manière de déplacement des usagers du bus.

La longue période de dérèglement des transports (depuis la libéralisation) où aucun résultat palpable dans le sens de l'amélioration n'a été ressenti ; a fait qu'une partie majeure des usagers perdent confiance en tout changement positive en matière de transport par bus. 53% pensent que la situation demeurera inchangée, et 11% vont même jusqu'à prédire qu'elle sera encore plus dégradée. Alors que seulement 36% gardent espoir en une amélioration future du service de transport par bus. (Fig 8.34).

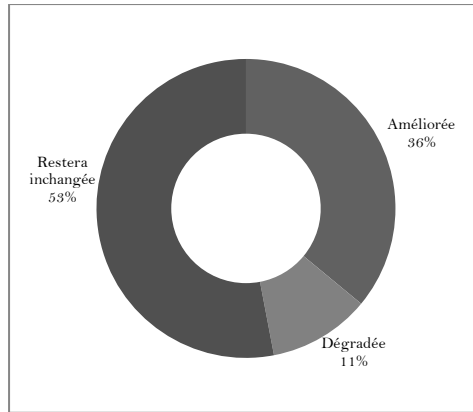


Fig 8.34. Comment les usagers perçoivent la situation future du bus.

Les usagers ont justifié leurs réponses dans la question ouverte, par le manque d'effort de la part des autorités en charge qui vont dans le sens de l'amélioration de l'organisation et du niveau service.

Concernant le cas du tramway en tant que projet à fort potentiel pour le déplacement et pour la ville ; Les usagers sont conscients que s'il ne s'est toujours pas concrétisé depuis une dizaine d'années, c'est uniquement à cause du manque de volonté de la part des autorités compétentes.

Conclusion chapitre 08

L'enquête menée auprès des usagers de transport par bus du réseau de transport a pris en compte les critères standards relatifs à la qualité de service, et les pratiques locales relatives au contexte d'Annaba dans l'exploitation du service de transport par bus. Ceci a donné lieu à l'usage d'une grille singulière pour ce contexte en tant qu'outil de classification des critères.

A la lumière des résultats de l'enquête, il en ressort plusieurs points saillants :

Les usagers sont constitués en majorité d'un public jeune et font partie de la tranche d'âge de 18 à 45 ans, comprenant toutes les catégories socioprofessionnelles.

Trois quart $\frac{3}{4}$ des usagers justifient leurs usage du bus par la non-possession d'une voiture comme moyen de déplacement, alors que seulement 4% est pour un souci environnemental. Dans la même catégorie 11.3% de l'échantillon possèdent une voiture, mais utilisent les transports en commun. Cette dernière catégorie constitue un tranche qu'il faut absolument capter et élargir afin «d'encourager les conversions modales ».

L'usage du bus est régulier (plus de 5 fois par semaine) chez 64%, concentré pendant les heures de pointes matin, générant par une migration pendulaire persistante et qui renforce la sollicitation du service de bus pendant ces heures.

Fautes d'alternatives sérieuses qui assurent la continuité dans les déplacements, l'intermodalité n'est pas développée, ce qui fait que des ruptures de charge importantes sont générées dans la chaîne de transport, ce qui participe à amoindrir les performances du système et du réseau.

La tarification des transports en bus est accessible pour les différentes tranches socioprofessionnelles, ce qui à la fois « renforce la popularité des transports. Et assure l'insertion social des tranches les plus fragiles, par l'atténuation de la précarité face au transport et à la mobilité».

Une tendance préférentielle des usagers pour l'opérateur public ETA confirme le postulat déjà avancé. Et s'explique par la fourniture de la part de ce dernier d'un service qui se rapproche beaucoup plus de la notion de service public de qualité, ce qui est apparemment recherchée implicitement ou explicitement par l'utilisateur par rapport à son concurrent.

Ces critères choisis classés par ordre de priorité selon les usagers, nous donne comme suit : la rapidité 79%, qualité d'accueil 55%, sécurité 48%, régularité de service 42%. (Fig 8.35).

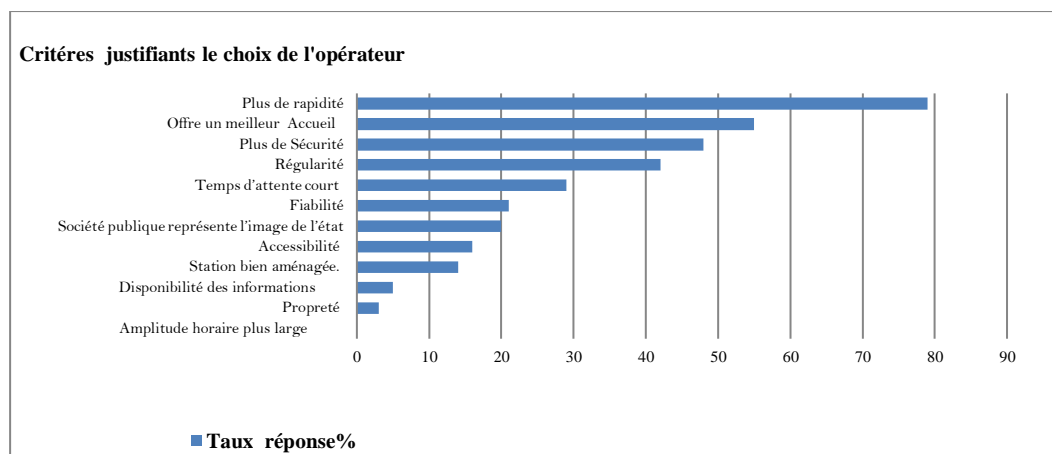


Fig 8.35. Critères justifiant le choix de l'opérateur public selon tous les usagers.

Ceci peut s'expliquer à la base par le fait que l'ETA se conforme au décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010, JO n°18 page 4 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain¹¹.

Ces critères sont beaucoup moins présents chez l'opérateur privé, à cause principalement des pratiques locales, parfois même non réglementaires qui lui y sont imputées. Ces dernières incommode l'utilisateur du bus, et diminuent par voie de conséquences l'attractivité des TP.

A l'exemple du prolongement de la durée des trajets de moins de 20 min qui durent 06 fois plus longtemps en heure de pointe qu'en heure creuse. Certes pour des causes externes «subies» (inhérentes aux : Embouteillages, état des voiries, et barrages de control police), mais aussi des causes internes «préméditées». Qui se matérialisent selon l'utilisateur par les différentes pratiques: l'attente devant chaque arrêt, roulement au ralenti pour accumuler le maximum de clients, mauvais état du parc d'usage.

D'autres pratiques s'ajoutent à la liste, notamment la modification de l'itinéraire préétablie où «un usager sur trois» confirment ce genre de subterfuge, qu'ils trouvent contraignant pendant les déplacements.



Fig 8.36. Caricature qui circule sur les réseaux sociaux, reflétant la conscience de ce que représentent les usagers aux yeux des opérateurs de transport privé.

¹¹ Le décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010, JO n°18 fixant le statut-type de l'Etablissement public de transport urbain et suburbain ; qui dans son article 7 stipule que l'opérateur public en tant qu'établissement assure une mission de service public conformément au cahier des charges de sujétions de service public à qui il doit se conformer, ce cahier des charges est précisé dans les article 1-2-3-4-5 de l'annexe du même décret page7. Ce décret est ci-joint en annexe n°13.

La notion de confort est globalement très en dessous des moyennes et des standards, le comportement du personnel fait partie de ces critères qui altèrent énormément ce confort selon les usagers. Tandis qu'un contraste existe entre les deux opérateurs en matière du comportement du personnel, du fait du niveau de qualification et du professionnalisme des deux opérateurs, ce qui creuse encore l'écart entre eux.

Les attentes et les aspirations des usagers reflètent honnêtement les idéaux que les usagers veulent avoir dans le service de transport public à l'exemple de la qualité, et le confort au niveau du parc roulant « climatisation », respect des horaires, ponctualité, régularité de service. Ces critères sont passibles d'améliorer le service en question, et de renforcer sont attractivité.

L'intérêt suscité par les usagers quant à être présenté par un comité auprès des autorités, démontre l'envie de devenir une partie prenante et un acteur dans la prise de décision et la défense de leurs droits d'une manière civique.

Ceci dit ; La longue période de dérégulation des transports, c'est-à-dire depuis la libéralisation où aucun résultat palpable dans le sens de l'amélioration n'a été constaté, a fait qu'une partie majeure des usagers perd confiance en tout changement positive en matière de transport par bus.

La restauration de cette confiance est une condition sine-qua-non pour la remise à niveau de l'offre et un gage de réussite pour réussite pour une politique durable.

Conclusion de la troisième partie

Le contexte national depuis 2012 est assez sensible marqué par ; d'un coté une crise économique aigue due à la baisse des revenus, et de l'autre des pressions sociales générées par la crise de logement et de chômage. Ceci a poussé les autorités vers une certaine quête d'une stabilité sociale, en tolérant la prolifération de différents phénomènes informelles.

Ce manque de réactivité qui s'apparente à du laxisme des autorités responsables des transports face aux pratiques parfois non professionnelle, s'explique en grande partie par la volonté de préserver au maximum les sources d'emplois¹² qu'offre l'opérateur privé dans le transport par bus, même si cela se fait au détriment du niveau de service.

D'un autre coté la congestion que connaît la ville d'Annaba avec tous les effets négatifs : perte de temps, désorganisation, pollution semble être le fait d'une combinaison de plusieurs phénomènes : l'accroissement du parc et de l'usage de la voiture, un réseau viaire aux caractéristiques spatiales assez contraignantes, des carrefours favorisant les points de conflits, et circulation piétonne et un stationnement gênant pour la fluidité de la circulation.

Ces phénomènes gênent et perturbent les principales fonctions urbaines, notamment celles liées aux déplacements mécaniques et piétons en général. Les TP de leur part subissent ces conséquences, à travers la réduction des performances et des rendements liées au niveau de service. Etant donné qu'ils opèrent en site mixte en l'absence d'un site propre dédié dans le « PTU Annaba », ce qui participe automatiquement à la réduction de l'attractivité des TP.

Ces derniers points renforcent la double idée de l'enracinement du problème des TP dans la territorialisation, et le rôle conditionnant du contexte actuel sur les TP d'Annaba.

Pour comprendre le système et l'organisation des TP à l'intérieur du PTU, il a été nécessaire de comprendre les logiques d'acteurs qui le régissent. Ce TP qui a été fortement marqué par la libéralisation, considérée comme étape charnière dans l'évolution des TP au niveau national.

Du fait qu'elle a surtout fortement remodelé l'architecture du réseau de transport, dont les vestiges demeurent à ce jour. Ainsi elle continue toujours de dicter le jeu d'acteur actuel. La situation du TP dans le PTU d'Annaba, a démontré qu'il est exploité par deux opérateurs privé et publics.

Chacun des partenaires Public et Privé opère à partir de stations distinctes, ceci émane d'une volonté de la part des autorités de renforcer encore le clivage entre ces

¹² Selon l'agence nationale du développement de l'investissement ANDI ; durant la période 2002 -2014, le secteur du transport a enregistré 625 projets d'investissement déclarés, créant 3888 postes d'emplois (soit 10% de l'ensemble des investissements) de la wilaya de Annaba. Site : <http://www.andi.dz/PDF/monographies/Annaba.pdf> . Consulté le 25.07.2017.

deux acteurs, du fait que chacun déjà se distingue de l'autre par la façon dont il assure le service ;

D'un coté l'acteur privé introduit après 1988 issu de l'entreprise familiale, à faible capacité financière, et dont le service et le fonctionnement suivent des logiques de marchés et des pratiques qui s'apparentent au transport artisanal, parfois mêmes jonglent avec l'informel.

De l'autre l'opérateur public introduit en 2004 avec la création de l'ETA Annaba, dans une volonté de briser le monopole du TP, et reprendre le secteur en main. Cet opérateur pour lequel, il lui a été confiée d'assurer le TP de voyageurs sur l'étendue du tissu urbain et suburbain conformément avec l'organisation générale des transports fixée par les autorités publics. Ainsi que de participer à l'étude et à la promotion de tout moyen ou mode de transport collectif et de l'intégrer. D'assurer notamment la formation, le perfectionnement et le recyclage de son personnel ; ainsi que de gérer ses stations urbaines et ses infrastructures propres ou liées au réseau exploité. Des missions et un service que nous pensons beaucoup plus cohérent avec les attentes de la ville et de l'usager.

L'écart entre ces deux opérateurs apparaît encore plus clairement sur le plan du niveau et de la qualité de service.

En plus l'opérateur privé fait appel à différents parades afin de rentabiliser ses rotations, notamment l'allongement des temps d'arrêts, ou rouler à petite vitesse afin de rassembler le maximum de voyageurs possible dans les arrêts, sans compter aussi le mauvais comportement du personnel à bord.

Contrairement à celui-ci ; l'opérateur public grâce à son règlement intérieur, et l'obligation du service respecte les temps de remplissages en stations et aux arrêts.

Ainsi l'exploitation de l'ETA tend à se rapprocher beaucoup plus vers la notion de service public, que par rapport à l'opérateur privé. Ce qui explique principalement la tendance préférentielle vers l'opérateur public.

Les usagers ont démontré une certaine sensibilité envers cette notion de service public, ainsi qu'à être impliqués dans le processus de prise de décisions qui les concerne. Ces usagers dans la formulation de leurs attentes du service du TP ; on été unanimes sur la nécessité d'augmenter la rapidité et d'améliorer le confort à bord des bus. L'opérabilité à partir d'un site propre permet d'assurer ce gain de temps, tandis que l'amélioration du parc roulant notamment par la climatisation permet d'augmenter le niveau de confort, et par voie de conséquence de gagner plus en matière d'attractivité.

Conclusion, pistes et recommandations

1. Conclusion générale

L'urgence environnementale impose aux gouvernements de s'impliquer au maximum dans les politiques de transport durable, qui tablent sur la réduction de l'usage de l'automobile en milieu urbain, ainsi qu'à rendre les territoires plus accessibles et ce à toutes les tranches de la société.

L'approche des TDM est une déclinaison des politiques de transport modernes, qui correspond à un certain degré d'acceptation de la durabilité. Et qui sous l'égide de la responsabilité individuelle envers l'environnement invite à changer les attitudes, les normes et les valeurs face à la perception des déplacements, notamment ceux qui concernent les modes des TP.

Ceci est surtout du fait que ces TP (fer de lance des TDM) sont fortement liées à l'intérêt collectif des sociétés, de par leur considération en tant que composante majeure du service public, permettant à la fois la cohésion sociale et l'équilibre des territoires. D'où l'enjeu de les rendre attractifs par divers mécanismes de régulation.

Les démarches intégrées au niveau opérationnel et au niveau institutionnel, sont une garantie de la durabilité pour la gestion et la gouvernance des transports.

L'intégration opérationnelle des TP, permet une remise à niveau optimale de la prestation de service des transports (Ponctualité, confort, tarification, stabilité du service.etc.). Ceci par une meilleure maîtrise des outils de control : qualité de service, règles de concurrence, exigences de service et services complémentaires.

L'intégration institutionnelle pour sa part permet une meilleure coordination entre les institutions en charge des transports, et des autres secteurs en relation : Urbanisme, environnement et santé, etc. Ainsi qu'entre différents acteurs privés, et publics, AOT's, filiales. Mais ce type d'intégration nécessite un environnement institutionnel propice, notamment en ce qui concerne :

- La place du secteur public local et du gouvernement qui apparaissent à travers le rôle, des autorités responsables de l'organisation des transports publics dans la structuration générale du secteur.
- Trouver les formules équilibré de PPP capable d'assurer la qualité et la stabilité du service, tout en préservant les intérêts des différents partenaires.
- La mise à disposition des voies de financement pérenne à la fois variée en matière de contributeurs, et équitable pour tout les acteurs
- La mise en œuvre des mécanismes d'harmonisations du transport et de l'urbanisme, toujours dans une logique intégrée.
- L'assurance d'une coordination dans la planification et la gouvernance entre les autorités gouvernementales, et les autorités organisatrices de transport en commun.

Différents modèles existent au niveau international en matière d'arrangements institutionnels, par rapport à la gestion et l'organisation des TP, ces modèles connaissent plusieurs similitudes et variations en matière de gestion, de réglementation, de types de services délégués, du niveau et prérogatives d'autorité, et des modes de financements.

Le fait révélé aussi à travers ces modèles réside en les différentes fonctions élémentaires relatives à la gestion d'un système de transport, qui sont usuellement divisées en trois principaux niveaux selon la figure suivante (Fig c.1) :

-1^{er} Niveau réservé aux fonctions stratégiques : traitant la formulation des grandes lignes des politiques, et la planification des mesures à long termes et leur financement global.

-2^{eme} Niveau relatif à la planification de l'infrastructure, et de ses différentes fonctions ainsi que le service de régulation.

-3^{eme} Niveau correspondant à la construction et la maintenance de l'infrastructure, en plus du service de TP.

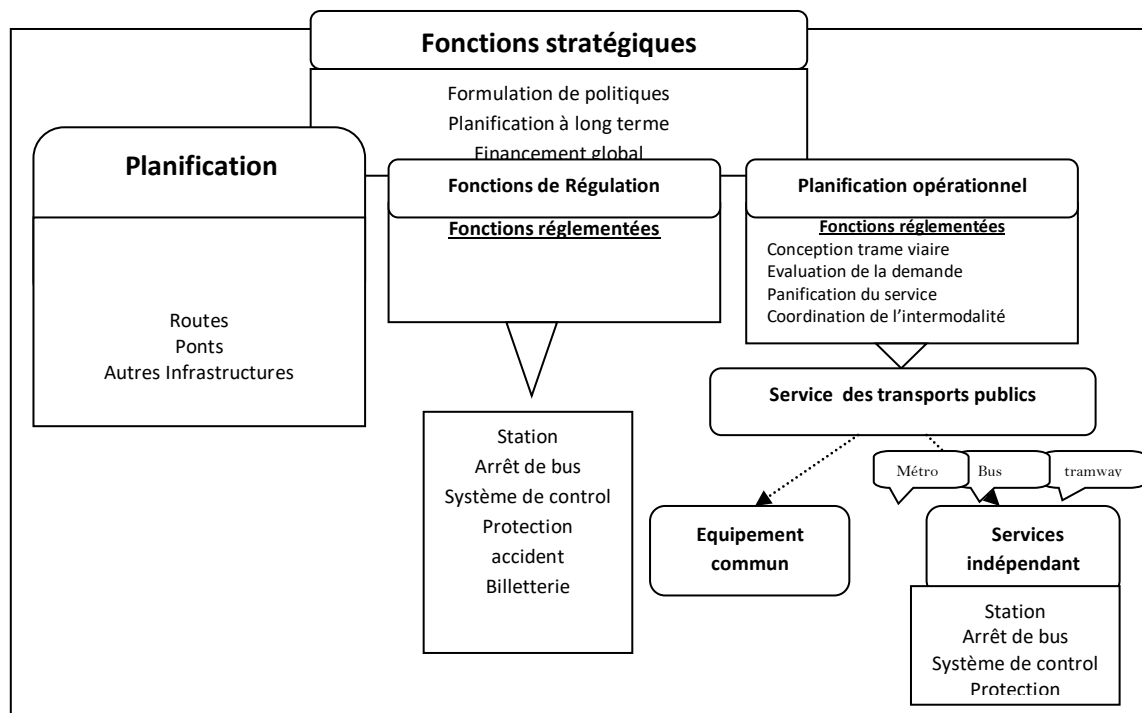


Fig c.1. Schéma général standard des arrangements institutionnels résumant les principales fonctions en matière de transport urbain.

Le passage en revue de ces modèles a démontré aussi l'importance capital des AOT's, considérées en tant que chaînon institutionnel, entre les différents acteurs inclus dans le secteur des transports. Ceci dit ces agences pour lesquelles on délègue la principale mission de chapeauter le déroulement de la prestation des transports, n'ont pas toutes les mêmes : fonctions, responsabilités, ainsi que les prérogatives.

A travers le contexte des PED, des pays Maghrébins et en Algérie ; des similarités existent dans les schémas d'évolution, et en matière d'organisation. Des analogies aussi ont été relevées en matière des problématiques, de défis, et enjeux en matière de transports urbains.

L'absence d'une autorité organisatrice faisant office d'instance responsable au niveau des villes, renforce les dysfonctionnements et la désorganisation en matière de gouvernance et de gestion des TP. Auquel s'ajoute plusieurs éléments empêchant la mise ne place de ce genre d'autorité à l'exemple : des autorités de régulation dénuées de mécanismes de financement fiable des TP, des institutions fragmentées en matière de planification et d'exploitation des infrastructures et des TP, manque de

compétences administratives et des moyens humains et financiers, la faiblesse dans l'articulation entre les différents échelons territoriaux, et une forte centralisation vue la faiblesse des moyens des collectivités locales.

Pour ce qui est des transports en commun ; l'hypothèse de départ est confirmée du fait que ; la libéralisation a profondément conditionné le secteur de transport urbain en Algérie et notamment celui d'Annaba. Et ce sur les niveaux de gestion, rôles de l'état et des différents acteurs, niveau de service. Ce qui fait que le secteur porte à ce jour «les stigmates» de cette ouverture du marché.

Les efforts de l'état pour la reprise en main du secteur du transport public par bus demeurent au stade de «tentatives» afin de réguler le transport en commun, pour preuve jusqu'à maintenant aucun changement tangible dans l'organisation, et aucune amélioration du service de transport n'est perceptible, au jour où nous éditons cette recherche. La figure c.2 résume assez bien le phasage proposé avec ses différents effets sur les schémas structurels liés à la gestion, les lignes et le jeu d'acteurs. (Fig c.2).

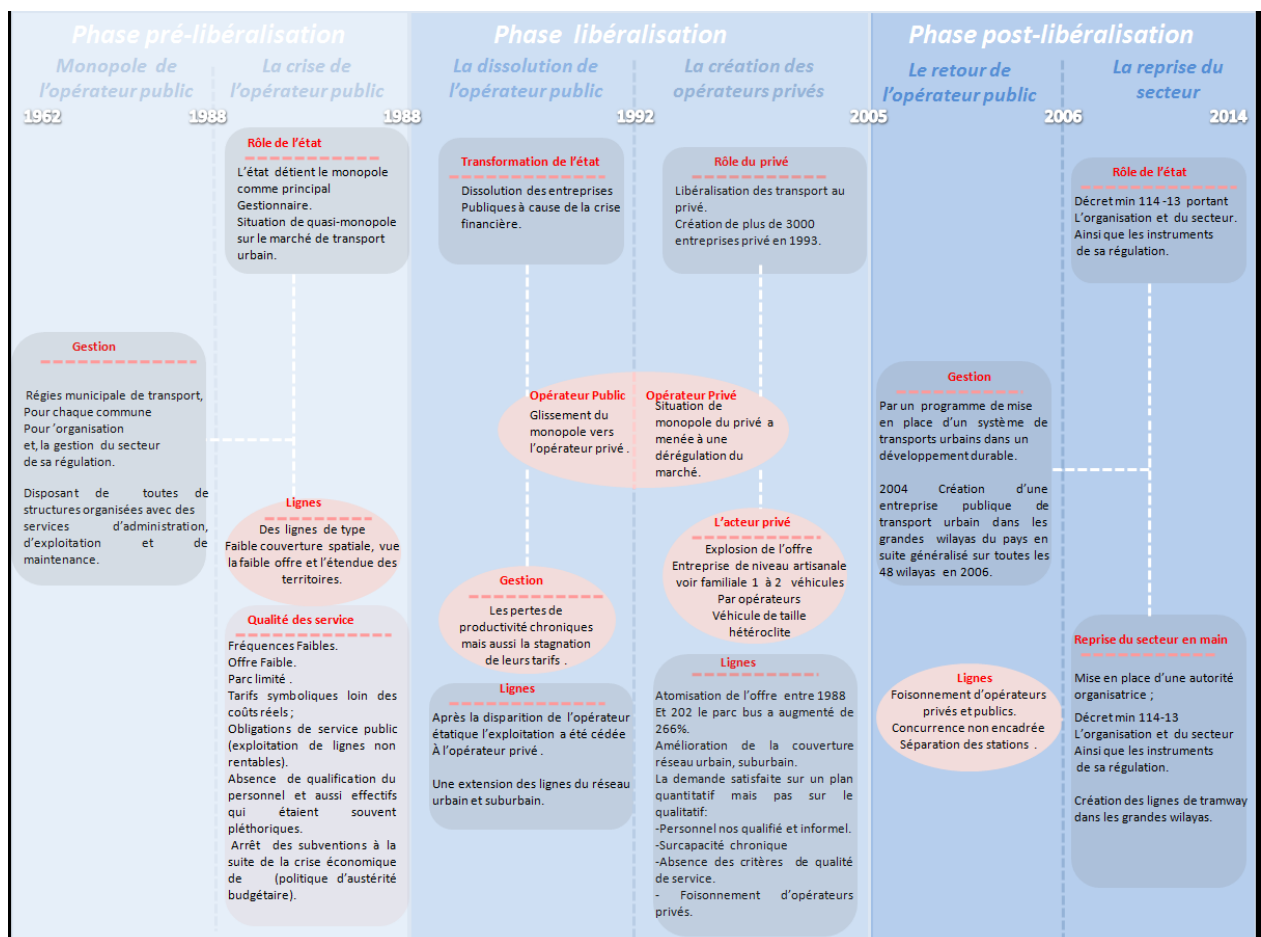


Fig c.2. Impact de la libéralisation sur les Schémas structurels des TP. Auteur 2015, élaboré et reconstitué d'après les données du ministère des transports, de l'ONS, des travaux de Fares Boubakour, du journal officiel Algérien : Joradp.dz.

Ceci renforce le postulat que la crise des transports au Maghreb et en Algérie reste principalement une crise de gouvernance, et de gestion. La quête des leviers

d'actions pour améliorer le secteur de transport (en tant que service primaire) et l'inscrire dans la durabilité ; demeurent les principales pistes plausibles.

Cela dit ; en Algérie les politiques de transport et de TP sont fortement conditionnées par le contexte dans lequel elles s'insèrent. Ce qui explique vue la sensibilité du contexte sociale et économique ; l'attitude tolérante et laxiste de la part des autorités face au développement de l'informel et notamment face aux pratiques parfois non professionnelle en matière de TP. Et qui se répercute directement sur les niveaux de services.

Le dérèglement des TP participe et amplifie le dysfonctionnement et la désorganisation générale qui caractérise la situation de la ville d'Annaba, gênant ainsi le bon déroulement des fonctions urbaines élémentaires, ce qui renvoie à l'hypothèse secondaire de départ.

L'accroissement de l'usage de l'automobile, congestion, perte de temps, pollution désorganisation, réseau viaire spatialement contraignant, carrefours favorisant les points de conflits, circulation piétonne et stationnement gênant la fluidité de la circulation ; sont autant d'éléments qui altèrent les fonctions urbaines et celles des TPs, qu'il faut impérativement prendre en charge et de façon cohérente et intégrée.

Ces deux derniers points ne font que confirmer les deux initiaux postulats de l'enracinement des TP dans la territorialisation, ainsi que le rôle conditionnant du contexte actuel socio-économique sur ces TPs à Annaba.

La situation des TPs dans le PTU d'Annaba fruit de la libéralisation du secteur pendant les années 90, et même après la réintroduction de l'opérateur public en 2004 a démontrée qu'ils sont exploités par deux opérateurs privé et public ETA.

La création de l'ETA Annaba a été dans une forte volonté de briser le monopole du TP.

Le clivage entre ces deux opérateurs a été renforcé par la décision d'attribuer en 2006 des stations propre à l'ETA, alors que déjà chacun des opérateurs se distinguait de l'autre par une logique propre ainsi que la façon dont il assurait le service :

- D'un coté un service et un fonctionnement soumis à des logiques de marchés avec des pratiques qui s'apparentent au transport artisanal, parfois mêmes avec l'informel. Qui sont attribuées au transporteur privé, de taille petite issu de l'entreprise familiale, à faible capacité financière et à potentiel de réinvestissement quasi-nul.

-D'un autre coté l'opérateur ETA à qui a été confié la mission d'assurer le TP de voyageurs. Ceci dans une logique d'assurer une mission de service public de qualité à l'échelle urbain et suburbaine, conformément à l'organisation générale des transports fixée par les autorités publics.

L'écart entre ces deux opérateurs comme l'enquête auprès des usagers l'a révélée, apparait encore plus clairement, et se creuse encore plus sur le plan de la qualité et du niveau de service.

L'opérateur privé en l'absence de control et profitant du laxisme des autorités, et dans des logiques de gain ; use différentes parades à l'exemple de l'allongement des temps d'arrêts, ou rouler à petite vitesse afin de rassembler le maximum de voyageurs possible dans les arrêts. Ceci en plus du mauvais comportement subit par l'utilisateur de la part du personnel à bord.

Contrastant avec le mode opératoire de celui de l'opérateur privé, l'opérateur public quant à lui, se conforme à l'obligation du service : respect des temps de remplissages en stations et aux arrêts, assurance du service en heures creuses, personnels formés, etc.

Ces éléments de leur part renforcent le postulat que l'exploitation de l'ETA tend à se rapprocher beaucoup plus vers la notion de service public, comparativement avec l'opérateur privé. Ceci justifie la tendance préférentielle des usagers des TP vers l'ETA démontrée par l'enquête. Cette dernière a révélé une certaine sensibilité des usagers envers la notion du service public, ainsi que la volonté de s'impliquer dans une démarche participative.

Les attentes des usagers des TP à travers cette enquête ont révélées et à l'unanimité que l'amélioration du service est une nécessité, qui doit passer par la remise à niveau du service en général à l'exemple de l'augmentation de la rapidité, l'amélioration du confort et la climatisation à bord des bus.

Ceci renforce l'hypothèse que la promotion des TP, l'amélioration et la remise à niveau la qualité de service des transports par la régularité, confort, accueil, amplitude horaire, ponctualité, etc. ; est capable de replacer l'utilisateur (qui s'avère sensible à cette notion) au centre de ce service, et de ce fait rendre les TP plus attractifs.

2. Recommandations et pistes plausibles

Les différents volets soulevés à travers cette recherche ont été dans un objectif d'apporter une réflexion par rapport à la conduite de l'action publique, et ses impacts sur la crise nationale en matière de TP, ainsi qu'à travers la ville d'Annaba.

Ce présent et dernier volet¹ a été élaboré dans l'objectif d'apporter des orientations à cette situation, dans le sens d'améliorer les TP en tant que levier d'action capable de faire barrage à l'hégémonie de la voiture, et de rendre le système de transport un vecteur de durabilité en Algérie.

A travers l'éclairage qu'a pu apporter cette recherche sur la politique de transport actuelle dans le contexte mondial, et à travers la situation de TP en Algérie et plus précisément à Annaba ; il a été possible de diagnostiquer les différents dysfonctionnements, d'ordres organisationnels et structurels dans réseau de transport urbain par bus, ainsi que leurs causes.

Par ailleurs l'importance de l'effet conditionnant des spécificités du contexte² sur l'organisation des transports, ainsi que le profond impact de la libéralisation sur les différents volets TP ; représentent des éléments forts retenus qui ont été soulignés à maintes reprises dans cette recherche. Et à partir desquelles des axes d'orientations et de recommandations se sont construits :

2.1 Vers plus de cohérence et d'intégration, entre les mesures en matière de transport

A travers les différentes décisions et mesures prises au niveau national pour le compte des transports urbain durant ces dernières décennies. Que ce soit pour l'automobile ou pour les TP ; la cohérence et l'intégration entre ses différents types de mesures s'impose et de façon imminente afin d'en augmenter l'efficacité des effets escomptés.

Les types d'approches liées aux concepts d'intégrations et de synergies qui suggèrent que la combinaison entre les différents mesures peut en accroître l'efficacité ; doivent accompagner toute réflexion, sur la problématique des transports durables, d'autant plus qu'elles peuvent s'avérer très bénéfiques pour le cas des politiques nationales de transport.

Cette intégration doit inclure aussi bien le niveau opérationnel que le niveau des structures institutionnelles existantes, et ce à travers le processus de prise de décision. La planification des transports et la planification urbaine ; doivent être menées d'une façon cohérente et intégrée, que se soit au niveau institutionnelle et au niveau stratégique³.

Sous la même maxime les HTPM et les STPM doivent être utilisés de façon intégrée, afin d'obtenir des effets optimisés dans l'objectif de la durabilité.

¹ Ceci est surtout pour ne pas rester que dans le constat, et au contraire essayer de proposer des solutions.

² Des circonstances singulières pour chaque contexte.

³ Voir également la Figure r.4 .

2.2 L'hybridation comme une forme plus contextualisé du PPP

Les solutions en matière de transport ne sont pas figées mais au contraire adaptable selon les problèmes spécifiques aux contextes locaux. Ceci impose le fait qu'ils devraient être accommodés aux circonstances singulières de chaque ville, avant leurs mises en œuvre effective. Ce concept d'adaptation aux spécificités du contexte implique et surtout impose de bien connaître les spécificités, et les logiques qui régissent le secteur à une échelle locale.

De par le choix organisationnel des autorités quant à la relation entre opérateur privé et public en l'occurrence ETA Annaba, a créé un climat de concurrence avérée, autrement dit une sorte de dualisation entre ces deux systèmes.

Cette recherche a pu démontrer dans les faits une réelle complexité et ambivalence du système de TP, à cause notamment d'un double foisonnement d'opérateurs :

En premier lieu entre « privés/privés » et entre opérateurs « privé / public » en second lieu. Ce qui complique l'amélioration du service de TP en la faisant passer à coté des buts escomptés pour ce genre de service.

Le principe de PPP en tant que forme de partenariat pourrait inclure ces deux opérateurs dans le même système. Mais contenu des spécifiés liés aux contextes économiques et sociaux ; l'hybridation se propose comme un modèle d'intégration horizontale ; à la fois basé sur un équilibre dans le sens de la décentralisation et une certaine complémentarité entre acteurs, capable d'inscrire le TP dans une optique durable.

L'hybridation dans le sens de notre recherche se veut comme une forme d'intégration institutionnelle, et une version beaucoup plus « contextualisé et plus adaptée du partenariat public privé », tout en tenant compte des spécificités et des particularités du cas d'Annaba. Tenir en compte de ces spécificités constitue une sorte de gage pour la réussite d'un PPP⁴, capable de réduire le clivage entre ces opérateurs.

De ce fait la complémentarité entre privé et public pourrait faire face à ce clivage qui génère foisonnement et concurrence déloyale. Procéder à un regroupement d'opérateurs sous forme de sociétés actionnaires, selon les lignes desservies ou zonage géographique, permettrait selon nous : un meilleur control des opérateurs et des partenaires⁵, une plus grande maîtrise et régulation de la prestation de service, ainsi qu'une gestion optimale des compétences humaines et des moyens matériels (parc roulant et infrastructure).

Ce regroupement permettra également d'écarter l'éventualité déjà soulevé « d'éliminer les petits artisans de petite taille et de n'en retenir que les entreprises d'une taille acceptable », ce qui préserverait la source de revenue de la majorité.

⁴ Ceci figure parmi les agendas futurs du ministère, annoncé également par voie presse.

⁵ En diminuant le nombre d'interlocuteurs et d'intervenants.

Ces éléments réunis induiront par voie de conséquence une mise à niveau de l'opérateur privé, de sorte que ce système hybride permettrait une autorégulation du secteur des TP.

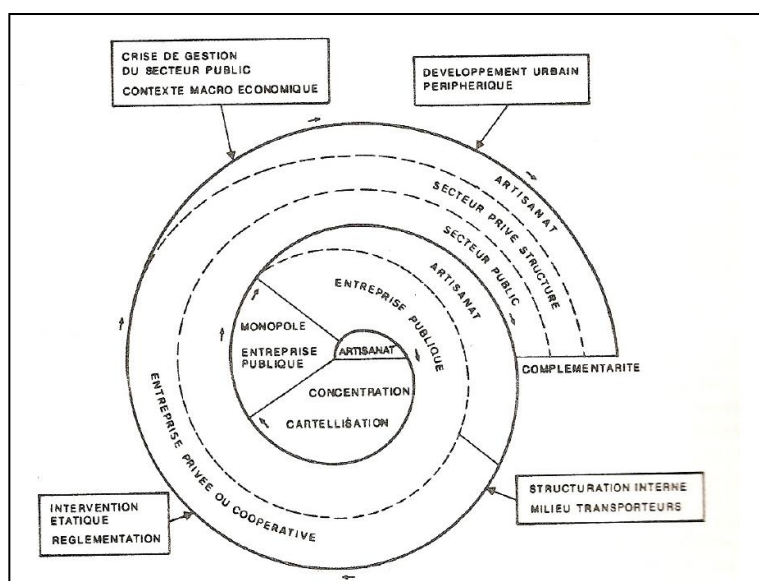


Fig r.1. Schéma en spirale de l'histoire des jeux d'acteurs des transports en communs (Godard, 1987).

2.3 L'instauration d'une AOT entant que chaînon institutionnel

Les chapitres trois (3) et quatre (4) de cette recherche nous ont permis de déduire que les AOTs sont le point où convergent les structures ayant les compétences politiques, juridiques et financières, propres au service du développement des transports publics urbains.

Ces AOTs sont assimilés à une sorte de boîte à outils de compétences, de ce fait ; Faire appel à ce genre d'institution c'est faire appel à un organisme responsable de l'organisation et de la gestion d'une multitude d'éléments ; allant de l'organisation des transports collectif, vers le rapprochement du service public relative à la mobilité durable. Du fait que la tâche de proposer des alternatives diversifiés et crédibles à la voiture particulière utilisée par « les autosolistes⁶» incombe notamment à ces AOTs.

De ce fait il faut valoriser le rôle que jouent les collectivités en tant que compétence organisatrice de ce service public, en étendant leur rôle en plus des transports Collectifs, aux compétences liées à la mobilité (voirie, stationnement, infrastructures, stations), jusqu'à les rendre en tant qu'autorités organisatrices des déplacements. Etendre le champ d'action institutionnel des AOTs est une condition sine-qua-none ou plutôt un gage, pour qu'elles soient en mesure d'assurer un service public de qualité à la fois efficace, rentable et durable.

Le chapitre cinq (5) nous a permis d'apprécier la nécessité et même l'urgence d'instaurer ce genre d'institution, dans le contexte Maghrébin et notamment celui de l'Algérie.

⁶Les usagers de la voiture et de façon individuelle.

Du fait qu'il s'agit surtout d'organiser les TP aux différentes échelles (Territoriale régionale, communale, locale), ainsi que : la définition du financement de la politique de transport, réglementation des activités de transport, développement de l'intermodalité, pouvoir prescriptif en matière de partage de la voirie et de stationnement, et cohérence avec la planification urbaine (*Ademe, 2014*).

Une attention particulière doit être portée à la relation entre les AOT et les opérateurs, étant la clé de voute d'une bonne gouvernance de transport, et un gage de plus pour la réussite des politiques durables.

Mais cette relation ne doit pas rester dans l'ambiguïté, caractérisée selon *CGP (2003)* par une sorte d'équilibre fragile de ses relations, du fait l'absence d'un dispositif de régulation permettant de trouver de délimiter les tâches et le champ d'action de chacune des parties prenantes. Cela implique de passer par l'ajustement institutionnel visant à trouver le juste équilibre entre : l'excès d'autonomie des opérateurs d'une part et le fait de l'immixtion des autorités dans leur gestion propre d'autre part.

Cet autorité organisatrice devrait remplir un rôle d'arbitrage entre les différents opérateurs (qui seront regroupés), et de garde-fous afin de sanctionner tout dépassement lors du déroulement des prestations. Ainsi que défendre les intérêts des usagers en gardant un niveau et une qualité de service « acceptable ».

Elle aura parmi ses prérogatives également de conditionner l'accès à la profession, organiser les formations continues et de valoriser le professionnalisme pour les compétences.

Cette dernière, doit être constituée à pied d'égalité de l'ensemble des acteurs et décideurs, représentants des autorités, directions et ministère, élus locaux, opérateurs, et professionnels de transports, ainsi que les acteurs de la planification urbaine, des associations représentantes des d'usagers, etc. Mais surtout le rôle principal d'une telle institution est d'assurer une meilleure coordination des tâches et des prérogatives. Toute en évitant les désagréments liés au chevauchement de responsabilités, notamment lors des prises de décisions entre les divers échelons institutionnels.

2.4 Le principe de subsidiarité : ajustement et proportionnalité dans l'échelle de gouvernance

La subsidiarité en tant que forme de gouvernance intégrée traite selon *Timms (2011)* la responsabilité des politiques de mobilité urbaine, qui incombe principalement aux autorités locales, régionales et nationale ; ceci à condition selon l'auteur, que les décisions qui doivent être prises au niveau local ne doivent pas être prises isolément, mais dans le cadre prévu par la politique et la législation régionale.

Devant un environnement fortement centralisé par une gouvernance où la prise de décision est purement verticale⁷, ce concept s'impose afin de réguler l'échelle de gouvernance. Cela dans le sens où ce concept veille à ajuster proportionnellement le

⁷*Du Ministère en tutelle, au DTW, au responsables stations.*

niveau de l'action publique, et à son échelle dans le sens où aussi toute action globale ne devrait pas aller au-delà de ce qui est nécessaire, afin d'arriver à atteindre les « objectifs fixés ». (Fig r.2).

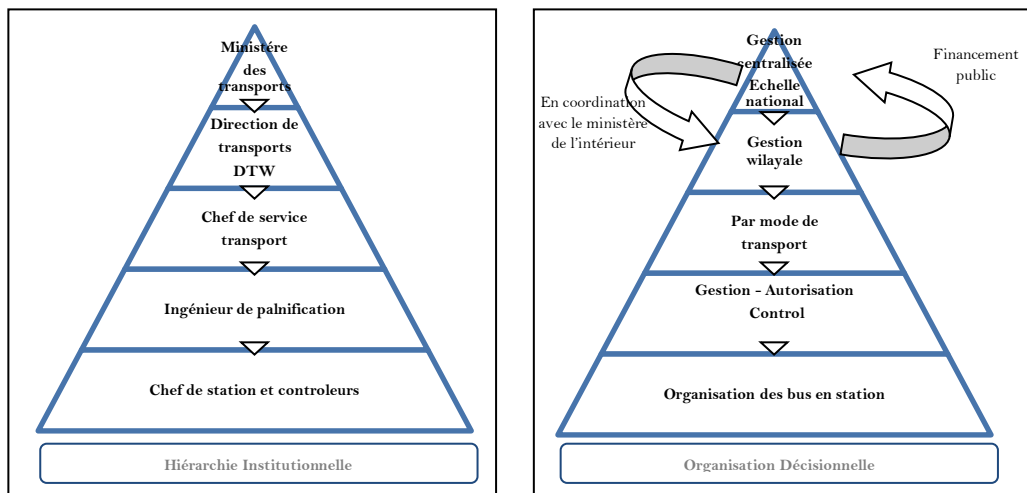


Fig r.2. Hiérarchie institutionnelle et organisation décisionnelle dans la gouvernance des transports du niveau national au local. Auteur 2017.

L'introduction de cette notion de subsidiarité dans la hiérarchie institutionnelle actuelle ; permettra à l'organisation décisionnelle de ne pas agir à un niveau plus élevé à ce qui peut l'être, avec plus d'efficacité à une échelle inférieure.

En d'autres termes ce principe est «une maxime politique et sociale selon laquelle la responsabilité d'une action publique, lorsqu'elle est nécessaire, doit être allouée à la plus petite entité capable de résoudre le problème d'elle même» (Clergerie, 1997 p13).

Ceci dit cette subsidiarité ne peut avoir lieu que si le climat institutionnel soit déjà caractérisé par la décentralisation, parce que cette dernière entant que principe appuie l'idée que les initiatives sont décidées par l'état ou le dirigeant.

Mais avec la condition sine-qua-non que cette hiérarchie laisse une grande marge de manœuvre dans la décision aux entités locales, dans le sens de la délégation du pouvoir décisionnel en matière d'organisation des transports. A savoir aux collectivités locales, qui y sont en charge. (Fig r.3).

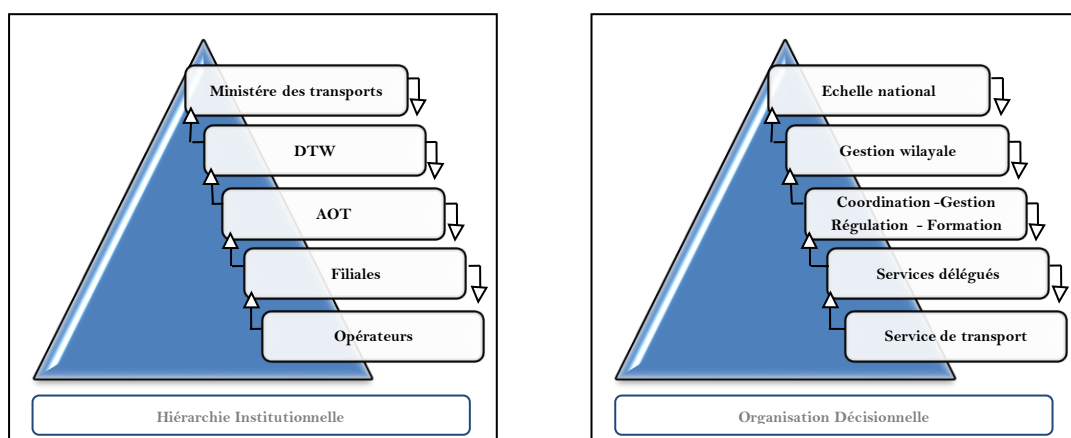


Fig r.3. Hiérarchie institutionnelle et organisation décisionnelle dans une gouvernance subsidiaire des transports urbains. Auteur 2017.

Sachant que les deux concepts ; décentralisation et subsidiarité ont en commun d'être des formes d'autonomie dans la prise de décisions, à savoir «deux façons de délimiter, dans un processus. Les sphères d'initiatives de chaque acteur de transport et de rapprocher le pouvoir de décision et de celui du service public» (Chevrier & Pellissier-Tanon 1999, p 328).

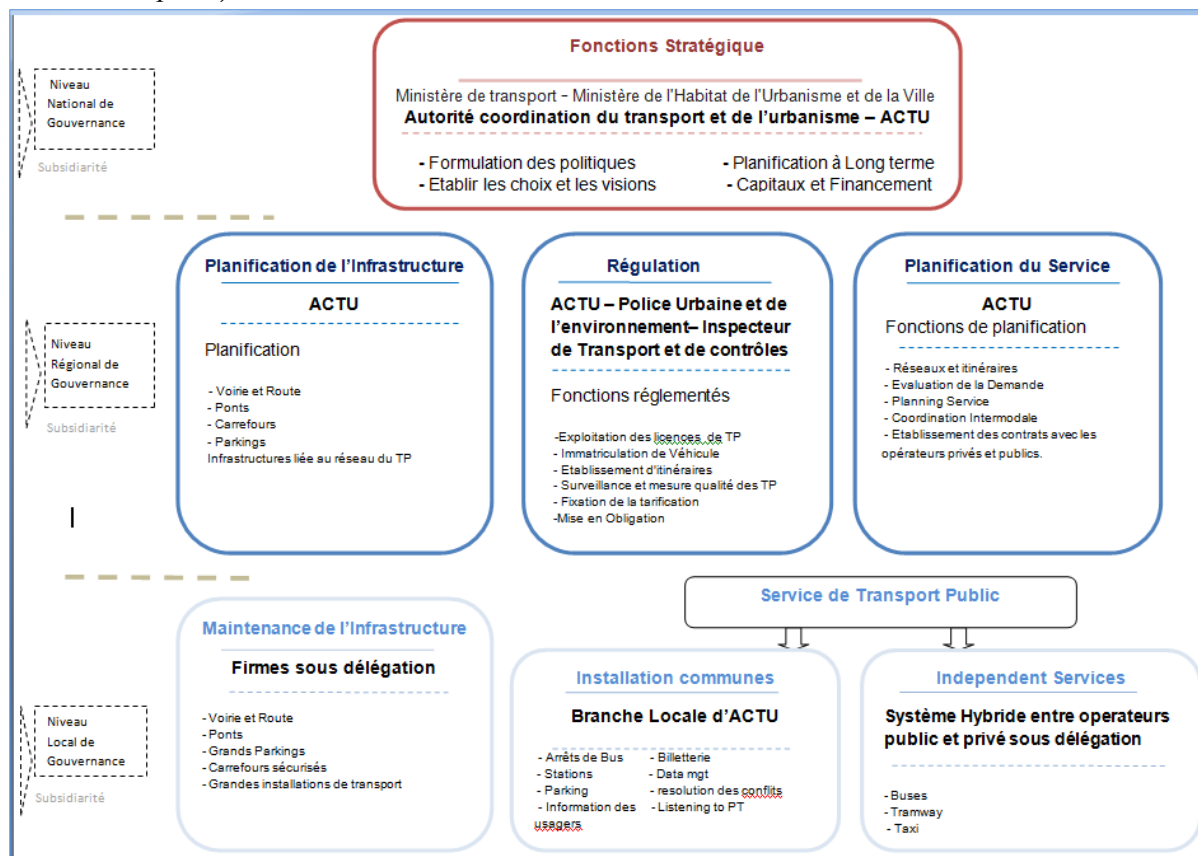


Fig r.4. Schéma général des arrangements institutionnels proposés en matière de gestion et d'organisation des transports urbains. Auteur 2016.

2.5 La nécessité du rétablissement de la notion de service public

La mise en place d'un service adéquat de TP, basé sur des critères de la santé, la sécurité des passagers, l'accessibilité des services, le niveau et la transparence des tarifs et la durée limitée des concessions ; est une réelle obligation pour les pouvoirs publics⁸ qui doivent se porter garants du service public et du droit au transport.

L'intérêt public doit primer même si la nécessité d'accorder des exceptions ou des droits exclusifs s'impose pour le service de transport. Qui se traduit par le respect des exigences relatives à la qualité à la fréquence et la ponctualité et la stabilité des services, et leurs disponibilité sur l'ensemble du territoire, avec des tarifs adaptés. Ceci dans le respect des règles de concurrence et des intérêts économique des différents partenaires et opérateurs. Notamment par la concession à des compensations financières, et des gratifications pour assurer les missions de service public sous forme de subventions publiques, pareil au système « bonus-Malus ».

⁸ Les autorités nationales et locales.

L'élaboration d'une charte des services publics locaux permet de mieux contrôler et maîtriser la prestation de TP, par le biais des indicateurs contractuellement préétablies assurant une plus grande performance du service.

2.6 Cahier des charges comme outil de contractualisation et de régulation de la prestation de service

L'AOT proposé dans le passage (2.3) de cette partie, en tant qu'instance de régulation a besoin d'avoir un instrument crédible, servant de référentielle dans la délimitation des responsabilités entre les différentes parties. Ainsi que le niveau d'autorité exercé par cet AOT.

Le cahier des charges, se présente comme un instrument de régulation essentiel entre les autorités organisatrices et les opérateurs de transport. Donc un outil régissant les relations entre les parties prenantes du service de TP, par la contractualisation.

La pertinence et la qualité du cahier des charges liant les opérateurs et l'autorité organisatrice du transport, est un gage de réussite de cette relation contractualisée, et d'atteinte de la qualité de service.

Un cahier des charges flexible permet aux opérateurs privés ou publics en plus du rôle d'exploitants, de s'adapter aux changements. Ce qui permet aussi de contrôler et maîtriser la régulation des composantes des TP, et de renforcer l'efficacité des autorités en charge de gestion du secteur par rapport à la sûreté, et la qualité de service.

Le cahier des charges de sujétions de service public relatif à l'opérateur étatique présenté en annexe du décret exécutif n°10-91 du 14 mars 2010, JO n°18 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain⁹. Il expose à travers ses articles¹⁰ les bonnes exigences attendue du service public par rapport : au déroulement de la prestation, le réseau, les opérateurs, les rôles, l'entretien, moyens techniques et humains, compensations.etc. Des éléments que nous trouvons nécessaire à la remise à niveau du service de TP global.

En plus le fait souligné par l'enquête auprès des usagers¹¹, confirme que le mode opératoire de l'ETA se rapproche beaucoup plus des notions de service public par rapport à l'opérateur privé, de ce fait il pourrait servir de référentiel et de support à ce dernier. (Fig r.5) et (Fig r.6).

⁹ *En annexe n°13.*

¹⁰ *Les articles : un (1) jusqu'à quatorze (14).*

¹¹ *Voir le chapitre 8.*



Fig r.5. Des éléments qui rapprochent l'opérateur étatique de la notion de service public : (de gauche à droite) prise en compte des PMR pour l'opérateur « ETB Bayedh » et mise en place des bus de nuit pour « ETUSA Alger ». Internet 2016.

Les dispositifs juridiques, techniques et humains pourraient servir aussi de support sur lequel peut se greffer ce dernier, lors de son regroupement en vue de son intégration dans le service global de transport par le PPP. Ce qui permettra sa remise à niveau.



Fig r.6. (De gauche à droite) Campagne de sensibilisation à la sécurité routière organisé par l'opérateur public « Etb El Bayedh » et une radio locale, et la mise en place de moyens techniques « bus adapté » pour satisfaire la demande « Etusa Alger ». Source Internet 2016.

Le suivi rigoureux du niveau de service et de la qualité de service rendu par l'opérateur, permet de contrôler et maintenir à long termes les niveaux adéquats pour l'usager et pour l'attractivité des TP.

2.7 L'arrivée du tramway une occasion inouïe de repenser le bus : penser le réseau de bus autrement avec l'arrivée du tramway

On ne cesse de citer les vertus du tramway, en plus d'être un bon transporteur¹² ; ont lui reconnaît d'être un véritable acteur urbain capable de remodeler la ville et d'être également un véritable acteur économique pour le commerce (Pêcheur,1998). Susceptible d'apporter une image de marque à la ville et au paysage urbain, tout ça avec « zéro émission en prime ».

Son introduction dans la politique de la ville, marque à la fois la prise de conscience et la volonté politique de l'état de réduire l'impact environnemental, lié à une

¹² De masse.

demande croissante en matière de déplacement, aussi pour faire face à l'augmentation du taux de motorisation, devenues problématique dans les centres urbains.

Le projet du tramway d'Annaba serait l'occasion de repenser la ville¹³, en profondeur, mais aussi une chance inouïe de mettre en œuvre une politique cohérente et intégrée, que se soit au niveau institutionnel qu'au niveau opérationnel. .

Son énorme capacité à renforcer l'intégration au niveau opérationnel, lui permet une remise à niveau de l'offre en matière de TP, en y apportant une nouvelle hiérarchisation du réseau. Et une meilleure accessibilité pour les liaisons entre les zones d'habitats et les zones d'emplois, d'activités ou encore scolaires de par son tracé (Fig r.7).

Hormis les enjeux urbains s'ajoute aussi les enjeux de cohérence avec les systèmes actuels et surtout futurs tels que le réseau de bus associé, desserte ferroviaire et pôles d'échanges avec des parcs relais, taxis et véhicules individuels. Ces éléments peuvent constituer des futurs noyaux de pôles d'échanges et d'intermodalité.

Comme l'enquête l'a démontré ; le confort, l'air conditionné, la sécurité, sont des éléments tant rechercher par les usagers, et que le tramway est capable d'apporter. D'où la nécessité d'impulser ce genre de projet pour la ville, l'usager et l'environnement.

Sa gestion et son exploitation pourrait être également intégrées au réseau de TP et prise en charge par l'AOT proposé (Fig r.4).

¹³ *Dans le sens de requalifier ses espaces publics.*

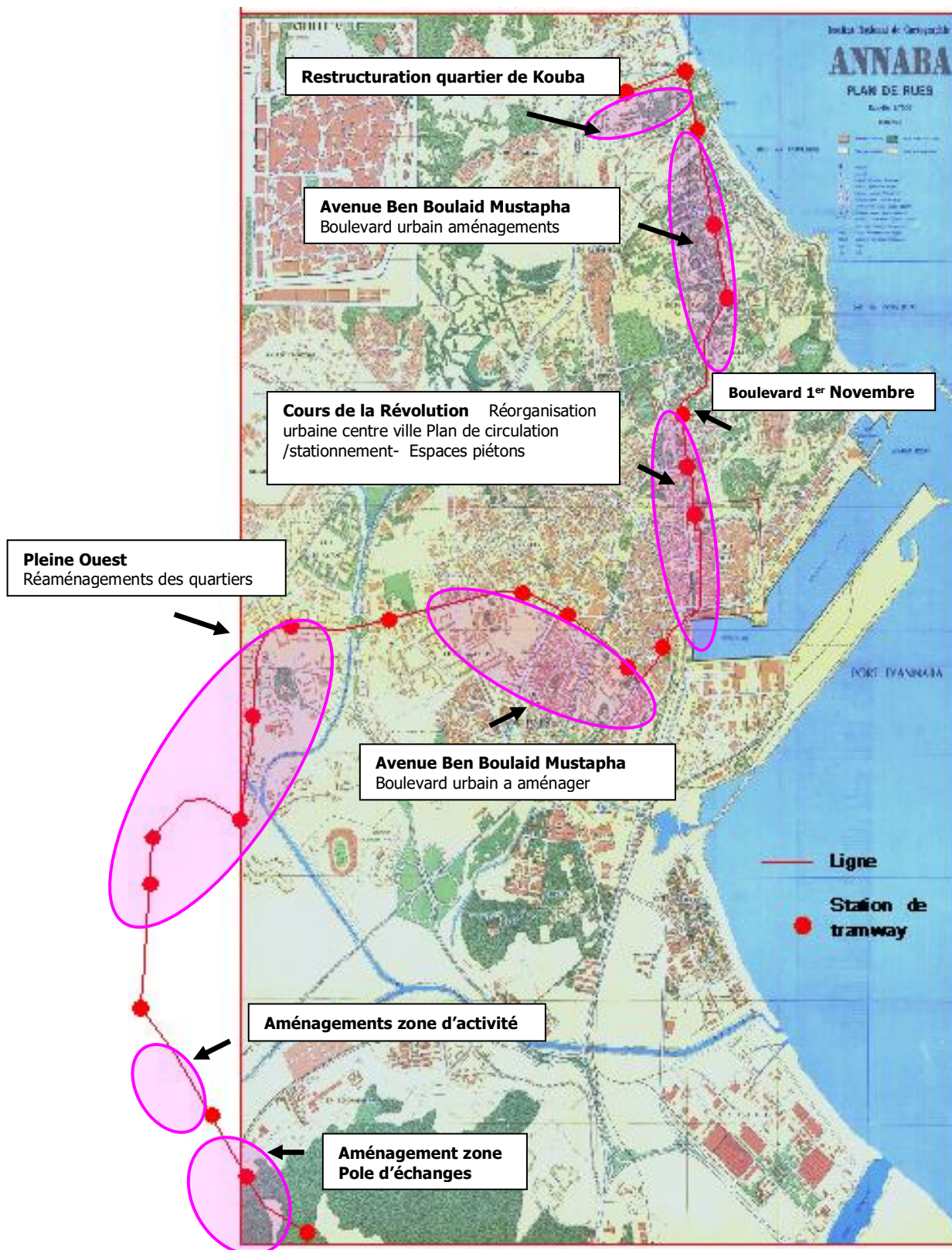


Fig r.7. Principaux Impact attendue du tramway sur les aménagements urbain ech 1/75000 - source Auteur 2009 d'après le tracé proposé par l'étude de faisabilité.

2.8 Encourager la dimension participative

La rationalisation des institutions urbaines et de leurs organigrammes de gouvernance doit se faire en veillant à mettre en place des mécanismes participatifs, de

façon à ce que les décisions de planification et d'investissement sont socialement incluse et représentative de tous les segments de la société (*UNHSP 2013*).

Cela peut se traduire selon *Kaufmann V&al (2003 p26)* à travers l'importance du débat public en amont des projets pour favoriser l'établissement d'objectifs et de priorités d'action ainsi que la nécessité d'établir des référentiels communs pour développer une cohérence générale en matière de transports et d'urbanisme.

Plusieurs propositions avancées par la *CEMT (2002, p53)* afin d'intégrer la dimension participative dans le schéma institutionnelle. Allant dans le sens de stimuler une participation concrète du public, que nous pensons qu'il soit fort utile pour les partenariats et la communication d'en tenir compte, vue la totale absence de cette « culture » au niveau national et local :

- Faire participer le public et les différentes parties prenantes : la presse, les associations et les usagers du système de transport lors du processus de conception des stratégies.
- S'associer sous forme des partenariats avec les différentes parties concernées du système de transport : entreprises, employeurs, promoteurs immobiliers dans les secteurs résidentiel et commercial, ainsi qu'associatifs.
- Combiner l'action des pouvoirs publics avec celle des acteurs importants du système de transport pour permettre les changements dans les structures des déplacements et les comportements,
- Assurer un suivi systématique de la mise en œuvre et de l'articulation transports urbains et à l'aménagement de l'espace, et de leurs articulations avec les objectifs en matière de santé et d'environnement.
- Améliorer à la fois la collecte des données urbaines des déplacements et la communication des résultats de ce suivi aux élus, et au public afin de d'ajuster le processus décisionnel et favoriser la transparence des décisions et la responsabilité.

La restauration de cette confiance entre le «citoyen-usager» et les autorités, nous pensons qu'elle doit être rétablies par l'écoute et la compréhension des besoins formulé ou non-formulé.

De ce fait les collectivités locales au niveau de la Wilaya doivent préparer le climat propice au mouvement associatif capable de créer le contre poids, et produire les pressions nécessaires dans la défense des droits des usagers faces aux opérateurs de transports, et aux AOT.

Devant les restrictions budgétaires qui se justifient par la baisse des rentes (baisse des budgets communaux), et la faible réactivité des autorités locales face aux problèmes et les revendications citoyennes ; les initiatives populaires méritent plus d'encouragement et de valorisation, notamment par un encadrement associative adéquat. (Fig r.8), (Fig r.9) et (Fig r.10).

Afin de sensibiliser les élus ainsi qu'à canaliser les efforts citoyens et ces initiatives populaires, qui et en l'absence de la prise en charge de la part des autorités ; S'organisent et de façon spontanée, ceci est aidé notamment par les médias sociaux de masse¹⁴.



Fig r.8. L'initiative citoyenne s'organise de ses propres moyens devant le refus des services municipaux pour la réalisation d'un abribus : Cité Deghafla, Commune Khmiss El khechna , Boumerdes. Internet 2016.



Fig r.9. Les citoyens se prennent en charge devant à l'absence des autorités communale pour le désenclavement de leurs village des deux rives de l'Oued Djen-Djen par la réalisation d'une passerelle : la région des Béni-Frah et Boudjouada Beni-Yadjes, dans la wilaya de Jijel. Internet 2016.



Fig r.10. Un autre exemple de l'auto-prise en charge citoyenne dans la réalisation d'une route par les citoyens : Commune de Chehna , Jijel. Internet 2016.

¹⁴ Des appels citoyennes circulant sur les médias sociaux pour les opérations de nettoyage de quartiers, ou des opérations d'intérêt général, rencontrent de plus en plus de succès et de réactivité grâce à l'implication et la mobilisation citoyenne.

Bibliographie

Articles revue scientifiques

Aïchour, B. (2006). Les problèmes des transports urbains et leur impact sur la circulation à Constantine. *Les Cahiers Scientifiques du Transport* .Vol.50, 35-60.

Alter, C., & Hage, J.(1993). *Organizations Working Together*, Newbury Park, Sage. in Stead, D. (2003) . Les politiques des transports et de l'aménagement du territoire sont-elles vraiment coordonnées ?. *Revue internationale des sciences sociales*, 2003/2 (n° 176), 371-387.

Anthony, D. May., Marsden,G., Ison, S. (2011). Transferability of urban transport policy :*Transport Policy* 18 (2011) 489-491.

Bamberg, S., Fujii, S., Friman, M., & Gärling, T.(2011). Behaviour theory and soft transport policy measures. *Transport Policy* (2011), 18(1): 228-235. doi:10.1016/j.tranpol.2010.08.006

Beirão, G., & Sarsfield Cabral, J. A. (2007). Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study. *Transport Policy*, 14, 478-489.

Blanquart, C., Héran, F., & Zérroual, T. (2013). Les conditions de production d'un transport durable : nouvelles interventions publiques, nouveaux référentiels ?. *Développement durable et territoires* , Vol. 4, n°3. doi : 10.4000/developpementdurable.10066.

Boubakour, F. (2002). Le transport collectif par bus en milieu urbain impacts de la déréglementation cas de la ville de Batna. *Transports, les éditions techniques et économiques*, Vol 414, 255-259.

Bourdages, J., & Champagne, E. (2012). Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport. *Vertigo*, mai 2012. doi : 10.4000/vertigo.11713

Brodach, A., & Goffi, M. (2005). La politique de la ville : une trajectoire de développement urbain durable ? ». *Développement durable et territoires* , Dossier 4(2005), 17 novembre 2005. doi : 10.4000/developpementdurable.1493

Brown, B. B., Werner, C. M., & Kim, N. (2003). Personal and Contextual Factors Supporting the Switch to Transit Use: Evaluating a Natural Transit Intervention. *Analyses of Social Issues and Public Policy*, 3 (1), 139-160.

Bulmer, S., & Padgett, S. (2004). Policy transfer in the European Union: an institutionalist perspective *British Journal of Political Science*, 35 (1) (2004), pp. 103-126.

Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kirkbride, A., & Goodwin, P. (2008). Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using "Soft Measures"*Transport Reviews*, 28 (5), 593-618.

Cervero, R. (2002). Built environments and mode choice: toward a normative framework. *Transportation Research D*, 7, 265-284.

Dolowitz, D., & Marsh, D. (2000). Learning from abroad: the role of policy transfer in contemporary policy making *Governance*, 13 (1) (2000), 5-24.

Friman, M. & Gärling, T. (2001). Frequency of negative critical incidents and satisfaction with public transport services, II. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 8, 105-114.

Friman, M. (2004). Implementing quality improvements in public transport. *Journal of Public Transportation*, 7 (4), 49-65.

- Friman, M., Pedersen, T., & Gärling, T. (2012). Feasibility of Voluntary Reduction of Private - Car use. Faculty of Economic Sciences, Communication and IT – SAMOT, Karlstad University Studies (30)2012. 42p. p 08.
- Froger, G. (1993). Modèles théoriques de développement durable : une synthèse des approches méthodologiques. In Baraqué, B. La ville et le génie de l'environnement, Presses de l'ENPC, Paris, p.217-231.
- Fujii, S. and Kitamura, R. (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30, 81-95.
- Fujii, S., & Taniguchi, A. (2006). Determinants of the effectiveness of travel feedback programs - a review of communicative mobility management measures for changing travel behavior in Japan. *transport Policy*, 13, 339-348.
- Gärling, T., Bamberg, S., Friman, M., Fujii, S., & Richter, J. (2014). Implementation of Soft Transport Policy Measures to Reduce Private Car Use in Urban Areas. Researchgate. Dec 09, 2014 .10p.
- Gärling, T., & Schuitema, G. (2007). Travel demand management targeting reduced private car use: effectiveness, public acceptability and political feasibility. *Journal of Social Issues*, 63(1), 139-153,
- Goldman, T., & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society* n° 28 (2006), 261-273.
- Goldman, T., Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions technology in Society, 28 (2006), 261-273. p263.
- Hagman, O. (2003). Mobilizing meanings of mobility: car users constructions of the goods and bads of car use. *Transportation Research, Part D* 8, 1-9.
- Hensher, D. A. (1998). The imbalance between car and public transport use in urban Australia: why does it exist?. *Transport Policy*, 5 (1998), 193-204.
- Hensher, D. A., Stopher, P., & Bullock, P. (2003). Service quality – Developing a service quality index in the provision of commercial bus contracts. *Transportation Research Part A*, 37 (6), 499-517.
- Kaufmann, V., & Sager, F. (2009). Amarrer le développement urbain aux infrastructures de transport publics. Examen comparatif des politiques locales de quatre agglomérations suisses. *Environnement urbain*, vol. 3, 2009, p. 10-27.
- Kitamura, R., Fujii, S., & Pas, E. I. (1997). Time use data for travel demand analysis: Toward the next generation of transportation planning methodologies. *Transport Policy*, 4, 225-235 in Bamberg, S., Fujii, S., Friman, M., & Gärling, T. (2011). Behaviour theory and soft transport policy measures. *Transport Policy* (2011), 18(1): 228-235.
- Litman, T. (2003). The online TDM encyclopedia: Mobility management information gateway. *Transport Policy*, 10, 245-249.
- Litman, T., & Burwell, D. (2006). Issues in Sustainable Transportation, *Int. J. Global Environmental Issues*, vol. 6, no. 4, pp. 331-347.
- Loukopoulos, P. (2007). A classification of travel demand management measures. In Gärling, T., & Steg, L. (Eds). *Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solutions*, Amsterdam: Elsevier, pp. 275-292.

- Macárcia, R., & Marques, C. F. (2008). Reforms in Public Transport : Transferability of sustainable urban mobility measures - Research in Transportation Economics .Volume 22, Issue 1, (2008), Pages 146–156).
- Marsden, G., Chatterjee, K., Lyons, G., Brackstone, M. (2000). Infrastructure and transportation in the twenty first century ever increasing circles?: Proceedings of the Institution of Civil Engineers: transport, 141. 195-206. doi: 10.1680/tran.2000.141.4.195
- Marsden, G., Frickb, K.T., Maya, A.D., & Deakinc, E. (2011) . Transferability of urban transport policy : How do cities approach policy innovation and policy learning?. A study of 30 policies in northern Europe and North America.Transport Policy Volume 18, Issue 3, May 2011, 501-512.
- Marsden, G., & Stead, D. (2011). Transferability of urban transport policy: Policy transfer and learning in the field of transport: A review of concepts and evidence. Volume 18, Issue 3, May 2011, 492-500.
- Marsh, D., & Sharman, J.C., (2009). Policy diffusion and policy transfer. Policy Studies 30 (3), 269-288.
- May, A. D., Jopson, A. F., & Matthews, B. (2003). Research challenges in urban transport policy. Transport Policy, 10, 157-164.
- May, A.D. (2004). Singapore : the Development of a World Class Transport System. Transport Review, 24(1), 79-101.
- Meunier, C., & Zéroual, T. (2006) . Transport durable et développement économique. Développement durable et territoires , Dossier 8 (2006). doi : 10.4000/developpementdurable.3305.
- Meyer, M. D. (1999). Demand management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behavior. Transportation Research A, 33, 575- 599.
- Murchland, J.D. (1970). Braess's paradox of traffic flow. Transportation Res, 4(4) 1970, pp. 391-394.
- Orfeuil, J. P. (2002). Les bolides verts. Sciences et Avenir n 669(1949), novembre 2002, 78-82.
- Richter, J., Friman ,M., & Gärling ,T. Soft transport policy measures 2. Research needs. Karlstad University Studies, 2009(32) . p7.
- Stambouli, J. (2005). Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable . Développement durable et territoires , Dossier 4. 2005. doi : 10.4000/developpementdurable.3579
- Stead, D. (2003). Les politiques des transports et de l'aménagement du territoire sont-elles vraiment coordonnées ? . Revue internationale des sciences sociales ,2003/2 (176), 371-387. p384.
- Swanson, J., Ampt, L., & Jones, P. (1997). Measuring bus passenger preferences. Traffic Engineering and Control, 38 (6), 330–336,
- Taylor, M. (2007). Voluntary travel behavior change programs in Australia: The carrot rather than the stick in travel demand management. International Journal of Sustainable Transportation, 1(3), 173-192.
- Taylor, M. (2007). Voluntary travel behavior change programs in Australia: The carrot rather than the stick in travel demand management. International Journal of Sustainable Transportation, 1 (3), 173-192. In Richter, J., Friman ,M., & Gärling ,T. Soft transport policy measures 2. Research needs. Karlstad University Studies, 2009(32) . p7.

Timms, P. (2011). Transferability of urban transport policy : Urban transport policy transfer: "bottom-up" and "top-down" perspectives. *Transport policy* (18), Issue 3, May 2011, 513-521.

Tlemçani, M. B. (1995). Le secteur des transports au Maghreb. *Région et Développement*, l'Harmattan(1), 1-19.

Vlek, C., & Michon, J. (1992). Why we should and how we could decrease the use of motor vehicles in the future. *IATSS Research*, (15), 82 - 93.

Zitoun, M. S. (2009) Alger d'aujourd'hui : une ville à la recherche de ses marques sociales. *Insanyat* 44-45 (2009), p 35-55.

Livres, ouvrages collectives et Monographies

Banister, D., Stead, D., Steen, P., Akerman, J., Dreborg, K., Nijkamp, P., & Shleicher-Tappesser, R. *European Transport Policy and Sustainable Mobility*. London and New York: Spon Press, Taylor and Francis Group, 261p.

Bernard, C.L. (1996). *Introduction à l'étude de la médecine expérimentale*. Paris : Garnier Flammarion, p. 53.

Berthier, N. (2006). *Les techniques d'enquête en sciences sociales : Méthode et exercices corrigés*. Paris : Armand-Colin 3eme édition. 352p.

Black, W. R. (2010). *Sustainable Transportation Problems and Solutions*. New York and London: the Guilford Press. 2010, 299p.

Brûlé, J. C., & Fontaine, J. (1988). *L'Algérie : Volontarisme étatique et aménagement du territoire*. Alger : OPU. 248p.

Clergerie, J.L. (1997) . Le principe de subsidiarité, Coll. "Le droit en questions", Ellipses, Paris 1997 ,126p.

Côte, M. (1996). *L'Algérie*. Paris : Masson et Armand Colin, 253p.

De Singly, F. (2006). *L'enquête et ses méthodes : Le questionnaire*. 2^{eme} Edition Armand Colin. Paris . p128.

Fenneteau, H. (2007). *Enquête : entretien et questionnaire*. Paris : Dunod 2^{eme} Edition. 128p.

Kaufmann, V., Sager, F., Ferrari, Y., & Joye, D. (2003). *Coordonner transports et urbanisme*. lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes. 220p.

Passet, R. (1996). *L'économique et le vivant*. Paris: Edition n°2 Economica. 260p.

Smith, M. J., & Clarke, R. V. (2000). *Crime and public transport (From Crime and Justice: A Review Of Research)*, volume 27. Chicago : Michael Tonry, ed. 400p. 169-233.

Thèses et mémoires.

Amarouchene, R.S. (2009). *L'organisation du transport en fonction du support spatial : Cas des transports en commun et des stations de transport au centre ville d'Annaba (Mémoire de Magister en urbanisme)*. Université Sidi Amar, Annaba, Algérie. 390p.

Rabiatou, S.S. (2010). *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger (Thèse doctorat en économie des transports)*. Université Lumière Lyon 2, France. 296p.

Ouztato, H., Issoumer, M., Moussaoui, S., & Harrasse Y. (2012). Transport routier au Maroc (Mémoire de Master). Ecole nationale supérieure des arts et métiers, Université Moulay Ismaél, Maroc. 20p.

Rapport de recherche et documents de travail

ACTTGP. (2010). Évolution récente du transport en commun dans les villes canadiennes : Rapport du groupe de travail sur les transports urbains aux ministres des transports. L'Association canadienne du transport urbain et les gouvernements provinciaux et fédéral. 16 p. p 4.

Ademe. (2014). Stratégie transport et mobilité période (2014 -2017) : Orientations stratégiques de l'Ademe. Angers, France : Ademe Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. 25p.

Bherer, L., Collin J-P., Harold, B., Chauvette, A.L., Côté, J.S., Gauthier È., Gouardin, É., & Lafortune M.È. (2008). Étude comparative des modèles de gouvernance et de financement en transport collectif métropolitain . Montréal, Canada: Groupe de recherche Métropolisation et Société (MéSo), Institut national de la recherche scientifique Urbanisation, Culture et Société. 205p.

Birk, M. L., & Zegras, P. C.(1993). Moving Toward Integrated Transport Planning: Energy, environment, and Mobility in Four Asian Countries (Accession Number: 00629427). Washington, DC USA : The UN Centre for Human Settlements : International Institute for Energy conservation IIEC Publications . 126p.

Brundtland. (1987). World commission on environment and development : Rapport Our Common Future. New York: Oxford University Press. 300p.

CDC, (2005) . Les transports publics urbains : Rapport au président de la république suivi des réponses des administrations et des organismes intéressés. Cour Des Comptes France -AVRIL 2005 – 261 p. p 17.

CEMT. (1991). Le transport de marchandises et l'environnement . Conférence européennes des ministres de Transport CEMT. Paris France : service publication Conférence de l'Organisation de coopération et de Développement Économiques OCDE. 1991.

CEMT. (2000). Transport objectives and their contributions to sustainability. Conférence européennes des ministres de Transport. Paris France : service publication Conférence de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques OCDE.2000.

CEMT. (2002). Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques. Conférence européenne des ministres de transport. Paris France : service publication Conférence de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques OCDE.2002. 300p. p9, p5, p53.

CEMT. (2004). Evaluation et prise de décision pour des transports durables .Conférence européennes des ministres de transport CEMT. Paris France : service publication Conférence de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques OCDE. Avril 2004. 145p.

CGEP. (2002). Commissariat Général Européen du PLAN. Transports urbains : quelles politiques pour demain ? . France : La documentation française. 147p.

CODATU. (2014). Qui paie quoi en matière de transport urbain ? : Guide de bonnes pratiques. Lyon, France : Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains CODATU, édition 2014. 150p. p 111.

- Dalkmann, H., & Sakamoto, K. (2011). Transport: Investing in energy and resource efficiency. Green economy report: Pathways to sustainable development and poverty eradication. A synthesis for Policy makers. St Martin Bellevue, France. United Nations: Environment programme UNEP, 374-407.
- EUNOIA. (2012). Urban models for transportation and spatial planning : State-of-the-art and Future challenges (Framework Programme FP7/2007-2013). Evolutive user centric networks for intraurban accessibility EUNOIA Consortium. October 2012. 25p.
- GBF. (1997). Politique des transports : Les enjeux des transports en Europe. Le Groupe des Belles Feuilles. Bruxelles, Belgique : La revue l'Année Européenne 1997.
- Geerlings, H. & Lohuis, J. (2008). The Emerging Concept of Transition Management in the transport sector: an Opportunity to Introduce New Policy Concepts for Transport Policy Making, Erasmus University Rotterdam Department of Public Administration, Rotterdam, the Netherlands. 2008.
- Goger, T. (2004). Synthèse bibliographique sur les indicateurs des pollutions de l'air : Application au secteur des transports. (Rapport n°LTE 0433). France, INRETS, Bron.173 p.
- IGD. (2008). Charte des services publics locaux : Indicateurs de performance des services de transport public. Paris, France :IGD Institut de la Gestion Déléguée (IGD). 65p. p7.
- INTERREG. (2013). Pourquoi réinventer la roue ? Capitaliser sur les réussites des politiques régionales visant à promouvoir les transports durables. Secrétariat technique conjoint du Programme INTERREG IVC 2007-2013. 6p. p4
- ITE & GIT.(1994). The Institute of Transportation Engineers and Georgia Institute of Technology. Overview of Travel Demand Management Measures: Final Report - Georgia, USA : The Institute of Transportation Engineers and Georgia Institute of Technology .15p.
- JICA. (2011). The Research on Practical Approach for Urban Transport Planning : Final report. Japan International Cooperation Agency. Japan : JICA ALMEC corporation. December 2011. 64p.
- Joumard, R. (2008). Principes et opérationnalisation du développement durable dans le domaine des transports. Association des Diplômés de l'École Nationale Polytechnique, École Nationale Polytechnique Alger, Algerie . Laboratoire de Transports et Environnement. Bron, Lyon France. 15 mai 2008. .23p. .
- Litman, T. (2010). Litman Todd. Sustainable Transportation and transports demand management. Australia :Victoria Transport Policy Institute VTPI.
- Livre blanc. (2001). La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, Communautés Européennes.135 p. 16p.
- MEFIF. (2003). Direction des relations économiques extérieures. Etude du financement des transports urbains dans seize pays. France : Ministère de l'économie des finances et de l'industrie .18 septembre 2003 .100p.
- OCDE .(1996). Organization for Economic Cooperation and Development. Environmental criteria for sustainable transport: report on phase 1 of the project on environmentally sustainable transport. paris: OECD. p12.

OCDE. (96). Vers des transports durables : Points saillant de la conférence et aperçu des enjeux. Conférence de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques OCDE . Vancouver, Colombie Britannique, Canada. 24 -27 mars 1996. 206p. p 55.

Saddok S, (2006). Le cas du transport public et son impact sur l'économie le cas de Tunis, UITP-Lyon France : Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains CODATU, juillet 2006.10p.

Sagaama, S. (2006). Le cas du transport public et son impact sur l'économie le cas de Tunis. Société des Transports de Tunis UITP, Lyon, France : Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains. juillet 2006. 10p.

TCST .(2002). The centre for sustainable transportation. Définition et vision du transport durable. Manitoba, Canada : TCST, University of Winnipeg. 3p.

TRB, (2008). Transportation Research Board 2008- Sustainable Transportation Indicators: A Recommended Program to Define a Standard Set of Indicators for Sustainable : Annual Meeting Transport Policy Institute. Paper 09-3403 2009 (ADD40 - 1). Victoria Australia, USA : Transportation research Board. 14p

UNHSP. (2013). United Nations Human Settlements Programme . Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global report on human settlements 2013 , (HS Number: 031/13E). Washinton DC, USA: UNHSP. 348p. p 200.

United Nations. (2012a). World urbanization prospects : The 2011 revision. Economic and social affairs. New York : United Nations, 302p.

United Nations. (2012b). Renforcement des capacités des services publics pour le développement local : le cas du service public de Singapour. Onzième session. New York USA : Nations Unies Conseil Economique et Social- Comité d'experts de l'administration publique. 23 janvier 2012.12p.

Vaughan L, (1997) in Al_Sayed, K., Turner, A., Hillier, B., Iida, S., & Penn, A. Space Syntax Methodology . University College London : UCL Great Britain. October 2014. 117p. p60.

WorldBank. (1996). Development in practice Sustainable Transport : Priorities for Policy Reform. washinton DC, USA : World Bank Institute WBI.1996.129p.

WorldBank. (2002). Villes en mouvement: La stratégie de transport urbain de la Banque mondiale. Washinton DC, USA : World Bank Institute WBI . 2002-286p.

WorldBank. (2004). Les Institutions Pour le Transport Urbain Introduction à la Planification et à la régulation des Services de Transport Public Urbains. World Bank. Washinton DC, USA : World Bank Institute, public private infrastructure advisory facility. 13 septembre 2004. p34.

WorldBank. (2012). Aménagement du territoire, planification, transports et financement des villes : un agenda urgent Priorités pour les collectivités locales. Washinton DC, USA : World Bank Institute WBI.2012. 15p. p8.

WorldBank. (2014a). Governance: Institutional Arrangements for Urban Transport . Washinton DC, USA : World Bank Institute WBI. 2014.24p

WorldBank. (2014b). Integrated Urban Transport Planning , Beyond Public Transport Topic 1: Parking Planning and Management. Washinton DC, USA : World Bank Institute WBI.2014.18p.

WorldBank. (2015a). Intégré urban transport planning : The social economic dimensions of urban transport. Washinton DC, USA : World Bank Institute WBI. 12p. p2.

WorldBank. (2015b). *Intégré urban transport planning : Introduction and Overview: Complexity Of Urban Transport* . Washinton DC, USA : World Bank Institute WBI. 10p. p9.

WSDT. (1996). Washington State Department of Transportation. *Transportation Demand Management : A Guide for Including TDM Strategies in Major Investment Studies and in Planning for other Transportation Projects* . Washinton DC, USA : Washington State Department of Transportation, Office of Urban Mobility, TDM Resource Center. 50p .p2.

Zuidgeest, M., Van Maarseveen, M., & Akinyemi, E.O.(2010). *Static and, therefore, often fail in incorporating by Policy options for sustainable urban development: a modeling approach*. Lyon, France : CODATU . 6p.

Actes de congrès et de colloques.

Bennour, K. (2013). *Projet de rapport sur la mobilité urbaine durable en Méditerranée. la 11e réunion de L'Assemblée régionale et locale euro-méditerranéenne l'ARLEM* . Barcelone, Espagne. le 23 mai 2013.

Chevrier, S., & Pellissier-Tanon, A. (1999). *La subsidiarité, une forme d'autonomie alternative à la décentralisation ?* . Communication au 10^e congrès de l'AGRH, "La GRH, contrôle ou autonomie ?", septembre 1999, miméo des Actes du 10^e congrès de l'AGRH. Lyon, France. tome 1, (pp. 325-334). p 328.

CODATU. (2002). *La mobilité urbaine pour tous. La Conférence de la Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains, CODATU X. Lomé, Togo. 12 - 15 Novembre 2002*.

Figueroa, O., Goddard, X., & Henry, E. (1997). *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement. (Ed.) Act n° 55 Journées spécialisées Inrets (préface) (43-47) (49-60)*. Bron , Lyon, France. 30 et 31 Janvier 1997. 280p.

Godard, X. (2009). *Variété des systèmes de mobilité urbaine face aux enjeux de développement et d'environnement. Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie., 16-18 fév 2009. Actes, ENP ed., Alger, p. 131-142*.

Kerbachi, R., Joumard R., Boughedaoui M., & Goger T. (2009). *Environnement et transports dans des contextes différents. (Ed.) Actes du Colloque International ETGHAR'09. Feb 2009. Ghardaia Algérie. Bron Lyon, France. Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité INRETS. 405p*.

Leheis, S ., & Ziliani, L. (2010) . *Refaire la route sur la route : adapter les infrastructures routières existantes aux enjeux de développement durable : Quelles pratiques et quels effets ? Le cas de Marseille et Buenos aires. (Ed.) Journées du Pôle Ville de l'Université Paris Est: Ville, Transport et territoire, Quoi de neuf ? 20, 21 et 22 janvier 2010. Paris, France. 16p*.

Louw, E., Maat, K., & Mathers, S.. *Strategies and measures to reduce travel by car in European cities. . the 8th World Conference on Transport Research, Antwerp, Belgium. July 1998*.

May, A.D. (2008). *Sustainable urban transport policies facilitating effective decision making. conference. CODATU XIII, Session 4A: Urban planning, transport and development tensions, Ho Chi Minh City, Vietnam. November 2008. 10p*.

Metge, H., & Jehanno, A. (2008). *Stratégies de mobilité durable dans les mégapoles des villes en développement. La Conférence de la Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains CODATU XIII . Ho Chi Minh City, Vietnam. November 2008. 9p .p2*.

NCTR., Hidas, P., Changing, S.R. (2004). Travel Behaviour. The National Committee on Transport (NCTR) of Engineers Australia .University of New South Wales, Sydney and Shalendra Ram, Maunsell Australia, Brisbane. October 2004.

OCDE. (1996). Vers des transports durables : Points saillants de la conférence et aperçu des enjeux. Organization for Economic Cooperation and Development. Environmental. Conférence de Vancouver, Colombie Britannique, Canada. 24 au 27 mars 1996; 206p. P65, p70.

R, Joumard, (2005). Développement durable et transports. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement Conservatoire National de Formation à l'Environnement Alger, Algérie. INRETS, Laboratoire Transports et Environnement Bron, Lyon. France. 27 juin 2005. 9p.

Salhi, S. (2005). Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée : Coopération décentralisée pour les déplacements urbains quand les collectivités locales du monde échangent leurs expériences. Conférence de coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains CODATU XII, Bron, Lyon, France. juillet 2006. 5p.

Verry, D., & Vanco, F. (2009) .La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants : une comparaison française ». Colloque Eurocities datta, Namur, Belgique .8 et 9 janvier 2009.

Zhiri-Oualalou, T. (1993). La question du transport au Maghreb. Actes journée d'études de l'Association des Economistes Marocains, et la question économique, Mohammédia, Maroc. 31 janvier 1993.

(WorldBank, 2008) Séminaire : Introduction à la planification et à la régulation des services de transport public urbains. Washinton DC, USA : World Bank Institute, public private infrastructure advisory facility . Accra, Ghana . 24-25 Avril 2008. 127p.

Articles de Périodiques

Andreff, W. (2009). Réformes, libéralisation, privatisation en Algérie :Point de vue d'un outsider en 1988-1994. Confluences Méditerranée Vol.71(4), l'Harmattan, Paris France, 41-62.

Chevallier, J. (2005). Loi et contrat dans l'action publique. Cahiers du Conseil constitutionnel n° 17. mars 2005.

Desclos, T. (2013). The Transport Syndicate of the Paris Region (STIF) Best Practices. Journeys September 2013 ,79- 86.

Harris, S. (2011). London transport: a brief history. Rail hub Edition, 2011. 44p. p41.

Houpin , S. (2010). Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée : diagnostic prospectif régional. Les cahiers du Plan Bleu Vol.9. Centre d'activités régionales du PNUE/PAM, Sophia-antipolis. Nice, France. Novembre 2010, 10-17. 111p.

Jacquet, P. (2008). Partenariat public-privé leçons d'expériences dans les pays en développement. La lettre des économistes n°21. agence française de développement AFD. décembre 2008. 12p .p1.

Orfeuill, J. P. (2004). Accessibilité, mobilité, inégalité: regards sur la question en France aujourd'hui : Transports, pauvretés, exclusions. Paris, France, Éditions l'Aube (Monde en cours). 2004. p. 27-47.

Rachidi, B. (1989). L'impact de la privatisation sur le secteur des transports urbains collectif au Maroc. Revue Marocaine de Droit et d'Economie de Développement, n°19, 1989.

Tlemçani, M. B. (1995). Le secteur des transports au Maghreb. revue "Région et Développement", n° 1, l'Harmattan. 1-19.

Yezza, A., Le Gars, A., Sasseville, J.L., & Zaara, M. (2005). La Tunisie et le modèle public de distribution et d'exploitation de l'eau potable : la place des partenariats publics-privés. Desalinisation. n° 171, 77-84.

Site Internet et portails

Café Géo : Les Cafés Géographiques, sur le site : <http://cafe-geo.net/wp-content/uploads/londres-metropole-JO.pdf> . Consulté le 12 01 2016.

JORADP : Le journal officiel de la république Algérienne, sur le site : [www. JORADP.dz](http://www.JORADP.dz) . Consulté le 09 03 2015.

Les statistiques mondiales : sur le site : <http://www.statistiques-mondiales.com/singapour.htm> . consulté le 12 01 2016.

LTA : Land Transport Authority, sur les sites : <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/overview-of-vehicle-quota-system.html> et <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/about-lta.html> . Consultés le 12 01 2016.

ONS. Office National des statistiques, sur le site : <http://www.ons.dz/-Population-RGPH2008> consulté le : 05 03 2016.

OPTILE : L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France sur le site : www.optile.com Consulté le 12 01 2016.

SBS : Singapore Bus Service, sur le site : <http://www.sbstransit.com.sg/> . Consulté le 12 01 2016.

STIF : Le Syndicat des transports d'Ile de France, sur le site : www.stif.info .Consulté le 12 01 2016.

(TAPESTRY, 2015) : Travel awareness publicity and education supporting a sustainable transport strategy in Europe, sur le site : http://www.max-success.eu/tapestry/www.eu-tapestry.org/p_dwl/csr/csr_c6_germany.pdf . Consulté le 09 décembre 2015.

Tfl: Transport For London, sur les sites : www.tfl.gov.uk et <https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/how-we-are-funded?intcmp=2685> : . Consulté le 12 01 2016.

Translink : Metro Vancouver's transportation network , sur le site : <http://www.translink.ca/en/About-Us.aspx> . Consulté le 12 01 2016.

UNHABITAT : United Nations Human Settlements Programme, sur le site : <https://unhabitat.org/> consulté le : 05 03 2016.

(VTPI, 2014) : Victoria Transport Policy Institute , sur le site : <http://www.vtpi.org/tdm/> . Consulté le 09 décembre 2015.

(WMO, 2015) : World Meteorological Organisation, sur le site www.wmo.int . Consulté le 09 novembre 2015.

Normes et Outils de planifications

DTW (1997) Rapport : Présentation du secteur des transports . Direction de transport Wilaya Annaba , Juillet 1997 . 21p

EN 13816 :2002 : Normes pour le transport public de voyageurs : Services de transport et logistique de la qualité de service. Le Comité Technique CEN/TC 320. Octobre 2002. p36.

PDAU (2008) PDAU; 2008. Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'espace intercommunal d'Annaba (PDAU) : Note introductive. Annaba . 2008. 320p.

Articles de journaux

Jouvet, P. A ., & Perthuis, C, (2015). Un dispositif bonus-malus pour la réduction du carbone. Le quotidien d'Oran : 8 novembre 2015, n° 6373 – ISSN 1111-2166. Jouvet P A Professeur d'économie à l'Université de Paris-Ouest-Nanterre-la Défense et le directeur scientifique de la chaire Économie du climat à l'Université de Paris-Dauphine. Perthuis C : Professeur d'économie à l'Université de Paris-Dauphine et président de la chaire Économie du climat. 32p. p15.

Terai, A. (2015). Quotidien d'Oran : 5 novembre 2015 n° 6371 – ISSN 1111-2166. L'Energie : vecteur des intérêts stratégiques de l'Algérie Terai, A Banquier international, spécialiste du secteur de l'Energie, et ancien cadre supérieur de Sonatrach. 32p. p15.

Lois et normes

La loi n° : 67-130 du 22 juillet 1967, portant organisation des transports terrestres.

Le décret n° : 81-375 du 26 décembre 1981, déterminant les compétences et les attributions de la commune et de la wilaya dans les secteurs des transports et de la pêche.

La loi LOTI : Loi Française n° 82-1153 du 30 décembre 1982 des transports intérieurs (LOTI, 1982).

Le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983 :

Portant réaménagement des statuts de la société nationale de la société nationale de transports de voyageurs (SNTV) et dénomination nouvelle de l'Entreprise publique des transports de voyageurs du centre (TVC).

Portant création de l'entreprise publique des transports de voyageurs du : Sud-Est (TVSE), l'Est (TVE).

Portant création de l'Entreprise publique des transports de voyageurs de l'Ouest (TVO).

Portant création de l'Entreprise publique des transports de voyageurs du Sud-Ouest (TVSO).

L'ordonnance du 15 janvier 1985, et l'ordonnance ministérielle du 20 mai 1987.

La loi SRU : La loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

La loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales. Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable, sur le site <http://www.transports.equipement.gouv.fr>,

Le décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010 JO-n°18, fixant le statut type de l'établissement public de Transport.

Table des Matières

Sommaire	1
Avant propos	2
Résumé	2
Introduction générale	4
1. Nature, choix et objectifs de recherche	5
2. Problématique	6
3. Hypothèses et réponses	7
4. Démarche Méthodologique	8
4.1 Une approche théorique	8
4.2 Une approche contextuelle	8
4.3 Une approche opérationnelle	9
5. Délimitation et présentation du champ d'étude	9
Partie 1 Les politiques de transport durable, et la place de l'amélioration des transports publics	12
Chapitre 1 : Développement durable et transport durable	13
Introduction	14
1. Cadrage conceptuel relatif au développement urbain durable « principaux éléments	15
2. Appréhender le contexte actuel politique dans sa globalité	15
2.1 Un contexte environnemental global alarmant	15
2.2 Cadrage du contexte politique global : Appréhender sa complexité à travers les sommets mondiaux sur le climat	16
2.3 Enjeux et défis pour les pays en développement	18
3. Développement durable : créateur de débat (deux versions).	19
3.1 La version faible du développement durable	19
3.2 La version forte du développement durable« hard standard ».	20
4. Le « transport urbain durable » : genèse et Définition	20
4.1 La naissance du transport durable : Sous les pressions environnementales	20
4.2 Le transport durable « Essai de Définition »	21
5. Les différentes acceptations liées au transport durable	23
5.1 La Même acceptation dans le temps	24
5.2 Même acceptation dans les piliers	24
6. Transport durabilité du concept à la doctrine : Les différentes considérations du concept	25
7. Les principales sphères liées du transport durable	25
7.1 Sur la sphère économique,	26
7.2 Sur la sphère environnement	26
7.3 Sur la sphère sociale	28
8. Les principes relationnels entre les sphères du transport durable	28
8.1 Relation classique	28
8.2 Relation d'imbrication	29
8.3 Relation d'équilibre	30
9. Accessibilité et précarité face aux déplacements comme un aspect social fort	31
9.1 L'accessibilité un droit élémentaire	31
9.2 Inégalités et l'exclusion sociale à travers les transports	32
9.3 Vulnérabilité et précarité face aux déplacements	33
Conclusion chapitre 1	34
Chapitre 2 : Les politiques de transport urbain durable et des transports publics dans le contexte global : mises en œuvre, et intégration.	35
Introduction	36
1. Essai de définition des politiques de transport durable	37
2. Mise en œuvre et concrétisation des politiques	38
2.1 Politiques de transport durable et politique de la ville	38
2.2 La place de l'efficacité dans la politique de transport durable	39
3. Principales évolutions des politiques de transports	40
4. Politiques souples « Soft Standard » et Politiques dure « hard Standard » comme critère de classification	42

4.1	Politiques souples	43
4.2	Politiques « dure » Hard	44
4.2.1	Promotion du transfert modal	45
4.2.2	La suppression à la demande	45
4.2.3	La dispersion de la demande	45
4.2.4	Usage efficace de l'espace routier	45
5.	La place les transports publics dans les politiques durables : L'évolution et la maturation des différentes approches des politiques de transport publiques	46
6.	Notion du service public dans les transports	49
6.1	Le service public et transports en commun	49
6.2	Fonctions principales du service public de transports	50
6.3	Performance des services de transport public	51
7.	Complexité de la mise en œuvre des politiques de transport	53
	Conclusion chapitre 2	54
	Chapitre 3 : L'amélioration du service des transports publics: leviers d'actions mécanismes de régulation, et rôle de l'action publique	56
	Introduction : la nécessité d'aller vers l'intégration pour améliorer le service	57
1.	Au niveau opérationnel	58
1.1	La nécessité de développer un réseau de transport public plus performant	58
1.2	Qualité des transports publics et qualité de service	59
1.2.1	La qualité des transports publics et son Rôle dans le transfert modal	59
1.2.2	Principaux critères de la qualité de service	61
1.2.3	Importance de l'évaluation de la Qualité de service	62
1.3	Intégration modale : Centrer l'intermodalité autour des Transports publics	62
1.3.1	L'intégration des équipements de transport urbain et les services opérationnels	63
1.3.2	Tarifification intégrée	63
1.3.3	Information intégrée	64
1.4	Le stationnement intégré comme outil d'un transfert modal	64
1.4.1	Enjeux et importance du stationnement	64
1.4.2	Le stationnement pour renforcer l'usage des transports en commun «pour contrebalancer la part modale de la voiture»	65
2.	Au niveau institutionnel organisationnel	65
2.1	Rôle de l'action publique dans la préparation d'un cadre institutionnelle	65
2.1.1	La décentralisation	66
2.1.2	Assurer le financement du transport public pour garantir sa viabilité	66
2.2	La coordination entre les mesures de transport et les mesures de planification urbaine	67
2.3	Edification de Partenariat Public Privé « PPP »	68
2.3.1	La valeur ajoutée du PPP	69
2.3.2	Les PPP pour l'exploitation du service de transport : Définir les contrats de gestion délégués comme outil de contrôle et de gestion	70
2.4	Les autorités organisatrices du transport en commun (AOT) : Entre le local et le gouvernemental	71
3.	Le rôle de la transférabilité des expériences dans la promotion des bonnes pratiques.	72
3.1	Les motivations pour s'engager dans un transfert	72
3.2	Les acteurs impliqués dans le processus	73
	Conclusion chapitre 3	74
	Conclusion partie 1	76
	Partie 2 Modèles d'arrangements institutionnels en matière de transport public ; Contextualisation, gestion et problèmes de transports publics dans les pays en développement, et pays Maghrébins	78
	Chapitre 4: Exemples d'arrangements institutionnels et de gouvernance pour les transports publics	79
	Introduction	80
	A travers le contexte général	81
1.	Exemple de la ville de Paris	82
1.1	Cadrage historique	82
1.2	Cadrage contextuelle et enjeux	83

1.3	Principe de gestion et d'organisation des acteurs de transport public	85
1.4	Domaines de responsabilités et prise de décisions : Relation entre STIF et les différentes institutions	86
1.5	STIF : une multitude de compétence pour une institution organisatrice	87
1.5.1	Mission d'organisation	87
1.5.2	Mission de modernisation	88
1.5.3	Mission de planification	88
1.6	Système Bonus/ Malus comme outil de contrôle du niveau de service	88
1.7	Financement et arrangements	89
2.	Exemple de la ville de Vancouver	90
2.1	Cadrage historique	90
2.2	Cadrage Contextuelle et enjeux	91
2.3	Principe de Gestion et d'organisation des transports en commun	92
2.3.1	Niveau supérieur	92
2.3.2	Niveau inférieur	92
2.4	Responsabilités et prise de décisions	93
2.4.1	Le conseil du transport régional (Conseil des maires)	93
2.4.2	TransLink conseil d'administration	94
2.4.3	Chef exécutif de la direction	94
2.4.4	Province de la Colombie-Britannique	94
2.4.5	Metro Vancouver	94
2.5	Articulation entre Translink et les différentes institutions	94
2.6	Financement et arrangements	95
2.7	Des objectifs bien encrés dans la durabilité, et l'intégration	96
3.	Cas de la ville de Londres	97
3.1	Cadrage historique	97
3.2	Cadrage contextuelle et enjeux	99
3.3	Principe de Gestion et d'organisation des transports en commun	100
3.4	Responsabilités et la prise de décisions : Relation entre Tfl et les différentes institutions	102
3.5	Financement et arrangements	103
4.	Cas de la ville de Singapore	104
4.1	La genèse d'un système de transport urbain performant et avant-gardiste	104
4.1.1	Phase de structuration des transports publics (1970-1978)	105
4.1.2	L'aire des voies rapides	106
4.1.3	Gestion de la croissance du parc automobile véhicule	107
4.2	Cadrage contextuelle et enjeux	107
4.2.1	Un contexte physique contraignant	108
4.2.2	Service public une Notion bien valorisée	108
4.2.3	Une volonté affichée de réduire l'usage de la voiture	108
4.2.4	Une priorité au bus sur les routes de Singapore	109
4.3	Principe de Gestion et d'organisation des transports en commun	110
4.3.1	LTA seule et unique compétence organisatrice des transports de Singapore et ses différentes missions	110
4.3.2	L'exploitation des transports en commun	112
4.3.3	Faire de l'amélioration de la qualité de service en bus une priorité	113
4.4	« Qos » comme mécanisme de contrôle de la qualité de service	114
4.5	Financement et arrangements	115
	Conclusion chapitre 4	117
	Chapitre 5 : Défis et enjeux des transports urbains dans les pays en développement, pays Maghrébins, et en Algérie : Similarités des problèmes, et des enjeux.	118
	Introduction	119
1.	Le contexte des pays en voie de développement	120
1.1	Les problèmes majeurs des transports urbains dans les PED	120
1.2	Enjeux capitaux et pistes plausibles pour les PED	120
2.	Le contexte Maghrébin	121
3.	Schémas d'évolution urbaine et des transports	122

3.1	En matière de développement et des dynamiques urbaines	122
3.2	En matière d'infrastructure	123
3.3	En matière d'organisation et de gestion des transports publics	124
3.3.1	En Tunisie	124
3.3.2	Au Maroc	126
4.	Transport semi collectif «Taxi Collectif » ou transport à la demande : Un Rôle non négligeable	126
5.	Le grand chantier des Autorités organisatrices des transports	128
5.1	En Tunisie	129
5.2	Au Maroc	129
5.3	En Algérie	130
6.	Politique de transport durable en Algérie plus qu'un besoin, une nécessité imminente	130
6.1	Pour ce qui est de l'automobile	131
6.1.1	Age et genre du parc	132
6.1.2	L'importante évolution du parc ou l'âge d'or de la voiture	133
6.1.3	Les facteurs encourageants à la motorisation	134
6.1.3.1	Des facteurs économiques	135
6.1.3.2	Des facteurs fonctionnelles et pratiques	135
6.1.3.3	Des Facteurs sociaux : La possession de la voiture une forte attache plus socioculturelle que fonctionnelle	136
6.2	Pour ce qui est du rail	136
6.3	Les transports publics par bus en Algérie	136
6.3.1	Les transports publics : Une image générale assez dégradée	136
6.3.2	Chronologie d'une libéralisation forcée	137
6.3.2.1	La période avant-libéralisation (de l'indépendance à la fin des années 80)	138
6.3.2.2	La période de libéralisation (du monopole à la quasi- disparition), du début des Années 88 à 94	139
6.3.2.3	La période post- libéralisation	140
6.3.3	Quelques effets récurrents et manifestes de la libéralisation du secteur	141
6.4	Les tentatives du retour de l'état pour réguler le transport en commun	143
	Conclusion chapitre 5	145
	Conclusion partie 2	147
	Partie 3 : Les effets Manifestes de la dérégulation des transports urbains	149
	Chapitre 6 : Territorialisation et contextualisation des transports publics à Annaba	150
	Introduction	151
1.	Contexte de crise pour une économie rentière	152
2.	Pressions sociales	153
3.	L'informel élevé au rang de secteur	154
4.	La périurbanisation comme réponse à une demande sociale latente (en logement)	156
5.	Axes routiers comme supports au développement et l'extension urbaine	158
6.	La congestion comme conséquence d'une combinaison de plusieurs phénomènes	159
6.1	L'évolution du parc auto mobile : Une tendance lourde à l'usage de la voiture	160
6.2	Un réseau viaire existant aux caractéristiques spatiales assez contraignantes	161
6.2.1	Structuration stratifié du réseau viaire	162
6.2.2	Réseau primaire	163
6.2.3	Réseau secondaire	164
6.2.4	Réseau tertiaire	165
6.3	Des conditions de circulation peu favorable	165
6.4	Des carrefours inadaptés et dépassés	168
6.4.1	Carrefours primaires	168
6.4.2	Carrefours secondaires	169
6.5	Stationnement illicite et circulation piétonne	169
	Conclusion chapitre6	172
	Chapitre 7 : Réseau de transport PTU d'Annaba ; organisation exploitation et jeu d'acteurs opérationnelles	174
	Introduction	175
1.	La libéralisation reconditionne l'organisation du réseau d'Annaba	176
2.	Logiques d'acteurs	176

3.	Le réseau de transport en commun par bus entre Public et privé	177
3.1	Opérateur privé	177
3.1.1	Organisation	177
3.1.2	Offre	179
3.1.2.1	Lignes Suburbaines	179
3.1.2.2	Lignes urbaines	179
3.1.3	Demande	180
3.1.3.1	Lignes Suburbaines	180
3.1.3.2	Lignes Urbaines	181
3.1.4	Infrastructures d'accueils exploités par l'opérateur privé	181
3.1.4.1	Station lignes Urbaines -Souidani Boudjemaa	181
3.1.4.2	Station des lignes suburbaines – Kouche Nourredine	183
3.2	Opérateur public	185
3.2.1	Organisation	185
3.2.2	Offre	187
3.2.2.1	Lignes suburbaines	187
3.2.2.2	Lignes urbaines	188
3.2.3	Demande	189
3.2.3.1	Lignes suburbaines	189
3.2.3.2	Lignes urbaines	189
3.2.4	Infrastructures d'accueils exploités – station sur voirie	190
3.2.4.1	Station lignes urbaines ETA (Centre d'Affaires CAM)	190
3.2.4.2	Stations lignes suburbaines : ETA gare SNTF et ETA Centre Numidia	191
3.3	Typologies et âge du parc public et privé	193
3.4	Privé et public : des taux de remplissages assez moyen	193
3.5	Les arrêts	195
4.	Taxi collectif : un transport semi-collectif pour un rôle non négligeable	196
5.	La direction de transport comme unique compétence responsable de la Wilaya	198
	Conclusion chapitre 7	201
	Chapitre 8 : Transport collectif à Annaba: une désorganisation chronique, un dérèglement symptomatique	203
	Introduction	204
1.	Préparation de l'enquête	205
1.1	Enquête et établissement du questionnaire	205
1.1.1	Des questions fermées	205
1.1.2	Des questions mixtes	206
1.2	Principes directeurs rentrant dans le choix des Critères retenus pour l'enquête	206
1.2.1	Des critères de base	206
1.2.1.1	Critères d'ordre général	206
1.2.1.2	Critères d'ordre détaillé	206
1.2.2	Critères spécifiques, imprégnés du contexte et des pratiques locales	207
1.3	La préparation et organisation du questionnaire	208
1.3.1	La première partie	208
1.3.2	La deuxième partie	208
1.3.3	La troisième partie	208
1.4.	L'échantillonnage relatif à l'enquête	208
2.	Analyse et interprétation des résultats de l'enquête.	209
2.1	Un profil assez varié pour les usagers des transports publics	209
2.2	Les usagers et les Caractéristiques de leurs déplacements en bus	210
2.3	Une différenciation majeure entre les deux opérateurs de transport : une préférence prononcée pour l'opérateur public	212
2.4	Critères de base	213
2.4.1	Critères d'ordre général	213
2.4.2	Critères d'ordre détaillé	216
2.5	Critères spécifiques au contexte local	219
2.6	Les attentes et les aspirations des usagers en matière de déplacements en bus	223
	Conclusion chapitre 08	227
	Conclusion Partie 03	230
	Conclusion, pistes et recommandations	232

1.	Conclusion générale	233
2.	Pistes et recommandations	238
2.1	Vers plus de cohérence et d'intégration, entre les mesures en matière de transport	238
2.2	L'hybridation comme une forme plus contextualisé du PPP	239
2.3	L'instauration d'une AOT tant que chaînon institutionnel	240
2.4	Le principe de subsidiarité : ajustement et proportionnalité dans l'échelle de gouvernance	241
2.5	La nécessité du rétablissement de la notion de service publique	243
2.6	Cahier des charges comme outil de contractualisation et de régulation de la prestation de service	244
2.7	L'arrivée du tramway une occasion inouïe de repenser le bus	245
2.8	Encourager la dimension participative	247
	Bibliographie	250
	Table des matières	261
	Symboles et abréviations	267
	Liste des figures	269
	Liste des tableaux	273
	Annexes	275

Liste des Abréviations

ACTGP Association canadienne du transport urbain et les gouvernements provinciaux
ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ALN Armé de libération nationale
ANDI Agence nationale du développement de l'investissement
AODU Autorité organisatrice des déplacements urbains
AOT Autorité organisatrice des transports
APTA American public transportation association
BRT Bus Rapid Transit
BSEP Bus Service Enhancement Programme
CTM Compagnie des Transports au Maroc
CAM Centre d'affaires méditerranéen
CBD Central business district
CCNUCC Convention cadre des Nations Unies pour le changement climatique
CEMT Conférence européennes des ministres de Transport
CGD Contrat de gestion déléguée
CGE Commissariat Général européen
CGP Commissariat général du plan
CODATU Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains
Coe Certificate of Entitlement
COP Conferences of the parties
CSS City Shuttle Service
CTB Coopération Technique Belge
DfT ministère des Transports
DTW Direction de transport de la wilaya
EN European Norm
EPE Entreprise publique économique
EPIC Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
ETA Entreprise de transport d'Annaba.
ETO Entreprise de transport d'Oran
ETS Entreprise de transport de Skikda
ETUSA Entreprise de transport d'Alger
EUNOIA Evolutive User-centric Networks for Intraurban Accessibility
Fig : Figure.
GBF Groupe Belle Feuille
GES Gaz à effet de serre
GLA Greater London Authority
GVRD Greater Vancouver Regional District
HDB Housing and Development Board
HOV High Occupancy Vehicles
HTPM Hard Transport policy measures
IDF Ile-de-France
IGD Institut de la Gestion Déléguée
INTERREG Inter région
JICA Japan International Cooperation Agency
JO Journal officiel
LOTI Loi d'orientation des transports intérieurs
LRT London Regional Transport
LT London Transport
LTA Land Transport Authority
Ltd Limited
MRT Mass rapid transit
NCTR National center of transit research
OCDE Organization for Economic Cooperation and Development Environmental
ONEDD Observatoire national de l'environnement et du développement durable
ONS Office nationale des statistiques

ONU Organisation des nations unies
OPS Opération performance standards
ORTP Office Régional des Transports Parisiens
PCO Public Carriage Office
PDAU Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme
PED Pays en voie de développement
PME Petite et moyenne entreprise
PMR Personnes à mobilité réduite
PPP Partenariat public privé
PTC Public Transport Council
PTU Périmètre de transport d'Annaba
QoS Quality of transport system
Quangos Quasi Non-Governmental Organizations
RATP Régie Autonome des Transports de Paris
RGPH Recensement générale de la population et de l'habitat
RMCA régie municipale de la commune d'Annaba
RPS Road Pricing Scheme
S.N.T.V Société nationale de transport de voyageurs
SBS Singapore Bus Service
SDS Service performance Standards
SMRT Mass Rapid Transit Ltd
SNCF Société Nationale des Chemins de Fer
SNTF Société nationale de transport ferroviaires
SOV Single occupant véhicule
SPA Société par action
SRU Solidarité et au renouvellement urbain
STI Système d'information trafic intelligent
STIF Transports d'Île-de-France
STP Syndicat des Transports Parisiens
STPM Soft Transport policy measures
T.V.C Transport de Voyageurs du Centre
T.V.E Transport de Voyageurs de l'Est
T.V.O Transport de Voyageurs de l'Ouest
T.V.S.E Transport de Voyageurs du Sud-Est
T.V.S.O Transport de Voyageurs du Sud-Ouest
Tab Tableau
TAD Transport à la demande
TCSP Transport en commun en site propre.
TCST Centre Canadien pour un transport durable
TDM Transport demand managemant
TfL Transport for London
TGM Tunis-Goulette-Marsa
TP Transport publics
TPV transport public de voyageurs
TRANSTU Société des Transports de Tunis
TRB Transportation Research Board
UN United Nations
UNAT Union nationale des transporteurs algériens
UNHSP United Nations Human Settlements Programme
VP Véhicule particulier
VTPI Victoria Transport Policy Institute
WMO Organisation météorologique mondiale Genève
WSDT Département de transport Américain de Washington

Liste des figures

	Chapitre introductif	
Fig i.1.	<i>Les 12 communes de la wilaya d'Annaba, et quelques données urbaines. Auteur d'après RGPH 2008, www.ONS.dz.</i>	10
Fig i.2.	<i>Principales lignes de TP, prise en charge par l'opérateur privé à l'intérieur du PTU d'Annaba. Auteur 2016</i>	11
	Chapitre 1	18
Fig 1.1.	<i>Les engagements de réduction de gaz à effet de serre, source Plate forme agence française de presse AFP. https://www.afp.com/ consulté le 27/12/2015</i>	29
Fig 1.2.	<i>Relation de «Type classique» entre les sphères du transport durable. Auteur 2016.</i>	29
Fig 1.3.	<i>Principe d'imbrication entre les sphères du transport durable. Auteur 2016</i>	30
Fig 1.4.	<i>Principe d'équilibre entre les sphères du transport durable. Auteur</i>	32
Fig 1.5.	<i>Les transports publics par câble pour une mise en accessibilité des territoires sensibles : Désenclaver, les favelas de Rio de Janeiro, Brésil . Internet 2016.</i>	32
Fig 1.6.	<i>Manifestation brésilienne du 16 mai 2013 comme signe de protestation à l'annonce de la hausse des tarifs d'autobus 7 %, qui succède à celle de 2003 appelé "Révolte du buzu" la révoltes des autobus. Internet 2016.</i>	32
	Chapitre 2	
Fig 2.1.	<i>La complexité des transports urbains : grille proposé par la WorldBank, (2015). Traduction libre Auteur.</i>	39
Fig 2.2.	<i>Principales mutations à travers l'évolution des politiques de transport urbain .Auteur adapté d'après (Margareta & al,2012) traduction libre.</i>	41
Fig 2.3.	<i>Journée sans voiture 7ème édition juillet 2015- centre ville Alger une occasion inouïe de se réapproprié la rue spoliée par la voiture. Source : http://www.aps.dz</i>	43
Fig 2.4.	<i>Places gratuites réservé au covoiturage, sur le parc relais de la station ligne de tramway 1 Mosson , Montpellier, France. Auteur 2016.</i>	47
Fig 2.5.	<i>Classification des TDM selon (WSDT, 1996.p02)</i>	47
Fig 2.6.	<i>Pyramide des options de mesures dans les politiques de transports durables (Geerlings, H. & Lohuis, J. 2008).</i>	48
	Chapitre 3	58
Fig 3.1.	<i>Niveau de service des principaux modes de transport en commun selon (METGE& JEHANNO, 2008 p2).</i>	63
Fig 3.2.	<i>Parc relais, gare train et tramway Saint-Roch Montpellier. Auteur 2016</i>	64
Fig 3.3.	<i>Principe P+R de la ville de Maastricht pour le bus qui emmène du parc relais à l'entrée de la ville vers le centre ville à un prix attractif. Source Internet 2016.</i>	64
Fig 3.4.	<i>L'information des délais d'attente en temps réel aux arrêts de bus. Source Internet 2016.</i>	64
	Chapitre 4	
Fig 4.1.	<i>Schéma résumant l'évolution des TP pour la ville de Vancouver. Auteur 2016.</i>	83
Fig 4.2.	<i>Schéma institutionnel résumant les principales fonctions en matière de transport urbain en IDF.</i>	87
Fig 4.3.	<i>Les différents modes de financement des transports public en IDF d'après les données sur le portail de la STIF :www.stif.fr.</i>	90
Fig 4.4.	<i>Schéma résumant l'évolution des TP pour la ville de Vancouver. Auteur 2016.</i>	91
Fig 4.5.	<i>Bus de TransLink Vancouver. Source http://www.straight.com/news/894101/translink-bus-operator-calls-free-public-transitmetro-vancouver.</i>	92
Fig 4.6.	<i>Translink et ses différentes branches. Auteur d'après le portail de Translink.</i>	93
Fig 4.7.	<i>Police des transports de Translink pour le control des titres de transport au niveau du Skytrain . Source : http://www.edmontonjournal.com.</i>	93
Fig 4.8.	<i>Schéma institutionnelle résumant les principales fonctions en matière de transport urbain.</i>	95
Fig 4.9.	<i>Formules de Financement de Translink . Auteur d'après données rapport annuel de translink.</i>	96
Fig 4.10.	<i>Dispositif pour prise en charge des passagers cyclistes ainsi que des PMR à bord des bus de TransLink. Internet 2016</i>	96
Fig 4.11.	<i>Bus pirate pendant sa chasse aux clients durant les années 1920. Internet 2016</i>	97
Fig 4.12.	<i>Chronologie résumant l'évolution des TP pour la ville de Londres. Auteur 2016.</i>	98
Fig 4.13.	<i>Zone de péage urbain de Londres - Le marquage au sol et le panneau qui signalent l'entrée dans la zone payante à Old Street . Internet 2016.</i>	100
Fig 4.14.	<i>Les trois principales Filiales organisationnelles de TfL.</i>	101
Fig 4.15.	<i>Les unités et domaines dont est responsable TfL.</i>	101
Fig 4.16.	<i>Le transport fluvial sur la tamise, pris en charge par TfL. Internet 2017.</i>	102
Fig 4.17.	<i>Le grand terminal intermodal gare Victoria de Londres Victoria Coach station. sous la responsabilité de TfL. Internet 2016.</i>	102
Fig 4.18.	<i>Schéma arrangements institutionnels en matière de gouvernance des transports urbains de la ville de Londres.</i>	103
Fig 4.19.	<i>Montage dans le financement de TfL entre 2015 et 2016.</i>	104
Fig 4.20.	<i>Le transport par bus pendant les années 60 à Singapore. Internet 2016.</i>	105
Fig 4.21.	<i>Taxis pirates de Singapore en action pendant les années 70. Internet 2017.</i>	105
Fig 4.22.	<i>Le système MRT par rail lancé à Singapore depuis 1986. Internet 2016</i>	106

Fig 4.23.	<i>La congestion à Singapour. Internet 2016</i>	107
Fig 4.24.	<i>Taxer les automobilistes par la Congestion charge à l'exemple du péage urbain de Londres, circulant au centre de Singapour comme mesure de décongestionnement depuis 1975, en tant que première ville au monde à l'installer. Internet 2016</i>	109
Fig 4.25.	<i>Priorité absolue aux lignes de bus en site propre, d'une longueur de 150 km.</i>	110
Fig 4.26.	<i>Schéma des arrangements institutionnels et organisationnels des transports urbain de Singapour.</i>	112
Fig 4.27.	<i>Le montage du financement des transports en commun de Singapour. Source portail LTA.</i>	116
Chapitre 5		
Fig 5.1.	<i>Densité urbaine et densité des déplacements, autoroute Ben Aknoun Alger à une heure de pointe. Internet 2016</i>	123
Fig 5.2.	<i>Plan du réseau de bus TRANSTU en 2007.</i>	125
Fig 5.3.	<i>Embouteillages dans les villes Marocaines « Marrakech». Internet 2015</i>	126
Fig 5.4.	<i>Station de Taxi louage en Tunisie. Internet 2016.</i>	127
Fig 5.5.	<i>Station de Taxi louage collectif au Maroc en Blanc «Grand Taxi» et en rouge «petit Taxi». Internet 2016.</i>	127
Fig 5.6.	<i>Le taxi collectif pour seconder l'action du bus Internet 2016.</i>	128
Fig 5.7.	<i>Taxi collectif urbain à Alger. Internet 2016.</i>	128
Fig 5.8.	<i>Cohabitation difficile entre Modes individuels et collectifs de transport Maroc.</i>	130
Fig 5.9.	<i>Embouteillages à l'entrée et à la sortie de la capitale pendant les heures de pointes. Internet 2016</i>	131
Fig 5.10.	<i>Evolution du taux de motorisation global et pour la voiture.</i>	131
Fig 5.11.	<i>Tranches d'âges véhicule de tourisme 31/12/2014.</i>	132
Fig 5.12.	<i>Tranches d'âges parc véhicule total 31/12/2014.</i>	132
Fig 5.13.	<i>Evolution du parc national automobile par année de mise en circulation selon les principaux genres au 31/12/2014</i>	133
Fig 5.14.	<i>Evolution du parc national par année de mise en circulation au 31.12.2014.</i>	133
Fig 5.15.	<i>Rapprochement entre l'évolution du parc National automobile par l'année de mise en circulation au 31/12/2013 et les différentes mesures prises par l'état. Auteur d'après les chiffres du ministère du Travail et de la Sécurité sociale et de l'ONS.</i>	134
Fig 5.16.	<i>La une des journaux Nationaux : El Watan numéro spéciale du 1 au 25 Mars 2012</i>	136
Fig 5.17.	<i>L'histoire du tramway à Alger prend ses racines depuis le début de l'ère coloniale. Internet 2015</i>	136
Fig 5.18.	<i>La station de bus 19 juin supprimé en 2006, actuellement elle sert d'assiette pour l'hôtel Shératon Annaba. Auteur 2005.</i>	139
Fig 5.19.	<i>Opérateur public ETB et privé en concurrence Wilaya de Bejaia . Internet 2016.</i>	141
Fig 5.20.	<i>Phasage chronologique de l'évolution du secteur du transport en commun, prenant comme référence la libéralisation. Auteur 2015.</i>	141
Fig 5.21.	<i>Evolution du parc de bus durant phase de la post-libéralisation.</i>	142
Fig 5.22.	<i>Parmi les effets de la libéralisation, le rajeunissement relatif du parc national d'Autobus exploité : Tranche d'âge du parc autobus entre 1996 et 2012</i>	143
Chapitre 6		
Fig 6.1.	<i>Commerce informel gênant la circulation piétonne et mécanique (de gauche à droite : avenue Bouali Saïd, Carrefour Ahcène Nouri Branche Rue Ibn Kahaldoun, rue El Hattab sortie du marché). Auteur 2015.</i>	154
Fig 6.2.	<i>Bidonvilles de Boukhadra et de Sidi Harb. Internet 2015.</i>	155
Fig 6.3.	<i>Parkings illicites sur trottoir et de part et d'autres de la voirie publique : Boulevard d'Afrique et rue Khemisti Mohamed) la rue Larbi Tebessi . Auteur 2016.</i>	155
Fig 6.4.	<i>Evolution du parc logement entre les 2 recensements de 1998 et 2008. D'après le site www.ons.dz</i>	156
Fig 6.5.	<i>Evolution de la population entre les 2 recensements de 1998 et 2008 .source : www.ons.dz</i>	156
Fig 6.6.	<i>Les grands chantiers des programmes logements : Kalitoussa et Draa Erich 2016.</i>	157
Fig 6.7.	<i>Future nouvelle ville Draa Erich prometteuse d'une qualité de vie meilleure. Urban 2014.</i>	157
Fig 6.8.	<i>La promotion immobilière un nouveau outil de la densification à Annaba, par l'acteur privé. Auteur 2017.</i>	158
Fig 6.9.	<i>Axes routiers comme supports au développement et à l'extension urbaine : L'implantation sur l'axe linéaire (1^{er} Mai, Kherazza, OuedZied) de la RN 44, et de la RN 16 pour El Bouni, El Hadjar, Sidi Amar. Auteur 2017.</i>	159
Fig 6.10.	<i>Les différents éléments influant sur l'évolution continue du parc véhicule global de la wilaya d'Annaba - source chiffre du ministère du travail et de la Sécurité sociale et ONS (Ons.dz) .</i>	160
Fig 6.11.	<i>Composition du parc automobile par genre de la ville d'Annaba 1997, 2006 et 2014. Source : ONS.dz</i>	161
Fig 6.12.	<i>Carte Hiérarchisation du réseau de voirie ech1/75000. DTW 1998.</i>	162
Fig 6.13.	<i>Le dédoublement des voies une solution à la congestion ; Le dédoublement de voies primaires : Boulevard de la pleine ouest en 2001 et Boulevard de la Corniche en 2005.</i>	163
Fig 6.14.	<i>Avenue de L'ALN faisant partie du réseau primaire. Auteur 2015.</i>	164
Fig 6.15.	<i>Rue secondaires qui compose la principale partie centre ville. Auteur 2015.</i>	164
Fig 6.16.	<i>Répartition du linéaire par nombre de voies - élaboré sur la basse des données plan de circulation de la ville d'Annaba (DTW, 1998).</i>	166
Fig 6.17.	<i>Répartition du linéaire par classe de largeur de chaussée ? élaboré sur la basse des données plan de circulation de la ville d'Annaba (DTW,1998).</i>	166
Fig 6.18.	<i>Répartition du linéaire par classe de largeur de capacité en UVP- élaboré sur la basse des données plan de circulation de la ville d'Annaba (DTW,1998)</i>	166
Fig 6.19.	<i>Structure du Réseau de voirie et sa hiérarchisation ech1/75 000 . Source Auteur.</i>	167
Fig 6.20.	<i>Aux grands flux mécaniques les grandes ouvrages d'infrastructures : Giratoire entrée de la ville Sidi Brahim,</i>	168

	<i>viaduc à l'entrée Sud d'Annaba.</i>	
Fig 6.21.	<i>Carrefour primaire, rue Emir Abdelkader, Boulevard Boukhatouta. Auteur 2015.</i>	169
Fig 6.22.	<i>Les trémies pour résorber les points de conflits et réduire les accidents dans les carrefours « Bouali Said ». Auteur 2015.</i>	169
Fig 6.23.	<i>Le non respect du règlement de stationnement réduit considérablement le débit de la voirie et gêne la fluidité du trafic. Auteur 2015.</i>	170
Fig 6.24.	<i>La circulation piétonne ballotée entre stationnement anarchique, parkings illicites et commerce informel rue Khemisti Mohamed boulevard Souidani près du marché d'El Hattab et Boulevard Bouzered. Auteur 2015, et 2017.</i>	170
	Chapitre 7	
Fig 7.1.	<i>Concurrence Privé/public : Arrêt université Sidi Amar. Auteur 2015.</i>	176
Fig 7.2.	<i>Organisation et exploitation du service de transport bus par l'opérateur privé. Source Auteur 2016.</i>	177
Fig 7.3.	<i>Lignes desservies par l'opérateur privé dans le PTU. Auteur 2017</i>	178
Fig 7.4.	<i>Station de bus urbaine Souidani Boudjema, et station sur voirie de taxi collectif Oued Forcha . Auteur 2014.</i>	182
Fig 7.5.	<i>Station Souidani Quais d'attente. Auteur 2014</i>	182
Fig 7.6.	<i>Stationnement anarchique des bus à l'intérieur de la station Bus en remisages. Auteur 2012.</i>	182
Fig 7.7.	<i>Piétons traversant la voie pour accéder à la station heure de pointe 11h30. Auteur le 15-09-2014.</i>	183
Fig 7.8.	<i>La station Kouche.N était à la base un parc communal. Auteur 2012.</i>	183
Fig 7.9.	<i>Le déchargement des voyageurs au détriment de la sécurité des usagers. Auteur</i>	184
Fig 7.10.	<i>Quais d'embarquement des voyageurs et aire de remisage. Station Kouche Nourredine. Auteur 2013</i>	185
Fig 7.11.	<i>Signalisations quasi absente renforçant le sentiment de confusion chez les usagers. Auteur 2013</i>	185
Fig 7.12.	<i>Organisation et exploitation du service de transport bus par l'opérateur public. Auteur 2016.</i>	186
Fig 7.13.	<i>Lignes desservies par l'opérateur public ETA à l'intérieur du PTU. Auteur 2017.</i>	187
Fig 7.14.	<i>Station ETA CAM. Auteur 2014.</i>	190
Fig 7.15.	<i>Embarquement des voyageurs la station ETA CAM. Auteur 2014.</i>	191
Fig 7.16.	<i>Station ETA SNTF sur l'entré de la ville (Carrefour de la gare) . Auteur 2013.</i>	191
Fig 7.17.	<i>Station Eta gare SNTF. Auteur 2015.</i>	191
Fig 7.18.	<i>Station ETA centre d'affaire Numidia. Auteur 2014.</i>	192
Fig 7.19.	<i>Le fort trafic enregistré sur l'emplacement de la station ETA gare SNTF. Auteur 2014.</i>	192
Fig 7.20.	<i>La part de l'offre et la demande par opérateur sur le réseau urbain. Auteur 2015.</i>	194
Fig 7.21.	<i>La part de l'offre et la demande par opérateur sur le réseau suburbain. Auteur 2015.</i>	194
Fig 7.22.	<i>Arrêts sur le Boulevard d'Afrique : Autobus marquant un arrêt au milieu de la voie. Auteur 2016.</i>	195
Fig 7.23.	<i>Typologie de chaque arrêt du réseau urbain. Auteur 2015.</i>	196
Fig 7.24.	<i>La station de taxi collectif sur voirie de la ligne Oued Forcha (Souidani Boudjema/ Bouzered Houcine) . Auteur 2014</i>	196
Fig 7.25.	<i>La station de taxi collectif sur voirie des lignes :Boukhadra, Chaiba, Kheraza, Essarouel implantée sur la rue Bou Salah . Auteur 2014.</i>	197
Fig 7.26.	<i>L'implantation des différentes stations de taxi collectif à travers le centre ville d'Annaba. Auteur 2015.</i>	197
Fig 7.27.	<i>Station de Taxi collectif sur le boulevard d'afrique. Auteur 2017.</i>	197
Fig 7.28.	<i>Schéma résumant les principales taches des DTW. Auteur élaboré d'après le site de la DTW</i>	198
Fig 7.29.	<i>Encrage juridique dans la planification et la gestion des transports de la wilaya d'Annaba. Auteur élaboré d'après l'étude du plan de transport de la wilaya- Phase 4, CNTC 2008, 121p.</i>	200
Fig 7.30.	<i>Clivage entre l'opérateur public et l'opérateur privé dans le PTU d'Annaba : Schéma résumant l'Organisation et l'exploitation du service de transport par bus. Auteur 2014.</i>	201
Fig 7.31.	<i>La part de l'offre et la demande par opérateur sur tout le réseau de bus. Auteur.</i>	202
	Chapitre 8	
Fig 8.1.	<i>Tranches d'âges de l'échantillon.</i>	209
Fig 8.2.	<i>Différentes catégories socioprofessionnelles.</i>	209
Fig 8.3.	<i>Lieux de résidences des usagers questionnés.</i>	210
Fig 8.4.	<i>Les Différents motifs de déplacements en bus.</i>	210
Fig 8.5.	<i>Les motifs du choix du bus comme moyen de déplacement. Enquête 2015.</i>	211
Fig 8.6.	<i>Fréquence hebdomadaire de l'usage du bus. Enquête 2015.</i>	211
Fig 8.7.	<i>Mode de rabattement à l'origine pour l'ensemble des stations.</i>	212
Fig 8.8.	<i>Critères justifiant la préférence pour l'opérateur de transport public ETA, selon les usagers des deux types d'opérateurs.</i>	212
Fig 8.9.	<i>Distance parcourue avant la montée.</i>	213
Fig 8.10.	<i>Distance parcourue après la descente.</i>	213
Fig 8.11.	<i>Délais d'attentes aux arrêts pour l'opérateur public.</i>	214
Fig 8.12.	<i>Délais d'attentes aux arrêts pour l'opérateur privé.</i>	214
Fig 8.13.	<i>Comparaison de l'appréciation du délai d'Attente lié à la fréquence de passage aux arrêts par opérateur.</i>	214
Fig 8.14.	<i>Appréciation des conditions d'Attente sur l'ensemble du réseau.</i>	215
Fig 8.15.	<i>Appréciation de la tarification par les usagers.</i>	215
Fig 8.16.	<i>Durée des trajets aux heures de pointes.</i>	216

Fig 8.17.	<i>Durée des trajets aux heures creuses.</i>	216
Fig 8.18.	<i>Appréciation des usagers du confort pendant les trajets en bus : Comparaison par opérateur.</i>	216
Fig 8.19.	<i>Eléments derrière l'altération du confort en bus selon les usagers : Comparaison par opérateur.</i>	217
Fig 8.20.	<i>Sentiment de sécurité à travers tout le réseau de transport par bus.</i>	218
Fig 8.21.	<i>Appréciation du comportement du personnel en service à bord des bus : Comparaison par opérateur.</i>	218
Fig 8.22.	<i>Les multitudes de raisons derrière l'allongement du temps des trajets en bus par opérateur.</i>	219
Fig 8.23.	<i>La part des usagers concernant le changement d'itinéraire par le privé</i>	220
Fig 8.24.	<i>Avis des usagers concernant le changement d'itinéraire par le privé.</i>	220
Fig 8.25.	<i>Les multitudes de raisons derrière l'allongement du temps des trajets en bus : Comparaison par opérateur.</i>	220
Fig 8.26.	<i>L'une des pratiques courantes de l'opérateur privé ; se mettre au milieu de la voie pour attendre les usagers « générant allongement de la durée d'attente aux arrêts : Arrêt cité 8 mai 45. Auteur 2015.</i>	221
Fig 8.27.	<i>Reproches faites par rapport au comportement du receveur de bus : Comparaison par opérateur.</i>	222
Fig 8.28.	<i>Reproches faites par rapport au comportement du chauffeur de bus : Comparaison par opérateur.</i>	222
Fig 8.29.	<i>Possibilité de prendre une carte d'abonnement.</i>	223
Fig 8.30.	<i>Le souhait d'être présenter par un comité d'usagers.</i>	223
Fig 8.31.	<i>Eléments susceptibles d'améliorer le service de transport global par bus selon les usagers.</i>	224
Fig 8.32.	<i>L'éventualité de remplacer la voiture par le bus comme mode déplacement, si les améliorations ont été effectuées selon les usagers.</i>	225
Fig 8.33.	<i>Les possibles effets de l'avènement du tramway, par rapport à la manière de déplacement des usagers du bus.</i>	225
Fig 8.34.	<i>Comment les usagers perçoivent la situation future du bus.</i>	226
Fig 8.35.	<i>Critères justifiant le choix de l'opérateur public selon tous les usagers.</i>	228
Fig 8.36.	<i>Caricature qui circule sur les réseaux sociaux, reflétant la conscience de ce que représente les usagers aux yeux des opérateurs de transport privé.</i>	228
	Conclusion générale	
Fig c.1.	<i>Schéma général standard des arrangements institutionnels résumant les principales fonctions en matière de transport urbain.</i>	234
Fig c.2.	<i>Impact de la libéralisation sur les Schémas structurels des TP. Auteur 2015, élaboré et reconstitué d'après les données du ministère des transports, de l'ONS, des travaux de Fares Boubakour, du journal officiel Algérien : Joradp.dz.</i>	235
	Recommandations et pistes plausibles.	
Fig r.1.	<i>Schéma en spirale de l'histoire des jeux d'acteurs des transports en communs (Godard, 1987).</i>	240
Fig r.2.	<i>Hierarchie institutionnelle et organisation décisionnelle dans la gouvernance des transports du niveau national au local. Auteur 2017.</i>	242
Fig r.3.	<i>Hierarchie institutionnelle et organisation décisionnelle dans une gouvernance subsidiaire des transports urbains. Auteur 2017.</i>	242
Fig r.4.	<i>Schéma général des arrangements institutionnels proposés en matière de gestion et d'organisation des transports urbains. Auteur 2016.</i>	243
Fig r.5.	<i>Des éléments qui rapprochent l'opérateur étatique de la notion de service public : (de gauche à droite) prise en compte des PMR pour l'opérateur « ETB Bayedh » et mise en place des bus de nuit pour « ETUSA Alger ». Internet 2016.</i>	245
Fig r.6.	<i>(De gauche à droite) Compagne de sensibilisation à la sécurité routière organisé par l'opérateur public «Etb El Bayedh» et une radiolocale, et la mise en place de moyens techniques «bus adapté » pour satisfaire la demande «Etusa Alger». Source Internet 2016.</i>	245
Fig r.7.	<i>Principaux Impact attendue du tramway sur les aménagements urbain ech 1/75000 - source Auteur 2009 d'après le tracé proposé par l'étude de faisabilité.</i>	247
Fig r.8.	<i>L'initiative citoyenne s'organise de ses propres moyens devant le refus des services municipaux pour la réalisation d'un abribus : Cité Deghafla, Commune Khmiss El khechna , Boumerdes . Internet 2016.</i>	249
Fig r.9.	<i>Les citoyens se prennent en charge devant à l'absence des autorités communale pour le désenclavement de leurs village des deux rives de l'Oued Djen-Djen par la réalisation d'une passerelle : la région des Béni-Frah et Boudjouada Beni-Yadjes, dans la wilaya de Jijel. Internet 2016.</i>	249
Fig r.10.	<i>Un autre exemple de l'auto-prise en charge citoyenne dans la réalisation d'une route par les citoyens : Commune de Chehna , Jijel. Intenet 2016.</i>	249

Liste des tableaux

Chapitre 1	
Tab 1.1.	<i>Critères du développement durable appliqué au transport selon (Zuidgeest & al,2010) Sustainable development criteria and implications for transportation ,adaptation et traduction libre Auteur.</i> 24
Tab 1.2.	<i>Principaux piliers du transport et ses contributions à la durabilité (D May, 2008) selon les (CEMT, 2000). Traduction libre Auteur.</i> 25
Tab 1.3.	<i>Grille des composantes et des volets relatives au transport durable (TCST ,2002,p2).</i> 26
Tab 1.4.	<i>Les indicateurs d'impact des transports : établit par l'auteur adapté de (Froger,1993)</i> 28
Chapitre 2	
Tab 2.1.	<i>Tableau récapitulatif, démontrant l'extrapolation de la notion de durabilité à travers le développement global, le transport et les politiques selon les deux approches et modèles dure « hard »et souple « soft » . Source auteur 2015.</i> 42
Tab 2.2.	<i>Fonctions du service de transport public adapté du rapport (IGD, 2008 p 7)</i> 51
Tab 2.3.	<i>Exemple d'une grille d'indicateurs de performance des transports publics '.(IGD, 2008 p7)</i> 52
Chapitre 3	
Tab 3.1.	<i>Résumé des enjeux multiples de la qualité de service dans les transports en communs. d'après la norme EN 13816.</i> 60
Tab 3.2.	<i>Classification des huit 08 critères de la qualité globale du transport public. Adapté d'après la norme EN 13816.</i> 61
Tab 3.3.	<i>Tableau résumant les facteurs d'intégration de l'action publique dans les transports. Auteur sur la base des travaux de Kaufmann & al (2003, p26).</i> 66
Tab 3.4.	<i>Types de risques et types de contrats dans l'exploitation. (CODATU,2014).</i> 70
Tab 3.5.	<i>Tableau résumant les types de contrat de gestion entre AOT et opérateurs. Auteur adapté selon (CODATU,2014 p113).</i> 71
Chapitre 4	
Tab 4.1.	<i>Contexte politique et urbanistique tiré de (Bherer & al 2008).</i> 81
Tab 4.2.	<i>Données d'exploitation des différents modes de transport en commun en Île de France (Bherer & al, 2008 p76).</i> 83
Tab 4.3.	<i>Profil des différentes Instances qui se sont succédé pour la gestion des transports en IDF, tiré de (Bherer & al 2008).</i> 83
Tab 4.4.	<i>Offre, Tarification transport en commun, d'après www.stif.fr.</i> 85
Tab 4.5.	<i>Financement du Transport en Commun avant juillet 2000 .d'après (Bherer & al 2008)</i> 89
Tab 4.6.	<i>Profil des Instances tiré de (Bherer & al 2008).</i> 91
Tab 4.7.	<i>Contexte Politique et Urbanistique tiré de (Bherer & al 2008)</i> 91
Tab 4.8.	<i>Les différentes Autorités et les Missions. D'après le portail de TransLink traduction libre Auteur:</i> 94
Tab 4.9.	<i>Contexte Urbanistique tiré de (Bherer & al 2008).</i> 99
Tab 4.10.	<i>Résumé du rôle de LTA dans les transports publics par bus à Singapour. Traduction libre auteur d'après le portail de la Lta.</i> 111
Tab 4.11.	<i>L'application des critères de qualité de service dans le transport publics de Singapore. Tableau reconstitué d'après les données du portail officiel de PTC. Traduction libre auteur.</i> 114
Tab 4.12.	<i>Critères et pénalités financières en dollars .Source portail officiel PTC traduction libre auteur.</i> 115
Chapitre 5	
Tab 5.1.	<i>Résumé des principaux axes d'amélioration du secteur des transports et de la mobilité dans les PED – Source Auteur adapté de (Codatu, 2002).</i> 121
Tab 5.2.	<i>Nombre de population de la ville d'Alger</i> 122
Tab 5.3.	<i>Evolution de l'acteur privé dans l'appropriation du marché des transports publics à Annaba : Situation du parc de bus privé durant les différentes périodes post-libéralisation. Source (DTW, 1997) Actualisé par l'enquête auteur.</i> 140
Chapitre 6	
Tab 6.1.	<i>Les différentes augmentations dans le tarif des carburants en DA. Auteur d'après LFC 2016.</i> 152
Tab 6.2.	<i>Les différentes augmentations dans le tarif des transports en commun d'Annaba comme répercussion de l'augmentation des prix du carburant. Auteur 2016.</i> 153
Tab 6.3.	<i>Exemples de livraisons de logements sur la période de 2007 –2009 hors auto construction. Source ONS.</i> 156
Chapitre 7	
Tab 7.1.	<i>Volume de l'offre par lignes desservies par l'opérateur privé (station Kouche N). Auteur sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Kouche, mars 2014.</i> 179
Tab 7.2.	<i>Volume de l'offre dynamique par lignes desservies par l'opérateur privé (station Souidani B) .Source Auteur sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Souidani, mars 2014.</i> 180
Tab 7.3.	<i>Volume de la demande par lignes suburbaines desservies par l'opérateur (station Kouche.N).Source Auteur sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Kouche – mars 2014.</i> 180

Tab 7.4.	<i>Volume de la demande des lignes urbaines desservies par l'opérateur privé (station Souidani Boudjemaa) - Source Auteur sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Souidani - mars 2014</i>	181
Tab 7.5.	<i>Volume de l'offre par lignes desservies par l'opérateur public (ETA Gare SNTF). Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité. mars 2015.</i>	188
Tab 7.6.	<i>Volume de l'offre par lignes desservies par l'opérateur publique (station ETA Numidia) - Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.</i>	188
Tab 7.7.	<i>Volume de l'offre dynamique par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA CAM) -Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.</i>	188
Tab 7.8.	<i>Volume de la demande par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA Gare SNTF)-Source : Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service. comptabilité mars 2015.</i>	189
Tab 7.9.	<i>Volume de la demande par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA Numidia) -Source : données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.</i>	189
Tab7.10.	<i>Volume de la demande par lignes desservies par l'opérateur public (station ETA CAM) -Source Auteur Données calculées sur la base des recettes journalières recueillis auprès de la direction ETA : Service comptabilité mars 2015.</i>	190
Tab7.11.	<i>Typologie du parc Privé. Source auteur Sur la base des données recueillis auprès du chef de la station Kouche, mars 2015.</i>	193
Tab7.12.	<i>Typologie du parc Privé. Source Auteur sur la base des données recueillis auprès de la direction de l'ETA mars 2015.</i>	193
Tab7.13.	<i>Taux de remplissage des lignes exploité par l'opérateur privé. Auteur.</i>	193
Tab7.14.	<i>Taux de remplissage des lignes exploitées par l'opérateur public. Auteur.</i>	193
Tab 7.15.	<i>Typologie des arrêts de l'ensemble du réseau urbain de bus- Source Auteur données recueillis auprès de la DTW et actualisé par l'Auteur 2015.</i>	195
Tab7.16.	<i>Domaine de compétences des DTW.</i>	198
Chapitre 8		
Tab 8.1.	<i>Echantillonnage de l'enquête par rapport au nombre total des usagers du bus.</i>	209

Annexes chapitres 0

Annexe 1

Communes	Population Totale	Population active	Elèves et étudiants	Nombre de ménage	Parc logement	Surface km ²	Taux d'activité <small>pop > 15 ans</small>
Annaba	257 359	95 280	29 436	54 817	62 711	50	47,7
Berrahal	22631	7 189	2 357	4 317	4 954	174.14	43,0
El Hadjar	37 364	12 832	3 985	7 580	7 913	64.74	45,0
Eulma	10 316	3 280	797	1 998	2 126	165.35	43,4
El Bouni	125 265	41 613	11 698	25 180	25 480	95.18	43,9
Oued El Aneb	21 088	6 834	1 767	4 019	4 481	191.53	44,2
Cheurfa	9 875	3 507	832	1 846	1 814	97.19	47,6
Seraidi	7 626	2 854	676	1 805	2 095	110	47,7
Ain Berda	20 611	6 840	1 900	4 134	4 377	139.60	44,5
Chetaibi	8 035	2 834	755	1 800	2 071	136.52	45,1
Sidi Amar	83 254	28 611	9 751	16 120	17 799	44.90	45,3
Treat	6 076	2 111	553	1 195	1 134	124.05	46,4
Total	609 499	213 784	64 506	124 811	136 955	1 393.20	45,9

Tableau. Données urbaines : Population, ménage, et habitat pour la wilaya d'Annaba d'après RGPH 2008 D'après le RGPH de 2008 de l'ONS sur le site : www.ONS.dz.

Annexe 2

Wilaya d'Annaba

Extrait de l'arrêté wilayal n°245 de mai 1996

L'arrêté wilayal n°245 de mai 1996 définit le périmètre de transport urbain à l'ensemble des communes d'Annaba, Sidi Amar, El Hadjar et El Bouni y compris les localités de Sidi Salem et Boukhadra. Ce décret dénombre l'un ensemble de lignes urbaines, rurales et intercommunales.

- Sont qualifiées de lignes "urbaines" toutes celles qui évoluent dans le périmètre urbain (tel que défini) du Grand Annaba, ayant comme point d'origine l'ensemble des stations urbaines de Kouche Nourreddine, Souidani Boudjemâa, station CAM ETA, gare ferroviaire (ETA) et comme destination l'ensemble des stations intégrées dans le périmètre urbain .
- Sont qualifiées de lignes "Intercommunales" toutes les liaisons (hors stations urbaines) ayant comme origine et destination les chefs lieux de communes de la wilaya d'Annaba. Il est entendu que ces lignes sont assimilées au réseau intrawilaya.
- Sont qualifiées de lignes "rurales" toutes celles qui évoluent dans le milieu extra urbaine et reliant un chef lieu de commune à une agglomération secondaire des agglomérations secondaires entre elles.

Annexes chapitres 2
Annexe 3

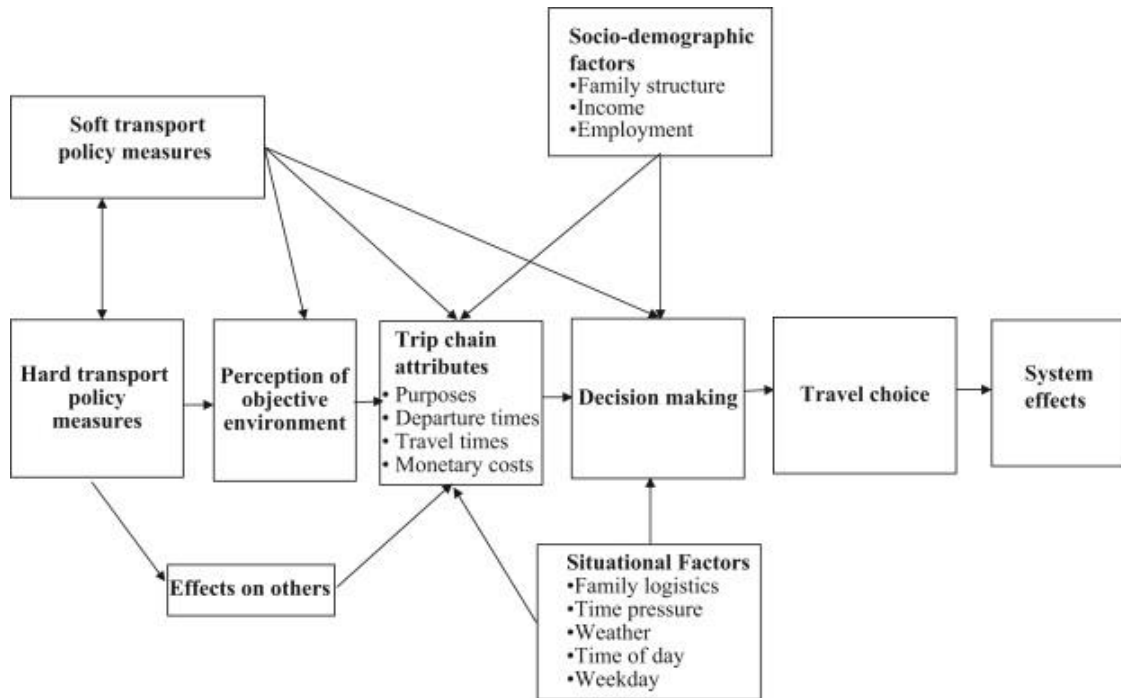


Fig. Grille conceptuelle standard source : Bamberg, S, & all (2011)

Annexes chapitres 4
Annexe 4

COE Category	COE obtained before February 2014 First Bidding Exercise	COE obtained on or after February 2014 First Bidding Exercise
A	Cars with engine capacity 1,600cc and below	Cars with engine capacity up to 1,600cc and Maximum Power Output up to 97kW (130bhp)
B	Cars with engine capacity 1,601cc and above	Cars with engine capacity above 1,600cc or Maximum Power Output above 97kW (130bhp)
C	Goods Vehicles and Buses	Goods Vehicles and Buses
D	Motorcycles	Motorcycles
E	Open (for any kind of vehicle)	Open (for any kind of vehicle)

Tab. Catégories de véhicules soumis au COE à Singapour.

Annexes chapitres 5

Annexe 5

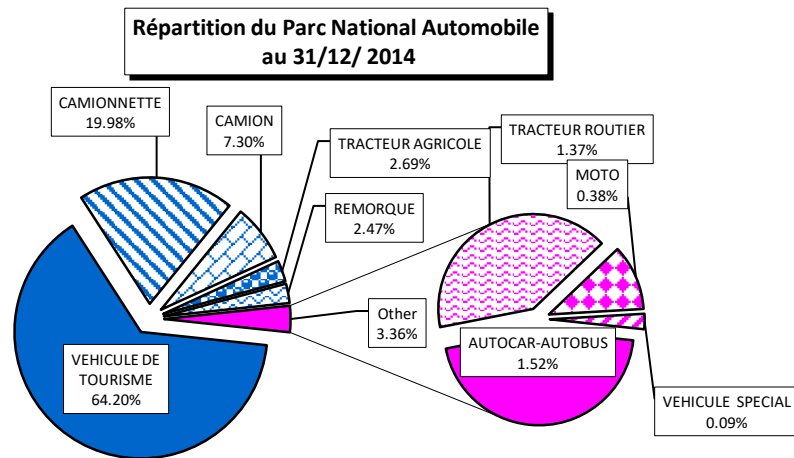


Fig. Répartition du parc national automobile par genre de véhicule au 31 12 2014 Selon l'ONS.

Annexe 6

Avant 2000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
77534	77903	78649	81160	89900	94392	101013	108760	116694	121880	130393	134595	139342	149565	160913	171296

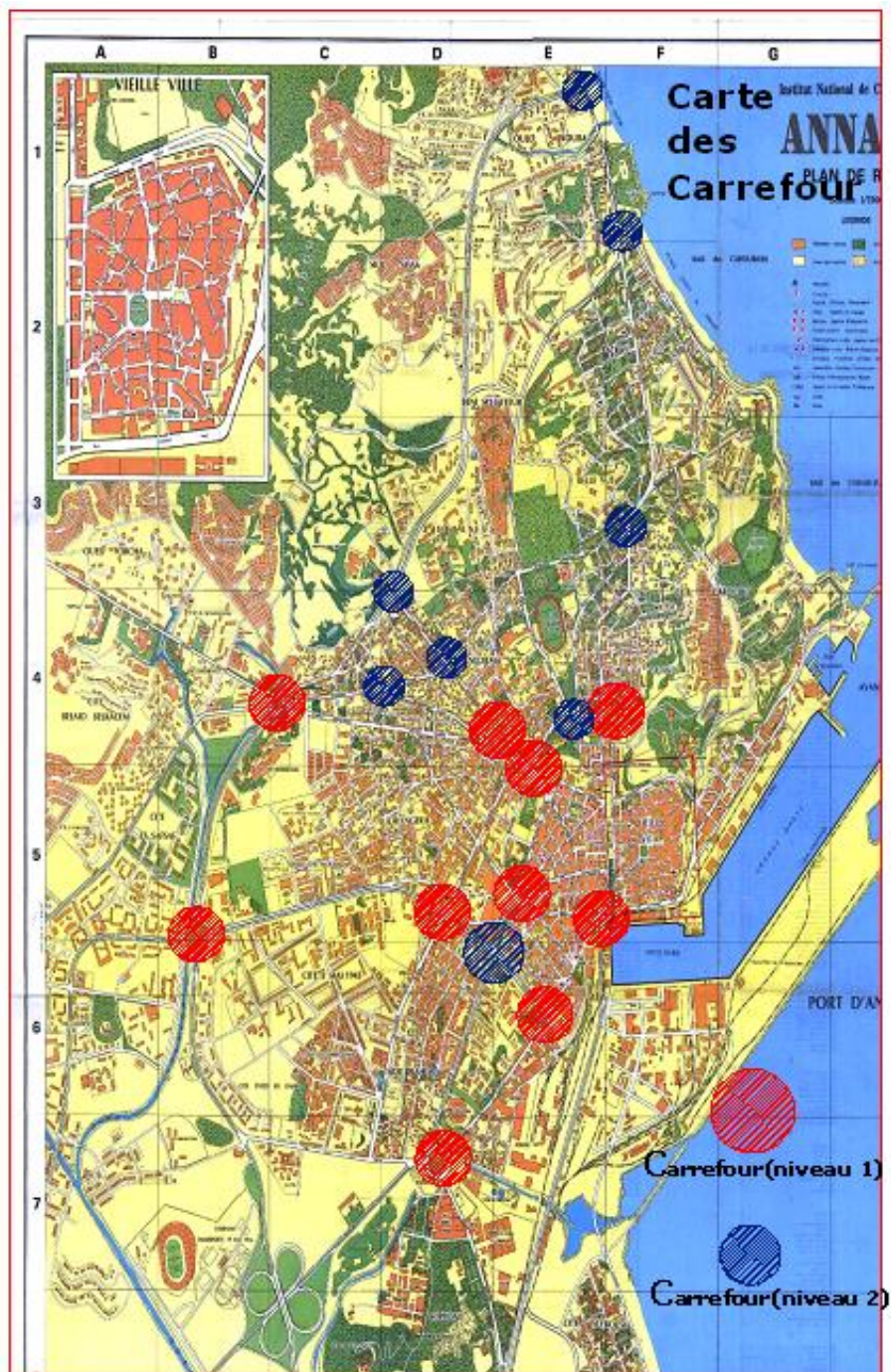
Tab. L'Evolution du parc véhicule de la ville d'Annaba - source www.ONS.dz . Annexe.

Annexe 7

N° Axe	Identification de l'axe	Longueur (m)	Hiérarchisation
1	Cours de la Révolution	942	Voie Primaire
2	Rue 24 Février 1956	348	Voie Primaire
3	Rue Zighout Youcef	335	Voie Primaire
4	Boulevard 1er Novembre 1954	1 098	Voie Primaire
5	Avenue Ben Boulaid Mustapha	1 013	Voie Primaire
6	Boulevard Rizzi Ammar	716	Contournement
7	Boulevard 28 Janvier 1957	1 497	Contournement
8	Rue Layachi Saleh	593	Contournement
9	Rue Ben Houas Brahim	366	Voie Secondaire
10	Rue du 17 Octobre	274	Voie Secondaire
11	Rue Cheikh Larbi Tebessi	493	Voie Secondaire
12	Boulevard Boukhtouta Hocine	372	Voie Secondaire
13	Rue Emir Abdelkader	796	Voie Secondaire
14	Avenue Abdelhamid Benbadis	578	Voie Secondaire
15	Rue Amara Korba	351	Voie Secondaire
16	Boulevard de la Libération	553	Voie Secondaire
17	Boulevard Emesto Che Guevara	1 142	Voie Primaire
18	Chemin Maàteri Lakhdar	845	Voie Primaire
19	Avenue Colonel Amirouche	1 272	Voie Primaire
20	Avenue Ben Amieur Abdelkader	818	Voie Secondaire
21	Boulevard Souidani Boudjemaa	802	Voie Primaire
22	Boulevard Okba Ibn Naffaa	313	Voie Secondaire
23	Rue Asla Hocine	393	Voie Secondaire
24	Rue Zemouri Omar	289	Voie Secondaire
25	Boulevard Bebzaim Abdelaziz	445	Voie Secondaire
26	Boulevard Sauli Abdelkader	856	Voie Secondaire
27	Rue Fraradj Mohamed	654	Voie Secondaire
28	Route de la Baie des corailleurs	2 840	Contournement
29	Rue des Rosiers	234	Contournement
30	Rue des Violettes	587	Contournement
31	Boulevard Bouzerad Hocine	1 742	Voie Secondaire
32	Avenue de l'ALN	1 126	Contournement
33	Avenue Bouali Said	1 063	Voie Primaire
34	Rue du Gazometre	1 992	Voie Primaire
35	Rue Oued Ed Daheb	958	Contournement
36	Route d'El Kala	1 885	Voie de Pénétration
37	Route d'El Hadjar	916	Voie de Pénétration
38	Pénétrante Ouest	1 987	Contournement
39	Boulevard Victor Hugo	593	Voie Secondaire
40	Rue de l'Avant Port	1 480	Contournement
41	Rue des Frères Saàdane	799	Contournement
42	Avenue Boughazi Said	1 086	Contournement
43	Boulevard Fellah Rachid	780	Contournement
44	Rue Abdelmalek Ramdhan	828	Contournement
45	Rue Sayoud Achour	728	Voie Secondaire
46	Rue Ibn Mohamed Mahmoud	121	Voie Secondaire
47	Rue Hamidi Ahmed	298	Voie Secondaire
48	Rue Rachidi	95	Voie Tertiaire
49	Rue Riadh El Solh	306	Voie Secondaire
50	Rue Benhouiba Mohamed	625	Voie Tertiaire
51	Rue de Kouba	723	Voie Secondaire
52	Route des Caroubier	2 156	Voie Secondaire
53	Rue Badji Mokhtar	562	Voie Secondaire
54	Rue des Crêtes	698	Voie Secondaire
55	Rue Chenafe Mohamed	228	Voie Tertiaire
56	Rue Teherkaski Abdelkader	232	Voie Tertiaire
57	Rue Touaref Hamitouche	136	Voie Secondaire
58	Rue Zenine Laarbi	405	Voie Secondaire
59	Boulevard Ibn Khaldoun	424	Voie Secondaire
60	Rue du Général PAU	150	Voie Tertiaire
61	Rue d'El-Casse	75	Voie Tertiaire
Total		46 925 m	

Tab. Hiérarchisation du réseau de voirie . Source Plan de Transport 1998 .

Annexe 8



Carte classification des carrefours ech1/ 100000. Source Auteur.

Annexes chapitres 8

Annexe 9

APPENDIX: Guide to determining questionnaire sample sizes

Table of sample sizes for different sizes of population at a 95% level of certainty (assuming data are collected from all cases in the sample¹⁴)

Population	MARGIN OF ERROR			
	5%	3%	2%	1%
50	44	48	49	50
100	79	91	96	99
150	108	132	141	148
200	132	168	185	196
250	151	203	226	244
300	168	234	267	291
400	196	291	434	384
500	217	340	414	475
750	254	440	571	696
1000	278	516	706	906
2000	322	696	1091	1655
5000	357	879	1622	3288
10000	370	964	1936	4899
100000	383	1056	2345	8762
1000000	384	1066	2395	9513
10000000	384	1067	2400	9595

¹⁴ This table is based on a document provided to Laura Vaughan by RM Consultants in 1997.

What is a "margin of error"? If you remember that a sample of a population is meant to reflect the characteristics of the population as a whole, the margin reflects the percentage by which the results are likely to deviate (plus/minus) from those characteristics. Thus, if your survey shows that 14% of visitors to Camden Market who responded to the survey are from abroad, you would expect

Annexe 10 .(Questionnaire)

Date :..... **Heure** :..... **Station**:..... **Ligne n°** :..... **Réseau** : Urbain Suburbain

I/ QUI ETES-VOUS ?

- 1. Vous êtes :** Un homme Une femme
- 2. Quel est votre tranche d'âge :** 18 ans 18 à 25 ans 26 à 45 ans 45 à 65 ans 66 ans et plus
- 3. Catégorie socioprofessionnelle :** Salarié Profession libérale Retraité Sans emploi Scolaire Etudiant
- 4. Votre lieu de résidence :** Centre ville périphérie Banlieue Autre Précisez.....
- 5. Vous vous rendez au :** 1
- 6. Vous avez une voiture :** Oui Non.
- 7. Pour quel motif utilisez-vous le transport en Bus:**
 Professionnel (travail) Scolaire Loisir Commerces et achats Services administratives
 Autre :

II/ CARACTERISTIQUES DE VOS DEPLACEMENTS, ET QUALITE PERCUE :

- 8. Vous préférez généralement quel opérateur pour vos déplacements en bus:**
 Opérateur étatique (ETA) Opérateur privé Pas de préférence
- 9. Vous l'avez choisi, parce qu'il offre (Choisir 04 critères max):**
 Société publique représente l'image de l'état Offre un meilleur Accueil Plus de rapidité
 Propreté Accessibilité Fiabilité Régularité Temps d'attente court
 Amplitude horaire plus large Plus de Sécurité Disponibilité des informations Station bien aménagée.
- 10. Pourquoi vous utilisez le bus?** 1 Vous n'avez pas de voiture 2 C'est plus pratique (Proche de votre destination)
 3 C'est plus économique 4 Rapidité 5 C'est plus sécurisant 6 C'est plus écologique 7 Autre :.....
- 11. Ligne de transport principale utilisée quotidiennement ?** 1.....
 2 Quels est votre point de départ 3 Votre destination.....
 4 L'heure de départ 5 L'heure de retour.....
- 12. Ligne de transport secondaire utilisée ?** 1
- 2 Quels est votre point de départ..... 3 Votre destination.....
 4 L'heure de départ 5 L'heure de retour.....
- 13. Comment trouvez-vous l'itinéraire (tracé) des lignes d'autobus.**
 1 Pratique 2 Acceptable 3 Contraignant 4 Inacceptable 5 Pourquoi ?.....
- 14. Fréquence de vos déplacements en bus (aller et retour):**
 1 Plus de 5 fois par semaine (régulièrement) 2 Entre 3 à 5 fois par semaine 3 Entre 1 à 2 fois par semaine
 4 rarement 5 Je ne sais pas.
- 15. À quelle distance de votre domicile se situe l'arrêt de bus le plus proche (point de monté) ?**
 1 Moins de 500 mètres 2 Entre 500 m et 1 km 3 Entre 1 et 3 km 4 Plus de 3 km 5 Je ne sais pas.
- 16. À quelle distance de votre lieu de destination se situe l'arrêt de bus le plus proche ?**
 1 Moins de 500 mètres 2 Entre 500 m et 1 km 3 Entre 1 et 3 km 4 Plus de 3 km 5 Je ne sais pas.
- 17. Quels moyens avez-vous utilisé pour vous rendre du domicile à la station/arrêt de bus :**
 1 à pieds 2 en voiture 3 taxi individuel 4 taxi collectif 5 vélo 6 en bus
- 18. Si vous avez répondu bus c'est que vous avez pris une correspondance, de type :**
 1 Quai à quai (même station) 2 Arrêt à arrêt 3 Arrêt à station 4 Station à station
 5 Autre deà
- 19. Comment trouvez-vous le déplacement entre les deux lignes (Correspondances) :** 1 pratique 2 Contraignant.
 3 Pourquoi ?
- 20. Fréquence de passage : Combien de temps attendez-vous pour prendre le bus en moyenne :**
En station toutes les : 1 10mn 2 20 mn 3 30 mn minutes 4 Jusqu'au remplissage.
Vous le trouvez : 5 court 6 moyen 7 long 8 aléatoire.
Aux arrêts : 9 5mn 10 10mn 11 15mn 12 20mn 13 30 mn 14 Jusqu'au remplissage.
Vous le trouvez : 15 court 16 moyen 17 long 18 aléatoire.
- 21. Etes-vous satisfait(e) des conditions d'attente et du niveau d'équipement sur le réseau des autobus:**
En station : 1 Satisfaisante 2 Acceptable 3 Insuffisante 4 Inacceptable. 5 Pourquoi ?.....

Aux arrêts : 6 Satisfaisante 7 Acceptable 8 Insuffisante 9 Inacceptable. 10 Pourquoi ?.....

22. Amplitude Horaire : A quelle heure Commence le service de bus de votre ligne ? 1et se Termine à

2 Plutôt aléatoire 3 Je ne sais pas (information inexistante) 4 Je ne sais pas (indifférent).

23. La durée de votre trajet :

Aux heures de pointes: 1 Moins de 20 mn 2 Entre 20 et 40 mn 3 Entre 40 et 1 heure 4 Plus de 1 heure.

Aux heures creuses: 5 Moins de 10 mn 6 Entre 10 et 20 mn 7 Entre 20 et 40 mn 8 Plus 40mn.

24. Si votre trajet dure plus longtemps, généralement c'est à cause: 1 Des embouteillages 2 L'attente en station

3 L'attente devant chaque arrêt de bus 4 Les travaux sur voiries 5 Le bus est en mauvais état

6 Le bus roule exprès au ralenti pour mieux se remplir 7 Autre

25. Avez-vous déjà été à bord d'un bus qui a déjà changé d'itinéraire : 1 Oui 2 Non

3 Quel en était la cause ?.....

26. Comment avez-vous trouvé ce changement d'itinéraire ? 1 Pratique 2 Contraignant 3 Indifférent.

27. Etes-vous satisfait(e) du Confort pendant le trajet des autobus sur le réseau.

1 Satisfaisant 2 Acceptable 3 Insuffisant 4 Inacceptable.

28. Qu'elles sont vos reproches ?:

1 Bousculade en monté ou à bord des bus 2 Espace personnel non respecté - 3 Bruit et vibration

4 Propreté à bord des bus ou des stations 5 Pas assez de places assises 6 Pas de sièges pour personnes prioritaires

7 Pas de climatisation- 8 Autre

29. Que pensez-vous du Comportement du personnel en service dans les autobus ?

1 Satisfaisant 2 Acceptable 3 Insuffisant 4 Inacceptable.

30. Qu'elles sont vos reproches ?

Receveur : 1 Mauvais accueil 2 Fait tasser les voyageurs 3 Traite mal les voyageurs 4 Autre.....

Chauffeur: 5 Conduite Périlleuse avec Prise de risque 6 Vitesse excessive 7 Discute tout en conduisant

8 Impose une music désagréable 9 Autre.....

31. Aviez-vous été victime ou étiez témoin d'un acte de violence en transport ? : 1 Oui - 2 Non .

32. Quel en été la nature: 1 Violence verbale 2 Violence physique 3 Vol 4 Dégradation

5 Autre :.....

33. Serait ce entre?: 1 Vous ou un passager avec le receveur 2 Vous ou un passager avec le chauffeur

3 Vous ou un passager avec un autre passager 4 Vous ou un passager avec une personne externe.

34. Finalement vous vous sentez en sécurité dans le bus ou en station ? 1 Oui 2 Non.

35. La tarification dans les transports en commun vous semble t'elle (prix du titre de transport) ?

1 Pas cher du tout 2 Accessible et Raisonnable 3 Un peu cher 4 Exorbitant.

VOS ATTENTES ET PROPOSITIONEN MATIERE DE DEPLACEMENT

36. Prendriez-vous une carte d'abonnement (réduction), si elle serait disponible: 1 Oui 2 Non.

37. Souhaitez-vous qu'un comité d'usagers soit constitué afin d'être représenté auprès des operateurs? 1 Oui 2 Non

38. Dans la liste suivante, quels sont les 05 points (maximum), qu'il faudrait améliorer prioritairement dans le réseau de bus, et qui vous incitez à le prendre encore plus souvent:

1 Une plus grande fréquence 2 Des temps de trajets plus courts 3 Le respect des Horaires

4 Des tarifs plus attractifs 5 La proximité des arrêts de votre point de Monté / descente 6 Bus climatisés

7 Améliorer le confort dans les bus et les arrêts 8 Itinéraires desservis 9 Plus de sécurité -

10 Informer les usagers du délai d'attente en temps réel 11 Améliorer les liaisons entre les différentes lignes

12 Transport plus propre (moins de rejet de CO²) 13 Accès aux personnes à mobilité réduite (handicapés ,...)

14 Augmentation des amplitudes horaires de service (Matin et soir - Weekends) 15 Autre.....

39. Une fois ces améliorations auront lieu cédez vous votre voiture (si vous en aviez une) au profit du bus

1 Oui 2 Non 3 Pourquoi ?.....

40. En quoi le futur Tramway, changera votre manière de vous déplacez en bus :

1 Abandonner le bus pour le tramway 2 Rester en modes bus 3 Combiner les deux modes 4 J'attends pour voir.

Art. 7. — L'établissement assure une mission de service public conformément au cahier des charges de sujétions de service public tel que défini en annexe au présent décret.

Art. 8. — L'établissement bénéficie d'une dotation initiale dont le montant sera fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des transports et des finances.

Art. 9. — Pour la réalisation des objectifs qui lui sont assignés, l'établissement est habilité à :

- conclure tous marchés ou accords et toutes conventions avec les organismes nationaux et étrangers ;
- effectuer toutes opérations financières, commerciales, industrielles, mobilières ou immobilières de nature à favoriser son expansion ;
- organiser et participer, tant en Algérie qu'à l'étranger, aux colloques, symposiums et manifestations liés à son domaine d'activités.

Art. 10. — Pour accomplir sa mission et atteindre ses objectifs l'établissement est doté par l'Etat, dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur, d'un patrimoine et de moyens nécessaires à son fonctionnement.

CHAPITRE II

ORGANISATION - FONCTIONNEMENT

Art. 11. — L'établissement est administré par un conseil d'administration et dirigé par un directeur général.

Section 1

Du conseil d'administration

Art. 12. — Le conseil d'administration de l'établissement est présidé par le ministre de tutelle, ou son représentant.

Il comprend :

- le représentant du ministre de l'intérieur et des collectivités locales ;
- le représentant du ministre des finances ;
- le représentant du ministre chargé du commerce ;
- le représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;
- le représentant du ministre chargé de l'urbanisme ;
- le représentant du ministre chargé des travaux publics ;
- le représentant du wali ;
- le directeur des transports de la wilaya ;
- un représentant de l'assemblée populaire de la wilaya.

Le conseil d'administration peut faire appel à toute personne qui, en raison de ses compétences, est susceptible de l'éclairer dans ses délibérations.

Le directeur général assiste aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative.

Le secrétariat du conseil d'administration est assuré par les services de l'établissement.

Art. 13. — Les membres du conseil d'administration sont désignés pour une durée de trois (3) ans, renouvelable par arrêté du ministre de tutelle sur proposition de l'autorité dont ils dépendent.

Le mandat des membres désignés en raison de leurs fonctions cesse avec celles-ci.

En cas d'interruption du mandat de l'un des membres, il est procédé à son remplacement dans les mêmes formes ; le membre nouvellement désigné lui succède pour la période restant à courir.

Art. 14. — Le conseil d'administration se réunit au moins deux (2) fois par an en session ordinaire sur convocation de son président. Il peut se réunir en session extraordinaire, soit sur l'initiative de son président, soit à la demande du directeur général de l'établissement.

Le conseil d'administration ne peut délibérer valablement que si les deux tiers (2/3) au moins de ses membres sont présents. Si le quorum n'est pas atteint, une nouvelle réunion est organisée dans un délai de huit (8) jours. Il délibère alors, quel que soit le nombre des membres présents.

Les décisions sont prises à la majorité simple. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Art. 15. — Le président établit l'ordre du jour des réunions sur proposition du directeur général de l'établissement.

Les convocations, accompagnées de l'ordre du jour, sont adressées au moins quinze (15) jours avant la date de la réunion. Ce délai peut être réduit pour les sessions extraordinaires sans être inférieur à huit (8) jours.

Art. 16. — Les délibérations du conseil d'administration font l'objet de procès-verbaux consignés sur un registre spécial, coté et paraphé par le président et le directeur général de l'établissement.

Les procès-verbaux des délibérations, signés par les membres du conseil d'administration, sont notifiés dans les huit (8) jours au ministre de tutelle. Les délibérations sont exécutoires quinze (15) jours après notification du procès-verbal, si elles ne sont pas frappées d'opposition par le ministre de tutelle.

Art. 17. — Le conseil d'administration délibère sur :

- les plans et programmes d'activités de l'établissement,
- le programme d'exploitation du réseau de transport,
- les plans et programmes annuels et pluriannuels d'investissement et de renouvellement des matériels et installations,
- les états prévisionnels des recettes et des dépenses d'exploitation et d'investissement,
- les bilans annuels d'activités, les comptes de résultats et les propositions d'affectation de ces résultats,
- la souscription d'emprunts ou de crédits à moyen terme,

- les conditions générales de passation des marchés, accords et conventions,
- les projets de construction, d'acquisition, d'aliénation et d'échange de tous biens immobiliers lorsque le bail a une durée égale ou supérieure à trois (3) ans,
- l'acceptation et l'affectation des dons et legs,
- les tarifs de transport applicables par l'établissement et leur réajustement,
- la convention collective,
- l'organisation générale et le règlement intérieur de l'établissement,
- les conditions de recrutement des personnels,
- le plan de formation, de perfectionnement et de recyclage des personnels,
- la fixation de la rémunération du ou des commissaires aux comptes désigné (s) conformément à la législation et à la réglementation en vigueur,
- toutes questions et mesures propres à améliorer l'organisation et le fonctionnement de l'établissement et à favoriser la réalisation de ses objectifs.

Section 2

Du directeur général

Art. 18. — Le directeur général est nommé par décret présidentiel sur proposition du ministère chargé des transports.

Le directeur général de l'établissement est assisté par un directeur général adjoint nommé par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 19. — Le directeur général met en œuvre les orientations de l'autorité de tutelle et les décisions du conseil d'administration. Il assure la gestion de l'établissement dans les conditions fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

A ce titre, il :

- exerce l'autorité hiérarchique sur l'ensemble du personnel ;
 - nomme et révoque les personnels dans le cadre de la convention collective et de l'organigramme ;
 - engage et ordonne les dépenses ;
 - passe tout marché, convention et accord et contracte tout emprunt ;
 - représente l'établissement dans tous les actes de la vie civile et en justice ;
 - veille au respect du règlement intérieur ;
 - peut déléguer sa signature à ses proches collaborateurs dans la limite de leurs attributions.
- Il établit en outre :
- les projets de plans et de programmes d'activités et d'investissement ;
 - les projets de budget et comptes d'exploitation prévisionnels ;
 - les bilans d'activités et comptes de résultats ;
 - le projet de convention collective ;
 - les projets d'organigramme et de règlement intérieur.

CHAPITRE III DU PATRIMOINE

Art. 20. — L'établissement dispose d'un patrimoine propre constitué de biens transférés ou affectés par l'Etat et les collectivités locales ou acquis sur fonds propres.

Il dispose, en outre, d'un droit de jouissance sur l'ensemble des biens domaniaux non compris dans son patrimoine qui lui sont affectés pour les besoins du service public.

Art. 21. — Le fonds social de l'établissement est constitué du patrimoine visé à l'article 20 ci-dessus ainsi que de la dotation de l'Etat prévue à l'article 8 ci-dessus et ce, en vue de permettre à l'établissement la constitution d'un fonds social initial qui lui donne une situation financière en rapport avec l'importance de sa mission.

CHAPITRE IV DES DISPOSITIONS FINANCIERES

Art. 22. — L'exercice financier et comptable de l'établissement est ouvert le 1er janvier et clos le 31 décembre de chaque année.

La comptabilité est tenue en la forme commerciale telle que prévue par la législation et la réglementation en vigueur.

La certification des comptes de l'établissement est élaborée par un commissaire aux comptes.

Art. 23. — Le compte financier de l'établissement comprend :

1. En recettes :

- les recettes liées à l'exploitation du réseau ;
- les compensations allouées par l'Etat et les collectivités locales pour la couverture des charges induites par les sujétions de service public ;
- les dons et legs ;
- les emprunts éventuels ;
- les autres recettes découlant des activités de l'établissement en rapport avec son objet.

2. En dépenses :

- les dépenses d'exploitation et de fonctionnement ;
- les dépenses d'investissement et d'équipement ;
- toutes autres dépenses nécessaires à la réalisation des objectifs de l'établissement.

Art. 24. — Les comptes financiers prévisionnels de l'établissement sont soumis, après délibération du conseil d'administration, à l'approbation des autorités concernées avant le début de l'exercice auquel ils se rapportent et ce, conformément à la législation en vigueur.

Art. 25. — L'établissement est soumis aux contrôles prévus par la législation et la réglementation en vigueur.

Aouel Rabie Ethani 1431 17 mars 2010	JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 18	7
<p>CHAPITRE V DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES</p>		
<p>Art. 26. — Les opérations de transfert ou d'affectation des biens, prévues par le présent décret, doivent être réalisées au plus tard le 31 décembre 2011.</p>	<p>Art. 7. — L'Etat, par l'intermédiaire des services et agents dûment habilités peut, à tout moment, inspecter et contrôler l'état des moyens de transport et des installations ainsi que la qualité des services offerts aux usagers.</p>	
<p>Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, des finances et des collectivités locales définira, en tant que de besoin, les modalités d'application de cet article.</p>	<p>Art. 8. — L'établissement est tenu d'effectuer dans la limite de ses moyens propres et de ceux mis en œuvre par les pouvoirs publics, le renouvellement et l'accroissement de ses moyens de transport, la modernisation et l'extension de ses installations, afin de satisfaire la demande de transport des usagers et garantir la qualité des services offerts.</p>	
<p>Art. 27. — Le présent décret sera publié au <i>Journal officiel</i> de la République algérienne démocratique et populaire.</p>	<p>Les programmes d'investissement et de renouvellement des matériels de transport et des installations sont soumis à l'approbation de l'autorité de tutelle</p>	
<p>Fait à Alger, le 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010.</p>	<p>Art. 9. — L'établissement est tenu de proposer à l'approbation des autorités concernées un programme d'exploitation du réseau comprenant, notamment :</p>	
Ahmed OUYAHIA.	<ul style="list-style-type: none"> — la configuration du réseau proposé à l'exploitation ; — le compte d'exploitation de chaque ligne exploitée ; — les tarifs d'exploitation ; — les compensations tarifaires demandées pour rendre abordables les tarifs par les usagers ; — les compensations financières pour ouverture de lignes correspondant à la demande des usagers et non exploitables d'une façon économique. 	
ANNEXE	<p>Lorsque le programme d'exploitation du réseau est approuvé et les compensations financières accordées, l'établissement est tenu de faire face à toutes les dépenses entamées par l'exploitation des lignes régulières qui lui sont confiées.</p>	
CAHIER DES CHARGES DE SUJETIONS DE SERVICE PUBLIC	<p>Art. 10. — L'établissement est remboursé des pertes de recettes résultant des réductions de tarifs et des gratuités de transport consenties par l'Etat aux catégories sociales définies par la législation et la réglementation en vigueur.</p>	
<p>Article 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet de déterminer les sujétions imposées par l'Etat à l'établissement public de transport urbain et suburbain, en application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.</p>	<p>Art. 11. — La création ou le maintien des dessertes déficitaires à la demande de l'Etat ou des collectivités locales donnent lieu au versement d'une contribution par l'Etat ou par les collectivités locales.</p>	
<p>Art. 2. — L'établissement est chargé d'exploiter et de développer son réseau de transport public de voyageurs dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité, de régularité et de confort dans le cadre de l'organisation générale des transports de voyageurs de la wilaya.</p>	<p>Art. 12. — L'établissement présente, à l'autorité de tutelle, tant en prévisions qu'en résultats, une ventilation de ses recettes et dépenses d'exploitation permettant d'identifier clairement les charges liées à l'exercice des missions de service public.</p>	
<p>Art. 3. — Les services réguliers de transport exploités par l'établissement doivent contribuer à la satisfaction des besoins de déplacement dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité et pour les usagers, en termes de qualité de services et de sécurité.</p>	<p>Art. 13. — Les dotations financières au titre des sujétions de service public sont versées à l'établissement conformément à la réglementation en vigueur et aux termes de la convention de sujétions de service public.</p>	
<p>Art. 4. — Les services réguliers de transport font l'objet d'adaptation permanente pour tenir compte de l'évolution de la demande, des modifications pouvant intervenir dans le plan de transport et de circulation de l'agglomération de la wilaya, et en règle générale, de tout élément de nature à influencer sur l'organisation du transport des usagers dans le périmètre d'activité de l'établissement.</p>	<p>Art. 14. — Pour chaque exercice, l'établissement adresse au ministère de tutelle, avant le 30 avril de chaque année, le montant de la dotation qui devrait lui être allouée pour la couverture des charges induites par les sujétions de service public qui sont imposées par le présent cahier des charges.</p>	
<p>Art. 5. — L'établissement doit fournir à ses usagers des informations complètes sur ses services, les conditions de transport et les prestations supplémentaires éventuelles.</p>		
<p>Art. 6. — L'établissement est tenu d'assurer la mise en service, l'utilisation, l'entretien et l'inspection technique périodique de ses moyens de transport et installations, conformément aux normes de sécurité d'exploitation, telles que fixées par la réglementation en vigueur et les dispositions du présent cahier des charges.</p>		

Ces dotations sont arrêtées par le ministre de tutelle en accord avec le ministre chargé des finances lors de l'élaboration du budget de l'Etat et peuvent faire l'objet d'une révision en cours d'exercice, au cas où de nouvelles dispositions réglementaires modifieraient les sujétions à la charge de l'établissement.

Art. 15. — Les contributions de l'Etat doivent faire l'objet d'une comptabilité distincte.

Art. 16. — Un bilan d'utilisation des contributions de l'Etat doit être transmis au ministre des finances à la fin de chaque exercice budgétaire.

Art. 17. — L'établissement établit pour chaque année le budget pour l'exercice suivant.

Ce budget comporte :

— le bilan et les comptes des résultats comptables prévisionnels avec les engagements de l'établissement vis-à-vis de l'Etat ;

— un programme physique et financier d'investissement ;

— un plan de financement.

Art. 18. — Le programme d'exploitation du réseau ainsi que sa modification sont soumis à l'approbation du ministre chargé des transports

-----★-----

Décret exécutif n° 10-92 du 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010 portant création d'établissements publics de transport urbain et suburbain.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-3° et 125 (alinéa 2) ;

Vu l'ordonnance n° 75-35 du 29 avril 1975 portant plan comptable national ;

Vu l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975, modifiée et complétée, portant code de commerce ;

Vu la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques, notamment ses articles 44 à 47 ;

Vu la loi n° 90-08 du 7 avril 1990, complétée, relative à la commune ;

Vu la loi n° 90-09 du 7 avril 1990, complétée, relative à la wilaya ;

Vu la loi n° 90-30 du 1er décembre 1990 portant loi domaniale ;

Vu la loi n° 91-08 du 27 avril 1991 relative à la profession d'expert-comptable, de commissaire aux comptes et de comptable agréé ;

Vu l'ordonnance n° 95-20 du 19 Safar 1416 correspondant au 17 juillet 1995 relative à la Cour des comptes ;

Vu la loi n° 01-13 du 17 Joumada El Oula 1422 correspondant au 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres ;

Vu le décret présidentiel n° 09-128 du 2 Joumada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction du Premier ministre dans ses fonctions ;

Vu le décret présidentiel n° 09-129 du 2 Joumada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction dans leurs fonctions de membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 96-431 du 19 Rajab 1417 correspondant au 30 novembre 1996 relatif aux modalités de désignation des commissaires aux comptes dans les établissements publics à caractère industriel et commercial, centres de recherche et de développement, organismes des assurances sociales, offices publics à caractère commercial et entreprises publiques non autonomes ;

Vu le décret exécutif n° 03-435 du 18 Ramadhan 1424 correspondant au 13 novembre 2003, complété, portant création de l'établissement public de transport urbain et suburbain d'Alger ;

Vu le décret exécutif n° 04-385 du 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004 portant création de l'établissement public de transport urbain de Annaba ;

Vu le décret exécutif n° 04-386 du 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004 portant création de l'établissement public de transport urbain de Constantine ;

Vu le décret exécutif n° 04-387 du 15 Chaoual 1425 correspondant au 28 novembre 2004 portant création de l'établissement public de transport urbain d'Oran ;

Vu le décret exécutif n° 06-496 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Batna ;

Vu le décret exécutif n° 06-497 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Blida ;

Vu le décret exécutif n° 06-498 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Tébessa ;

Vu le décret exécutif n° 06-499 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Tlemcen ;

Vu le décret exécutif n° 06-500 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Tiaret ;

Vu le décret exécutif n° 06-501 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Tizi-Ouzou ;

Vu le décret exécutif n° 06-502 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Djelfa ;

Vu le décret exécutif n° 06-503 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Sétif ;

Vu le décret exécutif n° 06-504 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de Skikda ;

Vu le décret exécutif n° 06-505 du 4 Dhou El Hidja 1427 correspondant au 24 décembre 2006 portant création de l'établissement public de transport urbain de M'Sila ;

Vu le décret exécutif n° 09-163 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Chlef ;

Vu le décret exécutif n° 09-164 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Béjaia ;

Vu le décret exécutif n° 09-165 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Biskra ;

Vu le décret exécutif n° 09-166 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Bêchar ;

Vu le décret exécutif n° 09-167 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Jijel ;

Vu le décret exécutif n° 09-168 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Sidi Bel Abbès ;

Vu le décret exécutif n° 09-169 du 7 Joumada El Oula 1430 correspondant au 2 mai 2009 portant création de l'établissement public de transport urbain à Ghardaïa ;

Vu le décret exécutif n° 10-91 du 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain ;

Après approbation du Président de la République ;

Décrète :

Article 1er. — Il est créé, conformément aux dispositions du décret exécutif n° 10-91 du 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010, susvisé, au chef-lieu des wilayas de : Adrar, Laghouat, Oum El Bouaghi, Bouïra, Tamenghasset, Saïda, Guelma, Médéa, Mostaganem, Mascara, Ouargla, El Bayadh, Illizi, Bordj Bou Arréridj, Boumerdès, El Tarf, Tindouf, Tissemsilt, El Oued, Khenchela, Souk Ahras, Tipaza, Mila, Ain Defla, Naâma, Ain Témouchent et Relizane, un établissement public de transport urbain et suburbain.

Art. 2. — Les établissements publics de transport urbain et suburbain des wilayas d'Alger, Annaba, Constantine, Oran, Batna, Blida, Tébessa, Tlemcen, Tiaret, Tizi Ouzou, Djelfa, Sétif, Skikda, M'Sila, Chlef, Béjaia, Biskra, Bêchar, Jijel, Sidi Bel Abbès et Ghardaïa, créés par les décrets exécutifs n° 03-435 du 13 novembre 2003 n° 04-385 à 387 du 28 novembre 2004, n° 06-496 à 505 du 24 décembre 2006 et n° 09-163 à 169 du 2 mai 2009, susvisés, sont régis par les dispositions du décret exécutif n° 10-91 du 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010, susvisé.

Art. 3. — Les dispositions contraires au décret exécutif n° 10-91 du 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010, susvisé, contenues dans les décrets exécutifs n° 03-435 du 13 novembre 2003, n° 04-385 à 387 du 28 novembre 2004, n° 06-496 à 505 du 24 décembre 2006 et 09-163 à 169 du 2 mai 2009 sont abrogées.

Art. 4. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010.

Ahmed OUYAHIA.

-----★-----
Décret exécutif n° 10-93 du 28 Rabie El Aouel 1431 correspondant au 14 mars 2010 modifiant et complétant le décret exécutif n° 04-373 du 8 Chaoual 1425 correspondant au 21 novembre 2004 définissant les conditions et modalités d'octroi de la concession pour la création d'un établissement d'aquaculture.

Le Premier ministre,

Sur le rapport conjoint du ministre de la pêche et des ressources halieutiques et du ministre des ressources en eau,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85.3° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la loi n° 01-11 du 11 Rabie Ethani 1422 correspondant au 3 juillet 2001 relative à la pêche et à l'aquaculture ;

Vu la loi n° 02-11 du 20 Chaoual 1423 correspondant au 24 décembre 2002 portant loi de finances pour 2003, notamment son article 88 ;

Vu la loi n° 05-12 du 28 Joumada Ethania 1426 correspondant au 4 août 2005, modifiée et complétée, relative à l'eau ;

Vu le décret présidentiel n° 09-128 du 2 Joumada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction du Premier ministre dans ses fonctions ;

Vu le décret présidentiel n° 09-129 du 2 Joumada El Oula 1430 correspondant au 27 avril 2009 portant reconduction dans leurs fonctions de membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 04-373 du 8 Chaoual 1425 correspondant au 21 novembre 2004, modifié et complété, définissant les conditions et modalités d'octroi de la concession pour la création d'un établissement d'aquaculture ;

Après approbation du Président de la République ;

Décrète :

Article 1er. — Le présent décret a pour objet de modifier et de compléter les dispositions du décret exécutif n° 04-373 du 8 Chaoual 1425 correspondant au 21 novembre 2004, modifié et complété, susvisé, ainsi que son cahier des charges.