

UNIVERSITE FERHAT ABBAS – SETIF 01

INSTITUT D'ARCHITECTURE ET DES SCIENCES DE LA TERRE

FILIERE : GEOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITORE

MASTER 02-

SPECIALITE : VILLES, DYNAMIQUE SPATIALE ET GESTION

MATIERE : Economie urbaine

ELEMENTS SYNTHETIQUES DE COURS

ENSEIGNANT : Mohamed BELOUNNAS

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2020 /2021

GRANDS AXES DU PROGRAMME

Introduction et cadrage

AXE 1 : La ville dans l'espace géographique

- La ville complexe économique spatialement déterminant
- La ville : unité de production, distribution et consommation

AXE 2 : Economie urbaine et théorie de l'espace

- Valeur foncière : Von Thünen
- L'espace industriel : théorie de Weber
- Aire d'influence commerciale : théorie des places centrales : Christaller
- Théories économiques fondamentales et activités principales

AXE 3 : Economie des transports urbains

- Transports collectifs urbains et transports individuels
- Besoins et coûts du transport collectif urbain

AXE 03 :

ECONOMIE DES TRANSPORTS URBAINS

A-Transports collectifs urbains et transports individuels

L'économie des transports urbains :

Ce que nous appelons « économie des transports urbains » doit être considéré comme partie intégrante de ce que les économistes contemporains qualifient d'économie urbaine.

Dans une description générale, le transport urbain est le déplacement des personnes ou des biens d'un endroit à un autre. Il prend plusieurs formes selon les moyens utilisés. Le transport urbain constitue un vecteur de la croissance économique et un moyen indispensable de l'activité humaine.

Définition de la notion du service public de transport urbain : Le transport urbain est principalement un service public et particulièrement un service en réseaux.

Concernant la définition de la notion du service public en réseaux, Il existe plusieurs définitions du réseau parmi lesquelles on peut retenir deux visions, une de l'économiste et une autre de l'ingénieur :

- Selon les économistes, les réseaux se définissent comme des objets qui mettent en relation les fournisseurs et les consommateurs de certains biens et services. Ainsi, le réseau est le lieu technique de concrétisation d'une intermédiation économique, il représente un instrument d'échange marchand entre des producteurs et des consommateurs, la plateforme transactionnelle permettant la confrontation d'une offre et d'une demande.
- Selon l'ingénieur, un réseau évoque en premier l'interconnexion d'équipements complémentaires, coopérant entre eux afin de transporter des flux de personnes, de matière, d'énergie ou

d'information et de les acheminer d'une origine vers une destination. Selon cette vision, l'organisation physique et l'inscription dans l'espace dominant et sous-tendent les questions que se pose l'ingénieur lorsqu'il planifie, construit ou développe un réseau.

Dans ce sillage, considéré toujours en termes physiques, le transport est l'acte qui consiste à déplacer des personnes ou des produits dans l'espace en répondant à un certain nombre de critères : la rapidité ; la régularité ; la sécurité ; l'adéquation.

Les modes de transport dans la ville :

Les modes de transport sont généralement classifiés selon les voies de communication utilisées, ce sont les transports terrestres (routiers et ferroviaires ou guidés), les transports maritimes, les transports par voies d'eau (fleuves et canaux), et les transports aérospatiaux (aériens et spatiaux), individuels ou collectifs.

Une ville peut-être caractérisée par l'ensemble des déplacements nécessaires pour répondre à la demande exprimée par les personnes à travers la nécessité de participer aux activités sociales et économiques de la ville, de développer les activités quotidiennes (travail, école, achats, visites et loisirs de proximité) et tous les aspects qui caractérisent la qualité de vie des habitants.

Aujourd'hui, les citoyens se trouvent face à une offre de transport de plus en plus multimodale. Selon la taille de la ville, les transports urbains se déclinent sur plusieurs modes.

a) les transports collectifs de personnes

Ils peuvent avoir la forme de :

- services publics réguliers qui obéissent à un itinéraire, à un horaire et à une fréquence déterminés et affichés à l'avance, prenant et laissant des passagers en des points désignés et matérialisés le long de leur itinéraire ;

- des services occasionnels sont effectués par des entreprises autorisées de transport public de personnes, répondant à des besoins de transport généraux ou périodiques, prenant et ramenant les mêmes personnes sur le même véhicule à leur point de départ. Exemple le transport des équipes sportives, les excursions ;

b) Les services privés de transport

Ils sont effectués par des personnes physiques ou morales pour leur propre compte, à l'aide de véhicules leur appartenant ou loués ou mis à leur disposition exclusive par des entreprises autorisées de transport public de personnes.

Les caractéristiques d'un mode de transport, s'articulent autour de différentes dimensions fondamentales citées précédemment :

la vitesse (de la circulation automobile, des autobus...),

la capacité rapportée à l'espace utilisé,

l'économie (coût de construction des infrastructures, coût de fonctionnement, consommation d'énergie)

et le confort, qui peut être apprécié de diverses façons.

En Algérie, dans le cadre de l'égalité des chances et de l'équité, les enfants issus des zones enclavées et déshéritées, bénéficient d'une prise en charge en matière de transport scolaire. L'État assure aussi la prise en charge des frais de transport à raison d'un titre de transport par année universitaire, l'accès au transport urbain au profit des personnes handicapées, en application des dispositions de la loi n° 02-09 du 8 mai 2002 relative à la protection et la promotion des personnes handicapées. Ces dernières bénéficient, selon le taux d'invalidité, de la gratuité des transports ou de la réduction de 50% des tarifs des transports terrestres intérieurs (modalités de bénéfice définies par le décret exécutif n° 06- 144 du 26 avril 2006). Le différentiel est pris en charge par le budget.

Outre le principe de la solidarité, nous avons également celui de la continuité selon lequel le fonctionnement du service public doit être assuré de manière régulière ou continue ; il doit aussi satisfaire de façon continue les besoins collectifs, sans interruption de son fonctionnement, ce qui exige l'implication de la mise en place d'un service minimum en cas de grève.

La continuité des services publics signifie en quelques sortes la continuité de l'Etat. L'existence des infrastructures de transport nécessaires revêt une importance principale pour garantir la continuité de service public de transport, car sans infrastructure, il est impossible d'assurer le service du transport.

B- Besoins et coûts du transport collectif urbain

- Spécificités et importance des transports urbains

Ceux-ci présentent à maints égards, des caractères spécifiques, conséquences de l'interdépendance des différents aspects du fonctionnement et du développement d'une ville. L'une des raisons d'être de la vie citadine est en effet la communication entre les habitants, les échanges entre les multiples activités.

Les déplacements de personnes et de marchandises font donc partie intégrante de la vie quotidienne ; ils participent à son rythme ; leur importance et leur complexité grandissent en même temps que la cité ; leur structure en modèle l'expansion.

Croissance urbaine et croissance des besoins en transports urbains :

Le processus de croissance urbaine ayant marqué le territoire national durant les dernières décennies se caractérise par trois grandes tendances :

- un taux d'urbanisation de la société très élevé se situant autour de 70 %
- une urbanisation qui touche tous les segments et/ou régions du territoire national ;

- une urbanisation diffuse dans le sens où elle est observée par rapport à un processus d'agglomération très poussé (petites et grandes villes).

Considérant ces faits, les besoins, autrement dits la demande en transports urbains se présente donc selon les traits suivants :

- Une demande dont la croissance est extrêmement accélérée et rapide induisant des actions urgentes;
- Une demande diffuse exigeant une intervention très dense de la part de tous les acteurs ;
- éclatée car pour toutes les tailles de villes, il fallait adapter les modes de transport adéquats selon la catégorie, la taille et la situation particulière à chaque ville).

- Plusieurs acteurs et plusieurs échelles pour le financement des transports urbains :

La loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres a confirmé la qualité de service public des transports publics terrestres de voyageurs en général, et des transports urbains en particulier. Le développement d'un système de transport dans ce cadre, incombe à l'Etat et aux collectivités territoriales, qui peuvent en assurer la réalisation et l'exploitation, et ont toute latitude de les concéder à des tiers en PPP (partenariat public privé) sous forme de concessions de service public assorties par un cahier des charges qui préservent le confort, la sécurité et la régularité pour l'utilisateur.

- Le transport induit une double **sphère d'investissement** :
 - Les équipements et infrastructures ;
 - Les moyens mobiles de transports (matériel de transport).

- Une double **sphère de gestion** :
 - Gestion de l'activité au sens strict par les opérateurs principaux
 - Gestion urbaine locale intégrant l'entretien des mobiliers urbains, équipements et infrastructures

Les acteurs pouvant être impliqués dans le financement

- Dans la sphère de l'investissement
 - L'Etat central et les collectivités pour les infrastructures
 - Les opérateurs privés et publics (entreprises, régies,...)
- Dans la sphère de la gestion
 - Les opérateurs dans la sphère de gestion de l'activité au sens strict
 - L'Etat et les collectivités locales pour l'entretien, la maintenance et le renouvellement en ce qui concerne le mobilier urbain.

Dans tout ces processus allant de l'étude de faisabilité et d'impact de la mise en place d'un réseau de transport donné le financement est partagé mais il reste majoritairement à la charge de l'acteur public.

L'Etat et les Collectivités Locales financent dans le cadre du cadre budgétaire (Equipements):

- les études en amont du lancement des projets urbains de transport ;
- les infrastructures, voirie et équipements complémentaires nécessaires
- l'entretien des réseaux et mobilier urbain à la charge des budgets de fonctionnement.

Les opérateurs privés et publics :

- financent l'acquisition du matériel de transport (Etat pour les opérations lourdes type : tramway par exemple)
- l'exploitation sur Fonds propres ou à charge des collectivités locales pour le cas pour les Régies

- financement de l'entretien et de la maintenance des infrastructures et mobilier urbain par les collectivités locales généralement.

La question de la tarification : Théoriquement et dans une logique de pure rentabilité économique, celle-ci avec ou sans le concours de l'Etat devrait assurer à la fois le remboursement de l'investissement et la rentabilisation des cycles d'exploitation.

Mais il est clair que la tarification ne saurait être considérée seulement comme un moyen de mieux utiliser et de financer des infrastructures de transport. ;

Outre ses conséquences directes sur la gestion financière des organismes qui en ont la charge ou en usent, elle peut avoir aussi de nombreux effets sur le développement urbain, la politique d'urbanisme, les prix fonciers et bien d'autres secteurs de la vie économique et sociale.

En effet, L'analyse de la performance des réseaux de transports publics se distingue de celle des autres services publics sur deux plans :

-D'une part, la performance des services du transport public ne réside pas uniquement dans la qualité du service offert en cours de déplacement, mais aussi dans l'accès qu'elle assure aux différents secteurs urbains (lieux de travail, d'études, de services, de commerces).

-D'autre part, les transports collectifs ne constituent qu'un moyen parmi d'autres (marche, vélo, voiture particulière) pour répondre aux besoins de mobilité des personnes (tout le monde a un robinet d'eau dans son logement, mais tout le monde n'est pas usager des transports collectifs) ; ils s'insèrent dans l'organisation globale de la vie urbaine.