

**REGULATION DES TRANSPORTS PUBLICS LOCAUX ALGERIENS  
ET MOBILITE DURABLE.  
APPLICATION AUX VILLES INTERMEDIAIRES DE KABYLIE  
REGULATION OF ALGERIAN LOCAL PUBLIC TRANSPORT  
AND SUSTAINABLE MOBILITY.  
APPLICATION TO THE INTERMEDIATE CITIES OF KABYLIA**

**Samira Ramdini\***

Maître de Conférences B

Laboratoire REDYL, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Algérie

[ramdinisamira2008@gmail.com](mailto:ramdinisamira2008@gmail.com)

**Malika Ahmed Zaid**

Professeure

Laboratoire REDYL, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Algérie

[ahmedzaid.malika@gmail.com](mailto:ahmedzaid.malika@gmail.com)

**Date de soumission : 26/01/2022 ; Date d'acceptation : 08/03/2022 ; Date de publication : 22/12/2022**

**Résumé :**

*Notre article ambitionne de faire le point sur l'évolution de la politique nationale des transports publics locaux algériens tout en analysant les outils de régulation mis en vigueur pour promouvoir une mobilité durable. Notre analyse s'appuie sur la nouvelle stratégie algérienne (2005-2015) axée sur la modernisation et le développement du patrimoine infrastructurel et la diversification de l'offre en TEC (Tramway, réintroduction de l'entreprise publique de transport, métro, téléphérique, etc.) pour une meilleure organisation des TPL visant à réduire l'usage de la voiture. A travers l'analyse du maillage infrastructurel ainsi que des flux de mobilité des populations de huit villes intermédiaires de Kabylie, nous tenterons de caractériser la mobilité de la population au regard de l'offre de TPL. La recherche des prémices d'une prise en compte du nouveau paradigme de mobilité intégrant l'approche sociétale et durable sera également envisagée.*

**Mots-clés :** Transport public local, Régulation, Mobilité durable, Villes intermédiaires, Kabylie.

**Codes JEL:** G18, H23, J18.

**Abstract:**

*Our article aims to take stock of the evolution of the national policy of local public transport (LPT) in Algeria while analyzing the regulatory tools implemented to promote sustainable mobility. Our analysis is based on the new Algerian strategy (2005-2015) focused on the modernization and development of the infrastructure assets and the diversification of the TEC offer (tramway, reintroduction of the public transport company, metro, cable car, etc.) for a better organization of LPT aiming at reducing the use of the car. Through the analysis of the infrastructure network and the mobility flows of the populations of eight intermediate cities of Kabylia, we will try to characterize the mobility of the population concerning the supply of LPT. We will try to see if it bears the beginnings of a new mobility paradigm integrating the societal and sustainable approach.*

**Keywords:** Local public transport, Regulation, Sustainable mobility, intermediate cities, Kabylia.

**JEL Codes :** G18, H23, J18.

\* Auteur correspondant.

## Introduction

Le secteur des transports, tous modes confondus (routier, ferroviaire, maritime ou aérien), constitue l'un des vecteurs principaux de développement économique et social des territoires en facilitant leur intégration territoriale dans le contexte de mondialisation. Il contribue également à l'amélioration du niveau de vie des sociétés en facilitant la mobilité de la population.

Selon la loi n°01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres en Algérie, l'activité de transport est appréhendée comme une activité de service public ayant pour mission l'intérêt général (art.07) accomplie dans le respect des principes d'égalité, de continuité et de mutabilité (loi de Rolland, 1930)<sup>1</sup>. De ce fait, le transport public local (TPL) constitue un service public local qui peut être appréhendé selon les critères organique et institutionnel, dont la gestion peut être confiée aux acteurs territoriaux notamment les collectivités territoriales, les établissements publics locaux, les entreprises locales et/ou les opérateurs privés locaux exploitant principalement des lignes locales (urbaines, interurbaines, ou rurales).

Notre contribution ambitionne de faire le point sur l'évolution de la politique nationale des transports publics locaux algériens tout en analysant les principaux instruments de régulation mis en œuvre pour promouvoir une mobilité durable. Cette approche est portée par le processus de réengagement de l'Etat dans l'économie (2005-2015) soutenu par le contexte économique global marqué par un regain de la croissance économique qu'a connue l'Algérie au début des années 2000. Consécutivement à l'augmentation du prix du pétrole, cette politique publique sera à l'origine du lancement de nombreux projets structurants dans le domaine des transports : Tramway, revitalisation des entreprises publiques de transport urbain, création de nouveaux établissements publics de transport à travers tous les chefs lieux de wilayas, métro, téléphérique, développement et modernisation du réseau routier et ferroviaire, etc.

A travers une problématique globale envisageant le processus de réengagement de l'Etat et le développement et la diversification de l'offre des TPL, nous questionnerons la manière dont il intègre la régulation et la maîtrise de la mobilité de personnes dans les villes intermédiaires de Kabylie. En nous fondant sur la politique publique des transports en vigueur et, à travers l'analyse du maillage infrastructurel ainsi que des flux de mobilité des populations de huit villes de Kabylie enquêtées, nous tenterons de caractériser la mobilité de la population de ces villes au regard de l'offre et de la demande de TPL. Nous tenterons de voir si elle porte les prémices d'une prise en compte du nouveau paradigme de mobilité intégrant l'approche sociétale et durable.

## 1. Evolutions réglementaire et organisationnelle des TPL : Du monopole public à une nécessaire régulation

Les transports publics locaux de voyageurs ont traversé trois grandes périodes : celle du monopole public (1962-1987), celle du désengagement de l'Etat et de la libéralisation des TPL (1988-2005) et celle du réengagement de l'Etat (2005-2021) à l'instar des nombreux volets de l'action publique (AHMED ZAID, 2011, pp. 201-224).

### 1-1. Monopole public des transports face à une demande de mobilité insatisfaite

Le secteur des transports s'était d'abord développé dans un cadre fortement administré. Jusqu'à la fin des années 80, l'Algérie a fonctionné sous un régime annulant assez largement les effets positifs de la concurrence. A ce titre, les transports publics locaux (TPL) étaient gérés et exploités quasi exclusivement par l'Etat et/ou les collectivités territoriales via la création d'entreprises publiques. Durant cette période, les transports publics revêtant un intérêt général ou entraînant des obligations imposées par la condition de service public relèvent du monopole public (art.5) assuré par l'office national des transports en Algérie (décret n° 63-429). Cette organisation peut être justifiée par la conception juridique du service public fondé sur le critère organique (DUGUIT, 1928) accordant une place centrale à l'Etat et à la théorie économique de monopole naturel.

L'ordonnance n° 67-130 portant l'organisation des transports terrestres avait permis le développement des sociétés nationales de transport terrestre placées sous l'égide de l'Etat dont le fonctionnement suit le modèle bureaucratique. Ainsi, le transport routier était exploité par la société nationale des transports routiers (SNTR) et la société nationale des transports de voyageurs (SNTV) pour les lignes régionales et les entreprises communales pour les lignes locales (RAMDINI, AHMED ZAID & BOURAS, 2016, p.12). Le transport ferroviaire est pris en

---

<sup>1</sup> Ces principes ont été constitutionnalisés par la constitution 2020 disposant dans la lettre que les services publics garantissent un égal accès et un traitement non discriminatoire à tout usager. Les services publics sont organisés sur la base du principe de continuité, d'adaptation constante et d'une couverture équitable du territoire national ou, le cas échéant, assurent un service minimum (art. 27).

charge par la société nationale des chemins de fer algériens (SNTFA) assurant le transport de voyageurs et de marchandises sur tout le territoire national (AHMED ZAID &, RAMDINI, 2013, p.01).

## **1-2. Libéralisation des TPL avec souci de satisfaire la demande de mobilité : Crise de la notion de service public**

A la fin des années 1980 et au début des années 90, les autorités publiques ont opté pour la libéralisation du service public des transports. Ce processus de libéralisation fut entamé en 1987, à l'issue des répercussions du second choc pétrolier impactant l'économie algérienne entraînant l'installation d'une crise multiforme (BENDJELID, 1998, p.164). Ainsi, le développement du secteur des transports s'est appuyé sur les principaux axes qui ont soutenu le processus de réformes structurelles exprimant le désengagement de l'Etat permettant le passage d'un Etat gérant à un Etat garant, l'ouverture à l'économie de marché (libéralisation et démonopolisation des activités économiques) et la réforme de l'administration publique (décentralisation) donnant lieu à la montée en puissance respectivement du privé et du local (RAMDINI, AHMED ZAID & BOURAS, 2016, p.12). L'abandon du monopole public sur les activités de transports peut être lu comme une manière de précipiter la mise en avant des principes de la théorie de la concurrence.

Ce changement entraîne la réorganisation de la structure du marché des TPL avec son ouverture aux opérateurs privés décidée en 1987 grâce à l'adoption de la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres complétée par la loi n° 01-13 du 7 août 2001 mettant en avant la satisfaction des besoins de la population en matière de transport dans les conditions les plus avantageuses pour la collectivité nationale et pour les usagers en terme de sécurité, de disponibilité de moyens de transport, de coûts, de prix et de qualité de service (art.4 de loi n°01-13), à travers le développement prioritaire des transports collectifs (art.5). Quant à la problématique du transport durable ou de la mobilité durable, elle est prise en considération, sans être évoquée expressément. Ainsi, les transports publics concourent à la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire, de développement économique et social, de défense du territoire national, de protection et de sauvegarde de l'environnement (art. 3).

La loi n°01-13 confie le développement du système de transport urbain à l'Etat et aux collectivités territoriales (art.10). Toutefois, son exploitation peut être assurée, le cas échéant, par toute personne physique ou morale de droit privé algérien dûment autorisée par les services du ministère chargé des transports<sup>1</sup> (art. 17) dont les conditions de délivrance des autorisations sont fixées par voie réglementaire<sup>2</sup>.

L'ouverture de l'activité des transports à la concurrence a permis aux opérateurs privés de l'investir en très grand nombre du fait des facilités dans les modalités d'autorisations, notamment avec la création de l'agence nationale de soutien à l'emploi de jeunes (ANSEJ)<sup>3</sup> ayant permis aux jeunes chômeurs d'acquérir des véhicules hors taxes avec des prêts bancaires bonifiés et bénéficiant d'une exonération fiscale pendant cinq ans<sup>4</sup>. En effet, l'ouverture à la concurrence du service public des transports routier a permis l'augmentation de l'offre de transports (doublement du taux d'équipements en minibus) et la part du marché des opérateurs privés sur les services de transports réguliers avait atteint 100% dans plusieurs wilayas (BOUBAKOUR & BENCHERIF, 2013, p.93). Qualifiés de petits entrepreneurs locaux, ces nouveaux acteurs contribuent à la relance du développement des territoires en facilitant la mobilité de la population.

## **1-3. Réengagement de l'Etat et régulation des transports publics locaux inscrits dans la problématique de mobilité durable**

Dans l'ensemble, la libéralisation du secteur privé a atteint ses objectifs premiers qui visaient l'augmentation du niveau de l'offre de transports collectifs et a pu répondre en grande partie aux besoins de mobilité des citoyens ; mais elle s'est accompagnée d'effets négatifs remettant en question la notion, la mission, les valeurs et les

---

<sup>1</sup> Depuis 2016, Ministère des travaux publics et des transports

<sup>2</sup> Cette loi précise notamment les critères d'accès à la profession de transporteur en termes de sécurité de qualification professionnelle, de moyens de transport, de conditions d'exploitation et de travail et de qualité de service. A cet effet, cette loi précise que les transports collectifs de personnes sont effectués à l'aide de moyens conçus pour le transport de plus de neuf (09) personnes y compris le conducteur (art. 25).

<sup>3</sup> A partir 2020, l'ANSEJ devient ANADE, Agence nationale d'appui et de développement de l'entrepreneuriat

<sup>4</sup> Ces opportunités d'investissement ont été mises à profit par de jeunes promoteurs créant leurs petites entreprises de transport pour répondre à une demande de mobilité de la part d'une population incommodée par les déficiences du secteur public.

principes de services public des transports notamment avec la disparition des entreprises publiques locales de transport.

Cette libéralisation a confié l'activité de service public à de petits entrepreneurs qui n'ont aucune relation avec la profession et souffrent également de non-qualification associée à une méconnaissance totale de la réglementation en vigueur (BENDJELID, 2002, p.205). Une bonne partie des entreprises de transport sont des entreprises familiales (BENDJELID, 2002, p.203) de petite dimension fonctionnant avec 1 à 2 véhicules utilisant des fourgons aménagés (BENDJELID, 2002, p.204) et opérant avec des méthodes de travail artisanales sans aucune perspective de développement à moyen et à long termes. Ces opérateurs ne respectent pas les principes de service public dans la mesure où ils exploitent les lignes les plus rentables reliant les agglomérations importantes et aux heures de pointe uniquement. Toutefois, les lignes jugées par les transporteurs comme n'étant pas suffisamment rentables (YESGUER, 2009, p.258), l'offre en service public de transport est faible, voire inexistant. Les dysfonctionnements et la dégradation de la qualité du service public des transports ont favorisé l'usage du véhicule particulier (BOUBAKOUR & BENCHERIF, 2013, p.93) entraînant une congestion et des coûts économiques élevés pour la collectivité : perte de temps et coûts sociaux de la santé publique ((BOUBAKOUR, BOUSSADI, 2017, p.393).

Devant les carences du secteur privé de transport, l'Etat doit intervenir pour améliorer la gestion des réseaux des TPL et réguler le marché des transports fragmenté et atomisé (BOUBAKOUR, 2008, p.4). A cet effet, il se réengage à travers l'amélioration de l'offre de transport public en TEC, grâce aux apports de la rente pétrolière en menant de profondes réformes pour améliorer la gestion des réseaux de transport en commun (TEC) à travers la mise en place un système de transport intégré et efficace caractérisé par la sécurité et la sûreté. Cette stratégie sera à l'origine du lancement de nombreux projets structurants dans le domaine des transports : Tramway, revitalisation des entreprises publiques de transport urbain, création de nouveaux établissements publics de transport à travers tous les chefs lieux de wilayas, métro, téléphérique, développement et modernisation du réseau routier et ferroviaire, etc.

La régulation est, quant à elle, mise en vigueur afin de s'assurer que l'ouverture à la concurrence des services publics n'entraîne pas la dégradation de leur qualité (BAUBY & *ali.*, 2007, p.11). La régulation vise à répondre aux besoins d'efficacité économique et sociale et maintenir les valeurs du service public d'une part, et à créer un équilibre et une dynamique évolutive en matière de management des services publics, d'autre part. Elle renvoie à l'idée de conciliation entre marché et intérêt général (HERZOG, 2007, p.17). La fonction de régulation s'exerce au travers d'une autorité de régulation qui est une entité administrative autonome.

Sur le plan institutionnel, loi n°01-13 était claire en matière de création d'une instance indépendante de régulation des transports urbains. Or, à défaut de l'inexistence de texte d'application, cette fonction était pendant longtemps assurée par la direction des transports de wilaya qui cumule les fonctions d'organisation et de régulation des TPL. Il avait été prévu la création de l'autorité de régulation des transports ayant des prérogatives de réguler le secteur des transports au niveau central<sup>1</sup> en application des dispositions de l'article 102 de la loi de finances pour l'année 2003<sup>2</sup>. Elle a pour mission de veiller à l'exercice d'une concurrence effective, loyale et durable entre opérateurs du marché des transports. Elle se retrouve ainsi au cœur d'un processus qui met en relation trois (03) principaux acteurs à savoir l'Etat, les opérateurs et les usagers des transports en communs<sup>3</sup>.

En 2012, le secteur des transports a bénéficié de la création de l'autorité organisatrice des transports urbains avec l'adoption du décret exécutif n°12-109 du 16 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains. Cette fonction de régulation s'exerce au niveau territorial de chaque agglomération ; ce qui lui permettra d'accomplir ses missions avec plus d'efficacité et une meilleure réponse aux attentes des citoyens. En effet, toutes les villes ayant bénéficié de la consolidation de leur réseau de transport en commun notamment avec l'introduction du tramway et de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain devraient bénéficier de la création d'une autorité de régulation. Il s'agit des villes d'Alger, d'Oran,

---

<sup>1</sup> Ce vaste champ des transports nécessite alors une certaine spécialisation et décentralisation des fonctions en se référant aux quatre secteurs composant le secteur de transport (ferroviaire, routier, maritime, aérien). Pour chaque mode de transport, doit être créée une autorité de régulation ; ce qui permet de mener un travail de régulation efficace.

<sup>2</sup> Cette autorité n'est pas fonctionnelle

<sup>3</sup> Elle doit, en outre, s'assurer par tous les moyens légaux, du respect par tous les opérateurs autorisés des règles établies par le ministère des transports dans le cadre de la mise en place de la politique nationale des transports.

de Constantine, d'Annaba, de Sétif, de Batna, de Sidi Bel Abbès, de Mostaganem et de Ouargla (décret n°12-190). En 2015, la ville d'Alger a bénéficié de la création de cette autorité.

Doté de l'autonomie financière<sup>1</sup> (MEZGHANI, 2011, p.4), cette autorité est placée sous la tutelle directe du ministre des transports. Elle a pour mission l'organisation et le développement des transports publics de voyageurs. Les prérogatives assignées à l'AOTU sont étendues et polyvalentes (art. 5, 6 et 7) empiétant sur celles des directions de wilayas. Il s'agit de l'attribution des autorisations pour les privés, d'élaboration et révision des plans de transports urbains, de définition des lignes de transports publics urbains de voyageurs, d'organisation de l'offre de service du transport public urbain de voyageurs, etc. Elle est chargée de l'organisation, de la régulation, de la création d'infrastructures modernes qui répondront aux attentes des citoyens, au développement du secteur et à la promotion des activités liées au transport<sup>2</sup>. Sur le plan fonctionnel, l'organisation de l'AOTU devrait poursuivre la démarche intégrée par la mise en exergue des principes de coordination et de concertation faisant participer tous les secteurs concernés<sup>3</sup>.

## **2- Politique publique des transports dans les villes intermédiaires de Kabylie au regard de l'approche durable et sociétale de la mobilité**

La mobilité durable consiste à satisfaire les déplacements des personnes tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur l'environnement particulièrement ceux liés à l'usage excessif du véhicule particulier. Après avoir délimité les contours du concept de mobilité durable telle que définie dans l'approche globale de la politique des transports prônant le transport public, comme solution alternative à la voiture particulière (2-1), nous discuterons la stratégie adoptée par les pouvoirs publics algériens visant le développement et la modernisation du patrimoine infrastructurel et la densification du réseau de TEC (tramway, métro, chemin de fer et l'autobus, téléphérique) dans une logique intermodale afin de réduire l'usage du véhicule particulier et promouvoir une mobilité durable des biens et des personnes (2-2)<sup>4</sup>. Enfin, à travers la caractérisation de l'offre de transport dans les huit (08) villes intermédiaires de Kabylie, nous examinerons les principales mesures et actions dédiées à l'amélioration de leur système de transport public local.

### **2-1. Mobilité durable : Un nouveau cadre normatif aux politiques publiques de transports visant la réduction de l'automobilité**

La mobilité est omniprésente dans la société moderne et constitue l'une de ses principales caractéristiques. Elle est même considérée comme une nouvelle norme sociale (ORFEUIL Jean-Pierre, 2010, p.10). Grâce à l'amélioration des moyens de transport améliorant le capital motilitaire (KAUFMANN, 2004, p.26), les individus se voient désormais offrir davantage d'opportunités répondant, par exemple, à une demande de logement et d'emplois que la ville ne parvient plus à fournir en quantité et en qualité suffisantes (BOILLAT & PINI, 2005, p.79).

La mobilité qui en résulte est très souvent réalisée par la voiture particulière. Par conséquent, les modes de vie se fondent sur l'usage presque exclusif du véhicule particulier, au point de conduire à un état de dépendance (DUPUY, 1999, p.15) ou de « monopole radical » de l'automobile (ILLICH, 1973, p.27) dont les coûts externes (environnemental, organisationnel, social et spatial) entraînent la dégradation du cadre de vie de la ville. L'automobile est source d'insécurité routière, de congestion et de gaspillage de ressources (temps, espace, carburant, etc.). Elle est à l'origine de nuisances sonores, de pollutions chimiques atmosphériques et liquides (ruissellement des eaux de pluie). En Algérie, le parc de véhicules de tourisme représente 65% du parc automobile national (soit 88 véhicules pour 1000h) avec un taux de croissance annuel moyen de 5.2% sur la même période (OUAZENE, 2017, p.04). La part de la voiture dans la consommation d'énergie est estimée à 65% de la consommation totale du secteur des transports ou 24.7% de la consommation nationale. Avec cette consommation, le secteur des transports est source d'émission de CO<sub>2</sub> à concurrence de 46% (OUAZENE, 2017, p.15).

---

<sup>1</sup> L'autonomie est une condition nécessaire pour traiter efficacement les problèmes locaux ou régionaux. Elle est obtenue grâce à un niveau suffisant de décentralisation en dotant les AOTU de pouvoirs nécessaires pour la protéger contre les évolutions politiques et structurelles majeures.

<sup>2</sup> Ce qui pose un problème de répartition de compétences entre l'AOTU et les collectivités territoriales qui conduirait par la suite à des conflits en matière de délimitation des prérogatives de chacun.

<sup>3</sup> Le conseil d'administration réunit le représentant du ministre en qualité de président et plusieurs ministères

<sup>4</sup> Il est à souligner que le développement durable a été consacré comme mode de développement pour la première fois par la constitution 2016, p.2

L'usage excessif du véhicule particulier entraîne une dégradation de la qualité de service public de transports collectifs de surface (en termes de vitesse commerciale, régularité, fiabilité, etc.) et un accroissement de coûts d'exploitation et une diminution des recettes par perte de clientèle au profit de l'automobile.

Pour ces raisons, la mobilité urbaine se révèle donc aujourd'hui largement incompatible avec les objectifs de "développement durable"<sup>1</sup>. Sous l'influence de ces objectifs, les principes normatifs guidant les politiques publiques de transport se sont inversés visant l'objectif de lutte contre les nuisances associées à l'augmentation de la circulation motorisée consommatrice d'énergie (POUYANE, 2007, p.522). Prenant conscience de ces externalités et des limites du modèle du « tout automobile », les autorités publiques visent alors une utilisation plus rationnelle de véhicule particulier et défendent une politique globale des déplacements.

A ce titre, au cours des années 1990, on assiste à un changement de paradigme dominant des politiques de transport en substituant le principe de prévention et de satisfaction de la demande de déplacements, qui présidait à la planification et à la construction des infrastructures de transports, par la nécessité d'une maîtrise, sinon d'une réduction des déplacements, plus spécifiquement des déplacements automobiles, en relation avec les objectifs de protection de l'environnement confrontés à l'enjeu de réduction de l'automobilité. La mobilité durable s'impose comme un nouvel horizon normatif des politiques de transport (GALLEZ, 2015, p.06).

Le concept de mobilité durable renvoie inévitablement aux actions entreprises afin de réduire les externalités négatives de mobilité sur l'environnement et le territoire et de maximiser ses effets positifs pour l'individu et la société. Dans ce contexte, assurer le développement des mobilités non motorisées et des TEC est un enjeu majeur (SAINT-AMAND, 2011, p.20). La mobilité durable fait référence à la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports. Afin d'inscrire la mobilité dans la durabilité, les systèmes de transports doivent renfermer des caractéristiques essentielles combinant les trois approches du développement durable, environnementale, économique, et sociale impliquant l'émergence d'une rationalité absolument nouvelle (SAINT-AMAND, 2011, p.20).

Suivant cet auteur, les systèmes de transports doivent concourir à réduire la congestion urbaine, les émissions de gaz à effet de serre, l'artificialisation des espaces verts, sur le plan environnemental. Ils doivent aussi concourir à garantir aux populations un accès au service public de transport pour tous (PMR et faible revenus), et une desserte spatiale équitable quelque soit le lieu de résidence, sur le plan social, car toute société se doit de garantir, notamment pour des raisons de justice et d'équité sociales, la mobilité à tous ses membres. La mobilité durable est associée à des concepts (éco-mobilité, mobilité alternative), des modes de transports durables (covoiturage, promotion des transports doux<sup>2</sup>). De nos jours, la mobilité durable devient un objectif explicite de la planification des transports et de l'élaboration de la politique dans ce domaine, aux niveaux local, national et international.

## **2-2. Intégration de la mobilité durable dans la politique de développement de TPL en Algérie**

Cette approche de durabilité s'articule autour d'une politique ambitieuse de développement des infrastructures de transport tant nationales, qu'urbaines, la densification du réseau de transport de TEC dans une logique intermodale afin de promouvoir une mobilité durable.

### **2-2-1. Modernisation du patrimoine infrastructurel des transports pour une mobilité soutenant la durabilité des territoires**

Les actions relatives à l'extension et la modernisation du patrimoine infrastructurel des transports s'inscrivent dans le cadre d'une politique globale d'aménagement du territoire mettant en avant les objectifs d'attractivité, de compétitivité et de durabilité des territoires tracés dans le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT).<sup>3</sup> La méthode utilisée s'appuiera sur l'identification des opportunités, des menaces, ainsi que les enjeux qui encadrent les dynamiques territoriales dans un contexte de mondialisation et de compétition territoriales. L'élaboration du schéma directeur du transport obéit à une logique de mise en cohérence des différents schémas

<sup>1</sup> Le développement durable est présenté comme une rupture, plus ou moins nette, avec d'autres modes de développement qui ont conduit, et mènent encore, à des dégâts sociaux et écologiques préoccupants, tant à l'échelle mondiale, que locale. Pour être durable, le développement doit réunir trois éléments majeurs : l'équité, la préservation de l'environnement et l'efficacité économique. [www.legrandgroup.com](http://www.legrandgroup.com)

<sup>2</sup> Les modes de transport doux ou de mobilité douce désignent les modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine, il est sans moteur ou à motricité autogène.

<sup>3</sup> Etant un instrument stratégique de planification spatiale, le SNAT constitue le cadre référentiel de la politique d'extension du réseau national de transport d'ici à 2030 afin de renforcer l'inter-connectivité et de corriger les déséquilibres entre territoires.

directeurs sectoriels des transports<sup>1</sup> (loi n°10-02) dans le but de mettre en place un réseau d'infrastructures performant et hiérarchisé (autoroutes, rail, aéroports et ports), des chaînes et centres logistiques.

Prenant en charge près de 90% du trafic intérieur de passagers et de marchandises, le réseau routier algérien se densifie à un rythme soutenu par la mise en œuvre progressive du schéma directeur routier et autoroutier 2005-2030. Ses objectifs ambitieux ont été intégrés au programme quinquennal lui allouant une enveloppe budgétaire équivalente à 42 milliards USD, et comprennent : l'achèvement de l'autoroute est-ouest (1 216 km dont 1 132 km livrés à la circulation (Ministère des travaux publics et des transports, 2018), le lancement des travaux de réalisation de l'autoroute des hauts plateaux (1 020 km), la réalisation des programmes de désenclavement du sud (l'autoroute Nord-Sud, la route transsaharienne). Actuellement, le réseau routier algérien se compose de 127 000 km de routes dont plus de 96 000 km revêtus et de 10 102 ouvrages d'art.

En matière de transport ferroviaire, l'Etat soutient et consolide un programme très ambitieux pour le développement des infrastructures ferroviaires. S'organisant à partir de la Rocade Nord, reliant, d'Est en Ouest, les principales villes, ports et zones industrielles du nord du pays<sup>2</sup>, l'extension de réseau ferré sur l'ensemble du territoire national et sa modernisation est un objectif prioritaire des programmes successifs de développement (1999-2005, 2005-2009, 2010-2014) en lui allouant plus de 2 100 milliards de dinars entre 2000 et 2014 (loi n°10-02). Ainsi, le secteur du transport ferroviaire passe de 1 800 km en 2000 à environ 4 200 en 2014 couvrant principalement le nord du pays. Il devrait atteindre 12 500 km à l'horizon 2030. Cependant, le transport ferroviaire est moins réactif et moins concurrentiel que le transport routier. D'une façon générale, le développement de l'infrastructure ferroviaire en Algérie n'a malheureusement pas été accompagné d'une croissance satisfaisante des résultats du trafic et les parts de marché de celui-ci continuent à diminuer. Elle souffre du reste d'un développement inégal sur l'ensemble du territoire national, si l'on considère les zones densément peuplées souffrant de relief accidenté.

## 2-2-2. Densification du réseau de transport en commun et réduction de l'automobilité

Les transports publics organisés en réseau de TEC sont présentés comme solution alternative à l'automobilité. La stratégie proposée en Algérie se base sur la densification du réseau de TEC dans une logique intermodale afin de promouvoir une mobilité durable. En effet, plusieurs grands projets ont été lancés en vue de doter les villes algériennes de systèmes de TEC (création d'établissements publics de transport urbain, métro, tramways et transport par câble) afin de faciliter la mobilité des populations et de réduire l'usage de l'automobile.

### - *La réintroduction de l'entreprise publique de transports urbains :*

Dans le cadre du programme de développement et d'amélioration du transport public, il a été engagé la création d'établissements publics de transport urbain (décret exécutif n° 10-91). Leur création est conçue comme une réponse aux problèmes de dysfonctionnement du service public de transport urbain. L'amélioration des transports publics par le renforcement du réseau de TEC mettant en service 30 autobus d'une capacité 102 places peut inciter les automobilistes à changer de mode de transport et à réduire la congestion routière et la pollution (BOUBAKOUR, 2008, p.9)<sup>3</sup>. S'inspirant du modèle de l'entreprise de transport urbain et suburbain d'Alger (ETUSA), des établissements publics de transports urbains ont été créés graduellement dans les 48 chefs-lieux de wilaya considérés comme des métropoles importantes dans le tissu urbain. Selon les autorités publiques, une telle initiative trouve sa juste place dans un contexte de complémentarité avec l'ensemble des transporteurs qui activent déjà sur le terrain et ne revêt en aucun cas un caractère de concurrence.

### - *Transport en commun en site propre (TCSP): pour une mobilité durable*

Au cours des dix dernières années, la stratégie de maillage du réseau de TEC par le développement des Transports en commun en site propre (TCSP) a été mise en vigueur pour accroître la vitesse commerciale et la régularité des services publics de transports. En tant que mode peu polluant dans la mesure où il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le développement des TCSP (métro et tramway) s'inscrit dans les objectifs de développement durable et écologique portés par la politique nationale des transports urbains dans les

<sup>1</sup> Dans le SNAT, sept schémas sectoriels ont été dédiés au secteur des transports afin d'orienter l'action du ministère de transport : le schéma directeur de transport, le schéma directeur routier et autoroutier, le schéma directeur ferroviaire, le schéma directeur aéroportuaire, le schéma directeur portuaire, le schéma d'aménagement du corridor de l'autoroute Est-Ouest, le schéma directeur des plates-formes logistiques notamment intermodales.

<sup>2</sup> De cet axe, quatre lignes pénétrantes gagnent le Sud, dont une seule comporte un écartement standard

<sup>3</sup> Selon BOUBAKOUR, la re-création de cette entreprise pourrait, par effet de *benchmarking*, améliorer la qualité du service, mieux organiser le marché et pousser les opérateurs privés à d'éventuels regroupements.

agglomérations algériennes visant à réduire l'usage de la voiture<sup>1</sup> et à optimiser les déplacements. Ainsi, les TCSP sont perçus comme un outil de promotion de la mobilité durable en résolvant les problèmes de congestion et de pollution (BAOUNI, 2015, p.03) en aidant au report modal de la voiture particulière vers les TEC.

En 2011, la ville d'Alger s'est équipée d'un métro souterrain dont la première ligne<sup>2</sup> (Grande Poste/Haï el Badr), d'une longueur de 9 km et 10 stations<sup>3</sup> et enregistrant un trafic journalier d'environ 25 000 voyageurs.

Vu les résultats obtenus par la mise en exploitation du métro d'Alger ayant contribué à l'amélioration des transports urbains dans l'agglomération d'Alger, l'Algérie a prévu dans le cadre du plan quinquennal 2010-2014 un autre projet de Métro à Oran dont les études de faisabilité ont été lancées.

En plus du métro, un autre projet de développement du TCSP a été lancé dans le cadre des plans quinquennaux successifs, mobilisant plus de 6 milliards de dollars pour doter les grandes villes algériennes de tramways afin de renforcer le réseau national de transport public de voyageurs. Cette opération a abouti à la mise en service en 2011 de la première ligne de tramway d'Alger. En vue de généraliser cette dynamique, Oran et Constantine ont vu la mise en exploitation du tramway en 2013. Ainsi, les premiers travaux du projet ont été lancés dans six (06) autres villes (Sidi Bel-Abbès, Batna, Ouargla, Mostaganem, Sétif et Annaba) et des études de faisabilité ont été entamées dans huit autres villes (Béjaïa, Biskra, Bechar, Blida, Tebessa, Tlemcen, Djelfa, Skikda). Le tramway de Sidi Bel-Abbès a été mis en service en 2017 et les tramways d'Ouargla et Sétif ont été mis en service en 2018.

#### - *Introduction du transport urbain par câble*

L'intégration du transport par câble est conçue comme une solution alternative par rapport aux autres modes de transports. Ce mode de transport a montré depuis longtemps sa pertinence dans le champ des transports urbains, dans différents contextes (franchissement, outil touristique, mode de transport à part entière, etc.). Il est prévu de l'intégrer dans le système de transports urbains en vue de compléter le métro et le tramway et de répondre aux besoins de mobilité non couverts par ces deux modes de transport. Des opérations de rénovation ont permis de mettre à niveau technologique les téléphériques déjà existants de Blida, de Skikda, d'Alger et d'Oran et des opérations de construction ont permis de doter d'autres villes d'un transport urbain par câble (Tlemcen, Constantine) dont certains sont en cours de finalisation (Tizi-Ouzou<sup>4</sup> et quelques lignes à Alger)<sup>5</sup> et d'autres sont en phase d'études (Jijel, Sidi Bel Abes, Médea, El Taref, Souk Ahras).

#### - *Transport maritime urbain*

Le projet de création d'un service de transport maritime urbain et interurbain de voyageurs a pour objectif de désengorger les grandes villes maritimes. Dans une première phase, ce transport intéressera la région centre, soit une zone comprise entre les villes côtières de Cherchell et d'Azeffoun (DESTIN, 2003, p.98). Dans la perspective de développer le transport maritime urbain, plusieurs lignes ont été ouvertes ces dernières années. A long terme, ce mode de transport de voyageurs pourra s'étendre sur les 1 200 km de la façade maritime reliant les 14 wilayas côtières du pays en vue de décongestionner la route en transférant une partie de flux de mobilité vers ce mode de transport qui permettra de réduire le temps et les coûts engendrés par les accidents. En termes de mobilité durable,

<sup>1</sup> Le TCSP constitue une réelle alternative à la voiture, en garantissant une offre de transport complète avec des relais entre téléphérique et bus. Il est conçu pour répondre efficacement aux besoins d'accessibilité et de mobilité des habitants, en mettant en place un réseau de transport basé sur un schéma de macro-maillage qui intègre une hiérarchisation claire des axes et une définition de pôles d'échange.

<sup>2</sup> Cette ligne est mise en service par la filiale franco-algérienne RATP El Djazaïr chargée en partenariat avec l'Entreprise du métro d'Alger, de son exploitation commerciale et de sa maintenance pour une durée de huit ans.

<sup>3</sup> En 2015, cette ligne est prolongée avec un linéaire de 4 km et quatre (04) stations reliant Hai El Badr à El Harrach Centre, ayant permis une augmentation de la fréquentation du métro de 40%, un linéaire de 1,7 km vers la Place des Martyrs et un autre de 3,5km vers Ain Naadja. D'autres extensions sont programmées en l'occurrence la ligne El Harrach-Aéroport d'une longueur de 10km et Ain Naadja-Baraki d'environ 4km.

<sup>4</sup> Le premier tronçon de 2,5 km du téléphérique urbain de Tizi Ouzou a été mis en service en janvier 2020.

<sup>5</sup> La mission du développement, d'exploitation et de maintenance de tout le réseau d'appareils urbains de transport par câble pour l'ensemble du territoire algérien est confiée à la société mixte "Entreprise de transports algériens par câble" (ETAC). Elle a été créée le 04 décembre en 2014 en joint-venture dans le cadre de relation de partenariat entre trois partenaires POMA5, l'EMA (Entreprise de Métro d'Alger), et l'ETUSA (Entreprise de Transport Urbain et Suburbain d'Alger). Le capital de cette société est détenu à 49 % par le groupe italo-français assurant la direction opérationnelle de la société, à 41 % par l'ETUSA et à 10 % par l'EMA

ce mode de transport contribue à la protection de l'environnement, en réduisant la pollution de l'aire induite par la diminution de la consommation en carburants<sup>1</sup>.

### - *La gare intermodale*

Elles ont été mises en place dans le cadre du programme portant revalorisation et réaménagement des gares en Algérie, dont le développement de l'intermodalité constitue un élément majeur des discours portant sur les politiques de transports et d'aménagement des territoires algériens mises en œuvre depuis le début des années 2000. Pour atteindre l'objectif de développement d'un système de transport urbain intégré, un programme de réalisation de 35 nouvelles gares routières dans les chefs-lieux non dotés dans le but d'organiser le transport interurbain, a été inscrit dans le programme quinquennal de 2005-2009.

## **2-3. Part des villes intermédiaires de Kabylie dans la politique de renforcement du réseau de TEC**

A travers cet axe, il sera question de situer la ville intermédiaire sur le plan conceptuel et dans un cadre global de l'analyse du fait urbain de Kabylie sachant que la ville est dépourvue de statut juridique particulier au sens de l'organisation territoriale algérienne. Enfin, nous tenterons de faire ressortir la part de ces villes dans la politique de renforcement du réseau TEC.

### **2-3-1. Villes intermédiaires dans le réseau urbain de Kabylie**

Selon la définition de VERMOT-DESROCHES, la ville intermédiaire est considérée comme une forme de mitoyenneté territoriale qui combinerait un positionnement géographique ou spatial privilégié entre la métropole (espace métropolisé) et l'espace rural (espace non métropolisé)<sup>2</sup>. Elle jouit d'un rôle structurel dans la cohésion territoriale, par la présence de fonctions socio-économiques importantes (NADOU, 2010, p.02). Elle ne correspond pas à un quelconque échelon administratif et juridique identifié dans la hiérarchie urbaine ; il s'agit d'une notion qui désigne les caractéristiques de certaines villes qui ne sont ni des métropoles, ni des villes petites.

Disposant d'un rayonnement à une échelle à minima régionale, les villes intermédiaires sont en capacité d'être des interfaces pertinentes, notamment du développement territorial durable, au sein des différents systèmes régionaux car leur dimension intermédiaire, les placent au cœur des logiques nationales et locales (NADOU, 2010, p.02). En outre, la ville intermédiaire permet de polariser son territoire en proposant des services divers et variés (CARRIERE, 2008, p.20).<sup>3</sup> Cette notion tend à élargir la vision simple de la hiérarchie urbaine en métropoles, villes moyennes et villes petites, en positionnant la ville autrement, comme un « changement de contexte et d'état d'esprit » (NADOU, 2010, p.03). La notion de ville intermédiaire renvoie à un ensemble de villes très important et très diversifié marqué par leur hétérogénéité (NADOU, 2010, p.06) ; elles dépendent fortement de la nature et de la composition du système urbain en question.

Il est à souligner que la notion de ville intermédiaire en statistique n'existe pas, et que différentes unités de mesure peuvent être utilisées pour caractériser ce qui fait cette ville (NADOU, 2010, p.03). En effet, même si la ville intermédiaire ne peut être seulement déterminée par le nombre de ses habitants, l'approche en termes de taille démographique doit être prise en compte afin d'identifier leur aire d'influence. Une comparaison mondiale montre que ces seuils diffèrent d'un pays à un autre. Les études menées dans le cadre de l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire en Europe, une ville intermédiaire est celle ayant une population comprise entre 30 000 et 200 000 habitants ; dans le contexte américain, entre 200 000 et 500 000 ; au Pakistan, entre 25 000 et 100 000 ; en Argentine, entre 50 000 et 1 000 000, 30 000 et 500 000 habitant en France<sup>4</sup>. En 1999, le groupe de travail

<sup>1</sup> Suivant l'entreprise Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs, ce mode de transport permet d'économiser de 5% à 7% de carburant. <https://algerieferries.dz> consulté le 10/12/2021

<sup>2</sup> Une distinction des grandes villes, villes moyennes et petites villes basée uniquement sur la taille de la population des localités n'offre pas une base satisfaisante pour la classification. D'où, le recours au critère fonctionnel et la nécessité de substituer le concept de ville moyenne par celui de ville intermédiaire.

<sup>3</sup> Parmi ceux-ci, on retrouve des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement et de diffusion de la connaissance, de recherche, etc. Au niveau économique, elle se doit d'être compétitive et dynamique, mais également de représenter un poids relatif conséquent dans son environnement régional, et d'être le siège de lieux de décision

<sup>4</sup> En France, le critère de taille retenue pour qualifier une ville intermédiaire est celui établi pour délimiter une ville moyenne.

UIA-CIMES adopte comme référence numérique de 20 000 à 2 000 000 habitants ayant un rôle territorial bien déterminé.

Retenant ce concept opérationnel et fonctionnel dépassant l'approche par taille démographique, sur les 83 agglomérations (RGPH de 2008) composant le réseau urbain de Kabylie (RAMDINI, 2020, p.334), nous avons recensé quinze (15) villes intermédiaires (voir le tableau n°1), dont trois correspondent à la strate urbaine de ville moyenne (50 000 et 100 000 habts.) et de ville petite (20 000 et 50 000 habts.). Notre étude empirique porte sur huit (08 villes) : Bouira, Lakhdaria, Bordj Ménaïel, Akbou, Draa Ben Khedda, Azazga, Bougaa, Kherrata.

Ces villes ont été choisies en fonction du rôle d'intermédiation qu'elles jouent dans le réseau urbain de Kabylie dit primatial dominé par les deux villes de Béjaïa (187622 habts., DSPB<sup>1</sup> de la wilaya de Béjaïa, 2017) et de Tizi-Ouzou (119 269 habts., DSPB de la wilaya de Tizi Ouzou, 2017) ayant le rang administratif d'agglomération chef lieu de Wilaya. De par leurs positions géographiques, leurs rangs administratifs et leurs potentialités économiques en matière de création de PME/PMI, de tissu industriel et commercial, d'activités culturelles et d'équipements socio-économiques, ces villes jouent un rôle d'intermédiation entre les espaces non métropolisés (petites agglomérations et espaces ruraux) et les espaces métropolisés (grandes agglomérations de Kabylie en l'occurrence les villes de Béjaïa et Tizi Ouzou), en témoignent les flux de mobilité des populations de ces villes illustrés dans la carte n°01.

Suivant le critère de taille démographique, les villes de Bouira, de Lakhdaria et de Bordj Ménaïel peuvent être classées dans la catégorie de villes moyennes dans la mesure où leur taille démographique est comprise dans le seuil fixé pour cette catégorie, 50 000 et 100 000 habts (voir tableau n°01). Les 05 villes restantes sont de taille démographique inférieure à 50 000. Suivant le critère de rang administratif, nous pouvons classer les 08 villes intermédiaires en trois catégories : les agglomérations chef-lieu de wilaya (ville de Bouira), les agglomérations chef-lieu de daïra. Ces huit (08) villes intermédiaires exercent une fonction d'encadrement administratif du territoire. Sur le plan fonctionnel, ces 08 villes disposent des potentialités économiques variées (commerciales, industrielles, services, pêches, culturelle et touristiques, agricole) les plaçant comme des pôles urbains et économiques permettant d'équilibrer l'armature urbaine de Kabylie, et la structuration des flux de mobilité (voir carte n°1).

Les flux de mobilité des populations de et vers les villes intermédiaires enquêtées en Kabylie retracés dans la carte n°01 confirme la fonction d'intermédiation que peut jouer chacune d'elle dans le territoire wilayal et de Kabylie en constituant un point de jonction entre les villes agglomérations chefs-lieux de wilayas, les petites villes et le monde rural. Ces villes constituent la destination principale pour les populations non résidentes émanant des localités urbaines ou rurales de moindre importance. A cet effet, les villes intermédiaires étendent leurs aires d'influence au-delà des communes dont elles font partie administrativement. Ainsi, une partie des populations résidentes des villes intermédiaires choisissent comme seconde destination une autre ville, outre que celle constituant leur lieu de résidence dont les grandes villes, agglomérations chefs-lieux de wilaya sont les plus fréquentées. Ce qui traduit une relation de dépendance administrative de la ville intermédiaire à la ville de rang supérieur au niveau wilayal (RAMDINI S., 2020, p.339)<sup>2</sup>.

### **2-3-2. Offre de transport des villes intermédiaires de Kabylie : prédominance des infrastructures routières et des réseaux TEC privés**

En termes d'offre, le système de transport repose entièrement sur la qualité des infrastructures et l'organisation du service de transport. A travers cet axe, nous présenterons les principales caractéristiques du patrimoine infrastructurel et du réseau de transports en commun des huit (08) villes intermédiaires de Kabylie.

<sup>1</sup> DSPB : Direction du suivi et de programmation budgétaire

<sup>2</sup>Les résultats présentés ont été extraits de notre thèse de doctorat portant sur le management des transports publics locaux dans les villes moyennes algériennes : régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie. Notre enquête réalisée est basée sur un questionnaire administré à toutes les personnes mobiles qu'elles soient résidentes ou non dont la taille est arrêtée à 100 personnes par ville intermédiaire sélectionnée pour constituer notre échantillon de villes à enquêter (Azazga, Draa Ben Khedda, Akbou, Kherrata, Bouira, Lakhdaria, Bordj Ménaïel et Bougaa). Il est diffusé de manière aléatoire en interrogeant "au hasard" les sujets.

- ***Prédominance de la composante infrastructurelle routière dans les villes intermédiaires de Kabylie en dépit des actions visant l'amélioration du réseau ferroviaire***

La situation du patrimoine infrastructurel routier des huit villes intermédiaires de Kabylie enquêtées présentées dans le tableau n°02, montre que les infrastructures routières communales sont les principales composantes du réseau infrastructurel en matière de transports public local utilisé à des fins de mobilité de personnes. Celui-ci, très dense et en relativement bon état, même si de nos jours il connaît un état de dégradation avancé, favorise l'usage du véhicule particulier.

En matière d'infrastructures ferroviaires, dans le cadre du schéma directeur des transports ferroviaires visant la modernisation et le développement du réseau ferroviaire, cinq villes intermédiaires sont dotées de lignes ferroviaires à savoir les villes de Bouira, de Lakhdaria, de Draa Ben Khedda, d'Akbou et de Bordj Ménénil, et ce, en vue de réduire la charge sur la route et l'automobilité. Les deux villes de Bougaa et de Kherrata, vu leurs reliefs montagneux, ne sont pas raccordées au réseau ferroviaire national. Quant à la ville d'Azazga, il est prévu de la relier au réseau ferroviaire wilaya dans le cadre du projet d'extension de la voie ferrée de Tizi-Ouzou jusqu'à Azazga en passant par le pôle universitaire de Tamda (extension Oued-Aïssi – Tamda – Azazga). La ville d'Akbou est reliée au réseau ferroviaire de la wilaya de Bejaia ayant bénéficié des actions de modernisation et d'électrification de la voie ferrée existante dans une perspective d'amélioration des capacités quantitatives et qualitatives de transports ferroviaires dans la wilaya<sup>1</sup>. Les villes de Bouira et de Lakhdaria sont également reliées au réseau ferroviaire dont dispose la wilaya de Bouira<sup>2</sup>. Elles sont concernées par le passage de la double voie électrifiée prévue entre Thénia et Bordj Bou Arreridj, et ce sur un parcours de 82km. Enfin, la ville de Bordj Ménénil est reliée à la ligne ferroviaire traversant la wilaya de Boumerdès<sup>3</sup> dans sa partie Nord ainsi que dans sa partie Sud-est d'une longueur de 67,5 km.

En dépit de ces actions, le réseau ferroviaire reliant les villes intermédiaires aux agglomérations chef-lieu de wilaya demeure d'une extrême faiblesse.

- ***Un réseau de TEC exploité par les bus/ opérateurs privés /opérateur public***

Le réseau de TEC exploité par bus est le mode de déplacement le plus important et le plus utilisé dans les villes intermédiaires dont la situation est résumée dans le tableau n°03. Ainsi, nous relevons en premier lieu que le langage, en matière du parc composant le réseau de TEC, n'est pas le même pour toutes les villes, selon le directeur des transports de la wilaya de Béjaïa. Le parc roulant des villes d'Azazga et de Draa Ben Khedda est constitué de bus, mini bus et fourgons aménagés (9 ou 14 places). Dans les autres villes, il est constitué de bus, mini-bus, autocars, mini-cars et micro-cars. La différence réside dans la capacité de chaque véhicule (circulaire ministérielle n°35 du ministère de transports). En ce qui concerne la consistance du parc roulant, nous constatons que seule la ville de Bouira, agglomération chef-lieu de wilaya, qui a bénéficié de l'action de densification de son réseau de TEC à travers l'introduction de l'opérateur public comptant un parc de vingt (20) bus, d'une capacité totale de 2 028 places, dépassant largement la taille du parc roulant offert par les opérateurs privés comptant trente (30) mini-bus et offrant une capacité totale de 1 200 places. Pour les autres villes, le parc roulant du réseau de TEC détenu à 100% par le secteur privé.

- ***Infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs : absence de gares multimodales***

En théorie, les infrastructures d'accueil de transport ne sont pas qu'un simple lieu d'arrêt de stationnement de bus ou uniquement un lieu d'attente, elles constituent le point de jonction de l'entrée de l'usager dans le système de transport. Le tableau n°04 donne la classification des gares routières en gares de types A, B et C selon la circulaire ministérielle des transports n°448-2002. Suivant cette classification, seule la ville de Bouira est dotée d'une gare routière de type "A" mise en service depuis 2011, disposant de toutes les servitudes et commodités nécessaires aux voyageurs. Elle est implantée sur une surface de 2 ha, à l'entrée Ouest de la ville de Bouira, à proximité de l'autoroute Est- Ouest. Elle est ainsi dotée de 15 quais et d'un parc de stationnement de taxis.

<sup>1</sup> La voie ferrée de la wilaya de Béjaïa traverse dix (10) villes : Béjaïa, Oued Ghir, El Kseur, Timezrit II Maten, Sidi-Aïch, Takarietz, Ighzer-Amokrane, Akbou, Tazmalt et Beni-Mansour.

<sup>2</sup> La voie ferrée qui traverse la wilaya de Bouira au Nord sur 101 km environ d'une voie unique, fait partie du réseau national reliant l'Est à l'Ouest du pays. Le projet de voie ferrée reliant la gare d'El-Esnam à Sour El Ghozlane en passant par la zone industrielle de Sidi Khaled en cours de réalisation constitue un atout certain dans le développement Nord-Sud de la wilaya de Bouira.

<sup>3</sup> Il se répartit en trois tronçons : un tronçon à voie double électrifié relie Boudouaou à Thénia (20,5 Km), deux tronçons en une seule voie (le tronçon Thénia à Ammal (17,20 km) et le tronçon Thénia-Naciria (29,5 km).

Les villes de Lakhdaria et de Bordj Ménaïel sont dotées chacune d'une gare non classée, vétuste, qui nécessitent d'importants aménagements au niveau des clôtures, des infrastructures d'accueil et de l'éclairage<sup>1</sup>. Les autres villes intermédiaires disposent de simples aires de stationnement impactant négativement l'organisation des transports publics locaux dans ces villes. Dans le cadre de l'amélioration des conditions de mobilité de la population des villes, il est prévu de réaliser une (01) station urbaine à Kherrata et deux (02) gares routières de type B dans les villes d'Akbou et d'Azazga qui permettront d'améliorer la qualité et l'organisation du service public des transports.

En matière d'infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs dédiés au transport ferroviaire, les cinq villes raccordées au réseau ferroviaire sont dotées de gares ferroviaires. Les villes d'Azazga, de Kherrata et de Bougaa ne sont pas dotées de gare ferroviaire dès lors qu'elles ne sont pas reliées au réseau ferroviaire.

### **3. Impacts de la politique des transports sur la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie**

Les instruments par lesquels les Etats interviennent pour la régulation des transports urbains sont généralement la réglementation au moyen de contrat public et/ou de l'autorisation de transport, l'allocation de la voirie par le contingentement et la gestion de la circulation, la politique de stationnement, la fiscalité et la tarification notamment. Après avoir caractérisé la mobilité des populations des villes intermédiaires, en nous focalisant sur leur modes de déplacement (3-1.), nous analyserons l'impact de la politique de densification des réseaux en TEC sur la régulation des transports publics urbains et la promotion de la mobilité durable dans les villes intermédiaires de Kabylie (3-2.).

#### **3-1. Modes de transport des populations des villes intermédiaires de Kabylie : Une mono-modalité dominée par les TEC**

La caractérisation de la mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie se focalisera sur l'analyse de leurs modes de déplacement (graphique n°2), en faisant ressortir le poids de l'usage des transports en commun par rapport à l'usage du véhicule particulier (graphique n°01).

A travers la lecture du graphique n°01, nous constatons que le taux d'utilisation des transports publics locaux (TEC publics et privés, transport universitaire ou le transport scolaire) par les populations des villes intermédiaires paraît plus important par rapport aux autres modes de transport (véhicule particulier, marche à pied, vélo, taxis individuel ou collectif). En première approximation, ceci nous conduira à affirmer que l'objectif de réduire l'usage de l'automobilité pour une mobilité urbaine durable est atteint ; n'eut été la congestion que connaissent ces villes en véhicules particuliers notamment dans les zones densément urbanisées.

Ainsi, l'utilisation des TEC privés est prédominante dans presque toutes les villes intermédiaires de Kabylie : Azazga (55%), Draa Ben Khedda (83%), Akbou (59%), Kherrata (65%), Lakhdaria (81%), Bordj Ménaïel (71%) et Bougaa (60%) exceptée celle de la ville de Bouira où l'utilisation des TEC publics sont plus importants (54%) par rapport aux TEC privés (43%). L'utilisation du véhicule particulier n'est pas du tout concurrentielle à l'utilisation des TEC privés dans la ville de Draa Ben Khedda enregistrant le taux le plus faible, soit 9,68% de l'ensemble du mode de déplacement monomodal. Précisons que ce résultat est relatif ; il dépend du niveau de motorisation de la population enquêtée dans chaque ville intermédiaire (voir graphique n°03).

La caractérisation des modes de transports utilisés et les combinaisons qu'ils en font, nous permet de définir ce que nous avons qualifié de mode de déplacements dont les résultats sont illustrés dans le graphique n°02.

Ce graphique montre que les modes de déplacements de la population des villes intermédiaires sont dominés par la mono-modalité, en raison de l'absence de développement de l'intermodalité dans l'organisation des TPL des villes intermédiaires enquêtées. Elle représente 75% à Azazga, 62% à Draa Ben Khedda, 79% à Akbou, 75% à Kherrata, 63% à Bouira, 57% à Lakhdaria, 73% à Bordj Ménaïel et 90%. La part de l'utilisation des TEC privés comme seul mode de déplacement est plus importante et représente 54,67 % à Azazga, 83,87% à Draa Ben Khedda 48,10% à Akbou, 57,34% à Kherrata, 71,94% Lakhdaria, 69,86% à Bordj Ménaïel et 55,55% à Bougaa. Exception faite pour la ville de Bouira où la part de la population utilisant les TEC privés comme seul mode de transport est

---

<sup>1</sup> La ville de Bordj Ménaïel est exploitée par les opérateurs privés après l'avoir obtenue par privilège à la fin des années 90. Cette ville était concernée par la réalisation d'un pôle d'échange multimodal prévu dans le cadre du programme d'action relatif au secteur des transports, qui s'inscrivait dans la tranche du programme (2010-2014). La mise en vigueur de ce pôle d'échange contribuerait à l'amélioration des conditions de déplacements et du service des transports, en facilitant la mobilité des usagers.

la plus faible (soit 30.16%) en raison de l'introduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain de Bouira, entraînant ainsi un report modal des TEC privés vers les TEC publics. La part de ces derniers dans le mode de déplacement monomodal de la population est plus élevée à celle des TEC privés (soit 36.50%).

En effet, la politique de renforcement et d'amélioration de l'offre de transports en TEC par l'introduction de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain agit sur la demande de mobilité et modifie par conséquent sa structure pouvant produire un impact positif pour promouvoir la mobilité durable, demeure une initiative à généraliser. Le graphique n°01 montre que la part de l'utilisation du véhicule particulier comme seul et unique mode de déplacement est aussi remarquable, mais faiblement concurrentielle à l'utilisation des TEC privés dans les villes d'Akbou (39,24%), de Kherrata (29,34%), Azazga (26.33%), Bouira (22.22%), Bougaa (18.89%) et Bordj Ménaïel (16.44%) et Lakhdaria (19.30%).

### **3-2. Impact des TPL sur l'usage du véhicule particulier dans les villes intermédiaires de Kabylie : Avantages et limites**

Le croisement du mode de transport utilisé avec la motorisation de la population des villes intermédiaires de Kabylie a permis de faire ressortir le poids de l'usage du véhicule particulier. De la lecture de graphique n°03, nous relevons que la part de la population détentrice et utilisatrice du véhicule particulier est très élevée ; elle varie entre 68.18% dans la ville de Bordj Ménaïel et 95.45% dans la ville de Bougaa. Pour cette population la voiture est plus avantageuse que le transport en commun du fait qu'elle est confortable, rapide et offre une certaine liberté de mobilité et une continuité de déplacement (de porte à porte), là où les transports collectifs impliquent des discontinuités dans la mesure où ils ne desservent pas certaines zones de l'agglomération. Il est à souligner qu'en dépit des avantages qu'offre le service public des transports à travers l'accroissement des vitesses utilisées, l'amélioration de la qualité en termes de sécurité et de confort, l'usage du véhicule particulier ne cesse de s'accroître appuyant ainsi l'insatisfaction des usagers de ce service public.

L'absence de diminution du trafic automobile peut s'expliquer tout d'abord par une raison d'ordre socioculturel considérant l'idée selon laquelle la mobilité est une valeur forte de nos sociétés et personne ne peut nier l'importance de l'automobile dans les modes de vie (RAMDINI, 2020, p. 161). Or, la voiture est un moyen de transport qui coûte plus cher que les TEC. Ainsi, la part de la population équipée de véhicules particuliers utilisatrices des TEC publics et/ou privés demeure faible. Elle est estimée à 25.91% à Azazga, 43.75% à Draa Ben Khedda, 5.40% à Akbou, 20.68% à Kherrata, 31.57% à Bouira, 40.90% à Lakhdaria, 36.36% à Bordj Ménaïel et 22.72% à Bougaa.

Cette part, bien qu'elle soit faible, révèle la possibilité de réduire l'usage du véhicule particulier et de promouvoir la mobilité durable dans les villes intermédiaires à travers la réduction de l'usage du véhicule particulier et en entraînant le report modal vers l'utilisation des TEC. Le choix des transports en commun peut être justifié par les avantages qu'ils présentent par rapport au véhicule particulier notamment les tarifs applicables qui le rendent le moyen de transport le plus fréquenté par les pauvres (YESGUER, 2009, p.53)<sup>1</sup>. Enfin, nous relevons une part très faible de la population faisant usage du véhicule particulier sans qu'elle en soit équipée. Elle est estimée à 6.84% à Azazga, 2.40% à Draa Ben Khedda, 4.76 à Akbou, 1.40% à Kherrata, 3.70% à Bouira et 2.56% à Lakhdaria. Ce phénomène peut-être expliqué par le développement des pratiques de co-voiturage permettant de profiter des avantages qu'offre la voiture sans nuire à l'environnement, voire de l'utilisation du service offert par les taxis s'adaptant à la demande de l'utilisateur en termes d'itinéraire, de distance et de destination.

### **3-3. Impact de l'introduction de l'EPTUSB sur le report modal des déplacements des populations : quelle mobilité durable ?**

L'impact de l'amélioration des transports publics locaux sur la promotion de la mobilité durable doit se mesurer à l'aune de l'augmentation de la fréquentation et de la diminution soit du nombre de déplacements motorisés, soit du taux d'occupation des surfaces routières et des aires de stationnement. Ainsi, l'amélioration et le renforcement de l'offre en TEC peuvent généralement induire une augmentation de leur fréquentation et la réduction de l'usage du véhicule particulier. En effet, l'introduction de l'entreprise de transport urbain et suburbain de Bouira (EPTUSB) a modifié la structure de la mobilité à travers la réorientation d'une part de la population enquêtée vers l'usage des TEC publics. A ce titre, l'EPTUSB peut être conçue comme un outil potentiel de promouvoir la mobilité durable dans la ville de Bouira ayant bénéficié de cet outil eu égard à son rang d'agglomération chef-lieu

<sup>1</sup> Le transport public se présente comme une alternative au véhicule particulier. Dans les pays en voie de développement, notamment en Algérie, il est perçu comme le moyen des non-motorisés voire des pauvres.

de wilaya (ACLW). Ce critère conditionnant la création des entreprises publiques de transport urbain est pénalisant pour les autres villes intermédiaires que ne sont pas des ACLW.

Ayant entraîné un report modal des TEC privés vers les TEC publics, cela suppose que l'introduction de cette entreprise dans le réseau de TEC de la ville de Bouira a permis une amélioration des conditions de mobilité de la population enquêtée. Cet aspect a été examiné à travers les lignes desservies, les horaires de desserte, les tarifs applicables et la vitesse de déplacement dont la situation est résumée par le graphique n°04. Ainsi, nous relevons qu'une part très faible de la population enquêtée estime que la réintroduction de l'EPTUSB a produit une amélioration des conditions de mobilité. En effet, seulement 29% de cette population estime que sa création a permis une certaine amélioration en matière de lignes desservies et des horaires de desserte.

28% de la population exprime que les tarifs applicables sont améliorés ; il est à souligner que les tarifs applicables par l'EPTUSB sont moins chers que ceux applicables par les opérateurs privés. Ceci est permis grâce à la création d'un compte d'affectation spéciale n° 302-125 intitulé « Fonds spécial pour le développement des transports publics »<sup>1</sup> assurant le versement aux opérateurs publics (entreprises publiques de transports urbain, entreprise métro d'Alger et le transport ferroviaire assuré par la SNTF) d'une aide prenant forme de compensation pour toute sujétion de service public qui entraîne un manque à gagner résultant de l'exploitation du service imposé (art. n°18 de loi n°01-13).

Enfin, 13% seulement estiment que les vitesses de déplacements sont améliorées, sachant que cette dernière variable n'est pas maîtrisée par l'entreprise publique de transports urbain et suburbain car elle relève des prérogatives de la wilaya qui régule la circulation routière au niveau de la ville de Bouira. Dans le cadre de la planification et de la gestion de la circulation, les autorités routières peuvent user du traitement préférentiel pour donner plus d'attrait aux autres modes et faire basculer le choix modal de la conduite en solitaire vers d'autres modes de transports notamment les TEC assurés par autobus en relevant leurs vitesses commerciales (BRANDELEER & ERMANS, 2016, p.02). S'appuyant sur des actions d'aménagement et de partage de la voirie, ce traitement vise à optimiser la capacité routière existante tout en minimisant les investissements à effectuer pour faire face à l'augmentation de la demande de mobilité et permet d'amplifier la mobilité en la rendant plus sûr, efficace et confortable (OCDE, 2002, p.141).

Ainsi, de nombreux dispositifs, relevant de l'ingénierie et de l'aménagement de la voirie urbaine ont été mis en place dans les réseaux de TEC de surface pour accroître leur vitesse commerciale et la régularité des services. Il peut s'agir de mesures infrastructurelles (mise en place de sites propres pour certains tronçons de lignes tram et bus, voies réservées aux véhicules avec passagers "HOV" et "HOT"<sup>2</sup>) ou des mesures comportementales, qui visent le respect des sites et des arrêts du transport public par les autres usagers, principalement automobilistes, *via* le constat des infractions. La troisième piste réside dans une répartition temporelle de l'usage de l'espace circulant en faveur du transport public par la gestion des cycles de feux (BRANDELEER & ERMANS, 2016, p.01). L'aménagement des couloirs pour les autocars pour l'extraire de la circulation automobile est rentable parce qu'il s'appuie souvent sur une simple redistribution de l'espace routier existant et ne requiert donc que très peu d'investissement en infrastructures.

En Algérie, ces mesures d'incitation en faveur des transports en commun ne sont pas investies dans la mesure où la préoccupation principale consiste à organiser la circulation de manière à réaliser une égale mobilité des usagers de la route (art. 3 de la loi n° 01-14) à savoir les conducteurs et les piétons.

Les résultats obtenus à travers le graphique 04 seront complétés par ceux du graphique n° 5 qui nous renseigne sur l'amélioration du service public local des transports par cette entreprise en comparant la qualité de sa prestation fournie à celle assurée par les opérateurs privés "TEC privés". Bien qu'elle ait amélioré certains paramètres des conditions de mobilité de la population, le service fourni par l'EPTUS de Bouira n'est pas de meilleure qualité

<sup>1</sup> Créé par l'arrêté interministériel du 31 octobre 2011 fixant la nomenclature des recettes et des dépenses de ce compte d'affectation spéciale. Il est alimenté par la quote-part du produit de la taxe sur les transactions des véhicules neufs, la contribution des concessionnaires de véhicules et les dons et legs.

<sup>2</sup> La mise en place des voies HOV (*High Occupancy Vehicle*) a pour objectif de réduire le nombre de véhicules en circulation en augmentant le taux de remplissage. Sont des voies sur lesquelles ne peuvent rouler que les véhicules transportant le nombre minimal de personnes indiqué à l'entrée de la voie (généralement deux personnes, parfois trois) ». Les voies HOT (*High Occupancy/Toll*) reprennent le principe des voies HOV mais « offrent également aux conducteurs seuls dans leur véhicule la possibilité de payer un péage pour les emprunter. Les véhicules transportant plus de deux personnes ainsi que les bus peuvent emprunter les voies HOT gratuitement » (Ademe, 2014).

par rapport à celui fourni par les TEC privés, selon la grande majorité de la population enquêtée, soit 66%. Une part faible de la population enquêtée (soit 32%) estime que le service public offert par cette entreprise est de meilleure qualité par rapport à celui fourni par les opérateurs privés. En termes d'organisation du réseau de TEC et de réduction de l'usage du véhicule particulier, l'EPTUSB n'a pas créé un environnement concurrentiel dans une approche de *Benchmarking* dans la mesure où elle n'a pas poussé les opérateurs à améliorer leurs prestations. Un autre objectif qui n'est pas atteint réside dans le fait que l'EPTUSB est sans aucun effet sur la réduction de l'utilisation du véhicule particulier, car sur 19 personnes équipées en véhicules particuliers, 17 en font l'usage pour la réalisation de leurs déplacements quotidiens, soit 73,68% de la population équipée en véhicules particuliers (voir graphique n°03).

### **3-4. Impact de la création de la gare routière de Bouira sur l'organisation des transports publics locaux : quelle mobilité durable ?**

La gare routière de type "A" est créée dans le but d'améliorer non seulement la qualité du service public en assurant une bonne organisation des opérateurs de transports (publics, privés et de taxis) et une meilleure correspondance entre les différents moyens de transport qui permettrait d'améliorer les conditions de la mobilité. Le graphique 07 montre l'effet de la création de cette gare sur les déplacements de la population. Ainsi, une part très faible de la population estime qu'il y a une amélioration des conditions de la mobilité en matière de temps, de coût et de distance de déplacements. Elle est à raison de 10% pour la diminution du temps et la distance de déplacements et de 9% pour la diminution du coût de déplacement. Cela est peut être dû au lieu de localisation de la gare qui se situe à la sortie Ouest de la ville de Bouira.

Bien que les sept autres villes ne soient pas dotées de gares, le graphique n°06 montre qu'une part importante des populations des villes intermédiaires de Kabylie estime qu'il y a une bonne correspondance entre les moyens de transports et n'impactant pas sa mobilité. Cette part est de 73% pour Akbou, 65% pour Kherrata, 78% pour Bouira, 57% pour Lakhdaria, 69% pour Bordj Ménaïel et 68% pour la ville de Bougaa. Les villes d'Azazga et de Draa Ben Khedda font exception à cette tendance, dans la mesure où la part de la population qui exprime une très bonne correspondance entre les moyens de transports ne dépasse pas la moyenne ; elle est de 34% pour Azazga et 49% pour Draa Ben Khedda.

### **Conclusion**

En guise de conclusion, nous pouvons souligner que le niveau et les outils de l'intervention de l'Etat en matière de régulation, d'exploitation et de financement transports publics locaux, dépendent pleinement de la situation financière du pays. Ainsi, la politique algérienne des transports est en phase de s'inscrire dans la perspective du maintien du contrôle des pouvoirs publics afin de gérer les impacts négatifs de la dérégulation du service des transports urbains tout en recherchant à améliorer sa qualité (efficacité, fiabilité, meilleure organisation, professionnalisme). Il semble donc adéquat de conclure qu'après une déréglementation qui a montré ses limites, une re-réglementation semble nécessaire (RAMDINI, al., 2016, p.38).

En ce qui concerne la mobilité des personnes, les différentes actions engagées en matière d'investissement en infrastructures, d'élévation de l'offre de transports et d'amélioration de sa qualité ainsi que l'institutionnalisation du dispositif de régulation reflètent la volonté des autorités publiques à intégrer la problématique de mobilité durable en tant que phénomène complexe dont la prise en charge des besoins de la population nécessite une approche globale, sociétale, durable, intersectorielle et intermodale. En effet, la politique publique d'offre des transports vise à réduire l'usage exclusif du véhicule particulier via le développement des modes de transports moins polluants (Tramway, revitalisation des entreprises publiques de transport urbain, création de nouveaux établissements publics de transport, métro, téléphérique, développement et modernisation du réseau routier et ferroviaire). Nous pouvons conclure que la politique algérienne des transports intègre en théorie l'approche durable et sociétale de la mobilité. La pratique sociale se situe *a contrario*.

Sur le plan empirique, les villes intermédiaires enquêtées (Azazga, DBK, Akbou, Kherrata, Bouira, Lakhdaria, Bordj Ménaïel et Bougaa) disposent de potentialités économiques leur permettant d'être un point de jonction entre les espaces métropolisés (les grandes agglomérations de la Kabylie : Béjaïa et Tizi Ouzou) et les espaces non métropolisés (les villes de petites tailles et les espaces ruraux). Les flux de mobilité entrant et sortant des villes enquêtées affirme le rôle important qu'elles jouent dans le rééquilibrage du réseau urbain de Kabylie dit primatial dominé par les deux villes de Béjaïa et de Tizi Ouzou. Les villes intermédiaires de Kabylie sont dotées de potentialités leur permettant de structurer leurs territoires et d'étendre leurs influences au-delà des limites administratives. Ce qui n'est pas sans conséquences sur la mobilité durable de ces territoires à fort potentiel de patrimoine naturel.

La Kabylie présente des potentialités forestières tant floristiques que faunistiques considérables vu son couvert végétal. C'est par excellence la région de l'olivier, du figuier, du caroubier, du câprier, du peuplier, des chênes (liège, zèn, afarès et vert) et autres pins d'Alep, cèdre et sapin de Numidie. Les principaux forestiers de la Kabylie sont les forêts d'Ath Ghobri, Mizrana, Tamgout et Boumahni dans la wilaya de Tizi Ouzou ; les forêts de Bouhatem, de Taourirt, d'Ighil Beni Abbes, d'Akfadou, Darguina dans la wilaya de Béjaia. Ainsi, la mobilité durable véhicule l'idée de préservation du patrimoine naturel de la Kabylie tout en permettant à chacun de répondre à ses besoins de mobilité à travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre *via* l'utilisation de moyens de transports moins polluants et la consommation rationnelle des espaces notamment agricoles, qui pour motif de faciliter l'accessibilité territoriale voient leur écosystème fragmenté et leur biodiversité fragilisée par la construction de nouvelles infrastructures pour répondre aux besoins de mobilité.

L'évolution des politiques publiques vers le paradigme de mobilité durable ne veut aucunement dire remettre en cause la mobilité et le besoin ou « le droit » à la mobilité, car il est impossible de priver les gens de se déplacer ; il s'agit d'agir sur les paramètres de cette mobilité (les distances, les horaires, le choix modal) pour la seule finalité de limiter l'usage excessif du véhicule particulier sur l'environnement. Il est à souligner que l'accès à ce droit de mobilité (demande dérivée des transports) est une condition nécessaire à l'exercice des autres droits fondamentaux classiques (droits à l'alimentation, au travail, à l'éducation, à la santé, au loisir, etc.).

Ainsi, la mobilité peut être rangée dans la catégorie des biens communs permettant d'atteindre de manière plus juste et satisfaisant ce droit de manière moins agressive que la mobilité privée vis-à-vis de l'environnement naturel, et, par ailleurs, plus favorable à l'urbanité des territoires. La gestion de la mobilité en tant que bien commun impose la mise en place d'un système social de régulation des transports fondé sur la co-production, l'auto-gouvernance et l'auto-organisation (OSTROM, 2010, pp.77-126) mettant en avant les formes de gestion collective des moyens de transports (TEC, taxis ou l'auto-partage), qui permettraient un juste accès de la population aux besoins de mobilité en minimisant leur impact sur l'environnement.

Les dysfonctionnements dont souffre l'organisation des transports publics locaux exploités de manière anarchique par les opérateurs privés ne respectant pas les valeurs et principes de service public dans les villes intermédiaires que nous analysons et présentent des créneaux voire même une opportunité pour le développement des pratiques de l'économie sociale et solidaire. En effet, celle-ci mettent en avant l'utilité sociale et la protection de l'environnement notamment à travers le regroupement de ces opérateurs par la création et le montage de coopératives de transports devant tirer leur fondement des pratiques culturelles de la solidarité en Kabylie fondée sur le partage et l'entraide (RAMDINI & AHMEDZAID, 2020, p.06).

En ce qui concerne l'impact de la politique publique des transports sur la promotion de la mobilité durable à travers la modification du comportement de mobilité des personnes des villes intermédiaires de Kabylie, nous pouvons conclure que la création de l'entreprise publique de transport urbain et suburbain de Bouira a permis de moduler la structure de la mobilité en réorientant une part de la population enquêtée vers l'utilisation des TEC publics. Il est à souligner que l'introduction de l'EPTUS Bouira dans le système de transport urbain de la ville de Bouira a entraîné le report modal vers les TEC publics sans réduire l'usage du véhicule particulier. Or, l'optimisation de l'usage des transports publics impose une amélioration de chacune de ses composantes matérielles et organisationnelle (immatérielles) en mobilisant des mesures incitatives notamment tarifaires et informationnelles.

En raison de l'absence de l'intermodalité, l'organisation des transports publics locaux dans les villes intermédiaires de Kabylie encourage la mono-modalité notamment les TEC privés pour les non motorisés et le véhicule particulier pour les personnes motorisées et impacte faiblement le changement du comportement de mobilité plus responsable et écologique en témoigne la création de la gare de type A dans la ville de Bouira.

## Références bibliographiques

- AHMED ZAID-CHERTOUK M.**, (2011), Le renouveau de l'action publique en Algérie dans le contexte de crise économique mondiale in *Renewal of public intervention and contemporary crisis. Towards the emergence of a new form of regulation?* Ouvrage collectif sous la direction de Ph. BANCE et L. BERNIER, Publications du CIRIEC, Wiley Blackwell. 333 p.
- AHMED ZAID M. & RAMDINI S.**, (2013), Global performance and public services' mission of National Company of the Rail Transports (SNTF) in Algeria in context of change. Case study, *The future of public enterprise, Mission, performance and governance: learning from success and failures*, 9-10/9/2013, Brussels.
- BAUBY P., al.** (2007), Les services publics en Europe : Pour une régulation démocratique, Ed. Publisud, Paris, 244p.
- BAOUNI T.** (2015), Impact des nouveaux TCSP sur la mobilité des usagers à Alger, *International Conference CODATU*, February, Istanbul. <http://www.codatu.org>
- BENDJELID A.**, (1998), Crise de développement et nouvelles stratégie d'acteurs dans les petites villes de montagnes et de steppe de l'Algérie occidentale, *Revue Insaniyat*, n°06, pp.163-177, <https://journals.openedition.org/>
- BENDJELID A.**, (2002), L'émergence de petits entrepreneurs privés dans le transport collectif en milieu rural en Algérie, pp.201-208, *Revue Insaniyat*, n°16, pp.201-208 <https://journals.openedition.org/>
- CARRIERE, J.P.**, (2008), Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique, Hégémonie de la ville, Réalités industrielles février 2008, Annales des Mines, pp. 18-25.
- BOILLAT P., PINI G.** (2005), De la mobilité à la mobilité durable : Politique de transport en milieu urbain, Ouvrage intitulé Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance réalisé sous la direction de DACHUNHA A., Ed. PPUR Presses polytechniques
- BOUBAKOUR F.** (2008), Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions apportées, communication représentée lors de la conférence de CODATU XIII, Ho CHI Minh City (Saigon) Vietnam. Les 12,13 et 14 novembre, p.12, <http://www.codatu.org>
- BOUBAKOUR F., BENCHERIF H.** (2013), Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat, *Revue Géotransports, Transport et développement des territoires*, n°1-2, pp.91-104. [www.cnfg.fr](http://www.cnfg.fr)
- BOUBAKOUR F., BOUSSADI I.** (2017), La gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie, *Revue arabe des sciences humaines et sociales*, mars, n°26, pp. 380-395 [www.cnfg.fr](http://www.cnfg.fr)
- BRANDELEER C., ERMANS T.** (2016), Quand gérer des feux de circulation préfigure des choix de mobilité. Les enjeux stratégiques d'un outil technique, *Brussels Studies*, Numéro 103, 19 septembre, [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be)
- DESTIN** (2003), Tendances du trafic, politiques de transport et plans dans la Méditerranée Occidentale, *Revue Destin, Définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée Occidentale*, Annexe A Algérie, Octobre
- DUPUY G.**, (1999), La dépendance automobile. *Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, Paris, 160p.
- HERZOG P.** (2007), Droit, subsidiarité, efficacité : L'union européenne en quête d'une doctrine pour les SIG, Ouvrage Les services publics en Europe : Pour une régulation démocratique, BAUBY P. et al, éd. Publisud. Paris, 244p.
- ILLICH I.**, (1973), Energie et équité, Ed. Le Seuil, Paris, 33p.
- KAUFMANN V., al.** (2004), Mobilité et motilité. De l'intention à l'action. Cahier du LASUR n°4, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, février, 80p. <https://infoscience.epfl.ch>
- MEZGHANI M.** (2011), Quels outils pour accompagner les évolutions de la mobilité urbaine durable en méditerranée ? Gouvernance, planification et financement, atelier de Barcelone 117-20 octobre 2011

**NADOU F.** (2010), La notion de "villes intermédiaires", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques, In Colloque " villes petites et moyennes, un regard renouvelé" 09-10 octobre à Tours, France

**ORFEUIL J-P.** (2010), La mobilité, nouvelle question sociale ? Sociologies [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre

**Organisation de Coopération et de Développement Economiques** (2002), La demande du trafic routier : relever le défi, Ed. OCDE, Paris, 213p.

**OUAZENE,** (2017), Expérience algérienne dans la promotion des carburants et véhicules propres, "workshop sur la Promotion des Carburants Propres" Balaclava, le 12 et 13 octobre 2017- République de l'Ile de Maurice

**OSTROM E.** (2010), La gouvernance des biens communs : Pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Ed De Boeck, 301p.

**RAMDINI S., AHMED ZAID M.** (2011), Les problèmes du management de l'entreprise de transport public local dans le contexte de mondialisation : Cas de l'ETUTO (Entreprise de Transports Urbains de Tizi-Ouzou), Communication au séminaire international "Les effets de la mondialisation sur le management des organisations des pays en développement", 6-7 décembre et organisé par l'Université Badji Mokhtar de Annaba

**RAMDINI S., AHMED ZAID M., BOURAS Z.** (2016), Le processus de régulation du service public local des transports en Algérie au gré des réformes : La problématique du désengagement-réengagement de l'Etat, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, n°07, pp. 9-44

**RAMDINI S.** (2020), Management du transport public local dans les villes moyennes algériennes. Régulation et maîtrise de la mobilité en Kabylie. Thèse de doctorat en Sciences économiques, Laboratoire DERYL, Université Mouloud Mammeri –Tizi Ouzou

**RAMDINI S., AHMED ZAID M.,** (2020), Analyse du poids de l'Entrepreneuriat social dans le management des transports publics locaux dans la wilaya de Tizi Ouzou. Etude prospective et critériologique, Communication au 9<sup>e</sup> colloque international "L'entrepreneuriat : Quels défis pour demain ?", 26-27 octobre 2020, AIRMAP, Montpellier.

**POUYANE G.** (2007), Note de recherche. Une estimation du lien entre forme urbaine et choix modal. Le cas de six aires urbaines françaises, Revue d'Économie Régionale & Urbaine/3 (octobre), pp.521-541. <https://www.cairn.info>

**SAINT-AMAND P.** (2011), L'adéquation d'un système de transport aux systèmes territoriaux méditerranéens : pour une mobilité durable. Modélisations et aide à la décision thèse de doctorat en géographie et aménagement du territoire réalisée sous la direction de VOIRON-CANICIO C., Université de Nice Sophia Antipolis

**YESGUER H.** (2009), Enclavement des espaces ruraux : approche géographique de l'ouverture/fermeture des villages kabyles, Doctorat en Géographie réalisé sous la direction de Benjamin STECK, Université du Havre, <https://halshs.archives-ouvertes.fr>

Conférence du ministre des travaux publics et des transports ayant pour thème Projets Structurants du Secteur des Travaux Publics et des Transports : Stratégie et Etat d'Exécution, tenue le 18 février 2018, <http://www.ena.dz>

Constitution 2016, du 07 mars 2016, journal officiel n°14 <https://www.joradp.dz/>

Constitution 2020, du 30 décembre 2020, journal officiel n°82, <https://www.joradp.dz/>

Loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres

Loi n°10-02 du 29 juin 2010 portant approbation du Schéma National d'Aménagement du Territoire

Décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010 fixant le statut-type de l'établissement public de transport urbain et suburbain

Décret exécutif n°12-109 du 16 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'autorité organisatrice des transports urbains.

Décret n°12-190 du 25 avril 2012 portant création de l'autorité organisatrice des transports urbains de certaines wilayas.

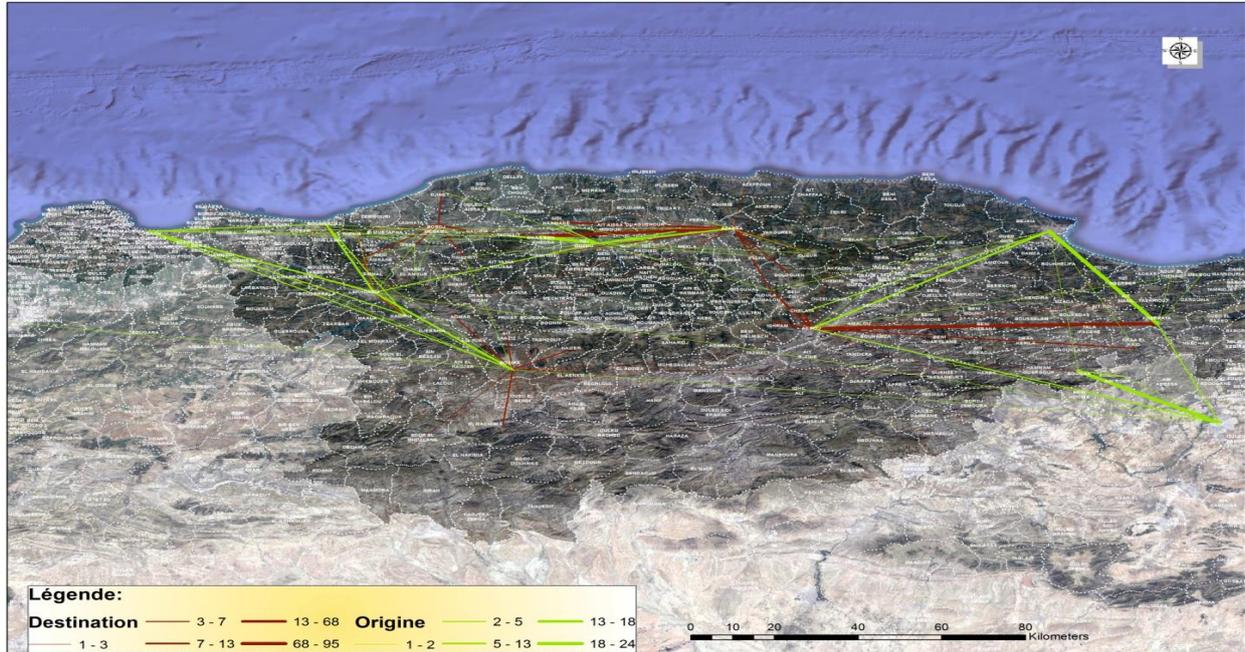
Circulaire ministérielle n°448-2002 du Ministère des transports

[www.legrandgroup.com](http://www.legrandgroup.com)

<https://algerieferries.dz>

## Annexes

**Carte 1. Flux de mobilité des populations des villes intermédiaires de Kabylie**



Source : Nos propres recoupements à l'aide du logiciel MapInfo

**Tableau 1. Villes intermédiaires de Kabylie**

Ville	Taux d'accroissement	2008	2017
Azazga	1.85	26515	29519
Draa Ben Khedda	1.16	29403	32159
Souk Elkhmis	0.26	26142	26856
Tizi Ghénif	1.32	20738	21896
Bouzeguene	1.75	21097	21480
Amizour	1.43	20314	21634
Akbou	1.59	38291	40469
Kherrata	5.95	23657	25199
Ouzelaguen	4.26	20408	21734
El kseur	1.8	23579	25113
Bouira	2.74	68545	83485
Lakhdaria	1.3	42886	50185
Bordj Ménaïel	2.32	44571	52803
Dellys	1.26	22013	25391
Bougaa	0.45	31922	28864

Source : Nos propres recoupements

Tableau 2. Etat des lieux du réseau routier des villes intermédiaires de Kabylie

Commune	Type	Bon état (km)	Moyen état (km)	Mauvais état	Pistes	Total
Azazga	R N	12	/	19.9	00	31.9
	C W	00	/	00	00	00
	CC	117.750	/	00	02	119.75
	Total réseau routier	129.750	/	19.9	02	151.65
DBK	R N	9.65	/	00	00	9.65
	CW	00	/	00	00	00
	CC	51.450	/	00	15.9	67.35
	Total réseau routier	61.1	/	00	15.9	77
Akbou	R N	4.5	8.5	8.5	/	21.5
	CW	/	3.5	/	/	03.5
	CC	54.7	/	/	/	54.7
	Total réseau routier	59.2	12	8.5		79.7
Kherrata	RN	/	8	9.20	/	17.20
	CW	/	/	16.60	/	16.6
	CC	73.90	17	1	/	91.9
	Total réseau routier	73.90	25	26.8		125.7
Bouira	RN	6,5	24,5		/	31
	CW	/	29	14	/	43
	CC	31,1	01	3,2	/	34,3
	Total réseau routier	37,6	54,5	17,2	/	108,3
Lakhdaria	R N	21.4	4.9	6.7	/	33
	CW	14.9	54.077	52.9	/	121.877
	CC	7.6	13.80	33	/	54.4
	Total réseau routier	42.9	72.7	92.6	/	208.277
Bordj Ménaïel	R N	12.43	00	8	00	20.43
	CW	21.94	00	4	/	25.94
	CC	31.55	00	/	37.00	68.55
	Total réseau routier	65.93	00	/	37.00	114.92
Bougaa	R N	54	18	00	/	72
	CW	00	00	00	00	00
	CC	10	24.70	59.68	00	94.38
	Total réseau routier	64	42,70	59.68	00	166.38

Source : Nos propres recoupements

Tableau 3. Situation du réseau de TEC des villes intermédiaires de Kabylie

Communes	Entreprise publique		Entreprises privées									
	Bus 102 places		Bus- mini bus De 35et 60 places		Fourgons aménagés (9 ou 14 places)		Auto-cars (35 places) et auto bus (70 et plus places)		Mini-cars De 24 à 34 places		Micro-bus 10 et 23 places	
	Nbre	Capacité	Nbre.	Capacité	Nbre.	Capacité	Nbre	Capacité	Nbre	Capacité	Nbre	Capacité
Azazga	/	/	27	640	160	2139	/	/	/	/	/	/
DBK	/	/	59	2138	41	604	/	/	/	/	/	/
Akbou	/	/	20	720	/	/	07	364	160	4480	239	3590
Kherrata	/	/	10	364	/	/	06	310	89	2409	155	2329
Bouira	20	2028	30	1200	/	/	/	/	/	/	/	/
Lakhdaria	/	/	10	400	/	/	/	/	/	/	/	/
Bordj Ménaïel	/	/	01	35	/	/	15	653	140	4042	205	3724
Bougaa	/	/	/	/	04	/	08	/	33		/	/

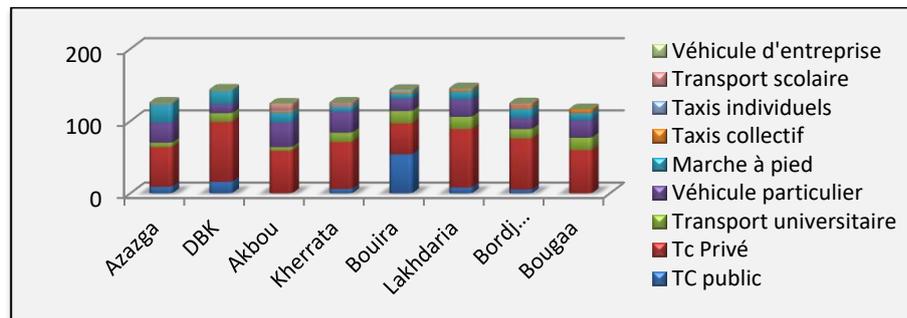
Source : Nos propres recoupements

Tableau 4. Types d'infrastructures d'accueil

Type d'infrastructure	Critères	Dimensionnement	Nbre. de quais
Gare type A	Flux supérieur à 1000000 voyageurs /an Mouvements supérieurs à 30000/an	Superficie totale 5000 à 10000m <sup>2</sup> Superstructure : 500 à 1500 m <sup>2</sup>	De 20 à 30
Gare type B	Flux supérieur à 750000 et inférieur 1000000 à voyageurs /an Mouvements supérieurs à 15000 et inférieurs 30000/an	Superficie totale : 2000 à 5000 m <sup>2</sup> Superstructure : 300 à 500 m <sup>2</sup>	De 10 à 20
Gare type C	Flux inférieur à 750000 voyageurs /an Mouvements supérieurs à 30000/an	Superficie totale : 1000 à 2000 m <sup>2</sup> Superstructure : 100 à 200 m <sup>2</sup>	Jusqu'à 10

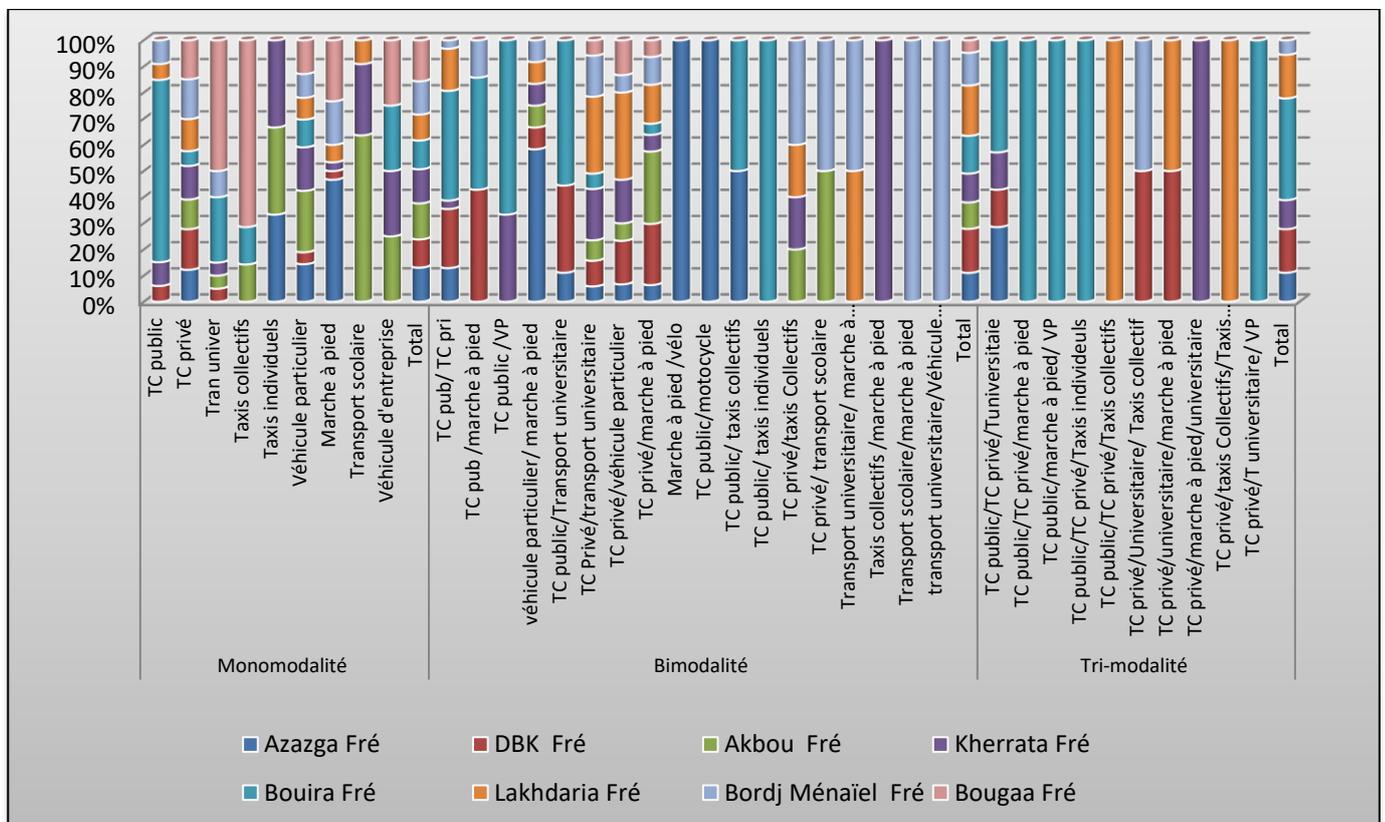
Source : Nos propres recoupements

Graphique 1. Taux d'utilisation des moyens de transports par la population des villes intermédiaires de Kabylie



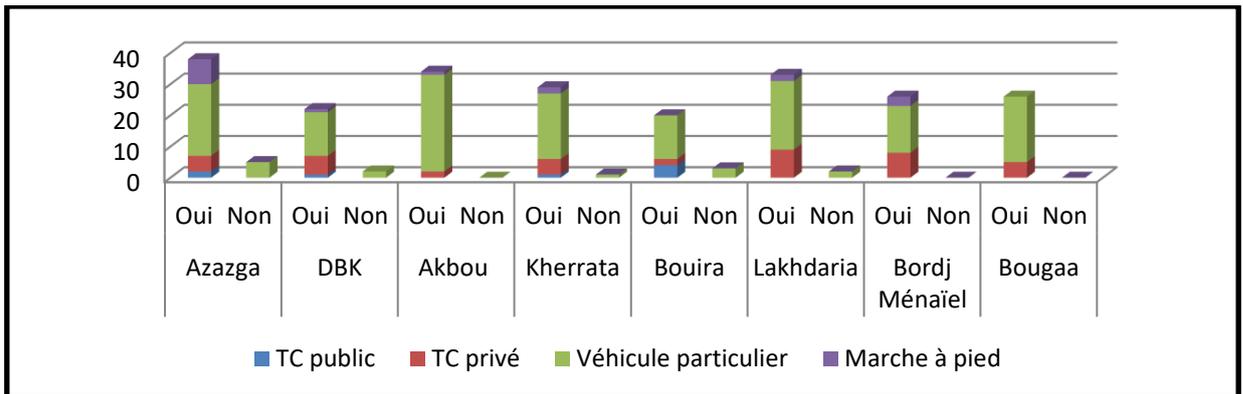
Source : Nos propres recoupements

Graphique 2. Modes de déplacement des populations des villes intermédiaires de Kabylie



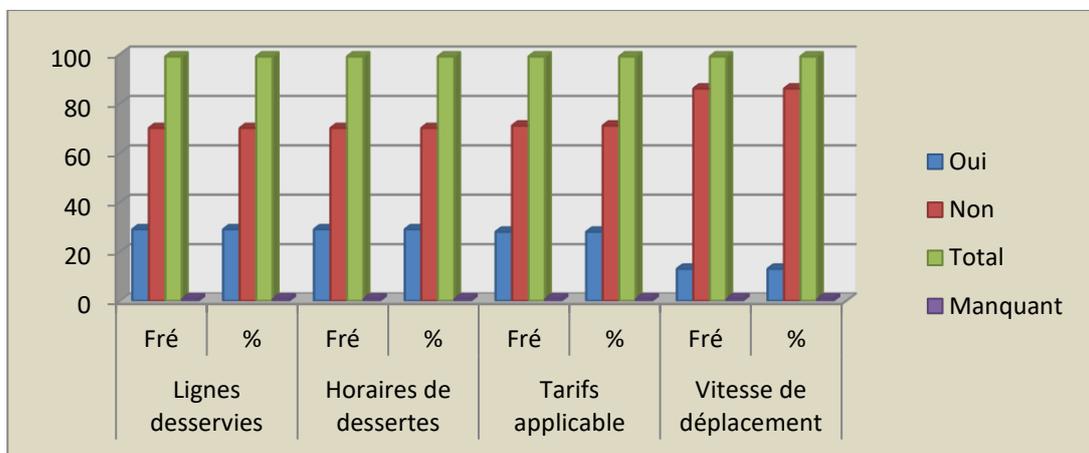
Source : Nos propres recoupements

**Graphique 3. Impact des TPL sur l'utilisation du véhicule particulier par la population des villes intermédiaires de Kabylie**



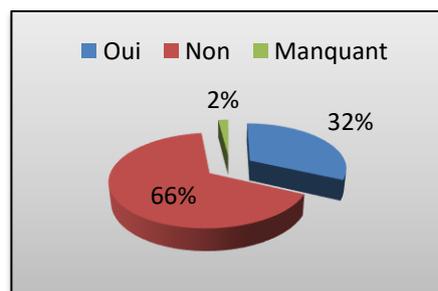
Source : Nos propres recoupements

**Graphique 4. Amélioration du service public de transport par l'EPTUS dans la ville de Bouira**



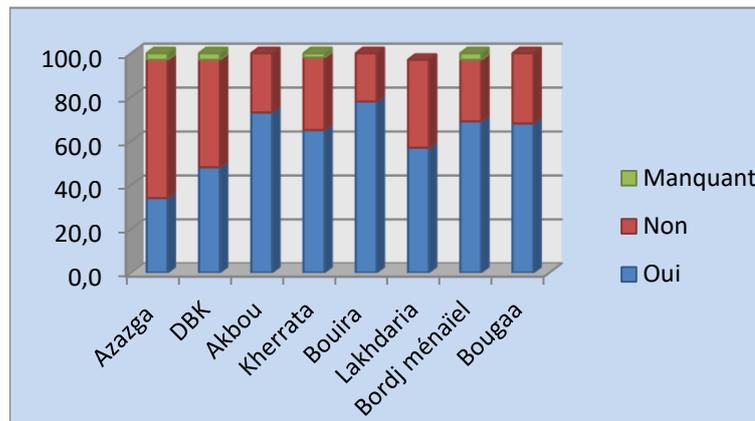
Source : Nos propres recoupements

**Graphique 5. Qualité du service de transport fourni par l'EPTUS de Bouira par rapport à celui des TEC privés**



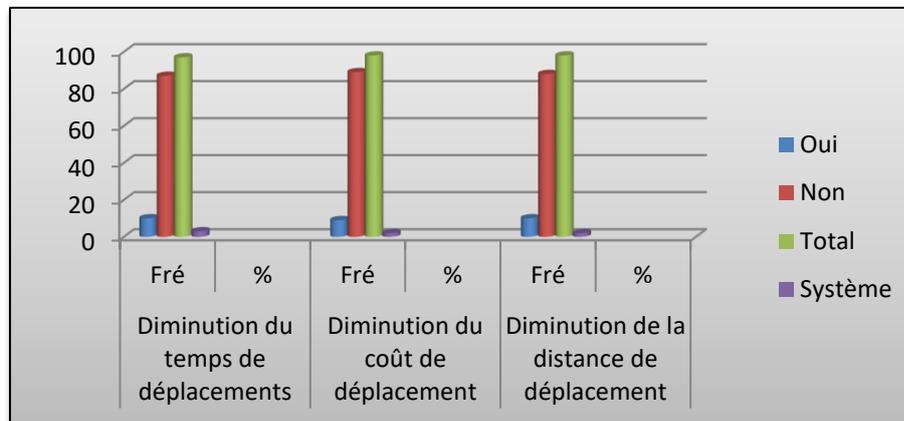
Source : Nos propres recoupements

Graphique 6. Correspondance entre moyens de transports des villes intermédiaires de Kabylie



Source : Nos propres recoupements

Graphique 7. Effets de la création de la gare de Bouira sur les conditions de déplacements des personnes



Source : Nos propres recoupements