

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA



Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de Gestion
Département des Sciences Economiques

MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

Option : Economie Monétaire et Bancaire

L'INTITULE DU MEMOIRE

**Financement du Transport Urbain : Cas de « l'Etablissement de
Transport Urbain et Suburbain de Bejaia ».**

Préparé par :
HAMMAMI Cylia
MEHIDI Ludmila

Dirigé par :
Dr. MERZOUG Slimane

Date de soutenance : **28/06/2022**

Jury :

Président : **Dr. ABEDRRAHMANI Fares**

Rapporteur : **Dr. MERZOUG Slimane**

Examineur : **Dr. OUKACI Mustapha**

Examineur : **Dr. BOUZNIT Mohammed**

Année universitaire : **2021/2022**

REMERCIEMENTS

Nous remercions le Bon Dieu, le Tout puissant pour nous avoir donné le courage et la volonté de mener à terme ce travail, en mettant sur notre chemin les bonnes personnes et en nous confiant aux bonnes mains.

Notre encadrant, Dr. MERZOUG Slimane, qui nous a confié ce travail et nous a assisté minutieusement avec compétence, amabilité et patience. Sa modestie et ses qualités humaines n'ont d'égal que ses compétences.

Monsieur BOUDJADJA .B le directeur général de l'ETABLISSEMENT URBAIN ET SUBURBAIN DE BEJAIA, pour la bienveillance avec laquelle il nous a accueilli au sein de son établissement.

Notre maitre de stage, Madame DALI Kahina, pour ses grandes qualités humaines et professionnelles ainsi que la richesse et la clarté de ses connaissances qui nous ont permis d'accomplir ce travail. Nous sommes reconnaissantes pour sa prise en charge sans faille et son temps précieux.

Nos remerciements s'étendent également à tous nos enseignants de notre cursus universitaire.

Enfin, nous remercions nos familles respectives et tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce travail.

Dédicaces

Je dédie ce travail à :

A mon support dans la vie, à mon très cher père « Mohand-Ameziane », pour son soutien, son affection et la confiance qu'il m'a accordé.

A ma chère mère « Hakima », pour son amour, ses encouragements et ses sacrifices.

A mes chères sœurs : Lydia, Baya, Yamina et Nesrine, merci pour votre soutien et vos encouragements.

A tous les membres de ma famille, petits et grands.

A toi Ludmila, pour l'énergie que tu as partagé avec moi pour la réalisation de ce travail.

A tous ceux qui m'aiment.

Cylia.

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes parents qui sont l'essence même de mon existence,

A mon grand frère, Rafik, pour qui j'ai une profonde admiration et dont je serai à jamais extrêmement fière,

A mes sœurs de cœur que la vie m'a tendrement donné,

A mon binôme et amie, Cylia, sans qui tout cela n'aurait pas eu le même charme,

A toute personne m'ayant encouragé tout au long de mon cursus.

Avec toute mon affection,

Ludmila.

Liste des abréviations

AC : Actifs circulants

AI : Actifs immobilisés

AOT : Autorité Organisatrice de Transports

AOTU : Autorité Organisatrice de Transports Urbains

BAD : Banque Algérienne de Développement

BFR : Besoin de fonds de roulement

C : Cadre

CA : Chiffre d'affaires

CAF : Capacité d'autofinancement

CNUCC : Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques

CP : Capitaux propres

CR : Coût de revient

CT : Charges totales

CTF : Clean Technology Fund

DC : Dettes à court terme

DLMT : Dettes à long et moyen terme

E : Exécution

EBE : Excédent brut d'exploitation

EPIC : Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial

ETUSA : Etablissement de Transport Urbain et Suburbain d'Alger

ETUSB : Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Béjaïa

FEM : Fonds pour l'Environnement Mondial

FIC : Fonds d'Investissement Climatique

FMI : Fonds Monétaire International

FNI : Fonds National d'Investissement

FR : Fonds de roulement

GCF : Green Climate Fund

HT : Hors taxes

KP : Capitaux permanents

LTA : Land Transport Authority

M : Maîtrise

MDP : Mécanisme de Développement Propre

OCDE : Organisme de Coopération et de Développement Economique

ONG : Organisation non gouvernementale

PC : Passif circulant

PPP : Partenariat Public-Privé

SEM : Sociétés d'Economie Mixte

SFMTA : San Francisco Municipal Transportation Agency

SPA : Société par actions

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France

SYTRAL : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise

TC : Transports collectifs

TCU : Transports collectifs urbains

TN : Trésorerie nette

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée

UITP : Union Internationale des Transports Publics

VA : Valeur ajoutée

VD : Valeur disponible

VE : Valeur d'exploitation

VI : Valeurs immobilisées

VE : Valeur d'exploitation

Sommaire

Introduction Générale	01
Chapitre I: Aspects théoriques sur le transport urbain	
<i>Introduction chapitre I</i>	04
Section 01 : Définition du transport urbain et ses modes	04
Section 02 : Historique des moyens de transport	08
Section 03 : La notion de mobilité urbaine.....	14
<i>Conclusion chapitre I</i>	17
Chapitre II : Le financement du transport urbain	
<i>Introduction chapitre II</i>	18
Section 01 : Les coûts d'un système de transport urbain public.....	18
Section 02 : Les acteurs de financement des transports urbains.....	20
Section 03 : Les modalités de financement du transport urbain.....	22
<i>Conclusion chapitre II</i>	51
Chapitre III : Etude de cas « Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaia »	
<i>Introduction chapitre III</i>	53
Section 01 : Présentation générale de l'ETUS-BEJAIA.....	53
Section 02 : Analyse financière de l'ETUSB sur la période allant de [2017 à 2021].....	68
Section 03 : Calcul du coût de revient d'un ticket de transport au sein de l'ETUSB sur la période allant de [2017 à 2021].....	90
Section 04 : Analyse des résultats et recommandations.....	106
Conclusion Générale	112

Introduction Générale

Contexte de l'étude :

Tout au long de la durée de vie d'une entreprise, depuis sa création à son fonctionnement et son développement, la question de financement apparaît comme une évidence à laquelle il semble indispensable de répondre continuellement, afin de permettre à l'entreprise de se doter d'un outil de production et de financer son cycle d'exploitation, mais aussi, pour faire face à ses engagements.

Le financement désigne alors pour une entreprise, l'opération qui consiste à se procurer des fonds nécessaires à la satisfaction constante de ses besoins. Pour cela, les ressources financières utilisées sont très diverses, elles sont généralement regroupées dans deux catégories : les capitaux propres et les capitaux empruntés. C'est ainsi qu'il revient à chaque entreprise de choisir et de combiner les différents moyens de financement de façon à assurer à la fois la rentabilité et la solvabilité de l'entreprise ou encore pour faire face aux risques, tout en sachant que le choix d'une source de financement donnée, sur une autre, aura éventuellement une conséquence à la fois sur la situation et la structure financière de l'entreprise.

Cependant, il n'est pas seulement question de trouver les fonds dont l'entreprise a besoin pour assumer son activité mais de savoir comment utiliser les ressources financières pour maximiser son profit et par conséquent, garantir sa pérennité.

Au cours des dernières années, le financement des entreprises a connu une réelle évolution notamment grâce à l'apparition de nouveaux instruments financiers. Nous serions passés d'une « économie d'endettement » à une « économie des marchés financiers » pour assouvir un besoin vital de réalisation de plus de bénéfices et aussi pour moderniser le système financier suite au développement des technologies de l'information et de communication (TIC).

Le transport urbain quant à lui est une activité transversale, qui joue un rôle majeur dans tout processus de développement socio-économique. Il regroupe tous les moyens de transport propres à une ville ou à une agglomération adaptée à cet environnement et comprend à la fois les transports en commun et les transports individuels.

Sur le plan économique, les transports urbains remplissent une fonction cruciale dans les villes : d'une part, en répondant aux objectifs économiques à travers une utilisation efficace des ressources disponibles et d'autre part, en participant à la croissance économique nationale via la résorption de la pauvreté.

Sur le plan social, les transports urbains permettent non seulement d'accéder aux emplois et aux services sanitaires, éducatifs et sociaux essentiels au bien-être des populations mais aussi, ils permettent à ces dernières de profiter des abaissements des coûts des transports et des externalités positives engendrées par les infrastructures des transports urbains.

La demande de transport urbain a beaucoup évolué depuis les années 1970, en se complexifiant et dans le même temps, le transport urbain est devenu une question éminemment politique et stratégique pour les villes qui se sont retrouvées dans l'obligation de

Introduction générale

se doter d'une offre de transport fiable, peu vulnérable, évolutive et en adéquation avec la demande de mobilité exprimée par les citoyens en situation normale, mais également lors de dysfonctionnements. Elle s'accroît de jour en jour à cause de l'explosion démographique qu'a connu le XXI^e siècle.

Pourtant, la réalité des villes est souvent en opposition aux différents objectifs visés, particulièrement dans les pays en voie de développement. En effet, les villes du monde sont, chaque jour, confrontées à un décalage entre l'aspiration d'avoir un système de transport urbain idéal, autrement dit qui remplit les trois conditions suivantes : efficacité, équité et durabilité et les ressources financières mises à la disposition des villes pour financer, via des entreprises de transport urbain, un système complexe et qui peine à suivre l'évolution incessante de l'urbanisation.

Les arrangements financiers inappropriés et insuffisants sont amplement responsables de la détérioration de la situation des transports urbains, caractérisée par des investissements axés sur les voitures personnelles, le manque de moyens pour l'entretien des véhicules et des routes, les mauvaises infrastructures pour les piétons, la congestion, la pollution des sols et la dégradation de la qualité des services dans les transports urbains collectifs.

Dans l'intention de répondre à ses défis, les décideurs des villes sont alors tenus de réaliser de nouveaux investissements en matière d'infrastructures de transports urbains et de sans cesse améliorer les systèmes déjà existants, dans un soucis de recherche continu de modernisation, afin d'avoir des réseaux de transports moins émissifs en gaz à effet de serre, accessibles à un plus grand nombre, plus économes en énergie et moins consommateurs d'espace. C'est ainsi, que la question relative à la recherche de financements plus efficaces afin de pouvoir financer ces nouveaux investissements et surmonter les différents obstacles auxquels le système de transport urbain doit faire face, est apparue et fait débat entre les communautés internationales.

Problématique de recherche :

En Algérie, les centres urbains ont bénéficié de quelques projets d'investissement portant sur le développement des infrastructures et la diversification des modes de transport, à savoir la création de Tramways, Métros, Téléphériques et des modes par bus. Dans le but de garantir des conditions sociales et économiques plus favorables, les populations urbaines et périurbaines expriment un besoin de déplacement de plus en plus accru pour différents motifs.

Le choix du thème est donc dicté par l'importance des transports urbains qui nécessitent des améliorations régulières les amenant à faire appel à plus de financement. Ainsi, notre étude a comme objet de répondre à la question suivante :

Quels sont les différents obstacles de rentabilité et de financement des transports urbains ?

Introduction générale

Pour répondre à la question principale, nous avons jugé utile de nous focaliser sur d'autres questions subsidiaires :

- Quels sont les coûts que supportent les transports urbains ?
- Quels sont les acteurs et les modalités du financement des transports urbains ?
- Qui contribue au budget public du transport urbain ?

Pour mener à bien notre travail, nous nous sommes basées sur les hypothèses suivantes :

- Les collectivités locales et l'Etat sont les acteurs majeurs dans le financement du transport urbain ;
- Les usagers des transports urbains contribuent à leurs financements via l'achat du titre de transport ;
- Les transports urbains collectifs sont subventionnés.

Tout au long de notre travail, nous avons comme objectifs de comprendre le fonctionnement du système de transport urbain, assimiler ses acteurs et les modalités de son financement et surtout d'évaluer si les sources de financement adoptées suffisent à combler les déficits des entreprises de transport urbain.

Pour répondre aux séries de questionnements et d'objectifs tracés, nous avons décidé d'opter pour une méthode analytique basée sur le financement des transports urbains combinée à une recherche bibliographique et documentaire.

Notre travail a été enrichi par une étude pratique réalisée au sein de « **L'ETABLISSEMENT DE TRANSPORT URBAIN ET SUBURBAIN DE BEJAIA** » qui porte principalement sur une analyse de la structure financière de l'entreprise afin de déterminer sa situation financière, ses sources et ses difficultés de financement.

Notre étude, intitulée « **Financement du transport urbain : cas de l'ETUSB** », est scindée en trois chapitres :

- Le premier chapitre sera consacré à l'étude théorique des transports urbains, leur évolution dans le monde et en Algérie, ainsi qu'à la notion de mobilité;
- Le deuxième chapitre sera consacré au financement des transports urbains, en développant les acteurs et les coûts qui entrent en jeu dans leurs financements et nous joindrons des exemples et des expériences réussies dans divers pays ;
- Le troisième chapitre sera consacré à une étude du cas de l'ETUSB, en analysant sa structure financière, suivi du calcul de la compensation tarifaire et du coût de revient d'un ticket de transport ETUSB, afin d'essayer de confirmer ou de rejeter nos hypothèses.

Chapitre I :
Aspects théoriques sur le
transport urbain

Introduction :

Le transport urbain est une branche rattachée au système de transport, qui englobe les différents modes de transport et leurs infrastructures respectives établis en fonction de la structure urbaine de la ville. Selon Michel Chesnais, « *un système de transport est constitué d'un ensemble de moyens, dont la finalité fondamentale est de satisfaire un besoin de déplacement ou de transfert, ou plus généralement de communication, entre des lieux géographiques distincts* »¹.

Ainsi, le système de transport terrestre est composé de quatre sous-systèmes, à savoir : ferroviaire, ferroviaire urbain, routier motorisé et routier non motorisé. A l'égard de notre étude, nous nous sommes particulièrement penchées sur le système de transport routier motorisé, au sein duquel nous retrouvons les autobus.

L'autobus est un mode de transport fondamental et essentiel au système de transport urbain algérien. Le transport urbain joue un rôle imposant et important au sein d'une économie car il demeure primordial et nécessaire à toutes sociétés. De nos jours, il est considéré comme étant un facteur majeur du développement économique.

Au sein de ce chapitre, nous aborderons les généralités concernant le transport urbain. Nous débiterons par les définitions relatives au transport urbain et à chaque mode de transport. Ensuite, nous poursuivrons avec un bref résumé de l'évolution du transport urbain à travers le temps en accordant une sous-section afin d'expliquer cette évolution du point de vue de l'Algérie. Enfin, nous consacrerons une section en vue de développer la notion de mobilité urbaine.

Section 1 : Définition du transport urbain et ses modes

Au sein de cette première section, nous donnerons la définition du transport urbain, en précisant la différence entre les transports en commun et les transports individuels. Puis, nous mettrons en exergue les différents modes de transport relatifs à chacun des types de transport cités précédemment.

1.1 Définition du transport urbain :

Le transport urbain est souvent confondu avec le terme « transports en commun ». Pourtant, les transports urbains comprennent en réalité aussi bien les transports en commun que les transports individuels. La spécificité des transports urbains est qu'ils sont propres à une ville ou à un milieu urbain. Ainsi, le transport urbain rassemble l'ensemble des moyens de transport propres à une ville qui permettent aux personnes de se déplacer d'un point A à un point B.

¹ CHESNAIS M., 1980, *Transports et espace français*, éd. Masson, coll. Géographie, 212 pages.

151.2 Différence entre transports en commun et transports individuels :

Les transports en commun désignent les transports collectifs mis à la disposition de la population en mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil et au transport simultanés de plusieurs personnes. Ils sont généralement accessibles en contrepartie d'un titre de transport acheté par l'utilisateur et sont soumis à des horaires et des trajets prédéfinis, ponctués par plusieurs arrêts. Par ailleurs, certains transports en commun se déplacent en site propre, c'est-à-dire qu'ils circulent sur des voies qui leur sont spécialement réservées, contrairement à d'autres transports collectifs qui circulent en site banal, c'est-à-dire qu'ils partagent les mêmes voies que les véhicules individuels et sont sujets aux aléas de la circulation globale.

En ce qui concerne le transport individuel, il recense les divers moyens de transport où l'individu est le seul à se déplacer, il n'emprunte pas un mode de transport collectif et ne paye pas de titre de transport pour ses déplacements. De plus, le transport individuel ne comporte pas de contraintes relatives aux horaires ou à un itinéraire bien défini, il procure un certain sentiment de liberté qui fait défaut au transport en commun.

1.3 Les types de modes de transport et leurs définitions :

Le secteur des transports urbains a connu divers changements au fil du temps, s'adaptant sans cesse aux changements de la société, de l'évolution démographique et de l'étalement urbain. Pareillement, les modes de transport urbain ont dû s'adapter à leur tour afin de répondre à la demande de transport des usagers qui ne cesse d'augmenter. Ainsi, nous consacrerons cette sous-section aux multiples modes de transport existants, tout en les classant suivant leurs types respectifs.

1.3.1 Les transports en commun :

Dans la catégorie « transport en commun », nous citerons :

- L'autobus : est l'un des moyens de transport en commun le plus répandu dans le monde et en Algérie particulièrement. C'est un véhicule motorisé qui assure le transport de voyageurs en milieu urbain, périurbain et suburbain et conçu pour effectuer des trajets peu longs, avec des arrêts fréquents. Il roule à une vitesse relativement faible et propose au minimum 10 places assises, avec l'autorisation de la station debout.
- Le tramway : est un mode de transport urbain à traction électrique, équipé de roues en acier pour circuler sur des voies ferrées à rails plats. Le tramway est souvent en site propre, cependant, il peut parfois être encastré à l'aide de rails à gorge dans la chaussée routière. Il offre environ 300 places (cela varie selon le modèle de la rame) et est relativement plus rapide que l'autobus, moins polluant mais plus bruyant.
- Le Trolleybus : il roule sur pneus comme un bus et est propulsé par un moteur électrique comme un tramway. Son alimentation se fait par deux lignes bifilaires et son système de captage de courant est identique à celui exploité par les tramways. Par

ailleurs, son étymologie renvoie au premier tramway électrique, qui était alimenté par un chariot courant sur deux fils aériens et cette méthode fut appelée « *troller*² », inspiré du terme anglais « *trawl* » qui signifie chalut. Il existe des trolleybus dotés d'un moteur auxiliaire qui leur permet de se déplacer à vitesse minimale en absence de lignes aériennes dans certains espaces. Le trolleybus est silencieux et veille au respect de l'environnement.

- Le Métro : abrégé du terme « métropolitain », est un chemin de fer électrique, souterrain qui dessert une grande ville. Selon l'UITP³, « *les métros sont des systèmes ferroviaires urbains de grande capacité, fonctionnant sur une emprise exclusive (site propre). Les lignes de métro fonctionnent avec des trains composés d'au moins deux voitures et d'une capacité totale d'au moins 100 passagers par train. Les chemins de fer de banlieue ne sont pas inclus. Les systèmes basés sur des véhicules légers sur rail, monorail ou avec la technologie de lévitation magnétique sont inclus* »⁴.
- La navette fluviale : ou un « bateau-bus » est un mode de transport relatif aux villes ayant des fleuves et/ou des rivières, qui traversent ces dernières. C'est un type de bateau utilisé pour le transport en commun et son organisation est similaire à celle d'un réseau de bus urbain. Ce mode de transport est actif dans plusieurs villes du monde, comme c'est le cas en Côte d'Ivoire. En effet, des navettes fluviales parcourent quotidiennement la lagune Ébrié à Abidjan pour le transport des voyageurs.
- Le funiculaire : est un type de transport collectif, sous forme de remontée mécanique et pourvu de petites rames, circulantes sur des rails en pente et tractées par un câble. Il est notamment utilisé pour la desserte d'un territoire urbain au relief épineux, dans certains cas, dans des stations de ski en montagne ou encore pour l'accès à des sites de randonnées. A Paris, plus exactement à Montmartre, le funiculaire détient un caractère majoritairement touristique car il transporte les touristes jusqu'à la Basilique du Sacré Cœur, en leur évitant ainsi la montée des 222 marches et en leur offrant une vue imprenable de la capitale française.
- Le téléphérique : est une forme de transport urbain par câble aérien, composé par des cabines qui transportent environ 30 passagers, à traction électrique. A Alger par exemple, ce mode de transport est vraiment intéressant et adapté à la ville, car certains quartiers sont situés vers le bas et d'autres sur les hauteurs. Ainsi, la ville compte 4 lignes de téléphériques, dont les principales sont : le téléphérique de Notre-Dame d'Afrique et le téléphérique du Mémorial "*Maqam Echahid*", largement fréquentés par les touristes.

²Troller, de l'ancien français qui signifie « traîner ».

³ L'Union Internationale des Transports Publics est une association à caractère international, créée en 1885 et ayant pour but l'organisation et la réglementation des transports publics mondiaux.

⁴ UITP, 2009, *Metro, light rail and tram systems in Europe*, ERRAC, 44 pages.

1.3.2 Les transports individuels motorisés :

Au sein de la catégorie « transport individuel motorisé », nous noterons :

- La voiture : autrefois dite automobile, est un véhicule à quatre roues, motorisé et en capacité de transporter au maximum cinq personnes. Toutefois, elle demeure dans la catégorie du transport individuel car c'est une propriété personnelle à l'utilisateur. D'ailleurs, elle est symbole de liberté et d'autonomie et représente le mode de transport individuel par excellence, de par ses nombreux avantages : que ce soit sa modularité ou sa facilité d'utilisation.
- La moto : est un véhicule individuel motorisé, composé de deux roues. Il autorise le transport d'une à deux personnes maximum et représente de réels avantages pour ses usagers car il promet la même flexibilité d'itinéraire qu'une voiture en occupant moins d'espace, entraînant ainsi la fluidité du trafic et en consommant moins d'énergie également.
- Le taxi : il peut être considéré comme un transport en commun car plusieurs personnes l'empruntent durant une même journée. Cependant, nous choisissons de le classer au sein des transports individuels car il n'est pas commun à plusieurs personnes sur un même trajet. C'est un véhicule automobile terrestre et privé, qui se charge du transport de passagers de porte à porte. L'avantage majeur du taxi est que l'utilisateur est conduit par un chauffeur, il n'a donc pas à se soucier du stationnement ni des embouteillages durant le trajet. Le mot « taxi » provient du mot « taximètre » qui est un appareil destiné à mesurer à la fois le temps et la distance d'un trajet pour établir le montant à payer par le passager.

1.3.3 Les transports individuels non motorisés :

Dans la catégorie « transport individuel non motorisé », nous évoquons :

- La marche à pied : qui peut être considérée comme étant un moyen de transport primitif car l'Homme s'est toujours déplacé grâce à la force de ses jambes. De plus, la marche est un mode de transport écologique, elle ne nécessite pas de carburant et ne provoque aucunement la congestion au sein des villes, elle assure un gain de temps considérable en évitant les embouteillages fréquents sur les voies de transport. Cependant, la marche à pied est limitée par les longues distances, pour lesquelles il est préférable d'emprunter un autre mode de transport, moins physique.
- Le vélo : autrement appelé bicyclette, est un mode de transport terrestre à propulsion humaine. En plus d'être non polluant, il est bénéfique pour la santé et est même considéré comme un sport. Ce mode de transport s'est largement répandu en Europe et en Asie, surtout car des pistes cyclables y ont été aménagées. En France, un système

de vélo partage a été mis en place en mettant à disposition des usagers deux types de vélos : électrique et mécanique afin d'encourager l'usage de ce mode de transport.

- La trottinette : est un engin de déplacement individuel qui joint l'utile à l'agréable. Initialement conçue pour distraire et amuser les enfants, la trottinette occupe aujourd'hui un rôle plus important car elle permet les déplacements en zone urbaine. Particulièrement suite à l'avancée technologique, elle devient motorisée et équipée de batteries électriques qui allègent considérablement l'effort physique accompli par l'utilisateur et favorisent la vitesse des déplacements.
- Le gyropode : nommé également transporteur personnel, est un véhicule totalement électrique et monoplace. Sa conception a été inspirée de la trottinette, il est doté d'une base stable qui s'appuie sur deux roues parallèles et d'un système de stabilisation gyroscopique pour éviter les chutes. L'utilisateur se retrouve donc debout et maintient cette position à l'aide d'un manche. En outre, il existe à présent des variantes de gyropodes sans guidon ou à roue unique.
- Les rollers : ce sont des bottines à roulettes, fixées aux pieds de l'utilisateur et qui permettent les déplacements via l'appui du poids du corps sur ces petites roues. Ils font partie des moyens de transport dit « doux » car ils offrent de sérieux atouts sur le plan écologique, essentiellement parce qu'ils ne sont pas polluants ni encombrants.

En définitive, suite à cette première section, nous relevons l'importance des transports urbains tant sur le plan économique que social : ils sont le moteur de l'activité économique et des relations sociales. De plus, la multiplicité des modes de transport représente une réelle aubaine pour les usagers ayant la capacité de faire le choix de la multi modalité des transports urbains pour leurs déplacements.

Section 2 : Historique des moyens de transport

Au cœur de cette section, nous relaterons l'évolution des moyens de transport dans le monde dans un premier temps, puis nous ferons de même avec l'évolution des transports urbains en Algérie, en nous focalisant sur les phases majeures qu'a connues le secteur des transports urbains à partir des années 1970.

2.1 L'évolution des moyens de transport :

Il y a fort longtemps, les premiers moyens de transport étaient exclusivement individuels : les déplacements se faisaient à pied. Par la suite, l'Homme eut l'idée d'utiliser les bêtes pour se déplacer : à dos de cheval, de mulet ou d'âne. Suite à l'invention de la roue, approximativement vers les années 1600, les déplacements se faisaient en carrosse⁵. Au

⁵Le carrosse est un véhicule hippomobile à quatre roues. Il se généralise au tournant du XVII^e siècle et est utilisé par la bourgeoisie et la noblesse pour leurs déplacements.

Chapitre I : Aspects théoriques sur le transport urbain

XIX^{ème} siècle, après la création du pneumatique en 1888 par *John Boyd Dunlop*⁶, un nouveau moyen de transport a vu le jour : la bicyclette. Après cela, le moteur fut inventé et le véhicule motorisé à deux roues succéda à la bicyclette.

Puis, grâce à l'avènement de « *la révolution industrielle* »⁷ et l'apparition de la machine à vapeur, le transport terrestre s'est développé sur le plan collectif.

Au début du XIX^{ème} siècle, les omnibus tirés par des chevaux sont apparus ensuite les tramways tirés par des chevaux, afin de permettre à un nombre plus important de personnes d'effectuer des déplacements. L'ancêtre du tramway que l'on connaît aujourd'hui est celui de New York inauguré en 1832, dont la traction s'effectuait grâce à des chevaux et reliait le centre de New York et le quartier Harlem. Cependant, la traction animale s'avère coûteuse pour les compagnies, devant posséder une importante cavalerie, ce qui occasionna la mise en place de tramways tirés par des locomotives à vapeur, particulièrement pour les déplacements en suburbain. Plus tard, la traction mécanique a été introduite aux tramways en 1876 et ça ne sera qu'à la fin du siècle que le tramway électrique, tel que nous les connaissons de nos jours, verra le jour. En France, les premières lignes de ce type s'actionnent à Clermont-Ferrand en 1890 puis au cours des dernières années du siècle, l'électrification des réseaux de tramways se répandit rapidement dans diverses villes, à l'exception de la capitale.

La fin du XIX^{ème} siècle est caractérisée par l'apparition des trolleybus et le début du XX^{ème} siècle par l'introduction des bus au sein des réseaux de transport. Ces derniers se sont développés au détriment des tramways, notamment à cause de la gêne qu'occasionnaient ces derniers aux autres usagers de la route.

Le chemin de fer métropolitain (appelé Métro) est apparu en 1863 à Londres. Inauguré le 10 janvier 1863, la première ligne de métro fait 6,5 km de long et relie *Farringdon Street* à la *Gare de Paddington*. Son tunnel était constitué d'une tranchée couverte.

Il est à noter que tous les moyens de transport dont nous bénéficions actuellement remontent à plus d'un siècle.

2.2 L'évolution des transports urbains en Algérie :

En Algérie, vers les années 70-80, toutes les villes moyennes ont bénéficié de la création de leur propre opérateur public de transport et la plupart de ces opérateurs détenaient le quasi-monopole sur le marché de transport urbain. Soutenues financièrement par l'Etat, et ce, à travers les collectivités locales, les entreprises de transport public assuraient le service public et jouissaient d'une structure organisée avec divers services : exploitation, maintenance et administration.

⁶ John Boyd Dunlop, né le 5 février 1840 en Écosse et mort le 23 octobre 1921 à Dublin en Irlande, est un inventeur écossais, fondateur de la compagnie de pneumatiques qui porte son nom, Dunlop.

⁷ Période historique s'étalant du 18e au 20e siècle, la révolution industrielle a permis la modernisation de nombreux pays.

Chapitre I : Aspects théoriques sur le transport urbain

A partir des années 90, un manque de subventions concernant ces entreprises publiques est apparu, engendrant d'importants problèmes financiers. Ainsi, dans le but de pallier ces derniers, certaines entreprises ont tenté d'améliorer leur situation financière par le biais de la diversification d'activités. Par exemple, au sein de l'entreprise de transport public de la wilaya de Batna, de nouvelles activités ont été ajoutées : ouverture d'une auto-école, inauguration de lignes de transport en suburbain et création d'une agence de tourisme. Malgré cela, l'entreprise n'a pas réussi à combler son déficit financier et finit par être liquidée, comme ce fut le cas pour plusieurs autres entreprises, dans le cadre de la déréglementation qui s'appliqua à quasiment tous les secteurs.

Au-delà des résultantes de la déréglementation, liée au modèle de développement, plusieurs facteurs peuvent être cités pour mieux expliquer la cessation de ces entreprises de transport publiques. Nous citerons parmi eux :

- l'écart entre les coûts réels et les tarifs symboliques appliqués ;
- la gratuité des transports pour quelques catégories de la population, tel que les personnes en situation de handicap ;
- l'exploitation de lignes non rentables due aux obligations de service public ;
- la flambée des coûts à partir des années 90, suite à la dévaluation du dinar algérien ;
- le manque de qualification du personnel et surcharge en termes d'effectif ;
- l'absence de subventions en raison de la crise économique de l'époque et de l'austérité budgétaire qui en découla.

D'une manière analogue, une étude⁸ relative aux entreprises publiques de transport de marchandises a été réalisée, dont les résultats sont conformes aux entreprises publiques de transport urbain: il s'avère qu'à travers le mécanisme des prix (les tarifs des prestations), ces entreprises faisaient recours à leurs ressources propres (amortissement et bénéfices) afin de financer les pertes de productivité chroniques mais également la stagnation de leurs tarifs.

En somme, la totalité de ces facteurs, combinée au souci de non recouvrement des créances, ont abouti à la non viabilité de ces entreprises. Ainsi, les opérateurs publics ont fini par disparaître dans l'ensemble des villes du pays, à l'exception de l'ETUSA à Alger qui fut préservée (autrefois nommée Régie Syndicale des Transports Algérois). « *En 2003, les places offertes par le parc étatique ne représentaient que 2.65% de l'ensemble des places du parc en circulation, dont plus de 82% à Alger* »⁹.

A partir des années 90, l'Algérie adopte la politique de libéralisation et de déréglementation du secteur de transport urbain, ce qui a causé la disparition progressive des opérateurs publics dans toutes les wilayas et par la même occasion, a engendré le foisonnement des opérateurs

⁸BOUBAKOUR Fares et BENCHERIF Houria, "Evolution du transport urbain en Algérie: du mode artisanal à la régulation par l'Etat", revue Géotransports n°1-2, 2013, p 02.

⁹BOUBAKOUR Fares et BENCHERIF Houria, Ibid, p 03.

du secteur privé, sous forme de très petites entreprises détenant au plus deux à trois véhicules. La conséquence la plus directe et la plus flagrante de la déréglementation a été l'accroissement de l'offre. En effet, de 1988 (année de la libéralisation) à 2002, le parc national est passé de 12 600 véhicules à 46 136 véhicules tous types confondus, soit une augmentation de 266%¹⁰. L'offre en termes de moyens de transport est plus adaptée et adéquate à la demande et aux besoins des usagers, comparée à celle des années 80. Effectivement, les déplacements se font de manière plus fluide et plus fréquente, que ce soit en milieu urbain, suburbain ou même en interurbain, et ce, à des prix assez bas et accessibles à tous. Cependant, la hausse notable de l'offre de transport s'est opérée sans maîtrise ni contrôle par les autorités concernées et sans nécessité de tenir un cahier des charges. Ainsi, un nombre colossal d'opérateurs privés apparaît dans toutes les villes du pays : ils se comptent actuellement par centaines au sein d'une seule ville. Cette dispersion de l'offre a naturellement eu des effets néfastes sur la mise en œuvre d'une quelconque politique de transport urbain, sur l'environnement et sur la qualité de l'offre.

En somme, la libéralisation du secteur de transport public urbain a certes facilité la mobilité des usagers mais a fini par atteindre ses limites, en se traduisant par les divers points suivants :

1- La surcapacité : ce phénomène de surcapacité a été observé dans plusieurs villes et représente une abondance de l'offre de transport en général et particulièrement sur certaines lignes. Cela est dû au développement du nombre d'opérateurs privés et du parc de véhicules qui s'est fait de manière incontrôlée, en occasionnant des conséquences diverses sur tous les plans : congestion, pollution, hausse de la consommation de carburant, etc.

2- La qualité de service dans les transports collectifs urbains : il s'agit d'évaluer et d'examiner la satisfaction des usagers en termes de ponctualité et de régularité des bus, du confort et de l'accueil en leur sein mais également de la sécurité des passagers et la qualité des stations. Ainsi, des études¹¹ ont démontré que les usagers n'étaient pas globalement satisfaits de la qualité de service offerte par les transports collectifs urbains, particulièrement, pour ce qui est de la sécurité : vols, agressions et conduite dangereuse ont été signalés. De plus, en matière d'accueil, les clients jugent qu'il doit être amélioré, que ce soit l'hygiène (mauvaises odeurs, poussières, saleté des sièges) ou l'amabilité du personnel, les deux sont à parfaire. Ajoutant à cela, les usagers dénoncent la surcharge des bus, le volume trop élevé de la musique ou encore l'aménagement anarchique et insuffisant des abribus.

3-Problèmes d'équité et d'exclusion : en effet, les quartiers périphériques sont peu, parfois même pas du tout desservis par les services de transport collectifs, ce qui marginalise les habitants concernés en les contraignant à marcher plusieurs minutes afin d'atteindre l'arrêt de bus le plus proche de chez eux. Ce problème relève du non-respect des lignes par les opérateurs privés, qui favorisent les lignes les plus rentables en délaissant les lignes qui

¹⁰ BOUBAKOUR Fares et BENCHERIF Houria, Op. cit., p 03.

¹¹ BOUGUENNA Salim , « Etude de la qualité de service auprès des usagers du transport collectif urbain. Cas de la ville de Constantine. » Mémoire de magister en gestion. Faculté des sciences économiques. Université de Constantine. Novembre 2005.

rappellent moins, pour cause de la faible demande. En complément, l'attention a été attirée sur les plages horaires durant lesquelles le transport collectif urbain est disponible, car à la tombée de la nuit, les bus privés ne sont plus en activité et cela peut s'avérer très handicapant pour les usagers.

4-Développement des transports par taxis clandestins : le transport informel est une conséquence directe du point cité précédemment. Aujourd'hui, ce mode de transport est tout à fait banal dans notre société et apprécié par les usagers car le taxi clandestin se déplace partout en urbain et en suburbain, à toute heure et à des prix souvent négociables. Cette activité, rare durant les années 80, s'est très vite développée après la libéralisation suite à la crise économique, le Programme d'Ajustement Structurel du FMI et la vague de licenciements qui s'en est suivie.

5- Arbitrage voiture particulière/transport public : le niveau de vie des Algériens s'étant amélioré, la possibilité d'acquérir un véhicule s'est accrue. Le taux de motorisation s'est envolé suite au développement et à la croissance économique qu'a connue le pays à cette période, ainsi, les Algériens ont rapidement manifesté une préférence aux déplacements en voiture plutôt qu'en bus. Au tournant des années 2000, en tenant compte de la situation des transports urbains post libéralisation et considérant les enjeux en termes de développement durable, les autorités algériennes ont décidé de mettre en vigueur une toute nouvelle politique, fondée sur la modernisation du système de transport collectif urbain afin de proposer un service de qualité.

Pour ce faire, l'Etat reprend en main le secteur des transports urbains en mettant en place un programme ambitieux basé sur ces 4 grands axes principaux :

- Investissements publics massifs dans les transports :

En vue d'apporter des solutions aux problèmes occasionnés dans le secteur des transports terrestres, l'Etat algérien s'est engagé en tant qu'acteur/régulateur, suite à l'augmentation du prix du baril de pétrole (en passant de 15,14 \$ en 1988 à 28,77 \$ en 2000)¹² qui a considérablement encouragé son retour. De ce fait, des décisions relatives à de grands projets d'investissement lourds et structurants ont été prises et les projets entrepris à des coûts astronomiques, notamment la construction de l'autoroute « Est-Ouest » qui reliera la frontière marocaine à la frontière tunisienne, en passant par les grandes villes du nord et celle des « Hauts-Plateaux » qui reliera Tébessa à Tlemcen. En ce qui concerne le transport urbain, des projets de tramways ont été lancés dans plusieurs grandes agglomérations, à savoir Alger, Oran et Constantine. Puis, il a été convenu d'élargir le champ des investissements sur les autres villes du pays en fonction des études de faisabilité et des appels d'offres de réalisation.

- Création d'une entreprise publique de transport urbain dans toutes les wilayas du pays :

Comme nous l'avons cité plus haut, les entreprises publiques de transport urbain ont été créées dans les grandes villes du pays avant le désengagement de l'Etat et seule celle d'Alger

¹² Informations recensées sur le site " prixdubaril.com" à partir des données de l'OPEP.

fut maintenue après cela. Par la suite, il a été décidé de généraliser la création de ces entreprises publiques sur l'ensemble du territoire national, à savoir les 48 wilayas de l'époque. Aujourd'hui, c'est effectivement le cas et tous les chefs-lieux de Wilaya ont été dotés de 30 bus neufs prêts à l'emploi lors du lancement des entreprises.

Ainsi, la finalité visée est de stimuler la concurrence vis-à-vis du secteur privé en instaurant un effet d'entraînement, via le « Benchmarking compétitif », sur l'optimisation de la qualité du service et encourager le regroupement potentiel des opérateurs privés.

Cependant, la part de marché du secteur public demeure insuffisante comparée à celle des opérateurs privés.

- Mise en place d'une autorité organisatrice :

Dans l'optique de dynamiser le secteur des transports urbains, tout en veillant au respect des cahiers des charges ainsi qu'à l'intégration fonctionnelle et tarifaire, il a été convenu la création d'une autorité organisatrice.

Avec l'arrivée de nouveaux modes de transport à Alger (tramways et métros), il s'est avéré opportun de mettre en place une constitution capable de garantir une coordination et une complémentarité entre les divers modes de transport utilisés mais aussi, d'établir une organisation des transports urbains. Cette disposition a été concrétisée par le décret exécutif n°12-190 du 25 avril 2010 portant création des Autorités Organisatrices des Transports Urbains au niveau de neuf wilayas dont Alger, Annaba, Batna, Constantine et Sétif.

- Encouragement des regroupements des opérateurs de transport urbain :

Afin de gérer au mieux l'affluence des opérateurs privés sur le marché, il est nécessaire d'inciter ces derniers à se regrouper par ligne ou par secteur géographique. Par exemple, le regroupement sous forme de SPA pourrait rassembler les moyens, opérer des péréquations (répartition égalitaire) sur les lignes les moins rentables et amener à la création d'une structure administrative et de gestion adaptée. Pour les opérateurs privés, leur intégration au sein d'un collectif est synonyme d'allègement de la charge de travail car des services communs de gestion seront assurés. Il s'agit également d'une stratégie face au secteur public qui tend à s'étaler sur le marché avec la perspective de création de lignes de tramways. Cependant, le regroupement des opérateurs privés n'a toujours pas été mis en pratique car l'idée est exposée à des réticences de la part de ces derniers : en effet, certains craignent une baisse importante de leur recettes si le regroupement est appliqué.

En bref, nous retenons que le secteur des transports urbains, comme n'importe quel autre secteur, s'adapte continuellement au développement et se diversifie au fil du temps. Quant au cas de l'Algérie, il est évident que la situation des transports urbains pourrait jouir d'une meilleure organisation qui serait profitable à la société et à l'économie du pays. Nous tenons à préciser que suite aux moyens alloués et aux structures mises en œuvre par l'Etat, dans le cadre de la nouvelle politique, certains problèmes de transport et de mobilité tendent à disparaître petit à petit. Cependant, un problème majeur demeure d'actualité et représente un réel défi, qui se manifeste dans l'usage abusif de la voiture individuelle, en délaissant les transports en commun, même lorsque ces derniers sont de qualité. Ainsi, il est donc

primordial d'encourager le développement des modes de transports respectueux de l'environnement et de renforcer l'usage des modes de transports collectifs.

Section 3 : La notion de mobilité urbaine

Dans le cadre de cette troisième section, nous définirons la mobilité en son sens large, puis nous mettrons en évidence la répartition des types de mobilité. Ensuite, nous expliquerons les concepts de mobilité urbaine et particulièrement, la mobilité urbaine durable.

3.1 Définition de la mobilité :

Le système de transport est foncièrement lié à la notion de mobilité, car en l'absence de cette dernière, les modes de transport ne seraient pas nécessaires. Autrement dit, la mobilité est considérée comme étant le rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des actions qui participent au déplacement des personnes et des objets matériels. Et dans ce contexte très large, les transports sont les systèmes techniques directement consacrés à ces déplacements. Dans son acception la plus générale, la mobilité fait référence aux mouvements et à la capacité de se mouvoir. Selon Pierre MERLIN et Françoise CHOAY¹³, « c'est la propension d'une personne à se déplacer ».

3.2 La répartition des types de mobilité :

Nous pouvons répartir les types de mobilité en fonction de l'échelle spatiale ou temporelle et en fonction du type de déplacement, à savoir, motorisé ou non-motorisé. Ainsi, Pierre MERLIN propose cette classification de mobilité spatiale :

- à l'échelle intercontinentale, qui va d'un continent à un autre ;
- à l'échelle interrégionale, qui va d'une région à une autre ;
- à l'échelle régionale, au sein d'une seule et même région ;
- à l'échelle locale, c'est celle qui s'applique à l'agglomération urbaine.

En ce qui concerne l'échelle temporelle, MERLIN suggère cette répartition :

- la mobilité quotidienne : elle correspond aux déplacements quotidiens du domicile vers le travail, l'école ou autre lieu d'études, ainsi qu'aux déplacements pour différents achats du quotidien et loisirs.
- la mobilité occasionnelle : elle n'est pas constante ni régulière et correspond à des motifs variés qui ne surviennent pas souvent.
- la mobilité hebdomadaire : comme indiqué dans son appellation, la mobilité hebdomadaire se répète chaque semaine. Elle rassemble toutes les personnes étant dans l'obligation d'être loin

¹³MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, PUF, 1988.

du domicile familial, que ce soit dans le cadre professionnel ou étudiant, en plus des déplacements à des fins de détente et d'amusement.

-la mobilité saisonnière : celle qui se répète chaque année, comme c'est le cas lors des vacances par exemple.

3.3 Définition de la mobilité urbaine :

Quant à la mobilité urbaine, comme son nom l'indique, elle est relative aux villes et particulièrement aux grandes métropoles. Nous pouvons définir la mobilité urbaine comme étant l'intégralité des déplacements des personnes dans les villes. Il est à noter que la mobilité urbaine est spécifique à un périmètre urbain délimité et ne concerne pas la mobilité interurbaine qui désigne les déplacements d'une ville à une autre ni la mobilité rurale qui s'oppose aux concepts de villes et de milieu urbain. Ainsi, tous les modes de transport allant au-delà des limites de la ville sont totalement exclus de la notion de mobilité urbaine, comme nous pouvons le voir avec les trains, les avions et les bateaux.

La mobilité urbaine traite le flux des déplacements au cœur d'une ville et a pour objet les trajets quotidiens et fréquents effectués par les habitants, pour divers motifs : le travail, l'école, les courses ou encore par simple loisir. Chaque individu est concerné par au moins un de ces motifs par jour, ce qui prouve et atteste de l'importance de la mobilité au sein de toutes sociétés.

3.4 La mobilité urbaine durable :

Ces derniers temps, essentiellement au vue des retombées négatives du réchauffement climatique, les populations deviennent de plus en plus soucieuses de l'environnement et accordent de l'importance au volet écologique, car après tout, c'est le futur de notre planète qui est en jeu et les modes de transports motorisés, qui détiennent le monopole en terme de mobilité sont polluants et donc nocifs à l'écologie. Cette prise de conscience a encouragé l'émergence des mobilités dites « douce, durable et verte ».

3.4.1 La mobilité douce :

Le vélo, la trottinette, le covoiturage ou encore la marche à pieds sont les modes de transport respectueux de l'environnement et alternatifs à la voiture personnelle. Également appelés « mobilité douce », ils sont plus rapides dans les axes de circulation souvent saturés par la congestion du trafic et permettent de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre. De ce fait, la mobilité douce dispose de nombreux bénéfices: amoindrissement de la pollution, augmentation de l'activité physique qui entraîne une meilleure santé physique, amélioration de la qualité de vie et des conditions de transports, etc.

Il est opportun de spécifier que les concepts de mobilité douce et de mobilité durable sont intrinsèquement liés. Ainsi, nous pouvons dire que la mobilité durable comprend une réflexion globale sur l'environnement et les problématiques de développement durable, tout en repensant l'aménagement de l'espace urbain. Son objectif principal est de restreindre au maximum l'empreinte carbone mais aussi de réduire les inégalités territoriales dans les zones

mal desservies par les transports, en mettant en place des solutions qui favorisent le recours aux mobilités douces. Au-delà des enjeux environnementaux, le développement de la mobilité durable détient des enjeux sociaux et économiques. En effet, sur le plan économique, c'est la baisse des budgets alloués par les ménages, pour les déplacements via un mode de transport individuel et la diminution des budgets relatifs aux transports en commun par la collectivité. Quant au plan social, il s'agit du gain de temps et de l'optimisation du confort lors des déplacements.

3.4.2 La mobilité verte :

La mobilité verte est tout aussi liée aux concepts de mobilité douce et de mobilité durable. En effet, nous pouvons dire que la mobilité durable est une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie. En se rapportant à cette définition, pratique signifie efficace, il s'agit de la réalisation des déplacements quotidiens en temps et en heure, sans devoir renoncer au confort de vie. La pollution englobe autant la pollution atmosphérique, essentiellement les rejets de gaz polluants, que la pollution sonore provoquée par le nombre ahurissant de voitures et leur impact négatif sur le confort acoustique, particulièrement en centre-ville. Le respect du cadre vie énonce le respect de l'aspect esthétique de la ville, avec tout ce qu'elle comprend. Effectivement, réduire le nombre de véhicules, réduirait automatiquement les embouteillages en produisant un effet bienfaisant : la réduction du stress, la diminution des accidents de la route et l'adoucissement de la qualité de l'air environnant.

Ainsi, la mobilité durable est une politique qui vise à appliquer et développer la mobilité verte. Cette dernière est un type de déplacement qui respecte l'environnement, en étant peu ou voire non polluant, qui optimise les déplacements et qui s'incorpore dans une vision ayant pour objectif principal de préserver la planète.

Pour mettre en place cette mobilité, il existe différentes manières de procéder, que ce soit par la mise en application de bonnes pratiques toutes simples ou par des changements d'habitudes ancrées dans les sociétés. Principalement, nous avons sélectionné ce qui suit :

- éduquer et sensibiliser les citoyens à veiller au respect et à la préservation de l'environnement, c'est l'éco-citoyenneté ;
- aménager le territoire urbain en favorisant les transports en commun les moins polluants et en encourageant l'intermodalité ;
- promouvoir le partage de transport, tel que le covoiturage afin d'optimiser le nombre de passagers par voiture et minimiser le nombre de véhicules polluant ;
- emprunter les nouveaux modes de transport dit de mobilité douce ;
- développer le nombre de stations de recharge des véhicules électriques et inciter les individus à l'acquisition de ce type de véhicules.

Conclusion :

Pour conclure ce premier chapitre, nous tenons à rappeler les points essentiels relatifs aux transports urbains. Tout d'abord, le rôle essentiel et capital qu'occupent les transports urbains au sein de la société, en répondant au mieux à la demande de transport manifestée par les citoyens qui ne cesse d'accroître au fil du temps, ainsi qu'à l'économie du pays, puisque le secteur des transports urbains est profitable en terme de gains, par les recettes encaissées et en terme de valorisation foncière, dont bénéficie les sites inexploités. Ensuite, la perpétuelle évolution des modes de transports urbains qui s'adaptent au développement, tout en proposant une certaine diversité afin de convenir à tout individu souhaitant se déplacer. Une évolution qui ne fait pas défaut en Algérie, qui malgré les contraintes auxquelles le pays est exposé, tente d'optimiser son système de transport urbain, essentiellement en investissant dans des projets de grande envergure. Enfin, l'importance de miser sur une approche éco-responsable de la mobilité urbaine, via l'adoption des mobilités douces et vertes pour lutter contre la pollution et les dommages qui en découlent.

Chapitre II :
Le financement du transport
urbain

Introduction :

Les données de la Division de la population des Nations unies donnent un aperçu de l'ampleur de l'urbanisation dans le monde ces dernières décennies. En 2022, il est estimé que 57 % de la population mondiale vit en ville. Selon les projections démographiques, ce chiffre pourrait grimper à 68 % à l'horizon de 2050, principalement porté par la poursuite du développement urbain en Afrique et en Asie. En conséquence, l'accélération des niveaux de vie va engendrer un accroissement rapide de la mobilité urbaine.

Pour faire face à cette mobilité urbaine rude, les responsables doivent être en capacité de forger des systèmes de transports urbains capables de répondre à la fois aux défis suivants :

- En raison de la croissance démographique et l'allongement des distances de déplacement, un système de transport urbain doit satisfaire les nouveaux besoins créés par la croissance urbaine.
- Chercher de nouveaux modes de transport urbain respectueux de l'environnement.
- Répondre à l'insuffisance quantitative et qualitative des transports urbains.

En réponse à ces trois défis, un renforcement des transports urbains suggère la mobilisation de ressources financières importantes tant pour le financement des investissements nécessaires dans le transport de masse afin de répondre aux besoins futurs que pour l'exploitation et le renouvellement des réseaux actuels.

L'objet de ce chapitre est de traiter les différentes alternatives pour le financement du système de transport urbain.

Section 1 : Les coûts d'un système de transport urbain public

On entend par coût d'un déplacement, toutes les dépenses monétaires et toutes les gênes assimilables à une dépense qui en sont la conséquence. Il est primordial de connaître l'ensemble de ces coûts car ne pas les prendre en compte avec leurs vraies valeurs peut causer des pertes économiques importantes.

Dans cette section, nous avons tenté d'identifier et d'évaluer les coûts des transports urbains, autant que cela était possible.

Les différents coûts des transports sont :

- les coûts d'investissement des infrastructures ;
- les coûts d'utilisation des infrastructures (maintenance, exploitation, etc.) ;
- les coûts d'investissement et de fonctionnement des véhicules ;
- la valeur attachée au temps passé par les usagers, auquel on rattache des éléments psychologiques tels que l'inconfort ou la qualité de service ;
- le coût des accidents (qui peuvent impliquer un ou plusieurs véhicules) ;
- Les coûts d'atteinte à l'environnement.

Ils peuvent être classés selon les deux catégories suivantes :

1.1 Les coûts sociaux internes :

Ils représentent l'ensemble des coûts qui résultent de la gêne que se causent mutuellement les usagers d'une même infrastructure.

Par exemple, l'intensité du trafic automobile accroît la consommation d'essence, les temps de parcours et les accidents, tout comme l'encombrement du métro aux heures de pointe diminue le confort. « **Le coût de congestion** » est une seconde appellation attribuée à cette catégorie, elle regroupe les coûts que constituent les pertes de temps et les coûts de fonctionnement supplémentaires, par ralentissement et arrêts, que provoque la présence simultanée d'une multiplicité d'usagers sur une même infrastructure, ainsi que l'inconfort qu'elle peut entraîner.

1.2 Les coûts sociaux externes :

Ce sont les coûts que les usagers d'une infrastructure causent aux non usagers, généralement sous forme de nuisances. Ils sont dus en particulier au bruit et à la pollution atmosphérique.

Il est à noter qu'il existe des coûts sociaux d'autre nature, comme par exemple, les pertes économiques que peut entraîner, pour son entreprise, le retard d'un usager par rapport à son horaire normal de travail, la gêne causée aux piétons, les préjudices esthétiques, les nuisances causées à l'environnement (coupure du tissu urbain) bien connues des urbanistes, etc. Mais l'évaluation de certains de ces coûts relèverait souvent d'une appréciation essentiellement subjective.

L'ensemble de ces coûts doit être pris en considération selon les modes de transports urbains adoptés mais quelles que soient les options choisies, ce sont des conditions durables de financement tant des investissements (infrastructures et matériel roulant) que du fonctionnement des différents modes (exploitation, maintenance et renouvellement) qu'il s'agit d'élaborer et c'est bien l'ensemble de ces coûts, sur le long terme, qui doivent être pris en compte dans les choix stratégiques.

Prenons l'exemple des transports collectifs urbains, ils permettent le désengorgement des infrastructures viaires, libèrent de l'espace pour les autres modes actifs (la marche, le vélo, etc.) et créent une interdépendance entre la ville et le transport.

Cependant, on assiste souvent à une dégradation de ce type de transport au fil des années causée par le manque de renouvellement des matériels, donc une moindre fréquentation des usagers et le développement, en parallèle, de systèmes de transports artisanaux ainsi que le risque d'une réduction des déplacements qui peut engendrer des pertes économiques importantes. L'ensemble de ses conséquences s'explique par la charge d'exploitation des transports collectifs, qui représente une lourde contrainte financière (manque de financement) qui doit être prise en compte pour assurer la pérennité du système.

Section 2 : les acteurs de financement des transports urbains

Le secteur du transport urbain est caractérisé par sa capacité à combiner plusieurs sources de financement en faisant intervenir divers partenaires privés ou publics, individuels ou collectifs.

Cette particularité permet à chaque ville de construire son propre schéma de financement, dans lequel agissent des acteurs que l'on peut regrouper dans trois grands groupes :

2.1 Les pouvoirs publics :

Ils sont constitués de l'Etat et des collectivités locales. C'est l'un des principaux acteurs du financement du transport urbain. Les pouvoirs publics interviennent avec des modes spécifiques qui respectent l'histoire institutionnelle de la ville en question, ils peuvent intervenir à des degrés différents allant de la réglementation jusqu'à la planification et en passant par le financement.

Toutefois, les différents niveaux institutionnels peuvent intervenir en même temps sur une ville donnée de façon organisée au préalable ou non. Habituellement, l'État finance essentiellement le transport ferroviaire et les infrastructures routières tandis que les collectivités locales ou municipales financent les bus.

Il est important de souligner la nécessité de la mise en place d'une autorité organisatrice des transports afin d'éviter l'orientation de la totalité des financements vers des modes de transports ciblés et de négliger les autres modes de transport. Ceci est vivement conseillé dans le but d'appriivoiser le système de transport urbain dans son ensemble.

2.2 Les bénéficiaires directs du transport urbain :

Cette classe rassemble les usagers qui profitent directement du système multimodal de transport :

-« les usagers de véhicules individuels motorisés qui sont aptes à être assujettis à des péages pour l'usage d'infrastructures comme un pont ou une autoroute urbaine, à des péages urbains d'accès à une zone comme le centre-ville, à des tarifications pour le stationnement, à des impôts sur les combustibles, à des amendes, etc ;

-les usagers des transports collectifs qui participent au financement via le paiement d'un titre de transport ;

-les usagers des modes doux comme la bicyclette qui peuvent faire l'objet d'une tarification en cas de location en systèmes de libre-service ou de consignes sécurisées »¹⁴.

¹⁴CODATU, « Qui paie quoi en matière de transport urbain ? Guide de bonnes pratiques », édition 2009, France, p16.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

Les recettes issues des péages, taxes et impôts supportés par les usagers de véhicules privés sont directement affectées au financement du transport urbain tandis que les autres encaissements sont immédiatement consacrés au fonctionnement du mode de transport.

L'affectation de l'ensemble des revenus dépend de la législation de chaque pays, donc connaître avec précision leurs affectations relève de l'impossible.

2.3 Les bénéficiaires indirects du transport urbain:

Cette classe regroupe l'ensemble des personnes ou entités qui bénéficient de la présence d'un système de transport sans en être des utilisateurs directs :

- Grâce à la présence du système de transport urbain, les entreprises ne se soucient pas du coût de transport utilisé par leurs salariés. De plus, elles ont la possibilité de livrer leurs marchandises sans se soucier des incertitudes des routes qui peuvent parfois être très coûteuses, donc, elles profitent d'un avantage financier. Dans certains pays et notamment dans le cas français, ces entreprises participent au financement de l'investissement et du fonctionnement via une taxe sur la masse salariale. Dans d'autres cas, les contributions passent par une aide directe au salarié via la prise en charge d'une partie de son coût quotidien de transport ;

- Les infrastructures et les systèmes de transport urbain représentent une solution sur laquelle se repose la totalité des activités commerciales pour assurer le transport de leurs clients vers les centres villes ou les centres commerciaux ou pour le transport de leurs marchandises ;

- La mise en place des systèmes de transport urbain dans les villes permet aux propriétaires fonciers ou immobiliers de générer plus de gains parce qu'ils voient le prix de leurs terrains, résidences et fonds de commerce s'apprécier. Par conséquent, ils sont aptes à récupérer une partie de la plus-value pour l'affecter au financement de la mobilité. Cela constitue un moyen innovant déjà utilisé dans quelques villes.

L'ensemble des acteurs mentionnés dans la classification ci-dessus peuvent être classifiés d'une autre manière en différenciant les payeurs directs et les payeurs finaux :

1. **Les payeurs directs** : prennent en charge les coûts du transport au moment où ceux-ci sont produits. Les coûts liés à l'infrastructure routière, par exemple, sont supportés par les pouvoirs publics, les coûts liés aux locomotives, aux bus et aux wagons sont supportés par les entreprises de transport.
2. **Les payeurs finaux** : supportent «in fine» les coûts du transport, c'est-à-dire après prise en compte de tous les paiements compensatoires et toutes les prestations de transfert. Les paiements compensatoires sont, par exemple, les impôts et taxes spécifiques liés au transport, versés par les usagers des transports aux pouvoirs publics, les paiements des voyageurs aux entreprises de transport sous forme de billets et d'abonnements ou les indemnités versées par les pouvoirs publics aux entreprises de transport.

Tableau n°1 : Les coûts et les acteurs du financement du transport urbain

	Ventilation	Signification	Modalités
Les coûts	Type des coûts	Indique ce qui engendre les coûts	-Infrastructure -Moyens de transport -Accidents -Environnement et santé
Les acteurs	Payeurs directs	Indique qui supporte les coûts à l'origine	- Entreprises de transport - Etat - Collectivité
	Payeurs indirects	Indique qui supporte finalement les coûts (après la prise en compte des prestations de transferts)	- Usagers des transports

Source : réalisé par nos soins.

En définitive, les trois groupes d'acteurs seront capables d'intervenir dans chaque ville suivant les particularités liées aux institutions, aux conditions sociales et politiques avec des combinaisons différentes d'une ville à une autre. En utilisant le même schéma, le système de transport sera équilibré et apte à répondre aux besoins de mobilité des usagers, même si l'apport de financement de chaque acteur diffère selon les villes.

Les ressources publiques par exemple, seront soit plus ou moins sollicitées selon la mobilisation des autres partenaires, les bénéficiaires indirects sont généralement peu mêlés alors que les autres acteurs, comme les usagers, peuvent faire l'objet de politiques particulières afin d'augmenter leur participation au système de transport dans son ensemble. D'ailleurs, la question de la gratuité des transports a toujours fait débat. Au final, un équilibre est trouvé en ce sens, que les coûts soient toujours assumés par certaines parties.

Section 03 : les modalités de financement du transport urbain

Pour assurer le développement d'un système de transport performant, les décideurs doivent veiller à son efficacité économique, sociale et environnementale. C'est dans cet objectif, que les différents groupes d'acteurs se mobilisent afin d'assurer la mise en œuvre de chaque filière de financement tout en respectant certaines conditions requises. Les sept points de cette section vont tenter d'en donner les grandes lignes.

3.1 Le financement public :

Le financement public est souvent justifié par son rôle, dans le cadre d'obligations de service public, de mettre à disposition des moyens de transport.

Ce rôle accorde aux pouvoirs publics, le titre du majeur contributeur au financement des transports urbains en investissement et souvent, en fonctionnement sur l'ensemble des continents. Cependant, il y'a eu une réforme qui a touché tous les pays du monde et qui explique l'affectation de certaines attributions et responsabilités d'ordre public aux

Chapitre II : Le financement du transport urbain

collectivités locales puisque jusqu'aux années 80, y compris dans les pays ayant une organisation fédérale, l'Etat était le plus souvent le principal, voire même le seul financeur public des transports urbains.

Ensuite, grâce à l'émergence des politiques de décentralisation à partir de 1982, de nombreux pays se sont mis à rétrocéder graduellement le pouvoir d'organisation et de financement des transports urbains aux collectivités locales, sans toutefois que les transferts financiers aillent toujours de pair, ce qui a amené les villes et les agglomérations concernées à mettre en place des moyens nouveaux et des partenariats pour assumer le rôle qui leur était désormais dévolu.

Avant de s'intéresser aux mécanismes du financement public, il convient d'expliquer comment le budget public du transport urbain est alimenté.

D'abord, il est essentiel de préciser que le budget public ne peut pas s'étendre indéfiniment et qu'il doit assurer les divers besoins du service public. Les sources qui le composent et qui servent le financement des transports urbains sont :

a. Les impôts directs et indirects :

Ils représentent la source immédiate du financement des transports urbains. Les contribuables fournissent des fonds afin d'alimenter le budget général de l'Etat et des collectivités locales à travers les prélèvements des impôts directs et indirects. Ce sont les choix politiques et budgétaires qui définissent les sommes octroyées aux transports urbains sans qu'il existe une ressource prédéfinie et affectée spécifiquement au financement des transports urbains.

Néanmoins, dans quelques pays comme les Etat Unis, leurs choix politiques et budgétaires ont permis la mise en place d'impôts indirects spécifiquement affectés au secteur des transports urbains.

« Ainsi, dans l'Etat de Californie, les comtés peuvent voter des TVA additionnelles (hors alimentation) provisoires ou permanentes, strictement affectées à des projets de transport urbain. Ces taxes additionnelles doivent être approuvées par référendum et corrélées à des politiques ou des projets précis et bien identifiés »¹⁵.

b. Des taxes liées à l'usage des transports individuels :

Elles représentent une source pérenne de financement et elles sont relatives aux usagers des transports individuels qui sont dans l'obligation de payer des taxes sur l'achat des véhicules, sur leur usage, sur la pollution atmosphérique, sur le recyclage du véhicule et surtout sur les combustibles (les taxes peuvent représenter jusqu'à 75 % de leur prix).

La législation permet dans certains pays la pré-affectation d'une taxe à une dépense au secteur des transports en général et des transports urbains en particulier, comme c'est le cas aux Etats-Unis, en Australie et au Canada. Comme elle ne le permet pas dans d'autres pays parce que l'affectation initialement prévue lors de la création de la taxe ou de l'impôt est détournée de son objet.

¹⁵CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p28.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

« C'est le cas au Brésil : la taxe sur les carburants devait être utilisée à hauteur de 25% pour les investissements dans les transports urbains mais a depuis été détournée de cet objet »¹⁶.

c. Des taxes supportées par les bénéficiaires indirects :

C'est une source un peu moins démocratisée que les taxes sur le transport individuel. Les entreprises qui bénéficient du réseau de transport urbain public participent à son financement à travers la taxe sur la masse salariale de leurs employés car ces derniers sont transportés à leurs lieux de travail sans efforts fournis par leurs employeurs. Elles sont déjà adoptées par certains pays grâce à leur apport financier considéré comme non négligeable.

Outre la masse salariale, la taxation des plus-values foncières réalisées par les propriétaires fonciers ou immobiliers d'un nouvel axe de transport urbain mérite d'être citée malgré sa faible utilisation. Elle concerne, par exemple, une taxe sur les immeubles existants ou à construire et qui bénéficient de la proximité du système de transport.

« Ainsi, à Dublin, les habitants bénéficiant de la nouvelle ligne de tramway ont à payer une taxe additionnelle, la valeur immobilière de leur propriété ayant été revue à la hausse »¹⁷.

d. Les emprunts et les dons :

-Les emprunts : publics ou privés, nationaux ou internationaux ont toujours été des moyens de financement utilisés par l'Etat et les collectivités locales. Ils exigent des garanties et un minimum de sécurité judiciaire, qui sont apportées soit par les institutions publiques (les banques publiques, l'Etat, etc.) ou par des dispositifs tels que l'affectation d'une partie des recettes de tarification à un fond de garantie. Nous pouvons citer :

- ✓ « Les bailleurs de fonds demandent la garantie des Etats pour prêter aux villes qui ne sont donc pas totalement maîtresses des décisions les concernant. Exception notable, l'Agence Française de Développement qui accepte de traiter directement avec des villes sans garantie de l'Etat.
- ✓ Les banques de développement nationales peuvent se porter garantes pour un prêt auprès d'institutions financières.
- ✓ Des montages financiers peuvent permettre la capture d'une partie des recettes commerciales afin de constituer un fonds de garantie »¹⁸.

Au niveau international, les banques multilatérales accordent :

- ✓ Des prêts concessionnels :

Ce sont des prêts à conditions privilégiées par rapport aux prêts bancaires en terme de :

- durée : prêts à très long terme, 15, 20 voire 30 ans ;
- taux d'intérêt : taux bonifiés inférieurs au marché bancaire ;
- délais de grâce accordés avant le premier remboursement.

¹⁶CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p29.

¹⁷CODATU, Ibid, p30.

¹⁸CODATU, Ibid, p31.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

✓ Des prêts liés ou déliés :

Un accord a été validé par les pays donateurs, dans le cadre de l'Aide Publique au Développement bilatérale, afin d'éviter que cette aide puisse induire des distorsions de concurrence entre les pays. Autrefois, les fonds attribués par les bailleurs de fonds internationaux pour les transports urbains étaient parfois jugés dérisoires en comparaison des investissements dans le domaine du transport en général. Ceci s'explique par l'image que dégageaient les transports collectifs vis-à-vis des partenaires financiers, banquiers ou bailleurs de fonds internationaux, qui estimaient que ce secteur n'était ni performant ni rentable et avait régulièrement besoin de subventions pour réguler son exploitation. Le secteur était considéré à part, tout en négligeant son rôle dans l'économie locale. Cependant, cette orientation est maintenant révolue car plusieurs projets de transports urbains sont étudiés par les banques de développement en relation avec leur impact sur le développement économique, la qualité de vie urbaine et la lutte contre le changement climatique.

-Les dons :

Le don est défini comme étant l'action de donner sans contrepartie. Dans notre cas, il signifie l'octroi de fonds par une instance internationale au profit d'un pays jugé nécessaire pour financer son système de transport urbain. Ils sont généralement destinés à des études ou des appuis institutionnels visant à parfaire la conception et la gestion des systèmes de transport (étude d'un schéma directeur, constitution d'une autorité organisatrice, formation des gestionnaires, etc.). Il est à noter que dans certains pays, les villes peuvent émettre des obligations pour se financer sur les marchés financiers. « *Par exemple, la Province Canadienne de l'Ontario a décidé d'émettre des « obligations vertes » pour contribuer au financement des transports collectifs* »¹⁹.

Tableau n°2 : Les sources d'alimentation du budget public des transports urbains

Les contribuables	Les usagers de transport individuel	Entreprises	Propriétaires fonciers	Banques et bailleurs de fonds
Impôts directs et indirects	-Taxe sur les produits pétroliers -Taxe liée à l'usage d'un véhicule	Taxe sur la masse salariale	Taxe sur les plus-values foncières	-Prêts -Dons
Budget des pouvoirs publics				

Source : réalisé par nos soins.

Une distinction entre le financement des investissements et celui de l'exploitation courante est de mise car ce ne sont pas les mêmes mécanismes qui sont en cause.

3.1.1 Financement public des investissements :

Ils englobent le financement des investissements en matières :

¹⁹CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p30.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

- D'infrastructures routières ;
- D'ouvrages d'art ;
- D'équipements de gestion de la circulation ;
- D'infrastructures de transports collectifs ;
- De matériel roulant ;
- De systèmes billettiques ;
- De parcs de stationnement ;
- D'aménagements de voirie pour le transport public ou pour les modes actifs, etc.

Les pouvoirs publics peuvent s'appuyer sur les mécanismes suivants pour financer les investissements mentionnés ci-dessus :

- a. Les pouvoirs publics utilisent leur budget propre ;
- b. Les propriétaires fonciers et immobiliers, les commerçants ainsi que les promoteurs versent une part de la plus-value foncière selon diverses modalités puisqu'ils profitent de l'infrastructure de transport urbain ;
- c. Les impôts directs et indirects versés par les contribuables au budget public ;
- d. La masse salariale payée par les employés ;
- e. Le bénéfice d'exploitation réalisé par le système de transport urbain est automatiquement réinvesti ;
- f. Tout ou une partie des taxes sur les produits pétroliers payées par les usagers de la routes, les véhicules particuliers, poids lourds ainsi que les entreprises de transports en commun par bus ;
- g. Les péages d'infrastructures, des péages urbains et des systèmes de stationnement qui sont directement affectés au budget d'investissement ;
- h. L'achat des titres de transport par les usagers participe au budget public ;
- i. Le recours à l'emprunt auprès d'institutions nationales ou internationales ;
- j. Une partie des recettes publicitaires est reversée par les entreprises publicitaires aux opérateurs du système de transport urbain.

3.1.2 Financement public du fonctionnement:

Financer le fonctionnement signifie financer les coûts d'entretien et d'exploitation, qui touchent les dépenses à réaliser après la mise en service. Ils intègrent, outre les coûts liés à l'infrastructure, ceux induits par le projet sur les autres infrastructures, quel que soit le mode, ainsi que les coûts liés à l'exploitation des services de transports concernés par le projet (personnels, sécurité, sûreté, etc.).

Ils sont soumis aux principes suivants :

- Premièrement, ils comportent les achats de prestations et de matériels, ainsi que les frais de personnel. Ils ne concernent ni les coûts d'aménagement complémentaires ultérieurs, ni les coûts de grosses réparations et régénération (investissements phasés ou progressifs) qui sont pris en charge dans le financement des investissements, ni les coûts d'entretien consentis directement par les usagers (par exemple, pour leur véhicule) ;

Chapitre II : Le financement du transport urbain

- Deuxièmement, ils dépendent du niveau de service attendu, défini dans le cadre de l'analyse stratégique de tout projet de transport urbain. Ils sont adaptés au mode, au contexte et à la nature de l'infrastructure. Par conséquent, un découpage en éléments techniques et fonctionnels de l'exploitation et de l'entretien est essentiel pour s'assurer de la complétude de ces coûts ;

- Troisièmement, l'estimation des coûts d'entretien et d'exploitation suppose en général la définition de la politique d'entretien et d'exploitation. Elle est reliée à la performance globale d'une infrastructure ou d'un service de transport urbain. En tout état de cause, il importe que la traçabilité de ces estimations soit assurée d'une part, en présentant les dates de valeur de chaque estimation et d'autre part, en citant les références externes utilisées et les résultats des études techniques sur lesquelles s'appuie l'estimation des coûts.

- Quatrièmement, les coûts d'entretien et d'exploitation sont exonérés de taxes (HT) et ils sont estimés, année par année, sur l'ensemble de la période d'étude.

Si nous prenons pour exemple les transports collectifs urbains, les coûts d'exploitation qui entrent en jeu sont :

– Les coûts directement liés à l'exploitation proprement dite des différents systèmes de TC (bus, tramway, métro,...), tel que la consommation d'énergie (matériel roulant, éclairage des voies et des stations, alimentation électrique des postes de commande centralisés et des escaliers mécaniques et des ascenseurs) ;

– Les frais de personnel (conducteurs, contrôleurs, agents de stations, personnel assurant l'entretien de la voie et de ses équipements, des stations et de leurs équipements, du matériel roulant) ou les achats, services extérieurs et sous-traitance ;

– Les frais généraux et charges de structure (structures de direction de l'entreprise exploitante, structures administratives des services assurant l'exploitation et l'entretien du réseau de TCU, tâches d'études et activités, etc.).

En définitive, nous pouvons différencier pour chaque coût, les catégories suivantes :

- ✓ Frais de personnel ;
- ✓ Dépenses d'énergie ;
- ✓ Sous-traitances, services extérieurs ;
- ✓ Autres achats.

Concernant les frais d'entretien, nous pouvons citer :

-La maintenance de proximité qui recouvre principalement, le dépannage des rames mais aussi quelques actions préventives et la maintenance renforcée pour des actions correctives approfondies qui n'ont pu être prises en charge lors de la maintenance de proximité.

-La maintenance des installations fixes est avant tout préventive et concerne par exemple :

- ✓ le curage régulier de la gorge des rails afin d'éliminer la terre et les petits objets à l'aide d'une éboueuse sur rails ou pneus ;

Chapitre II : Le financement du transport urbain

- ✓ la vidange des boîtiers de drainage ;
- ✓ le contrôle de la signalisation de sécurité ;
- ✓ le nettoyage et le contrôle des organes de commutation à l'intérieur des stations ;
- ✓ le rechargement des voies ballastées ou l'élimination de l'usure ondulatoire à la surface des rails, voire le rechargement et le reprofilage.

Les coûts détaillés ci-dessus, sont financés en utilisant les mêmes mécanismes déjà expliqués dans le financement des investissements sauf que les entreprises de transport urbain, qu'elles soient publiques ou privées, se retrouvent souvent en difficultés financières dans le financement de leurs fonctionnements et elles font alors appel aux pouvoirs publics pour compenser leur déficit.

Les pouvoirs publics peuvent apporter leur contribution selon plusieurs méthodes :

-« Le versement d'une compensation destinée à rétribuer la prise en charge des tarifs spéciaux accordés à certaines catégories d'usagers;

- La compensation des pertes en fin d'exercice comme dans le cas d'Istanbul (Turquie), où le taux de couverture des dépenses des compagnies de bus est estimé à 54 %. Dans ce cas de figure, qui est celui de la subvention classique, les entreprises ne sont pas encouragées à accroître leur rentabilité ou à améliorer leur service;

- Versement d'une rémunération par trajet (ou au kilomètre roulé) en fonction des coûts opérationnels déclarés par les entreprises ou estimés par les pouvoirs publics. Lorsque le coût opérationnel est fixé ou négocié par les pouvoirs publics, les entreprises de transport peuvent être incitées à améliorer leurs performances et à réduire leurs coûts opérationnels par des actions de maintenance préventive, de formation de leur personnel, notamment les chauffeurs.

Dans certains cas les pouvoirs publics peuvent aussi lier le versement des compensations ou des subventions à des obligations de productivité, de lutte contre la fraude et d'amélioration de la qualité du service »²⁰.

Par habitude, on a tendance à croire que les pays développés financent plus le fonctionnement de leurs transports urbains publics que les pays en développement. Mais en réalité, il est difficile de confirmer ou d'infirmer ce jugement car une comparaison au niveau international nécessitera la généralisation du même système de transport urbain et du même niveau de service dans tous les continents, ce qui est non réalisable en pratique à cause des divergences existantes entre les pays.

Importance d'une autorité organisatrice de transport :

Comme nous l'avons déjà expliqué, plusieurs organismes publics ou privés interviennent pour financer les besoins du secteur de transport urbain afin de répondre au mieux aux attentes de déplacements exprimées par les usagers dans leurs vies quotidiennes. Cependant, les

²⁰ CODATU, Op. Cit, édition 2014, France, p29.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

interventions de ces nombreux acteurs sont souvent jugées non cohérentes et nécessitent une organisation et une bonne gestion pour aboutir à un système de transport urbain performant et rentable.

La réponse à ce problème de faible coordination, a été illustrée dans la mise en place d'un organe indépendant de l'Etat et des collectivités locales appelé « une autorité organisatrice de transports ».

L'AOT est chargée, comme son nom l'indique, d'introduire de la cohérence et de coordonner les participations de tous les acteurs. Elle a comme fonction de :

- Définir la politique de mobilité ;
- Gérer les différents modes de transports ;
- Programmer les investissements ;
- Affecter les financements à chaque mode de transport selon les besoins et selon les disponibilités.

Sa présence est justifiée par son devoir de coordination des différents opérateurs qui interviennent simultanément et afin d'assurer la péréquation financière nécessaire pour disposer d'une intégration tarifaire.

Concernant son territoire d'action, il est déterminé à partir d'enquêtes origine/destination des personnes mais également des flux liés à l'activité économique. Il évolue dans le temps.

En général, ce sont les choix politiques des pays qui déterminent l'ensemble des fonctions d'AOT, et ce, par étapes progressives pour arriver enfin à une organisation qui répond au mieux aux objectifs visés par la politique urbaine adoptée.

En termes de financement, une AOT est considérée comme un atout grâce à sa capacité d'optimisation et de rationalisation de l'utilisation des ressources disponibles à travers :

- Une organisation équilibrée entre les différents modes de transport, visant à favoriser le transport multimodal, en évitant les doubles ainsi que la concurrence entre les modes, en permettant une utilisation rationnelle des ressources financières. Les différents modes de transport étant complémentaires, certaines lignes bénéficiaires peuvent ainsi financer d'autres lignes déficitaires.

- Les prévisions à moyen et long terme des besoins en déplacements permettent d'évaluer les ressources nécessaires et d'engager tous les bailleurs de fonds dans des projets entiers. Par exemple, si l'État ne peut financer que des projets ferroviaires, ou si les bailleurs de fonds internationaux souhaitent participer uniquement aux lignes de bus, une AOT ayant une vision globale des projets d'avenir pourra utiliser différents compteurs financiers tout au long de son projet.

- Dans une zone d'agglomération, l'endroit le plus attractif est la municipalité centrale, qui concentre de nombreux services offerts aux personnes vivant à l'extérieur de son territoire. Elle doit donc mettre en place des moyens de transport significatifs au profit des usagers ou

Chapitre II : Le financement du transport urbain

des entreprises extérieures qui paient des taxes dans d'autres villes. Afin de pouvoir répartir la charge et faire en sorte que toutes les villes participent au financement des transports publics, une Autorité intercommunale des transports doit être créée.

- « *Si des ressources supplémentaires sont allouées au secteur des transports urbains, par exemple de la taxation des plus-values foncières ou de la distribution des péages ou des redevances de stationnement aux transports publics, la présence de l'AOT permettra de l'utiliser directement pour les services de transport urbain. Sans AOT, ces nouvelles ressources feraient l'objet d'une affectation au budget général* »²¹.

Land Transport Authority (LTA): l'autorité des transports de Singapour est l'un des exemples d'AOT les plus aboutis. Elle est chargée de la formulation des politiques de transport terrestre et planifie des projets de transport à haut niveau de service.

Pour le cas algérien, « *la création de l'Autorité organisatrice des transports urbains d'Alger (AOTU) s'inscrit dans le cadre de la Loi du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres. Elle est effective depuis 2015, en application du décret exécutif n°12-109 du 13 du 6 mars 2012 fixant l'organisation, le fonctionnement et les missions de l'AOTU et modifié par le décret exécutif n° 12-190 25 avril 2012 portant création des autorités organisatrices des transports urbains dans les wilayas d'Alger, d'Oran, de Constantine, d'Annaba, de Sétif, de Batna, de Sidi Bel Abbès, de Mostaganem et de Ouargla* »²².

Finalement, le développement des réseaux de transport urbain nécessite grandement la participation du financement public et ce, à travers le rôle primordial joué simultanément par l'Etat et les collectivités locales qui deviennent de plus en plus actifs, croisé avec une coopération des banques nationales de développement constituant une diversité importante de sources de financement pour le transport urbain.

L'AOT permet de coordonner la panoplie de ressources destinées aux transports urbains en les affectant vers des objectifs planifiés à moyen et à long terme et ce, dans le but d'éliminer tout risque de perte de cohérence et d'efficacité des investissements. Ajoutant à cela, l'importance du recours à des emprunts bancaires et auprès des bailleurs de fonds en offrant la garantie d'une structure stable. Le principe de l'annuité budgétaire régit les budgets publics et les projets de transport urbain placés sous le signe du long terme. La pérennité des financements est assurée seulement par les taxes dont le produit est affecté vers le financement des transports urbains.

3.2 Financement par les usagers :

Les usagers des transports sont les premiers contributeurs aux recettes générées par les transports urbains et utilisées pour son financement, on différencie :

²¹CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p27.

²²AOTU/DZ, « Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association Algérie-Union européenne », 2016, p6.

3.2.1 Les usagers des transports individuels :

Ce sont les automobilistes qui utilisent quotidiennement les réseaux routiers souvent à titre gratuit. C'est à travers l'affectation de tout ou d'une partie des taxes auxquelles ils sont assujettis, qu'ils contribuent au financement des transports urbains collectifs.

Ils payent un coût relativement faible pour l'utilisation de ces réseaux qui varie selon les pays, les prix des carburants étant taxés dans certains pays et subventionnés dans d'autres. Dans de rares cas, ils payent les coûts sociaux externes qu'ils provoquent : accidents, congestion, bruits, pollution atmosphérique.

Leurs contributions au financement des transports urbains se fait à travers :

a. Les taxes sur les carburants :

Taxer les carburants est une méthode utilisée non seulement comme un outil de financement des transports collectifs, mais aussi comme une solution pour encourager les individus à délaisser leurs véhicules individuels et d'aller plus vers les transports urbains collectifs (encourager un transfert modal). Par contre, dans les pays développés, une taxation forte est largement utilisée comme une manne financière.

« Nous noterons cependant que les carburants sont très inégalement taxés selon les pays. Il existe aussi des pays, comme le Venezuela, l'Iran ou l'Algérie, où les carburants sont fortement subventionnés. »²³

-« En Algérie, la taxe sur les carburants s'applique sur l'essence super/normal avec plomb et sur le gasoil. Le tarif de cette taxe est fixé comme suit :

<i>Essence normal/super avec plomb</i>	<i>0,10 DA/L</i>
<i>Gasoil</i>	<i>0,30 DA/L</i>

Source : Art.55 LF 2007

Cette taxe est prélevée et reversée comme en matière de taxe sur les produits pétroliers. Le produit de la taxe sur les carburants est affecté à raison de :

- ✓ *50% au fonds national routier et autoroutier ;*
- ✓ *50% au fonds national pour l'environnement et du littoral »²⁴.*

²³CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p55.

²⁴Loi de Finance de 2007, Algérie.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

- « Ainsi, l'Etat de Californie affecte 70 % des recettes des taxes sur l'essence et les poids lourds, soit 4,3 Mds US\$ en 2006, au secteur des transports, dont 10,4 % aux transports collectifs, l'essentiel allant à l'entretien des routes et autoroutes.

-En Colombie, la taxe additionnelle sur les carburants a notamment permis de financer 20 % de l'investissement des trois premières lignes du TransMilenio.

-En Allemagne, les Länder reçoivent de l'administration fédérale des fonds en provenance des impôts fédéraux sur les carburants. Le Land de Bavière les utilise pour subventionner les déficits des services ferroviaires de banlieue (40 % des coûts d'exploitation) »²⁵.

b. Les taxes sur l'achat (la possession) d'un véhicule :

Ce sont des taxes payées par chaque nouveau propriétaire d'un véhicule suite à son immatriculation. Dans certains pays comme le Vietnam, il existe des taxes liées à l'importation des véhicules, mais cette catégorie de taxes devient de plus en plus rare depuis que les échanges se sont libéralisés à l'échelle planétaire. L'ensemble de ces taxes est affecté au budget de l'Etat et ne finance les transports urbains que de manière indirecte. Nous pouvons citer :

-« L'impôt annuel sur la circulation au Japon ;

-La taxe annuelle au Chili, sur les véhicules à moteur de 30 US\$ minimum, augmente en fonction de la valeur marchande du véhicule et permet d'alimenter 35% du budget des communes. Le reste est versé au Fond Commun Municipal qui l'affecte aux communes selon leurs besoins ;

-Les certificats de droit à rouler pour une période déterminée, vendus aux enchères à Singapour ;

-L'achat d'une vignette annuelle en Suisse pour circuler sur l'ensemble des réseaux autoroutiers »²⁶.

c. Les taxes écologiques :

La fiscalité environnementale obéit au principe pollueur/payeur, qui est un principe fondamental du droit de l'environnement. Il a été adopté par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 1972, ensuite par l'Union européenne via l'Acte unique européen signé en 1986. Ce principe fait supporter les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de la lutte contre cette dernière à celui qui les a causés. Ce type de fiscalité concerne entre autres les entreprises de transport urbain, qui sont dans l'obligation d'assumer les coûts supportés par la collectivité pour la destruction des véhicules et les nuisances dues à la pollution, comme les taxes sur le recyclage des véhicules, les taxes sur les emballages et les produits électroniques, etc. L'ensemble de ces taxes

²⁵CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p43.

²⁶CODATU, Op.Cit édition 2009, France, p43.

participe au financement des transports urbains de manière indirecte comme au Japon ou encore le bonus-malus (c'est une formule de réduction ou de majoration de la prime d'assurance, à chaque échéance annuelle) en France. Cependant, elles restent peu démocratisées dans les pays en développement.

La fiscalité environnementale concerne également les autres réseaux de transport (transport de marchandises, aérien, maritime) ainsi que d'autres secteurs comme le secteur nucléaire (taxe sur les installations nucléaires), le secteur des produits pétroliers ou des hydrocarbures (taxe sur les stocks pétroliers, redevances d'exploitation des mines notamment) ainsi que le secteur de la production d'électricité (taxe sur les pylônes, impositions forfaitaires sur les entreprises de réseaux électriques...).

3.2.2 Les usagers des transports collectifs :

Les usagers des transports collectifs participent au financement des transports urbains via l'achat du titre de transport payé au transporteur. Le tarif assigné à ce titre de transport couvre ou non l'ensemble des dépenses en matière de fonctionnement des réseaux de transports urbains et ne couvre pas du tout les investissements qui sont plutôt pris en charge par les pouvoirs publics et cela, en fonction de la rentabilité des systèmes de transports urbains.

Une politique tarifaire est un instrument important de la politique de transport et de la politique sociale. Il est donc intéressant de comprendre comment une politique de tarification est élaborée.

Afin élaborer une politique tarifaire, toute entreprise de transport urbain doit déterminer les deux équilibres suivants :

a. « Le Petit Équilibre » :

Il s'exprime par le calcul du ratio entre les recettes et les dépenses « R/D », appelé taux de couverture. Les recettes englobent les recettes commerciales (tarifaires et complémentaires comme les recettes publicitaires, les loyers, etc.) alors que les dépenses couvrent tous les décaissements liés aux différents coûts (coûts du personnel, du carburant, de l'entretien courant, etc.). Lorsque ce ratio est au moins égal à 1, le Petit Équilibre est réalisé.

Il permet à l'entreprise de couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation nécessaire au fonctionnement du service.

b. « Le Moyen Équilibre » :

C'est un ratio qui couvre le coût total des exploitations, en prenant en compte les amortissements des matériels roulants uniquement.

c. « Le Grand Équilibre » :

C'est un ratio qui mesure le degré de couverture du coût total de fonctionnement et d'investissement par tarifs (et autres recettes commerciales), en prenant compte des amortissements des investissements nécessaires au renouvellement des équipements dans leurs globalité (matériels roulants avec autres matériels d'investissement). Ainsi, il complète Le Petit et Le Moyen Équilibres. Il permet à l'entreprise de couvrir non seulement les coûts

Chapitre II : Le financement du transport urbain

d'exploitation nécessaires au fonctionnement du service, mais également de mettre en réserve une partie des bénéfices afin de procéder au renouvellement des actifs à l'issue de leur cycle de détention (durée de vie économique).

Une fois ces trois équilibres déterminés, l'entreprise de transport urbain en question pourra faire face aux besoins financiers de ces exploitations. Ces derniers pourront être comblés en partie par la tarification des usagers et en autre partie par d'autres modes de financement, si le niveau de tarification exigé par les passagers ne permet pas l'atteinte de l'équilibre financier.

Une politique de tarification doit être en mesure de répondre à divers objectifs à la fois. Le premier de ces objectifs est de nature économique et ce, en couvrant de manière optimale, les besoins financiers d'exploitation de l'entreprise, tout en assurant l'optimisation des revenus de la clientèle afin de réaliser un excédent financier à la fin de l'exercice. Ceci permettra de générer des gains financiers, qui vont servir à l'entreprise pour améliorer sa qualité de service ainsi que pour financer de nouvelles structures de transport urbain (investissements). Ajoutant à cela, la politique de tarification doit être à la fois compétitive pour fidéliser sa clientèle et attrayante dans le but de capter une nouvelle clientèle.

Afin d'attirer de nouvelles clientèles, les entreprises de transport urbain peuvent opter pour les initiatives suivantes :

- Essayer de diminuer les coûts d'exploitation au kilomètre et d'augmenter les recettes commerciales en encourageant par exemple la lutte contre la fraude pour diminuer les pertes financières. En effet, la fraude touche une part significative de 10 à 20% des usagers ;
- Chercher à accroître le taux de remplissage des bus en attirant l'attention des segments d'activité considérés comme sous-occupés ;
- Établir le principe de l'intégration tarifaire, qui correspond à la création d'un unique titre de transport qui intègre tous les services de transport public et permet de réaliser des voyages sur toutes les lignes de tous les modes de transport même s'ils sont gérés par des compagnies différentes. Ce principe favorise l'intermodalité, c'est-à-dire la facilité d'utiliser plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement. Le tarif de ce titre est généralement inférieur à la somme des titres de chaque réseau, ce qui est considéré comme péjoratif pour les recettes des différentes compagnies, mais leurs réductions tarifaires consenties sont souvent compensées par la capacité des intégrations tarifaires à augmenter le trafic et donc, leurs recettes. L'intégration tarifaire a été adoptée par plusieurs pays en développement où existent de nombreux exploitants de transport artisanaux, nous pouvons citer « le billet unique » dans l'agglomération de São Paulo au Brésil, ou encore « l'intégration des transports artisanaux dans le système de transport » à Bogotá en Colombie ;
- Améliorer la qualité de service à travers l'application de l'adage populaire qui dit « le client est roi » et ce, en rendant l'information facile et accessible en temps réel à tout le monde avec la mise en place de campagnes de promotion ciblées pour faire connaître à la population les services proposés par un service de transport urbain multimodal. « Nous pouvons citer à titre d'exemple, la campagne de promotion «essayer Viva et l'adopter » lancée à Toronto

Chapitre II : Le financement du transport urbain

(Canada), où les gestionnaires du réseau Viva ont mené une grande campagne d'information pour cibler une nouvelle clientèle habituée à utiliser des transports individuels et amener les voyageurs entre 15 et 45 ans, qui représentent 46 % de la population de la région, à essayer le système Viva pour en apprécier les qualités : réduction de 15 à 20 % du temps de trajet par rapport à la voiture »²⁷;

-Offrir des services adaptés et des tarifs attractifs pour faciliter la transition au transport urbain comme : les parkings relais et les consignes vélos avec des tarifs modulables en fonction des heures de fréquentation. « A Santiago au Chili, il existe un tarif heures creuses, samedi et dimanche, minoré de 10 % pour le métro. Une enquête a permis d'évaluer à 4 % le transfert modal réalisé »²⁸;

-Exploiter intelligemment la billettique, qui désigne un outil automatisé de gestion des titres de transport collectif où les billets papier sont remplacés par des supports technologiques (magnétique, carte à puce avec ou sans contact, etc.). Cet outil sert la politique de tarification à travers la mise en place de grilles tarifaires différenciées et permet de faciliter l'accès de l'utilisateur au réseau de transport ainsi que de mieux le gérer par l'autorité organisatrice. A titre d'exemple, nous pouvons citer « le post-paiement » à Belfort (France).

La politique de tarification doit aussi réaliser des objectifs sociaux, tels que la mobilité, l'accessibilité et l'éducation et ainsi promouvoir l'activité économique. « Une étude menée par la Banque Mondiale, a démontré que le recours au transport urbain public devient dissuasif si le poids des dépenses de transport est supérieur à 15% du revenu ». ²⁹ C'est-à-dire que c'est la capacité à payer des groupes sociaux qui déterminent si oui ou non ils utiliseront les transports urbains publics. Par ailleurs, le tarif est jugé acceptable par les usagers après une évaluation du prix d'un trajet aller-retour quotidien comparé à la proportion de leurs revenus consacré au transport.

Dans cette perspective, les tarifs doivent être fixés de façon à ce qu'ils demeurent à la portée de tous les citoyens et ne deviennent pas discriminatoires à l'égard des plus démunis, en offrant des tarifs spéciaux d'abonnement qui visent très souvent certaines catégories de clientèle : scolaires, étudiants, chômeurs et seniors, pour lesquelles il existe une volonté politique de ne pas leur faire supporter le prix du transport. Il peut s'agir également d'une politique commerciale, pour les étudiants par exemple.

La volonté d'aider ces groupes sociaux spécifiques amène souvent à subventionner l'ensemble du système, mais cette mesure peut causer un profit inattendu pour les autres catégories sociales qui ont une bonne capacité contributive. Le débat est alors porté sur la question de savoir s'il faut aider les plus pauvres en subventionnant le tarif ou en aidant directement l'utilisateur ? La réponse à cette question dépend avant tout des objectifs fixés par la politique de transport urbain et surtout par les choix politiques des pays, mais une approche

²⁷CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p48.

²⁸CODATU, Ibid, p46.

²⁹CODATU, Ibid, p37.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

par l'identification du couple (niveau de service/prix) ad hoc peut déterminer où les subventions peuvent être ciblées, peut être adoptée.

Finalement, il est important de déterminer le seuil tarifaire socialement acceptable et de déterminer qui paie pour quelle part des coûts reliés aux transports collectifs et quels sont les mécanismes de financement viables qui peuvent être mis en place pour garantir la pérennité des infrastructures et des services. Les tarifs sont actualisés par l'exploitant, une ou deux fois par année civile, dans les limites prévues par la réglementation en vigueur et soumis à homologation par l'autorité organisatrice.

Concernant l'objectif environnemental suivi par la politique de tarification, la fixation de bas tarifs permet un transfert modal vers des modes plus respectueux de l'environnement. Par exemple, inciter les usagers des transports motorisés privés à utiliser les transports urbains collectifs, ce qui va permettre d'une part de réduire les externalités négatives (la congestion, les bruits, la pollution atmosphériques, etc.) et d'autre part, de maximiser les recettes des transports urbains collectifs. Nous pouvons citer à titre d'exemple, le choix radical de la gratuité des transports urbains collectifs publics à Tallinn (Estonie) à partir de 2013 moyennant l'acquisition d'une carte verte spéciale pour deux euros, dans une volonté de lutter contre le tout-voiture en ville. Cependant, l'efficacité de cette mesure n'a pas toujours été démontrée. Ainsi, il est plus conseillé de taxer les modes de transport au prorata de leurs externalités négatives plutôt que de subventionner celui qui en génère moins.

Une politique de tarification s'illustre par la mise en place d'une grille tarifaire, c'est une grille (un tableau) qui regroupe l'ensemble des gammes tarifaires fixé par la politique de tarification. Il existe quatre manières d'établir une grille tarifaire :

a. Une différenciation entre la tarification sociale et la tarification solidaire :

Une tarification sociale désigne la fixation du tarif du titre de transport visant certaines catégories sociales : seniors, étudiants, scolaires, chômeurs, etc. Cependant cette tarification, basée seulement sur le statut de l'utilisateur, tend à évoluer pour se baser sur leurs revenus. Ce type de tarification est alors appelé tarification solidaire.

Néanmoins, la question est de savoir si cette tarification solidaire doit se financer par le budget de l'action sociale ou bien par le budget des transports.

A titre d'exemple, la tarification solidaire à Strasbourg (France) peut être citée, c'est une tarification qui s'appuie sur les ressources réelles des ménages et sur la composition familiale.

b. Une différenciation entre les usagers occasionnels et les usagers fréquents :

Les usagers fréquents sont ceux qui détiennent des abonnements à la semaine ou au mois. Ils représentent la majorité de la clientèle mais étonnement, ils ne participent aux recettes des transports urbains collectifs qu'avec une faible partie, contrairement aux usagers occasionnels qui participent avec une partie nettement supérieure à celles des usagers fréquents aux recettes. Cette contradiction s'explique par le fait que les usagers occasionnels payent le titre de transport plein tarif, car parmi eux, nous trouvons des usagers qui n'ont pas le budget

nécessaire pour souscrire un abonnement, donc ce sont les plus pauvres qui paient le plus cher.

c. Une différenciation entre les diverses modalités de calcul des différents titres :
nous y trouvons :

- **Un tarif plat**, c'est-à-dire, un tarif unique pour tout le périmètre couvert par le trafic urbain, quelle que soit la distance parcourue. Ce tarif est très attractif pour les usagers qui parcourent de longues distances, il facilite la gestion des tickets même s'il peut y avoir des limites de temps. En revanche, il a tendance à être néfaste pour les opérateurs en termes de niveau de revenus et surtout, il favorise l'étalement urbain. Donc, il pénalise les déplacements à courte distance et favorise les déplacements à longue distance.

- **Tarifs kilométriques**, basés sur la distance parcourue, comme à Washington (USA) à Tokyo (Japon). Ils fournissent un niveau de revenu proportionnel au coût. Ils peuvent être complexes à mettre en œuvre et peuvent être décourageants pour les habitants des grands territoires environnants, souvent les plus pauvres et captifs des transports en commun.

- **Les tarifs progressifs**, qui impliquent les augmentations des tarifs entre les arrêts ou les gares, comme les trains de banlieue à Jakarta (Indonésie). C'est souvent un compromis entre la nécessité de l'exploitation et les choix de politique urbaine. Ce tarif repose sur deux types de méthodes de zones géographiques :

- ✓ « Zone concentrique : selon la distance à la partie centrale, selon la zone impliquée dans le déplacement (généralement, pour les agglomérations macrocéphales) ;
- ✓ Zones alvéoles: basée sur le nombre d'alvéoles traversées (généralement pour les agglomérations polycentriques) »³⁰.

d. Selon les heures de la journée :

Moduler les tarifs selon les heures de pointe et les heures creuses. « A Washington, il existe des tarifs heures creuses pour le service Metro rail (entre 1,35 \$ et 2,35 US\$ en fonction de la distance parcourue) »³¹.

En définitive, les autorités et les entreprises de transport urbain doivent relever le défi suivant en matière des transports urbains collectifs : optimiser leurs recettes commerciales afin de diminuer les subventions au fonctionnement tout en fixant un tarif socialement acceptable. Pour y arriver, elles peuvent compter d'une part, sur une bonne gestion et une complémentarité des réseaux ainsi que sur une intégration tarifaire efficace. D'autre part, les entreprises en question doivent être en mesure d'attirer une nouvelle clientèle en offrant un service de qualité et des tarifs attractifs, ce qui va permettre de générer de nouvelles recettes et de financer l'ensemble du système.

³⁰CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p42.

³¹CODATU, Ibid, p44.

Concernant les usagers des transports individuels, ils représentent une piste intéressante pour le financement des transports urbains. Cependant, s'ils sont fortement taxés, le fruit de ces taxes, notamment celles sur les produits pétroliers, est une véritable manne financière pour les budgets nationaux et ne finance que rarement les transports urbains.

3.3 Financement par les employeurs :

Les entreprises dans leur développement, profitent des réseaux de transports urbains dans la mesure où les employés utilisent ces réseaux au quotidien pour se rendre à leurs lieux de travail, de manière ponctuelle, tout en leur évitant de subir le stress et la fatigue inhérents aux longs trajets. Ajoutant à cela, l'avantage d'accéder facilement aux lieux de ventes (les enseignes commerciales) et aux lieux de loisirs (les parcs, les clubs sportifs, les piscines...etc.). Aussi, les réseaux de transport urbain permettent l'expédition et la livraison des marchandises.

A ce titre, il semble normal que les entreprises et les activités commerciales participent à leur tour au financement des transports urbains et ce, via deux méthodes :

3.3.1 Contribution volontaire des employeurs :

La contribution volontaire des employeurs signifie que ce sont les entreprises qui prennent l'initiative de façon voulue et consentie d'organiser elles-mêmes les transports de leurs salariés. Cette situation peut résulter suite à :

- Une activité non adéquate avec les horaires des transports urbains ou avec des fréquences réduites ;
- Une insuffisance ou une irrégularité des transports urbains ;
- Un lieu d'activité isolé ou localisé hors des corridors de transports, notamment en périphérie des villes et/ou dans des zones d'activités spécifiques.

Cette contribution volontaire qui émane des employeurs, permet non seulement d'accéder plus facilement à ces sites d'activités, mais elle diminue aussi la dépendance à l'égard de la voiture et par conséquent, la congestion. Cela se réalise à travers une organisation personnelle de l'employeur ou bien par une sous-traitance rattachée à une entreprise privée de transport par autocar. Ce service est souvent utilisé dans des pays comme : l'Algérie, le Maroc, la Tunisie, L'Inde, etc.

Afin d'assurer ce service, les entreprises situées dans le même site et à proximité, se réunissent pour supporter le coût d'une telle organisation surtout lorsqu'il s'avère important. « Le « ALLOBUS », qui est un système de bus à la demande, destiné aux employés de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle est financé principalement par Aéroports de Paris avec une participation du STIF, l'autorité organisatrice des Transports de

Chapitre II : Le financement du transport urbain

l'Ile de France et les collectivités territoriales dont sont originaires la majorité des employés. »³² Ainsi, il illustre parfaitement cette méthode.

Cependant, on observe un inconvénient majeur résultant de l'adoption de cette méthode, car l'existence de réseaux de transports propres aux entreprises peut s'avérer péjorative aux réseaux de transport public (diminution de la demande et donc un retard d'implantation). C'est pour cela que les AOT ont tendance à soutenir et encourager les employeurs à utiliser les réseaux de transports urbains publics (l'intermodalité), le covoiturage, l'auto partage et le vélo afin de réduire leur impact environnemental.

« En Belgique, depuis 1997, une indemnité kilométrique peut être octroyée par un employeur aux membres de son personnel qui utilisent le vélo pour parcourir le trajet domicile-travail, ou une partie de celui-ci »³³.

3.3.2 Contribution obligatoire des employeurs :

La contribution obligatoire des employeurs désigne qu'ils sont tenus de participer au financement des transports urbains de façon obligatoire (dictée par la réglementation en vigueur) via la fiscalité générale puisqu'ils sont considérés par les autorités comme des bénéficiaires indirects du système.

Ils participent selon deux modalités principales : les taxes sur la masse salariale et les aides aux salariés, utilisateurs des transports en commun.

✓ La taxe sur la masse salariale :

La masse salariale est définie comme la somme des rémunérations brutes versée par une entreprise à ses salariés au cours d'un exercice. Cette donnée est utilisée en interne, pour piloter l'entreprise et plus exactement, pour connaître le poids de son effectif sur son chiffre d'affaires.

La taxe sur la masse salariale, quant à elle, est un prélèvement obligatoire sur les rémunérations brutes des salariés, versé chaque année par les entreprises aux pouvoirs publics, peu importe l'état de leurs finances. Ces taxes sont affectées directement au secteur du transport dans son ensemble puis répartis sur les différents modes dont le budget des transports urbains.

Comme la France, *« où le Versement Transport créé en 1971, est un prélèvement situé dans une fourchette de 0,5 à 2,6 % de la masse salariale des employeurs privés et publics de plus de 9 salariés. Il est versé aux autorités organisatrices de transport urbain et contribue pour une large part à leur budget (37 % du budget 2008 de l'autorité organisatrice de l'agglomération lyonnaise, le SYTRAL) »³⁴. Il est jugé comme étant une ressource toujours*

³²CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p59.

³³CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p75.

³⁴CODATU, Ibid, p78.

croissante puisque le nombre des salariés augmente au fil du temps. C'est pourquoi, en période de croissance économique, l'assiette fiscale s'avère très avantageuse.

✓ Les aides directes aux salariés :

Il s'agit d'une aide indirecte au financement des transports urbains publics, où les fonds sont destinés à répondre aux besoins des usagers salariés et ne sont plus utilisés pour l'approvisionnement. L'avantage de ce mode de financement est que les frais d'expédition sont transparents et que les droits de douane sont payés en totalité. Il encourage l'utilisation des transports urbains en commun.

Plusieurs méthodes ont été mises en place dans différents pays, dont certaines sont volontaires, comme à Chicago, où les entreprises peuvent bénéficier d'exonérations fiscales sur les paiements alloués aux employés pour l'achat de services de transport. Mais les plus efficaces reposent sur des obligations légales, imposées à l'entreprise. Les exemples les plus réussis d'autorisation d'évaluation rétrospective sont le Brésil et la France.

En définitive, puisque les employeurs bénéficient de manière indirecte de l'activité des transports urbains, ils doivent assumer leurs parts de responsabilité dans leurs financements aussi bien pour l'exploitation que l'investissement, que ce soit de manière volontaire ou suite à une obligation, afin d'assurer le développement et la pérennité de ces réseaux.

3.4 Financement par les usagers des modes de transport privés :

A côté du transport public, le transport privé assure un rôle important dans le transport des personnes et même des marchandises. Les usagers des modes motorisés par exemple, profitent directement du système de transports urbains, c'est pour cela qu'ils sont tenus de participer à son financement à travers les deux moyens suivants :

4.1 Les péages urbains :

Le péage urbain comprend toute forme de paiement facturé aux usagers afin de pouvoir circuler dans certaines parties d'une ville. Il est déterminé par l'autorité compétente locale en fonction de ses propres objectifs et de la forme d'organisation (périmètre, tarifs) jugée la mieux adaptée à la situation locale.

Les péages urbains s'adressent au transport privé, en les obligeant à payer pour entrer dans certaines zones déterminées. Ce sont les recettes dégagées qui servent à financer les transports urbains publics. Les péages urbains peuvent avoir plusieurs finalités : fluidifier le trafic urbain congestionné, limiter les nuisances environnementales, réduire la pollution, améliorer les transports collectifs, financer les dépenses d'infrastructures ou de services de transport, encourager le transfert modal vers les transports collectifs... Certains péages visent un ou plusieurs de ces objectifs.

Les péages urbains peuvent être différenciés selon l'objectif visé, la géographie, par les niveaux de tarification (faible ou forte, variable selon le niveau de congestion), par les

Chapitre II : Le financement du transport urbain

modulations tarifaires entre les usagers (par exemple en fonction de leurs nuisances, pollution...), selon les heures de fonctionnement (le péage peut être en vigueur tous les jours, 24 heures sur 24, comme l'exemple des Express Lanes, ou seulement les jours de semaine et à certaines heures) et par l'affectation des ressources collectées (budget général, amortissement d'un ouvrage ou d'un programme d'investissement d'infrastructures, amélioration de services de transports collectifs...).

Concernant la géographie, trois formes différentes peuvent être distinguées :

- La première est « **le péage de réseau** », où les usagers paient pour utiliser l'axe routier tandis que des routes parallèles à usage gratuit peuvent exister (exemple des Express Lanes aux USA) ;
- La seconde est « **un péage de cordon** » entourant une zone. En général, le centre d'une agglomération où les automobilistes traversent le cordon, doivent payer un péage que ce soit en entrant (comme à Oslo en Norvège) ou dans les deux sens (comme à Stockholm en Suède);
- La troisième forme est « **un péage de zone** », où le trafic entrant et circulant dans la zone doit s'acquitter du péage (cas de Londres en Angleterre).

Les économistes ont longtemps prôné l'efficacité des péages urbains, soit pour financer des investissements dont les infrastructures routières (Jules Dupuit, 1849), soit pour décourager un trafic excessif associé à une capacité routière fixe à court terme (Arthur Pigou, 1920).

De nombreuses études ont développé ces idées et aujourd'hui, la plupart des économistes s'accordent sur une prescription clé : la tarification routière doit être fixée là où le trafic est jugé important, afin qu'un usager potentiel de la route puisse prendre en compte les retards qu'il imposerait aux autres dans ses choix de déplacements. En réduisant les volumes de trafic, cela augmentera la vitesse, diminuera les temps de trajet et utilisera la capacité routière plus efficacement, en réduisant ainsi la pression politique pour construire de nouvelles routes coûteuses.

Cependant, certaines conditions sont requises pour un bon fonctionnement des péages urbains :

a. Obligation de disposer d'un réseau de transports collectifs :

À même d'absorber le volume de nouveaux usagers et de qualité suffisante pour que le report modal ne soit pas vécu comme une discrimination. À défaut, le péage urbain pourrait restreindre les déplacements et éventuellement, induire une baisse d'activité économique ou provoquer des reports de déplacements vers d'autres zones à l'accessibilité moins coûteuse.

b. L'acceptation sociale :

Est une condition sine qua non et pour l'obtenir, il est nécessaire d'expliquer aux usagers que la congestion a un coût social et environnemental. Le péage urbain peut être présenté comme une redevance pollueur-payeur. Comme dans le cas de Londres, il semble qu'il soit mieux accepté une fois implanté et que les habitants en aient apprécié les effets positifs sur leur qualité de vie. Mal présenté, il peut engendrer un refus violent.

c. Nécessaire coordination :

Entre les politiques de circulation et les politiques de transport collectif :

- ✓ « soit il existe une autorité organisatrice de transport (AOT), chargée de gérer l'ensemble des politiques et des moyens de transport urbain, depuis la circulation jusqu'aux transports collectifs, tous modes confondus comme à Londres (Angleterre) avec « Transport for London », à Singapour avec la « Land Transport Authority », à Milan (Italie) avec la « Azienda Trasporti Milanesi » ;
- ✓ soit il existe une étroite coordination entre les acteurs du transport comme à Stockholm (Suède) où l'administration suédoise des routes a conçu et gère le péage et où la direction des transports de Stockholm a pris en charge l'extension du service de transports publics et des parcs-relais »³⁵.

4.2 Le stationnement payant : une autre forme de financement efficace

Le stationnement payant se définit comme un moyen de faire supporter à l'utilisateur un paiement, suite à l'occupation de la voirie urbaine publique. Tout ou une partie des recettes provenant des stationnements payants est attribuée au financement du transport urbain public.

C'est un outil qui permet la réalisation des deux objectifs suivants à la fois : d'une part, la volonté de satisfaire les usagers en leur offrant des places de stationnement et d'autre part, le besoin de contrôler l'occupation de l'espace public urbain afin de minimiser les externalités négatives causées par les usagers des modes motorisés privés. Donc, il est à la fois une source de revenus et un outil qui sert à encourager le transfert modal.

La mise en place des stationnements payants visent les objectifs suivants :

- Ajuster l'offre de places de stationnement à la demande via l'augmentation du nombre de places de parkings, création des obligations de stationnement pour les nouvelles constructions, pour les bureaux, etc. ;
- Limiter les offres et les réguler selon différents critères, est un moyen utilisé pour maîtriser la demande de circulation de véhicules personnels dans les centres urbains, en proposant des transports alternatifs ou combinés, tels que des parkings relais et en améliorant la fluidité du trafic pour faciliter les déplacements et les stationnements ;
- Assurer la vitalité des centres urbains et générer des ressources pour couvrir les coûts de maintenance et d'exploitation de la voirie en mettant en place une organisation optimale des espaces de stationnement.

« A Nantes (France), 7 000 places de stationnement dégagent un bénéfice net d'environ 1 000€/an/place pour un coût de 2 M€/an, les recettes sont d'environ 7 à 9 M€/an. »³⁶

³⁵CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p52.

³⁶CODATU, Ibid, p56.

Pour aboutir à une meilleure rentabilité du stationnement payant, les autorités sont obligées de respecter certaines règles, notamment en terme de :

a. Alimentation d'une offre de stationnement :

Avec la mise en œuvre de parcs en centre-ville, dédiés aux stationnements payants combinée à une bonne gestion afin de libérer de l'espace de circulation. Cette mesure n'est pas réalisable sans une limitation du trafic routier grâce à des restrictions de stationnement, ajoutant à cela que cette offre peut être assurée soit sur voirie, soit en ouvrage, tout dépend des pays. Souvent, le stationnement sur voirie est mal contrôlé dans les pays en développement.

b. Une réglementation :

Qui encourage l'ouverture de parcs privés et qui autorise une tarification adéquate avec les capacités des usagers d'un côté et qui sera apte à dégager des recettes pour le financement des transports urbains d'un autre côté.

c. Une complémentarité :

Avec la politique de stationnement de la part de l'offre de transports collectifs afin d'offrir un service de qualité.

d. Une Autorité Organisatrice de transports :

Apte à adopter la politique de stationnement payant à la politique de déplacement globale en centre-ville et qui va privilégier l'affectation des recettes du stationnement payant au financement des transports urbains.

La rétrocession des contraventions est une action qui consiste à ce que l'Etat rétrocède le produit des amendes de stationnement aux communes et leurs groupements afin que ces dernières puissent les gérer elles-mêmes. Cette ressource spécifique est au centre des débats, car plusieurs villes dans le monde souhaitent la dépénalisation des amendes de stationnement, dans le but de pouvoir les utiliser pour alimenter le budget des transports urbains par leurs communes et non pas, par les services fiscaux comme cela se fait dans la plupart des pays (puisque'il s'agit d'un paiement suite à une contravention à la loi). « *L'exemple de San Francisco est très révélateur de l'importance de ces budgets : 46 % des recettes de stationnement proviennent des amendes* »³⁷. C'est dans ce sens, que cette source est présentée comme une piste pour l'avenir.

En bref, les péages de voirie et de stationnement contribuent au financement des transports urbains collectifs par les recettes qu'ils génèrent. Pour maximiser ces recettes, une parfaite coordination entre les gestionnaires des péages et ceux du stationnement est vivement recommandée.

3.5 La valorisation foncière :

La valorisation foncière est une étude méthodologique qui consiste à valoriser un foncier, c'est-à-dire, maximiser son usage pour en tirer un meilleur rendement. Dans notre cas, il

³⁷CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p56.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

s'agit de valoriser des terrains et des immeubles desservis à travers la réalisation d'une infrastructure de transport. Selon une étude réalisée par « *Transport for London* » en 2004, l'extension de la « Jubilee Line » entre 1992 et 2002 a engendré une augmentation de 3.6 milliards de dollars de la valeur des terrains situés près de 2 des 11 nouvelles stations (Southwark et Canary Wharf). La valorisation foncière est donc une manne qui sert à la fois les commerces et les résidences situés dans le lieu valorisé, mais aussi, l'infrastructure de transport en attirant une nouvelle clientèle résidente dans le territoire nouvellement aménagé.

Ce qui explique l'avantage financier apporté par la valorisation foncière, est le fait qu'une ligne de transport située au cœur des activités quotidiennes des usagers induit souvent un accroissement de ces activités (commerciales, de services...). Cela contribue à une meilleure productivité et une baisse des coûts pour les consommateurs, entreprises et administrations. De surcroît, elle incite les promoteurs immobiliers à occuper l'espace proche des lignes et donc de nouveaux développements urbains.

Pourtant, elle a des effets négatifs qui sont généralement causés par ces nouveaux investissements comme : la pollution, le bruit, l'augmentation de trafic, la perte d'image de marque pour le quartier ou moins-value foncière pour les quartiers non desservis.

Ce qui intéresse les promoteurs des nouvelles lignes de transport, qu'elles soient publiques ou privées, est de savoir comment capter la plus-value générée, suite à l'application de la valorisation foncière des sites desservis pour les affecter au financement des transports urbains, soit pour financer des besoins d'investissement ou de fonctionnement.

Il faut savoir que la captation de cette valeur foncière et immobilière ne date pas d'aujourd'hui, mais elle remonte au 19^e siècle à New York et à Paris. Elle se fait suivant les méthodes suivantes :

3.5.1 L'achat anticipé de terrains :

Dans le but de revendre les terrains avec plus-value ou d'y développer des activités commerciales, les autorités publiques acquièrent les terrains avant l'annonce de la réalisation du projet à des prix du marché hors infrastructures. Pour y parvenir, on procède par deux méthodes distinctes :

- a. La plus-value sera incorporée dans le prix de vente lorsque les terrains sont directement revendus à des aménageurs privés ;
- b. La revente au prix du marché afin de réaliser l'aménagement dans le cadre d'un projet urbain.

3.5.2 L'instauration d'une taxe sur les plus-values foncières :

Une différence est de mise entre la taxe sur la plus-value foncière et la taxe sur la propriété : la taxe sur la plus-value foncière résulte d'une action sur la collectivité, ce qui justifie par ailleurs, le prélèvement par les pouvoirs publics. En revanche, la taxe sur la propriété est l'action d'un individu propriétaire qui augmente la valeur du bien.

Néanmoins, sa mise en place est jugée difficile engendrant ainsi son insuffisante utilisation. L'application de cette taxe se fait en évaluant, chaque année, la valeur foncière de la nouvelle infrastructure de transport en tenant compte d'une utilisation optimale du site et en négligeant tout aménagement déjà existant. Par la suite, une taxe est appliquée à cette valeur foncière dans le but de générer un revenu financier pour le secteur public. C'est ainsi, que la somme des plus-values collectées augmente suivant l'augmentation de la valeur du terrain.

3.5.3 L'insertion des activités de transport et de développement urbain au sein d'une même entité :

Et ce, à travers les Sociétés d'Économie Mixte ad hoc (SEM), qui sont des sociétés chargées de capter les plus-values foncières générées par les infrastructures de transport.

A côté des plus-values foncières, les recettes publicitaires méritent d'être considérées comme des apports complémentaires qui peuvent financer le développement et l'exploitation d'un nouveau service de transport. En effet, les campagnes publicitaires instaurées au métro et au niveau des véhicules immobiliers urbains ciblent l'ensemble des usagers, ainsi les recettes générées sont relatives à la fréquentation des stations pour le métro et à la circulation pour les véhicules.

Finalement, la taxation directe des plus-values foncières est socialement mal acceptée. De plus, son mode de calcul est complexe et demande des pratiques institutionnelles et réglementaires variées selon les pays. Ajoutant à cela, une maîtrise de l'ensemble du projet est recommandée pour l'autorité publique afin d'assurer que les fonds obtenus soient spécifiquement affectés au secteur de transport et ne soient pas inclus dans un budget général.

3.6 Le partenariat public privé (PPP):

Un PPP est considéré comme un mécanisme qui génère des fonds affectés au budget des transports urbains. Dans ce qui suit, nous synthétisons la définition du PPP ainsi que les motivations pour son utilisation.

3.6.1 Définition :

Un PPP est une alliance entre le secteur privé et le secteur public, et ce, dans le but de faire participer le secteur privé dans l'investissement initial et/ou l'exploitation d'un projet, en lui conférant une partie des activités tout en lui faisant supporter une partie des risques. Ce type de partenariat ne peut être conclu sans avoir fourni au secteur privé une garantie au préalable pour lui assurer que le projet en question est suffisamment rentable, avec la possibilité de recevoir des subventions de la part du secteur public en cas de nécessité. Les tâches à répartir entre le partenaire privé et le partenaire public, souvent désigné par leurs initiales en anglais, sont les suivantes :

- *« La conception (« D » pour « design ») ;*
- *« La construction (« B » pour « build ») ;*
- *« Le financement (« F » pour « finance ») ;*
- *« L'exploitation (« O » pour « operate ») ;*

Chapitre II : Le financement du transport urbain

- *La maintenance (« M » pour « maintain »).* »³⁸

A titre d'exemple, « à São Paulo (Brésil), l'AOT de la région métropolitaine et le Secrétariat aux Transports Métropolitains de l'Etat de São Paulo a choisi une forme innovante pour le Brésil et l'Amérique Latine en mettant en place un PPP où le propriétaire est la Compagnie du Metro de São Paulo (Metrô) et l'exploitant un consortium d'entreprises privées, en construisant une nouvelle ligne (la ligne 4 jaune) qui couvrira la quasi-totalité de la région »³⁹.

3.6.2 Les motivations :

Un PPP ne s'agit pas d'une nouvelle ressource financière à part entière mais plutôt d'un moyen utilisé afin de faire appel au secteur privé pour assumer temporairement la charge financière d'investissement ou de fonctionnement, et ce, via un recouvrement progressif des faits par le partenaire privé : soit par un remboursement de la part de l'autorité publique, soit en s'acquittant d'une redevance de la part de l'utilisateur du service ou de l'infrastructure concerné. Il est à noter que le recours au PPP ne se base pas uniquement sur des finalités financières, mais il cible également d'autres catégories d'intérêts. Il existe une différence considérable qui se dégage entre les intérêts suivis par les deux partenaires suivants :

Tableau n°3 : Les avantages recherchés par les deux partenaires (public/privé)

Partenaire public	Partenaire privé
Il cherche avant tout à satisfaire les besoins des usagers, en plus de la recherche de profits.	Il cherche seulement à rentabiliser au mieux ses profits et de rémunérer ses actionnaires.
Limiter le recours à l'investissement public pour mieux orienter les fonds à des secteurs jugés nécessaires (éducation, culture, santé).	Permettre au secteur privé d'élargir son champ d'action en intervenant dans le secteur de transports urbains.
Partager le poids des risques, tels que les risques liés à l'exploitation (coût de main d'œuvre et de maintenance...), risques liés à la conception du projet (mauvais choix techniques, erreurs dans l'évaluation de la demande...), risques financiers (risques d'inflation et de taux d'intérêts...) et les risques techniques et économiques (augmentation de prix et des délais de livraison...).	Bénéficier d'un contrat gagnant-gagnant : si le partenaire privé apporte des fonds, le partenaire public apporte des garanties soit financières, soit de recettes commerciales minimum, propres à sécuriser le projet.
Favoriser les avantages relatifs à l'expérience du secteur privé (économie d'échelle, exigence de performance, flexibilité (contourner la réglementation qui peut représenter un obstacle)	Il permet une flexibilité dans la gestion des projets qui n'est pas habituellement autorisée dans le secteur public (rigidité des prises de décisions).

Source : réalisé par nos soins.

3.6.3 Les conditions requises à la réussite d'un PPP :

³⁸CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p111.

³⁹CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p118.

Chapitre II : Le financement du transport urbain

Dans le but de recourir à un PPP, il est exigé un bon nombre de points à respecter afin de vérifier si la prise de décision de ce dernier sera jugée propice et ainsi, d'assurer ses objectifs visés. Les conditions demandées sont au nombre de trois :

- **La nature du projet :**

Il s'agit d'analyser : le coût total du projet, le nombre d'acteurs impliqués, les espaces géographiques concernés, le temps de réalisation du projet et surtout son apport à l'intérêt public.

- **La clarté du cadre institutionnel :**

Etant donné que le transport public est considéré comme une activité à la fois commerciale et industrielle, les deux partenaires sont amenés à faire face à des risques, ce qui fait que l'expérience privée permet de pallier aux lacunes de l'organisme public et ce dernier jouit d'une facilité à l'obtention de prêts au niveau international.

En somme, les deux partenaires profitent d'une relation de complémentarité : l'un s'appuie sur l'autre pour une réussite du projet sur le long terme.

- **Le partage des rôles et des risques :**

Les deux partenaires (public/privé) se partagent les risques entre eux suivants :

- ❖ Le risque industriel : qui concerne une perte financière liée à une évolution défavorable des coûts de constructions, des charges d'exploitation et de maintenance ;
- ❖ Le risque commercial : qui concerne une perte financière liée à une évolution défavorable des recettes.

Il en résulte ainsi trois cas de figures :

1^{er} cas : le contrat est un contrat de gérance lorsque le partenaire public gère les deux risques, donc le partenaire privé se charge seulement d'exécuter le projet, il n'a pas le droit ni d'améliorer le service ni d'introduire des innovations techniques ou de gestion ;

2^{ème} cas : le risque industriel est supporté par le partenaire privé alors que les recettes commerciales et la politique tarifaire sont attribuées à l'organisme public. Le partenaire privé se charge seulement d'augmenter sa productivité sans avoir à gérer l'évolution de la fréquentation ou de l'occupation. Il doit donc faire preuve de rigueur en respectant ses obligations relatives au contrat et d'innovation pour faire face au risque ;

3^{ème} cas : quand les deux risques sont assumés par le secteur privé, il a comme obligation de contrôler ses coûts en maximisant ses recettes. Il lui est recommandé une certaine innovation et performance à la fois dans sa relation avec les usagers afin de les fidéliser mais aussi dans sa gestion technique et administrative.

Il est à noter que l'AOT exige de la part du secteur privé d'atteindre un certain seuil de performance préétablie, tout en lui garantissant son intervention par une compensation suivant les conventions du contrat en cas d'un projet non auto finançable (c'est-à-dire que les recettes ne suffisent pas pour équilibrer les coûts).

- **La sécurité juridique :**

Elle est impérative au bon déroulement d'un PPP car il est régi par un contrat qui est l'expression exhaustive des relations que comptent entretenir les deux partenaires. Il fixe l'ensemble des conditions du partenariat, les droits et devoirs de chacun. En cas de conflit entre les deux partenaires, des instances d'arbitrage et des instances juridiques doivent pouvoir intervenir de manière efficace. « *Si le partenaire privé n'a pas la certitude qu'en cas de conflit il pourra faire valoir ses droits, alors aucun PPP ne pourra se mettre en place* »⁴⁰.

- **Les appels d'offres :**

Qui sert à bien choisir le partenaire privé, cette condition est fondamentale pour négocier au mieux les termes du contrat.

Bref, la négociation entre les deux partenaires est indispensable afin d'établir un équilibre entre eux. Elle est d'une importance capitale pour éviter tout débordement imprévu et mauvais fonctionnement du partenariat. D'ailleurs, une séance de révision est souvent de mise à mi-contrat puisqu'à long terme, les conditions et les contextes peuvent évoluer.

3.6.4 Les étapes clés pour la mise en œuvre d'un PPP :

L'autorité publique contractante est dans l'obligation de bien suivre les trois étapes suivantes pour une bonne mise en œuvre d'un PPP, qu'il s'agisse d'une délégation d'un service de transport ou pour financer la construction d'une infrastructure dans un seul but, garantir que le partenaire privé joue son rôle pleinement et répond parfaitement aux besoins de la collectivité :

- a. Trouver le bon partenaire privé ;
- b. Négocier de manière optimale les termes du contrat ;
- c. Conserver son pouvoir de contrôle et assurer le suivi du contrat.

En conclusion, la mise en place d'un PPP est bénéfique pour les deux parties prenantes du contrat. En effet, c'est un mécanisme qui est souple, adaptable et modulable à toutes réglementations et à tous pays et ce, à travers une bonne conception de projet et une bonne intégration dans l'ensemble du système de transport urbain.

3.7 Les financements « Climat » :

Le financement international des transports urbains peut prendre une autre forme, celle d'une série d'instruments internationaux mis en place pour assurer le financement d'un transport urbain durable. En d'autres termes, c'est un système qui respecte les trois objectifs suivant :

- Efficacité : une amélioration de la mobilité combinée à une réduction de la congestion ;
- Environnement : réduction des externalités négatives sur l'environnement ;

⁴⁰CODATU, Op.Cit, édition 2009, France, p83.

- Équité : réduction de la pauvreté et protection des usagers vulnérables.

Suite au « Sommet de la Terre »⁴¹ à Rio de Janeiro en 1992, plusieurs instruments ont été créés pour servir sur l'échelle planétaire et sont guidés par des institutions telles que la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ainsi que d'autres institutions régionales et bilatérales.

Nous avons choisi de développer les trois instruments les plus représentatifs des financements « Climat » qui se résument à :

3.7.1 Le Mécanisme de Développement Propre (MDP) :

C'est un instrument défini par le protocole de Kyoto (en 1997), qui permet aux pays industrialisés qui ont une obligation internationale de réduire l'émission de gaz à effet de serre, d'investir dans des projets qui participent à la réduction de ces émissions dans des pays en développement, c'est-à-dire qu'il concourt non seulement à la modernisation du pays concerné mais aussi à la protection du climat.

Ce mécanisme est bénéfique pour les deux parties : d'un côté, les pays industrialisés peuvent atteindre leurs objectifs à moindre coût, puisque les interventions dans les pays en développement coûtent beaucoup moins cher. De l'autre côté, les pays en développement profitent d'infrastructures de transports de meilleure qualité, financées par les pays développés sans avoir à rembourser les bailleurs de fonds. Ce mécanisme ressemble donc aux dons.

Le MDP est considéré comme une source de financement grâce aux Certificats de Réduction d'Émissions de Carbone qu'il génère puisque la valorisation du co-bénéfice sous forme de « crédit-carbone »⁴² est généralement revendue à des Etats ou à des entreprises appartenant aux pays développés.

Cependant, pour bénéficier de ces crédits-carbone, il est nécessaire d'effectuer au préalable une vérification par un auditeur indépendant accrédité par les Nations-Unies. Cette vérification est effectuée ex-post de la réalité des réductions d'émission de gaz à effet de serre.

Ce mécanisme a connu un réel succès depuis son entrée en vigueur en 2005. Malheureusement, à cause des difficultés de collecte de données pour mesurer la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des projets de transport urbain, l'adaptation du MDP reste restreinte. Uniquement deux projets qui ont bénéficiés d'un MDP ont été

⁴¹ Un sommet de la Terre est un terme générique servant à désigner les rencontres décennales entre dirigeants mondiaux, organisées depuis 1972 par l'ONU, ayant pour but de définir les moyens de stimuler le développement durable au niveau mondial.

⁴²Un crédit-carbone équivaut à l'émission d'une tonne de dioxyde de carbone. Il permet à son détenteur d'émettre davantage de gaz à effet de serre (par rapport au taux en vigueur fixé par le protocole de Kyoto). Ils sont attribués aux Etats ou aux entreprises qui participent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette mise en place des crédits de carbone est censée aider les pays signataires à respecter leurs engagements vis-à-vis du protocole de Kyoto.

concluants, à savoir : « Le Bus Rapid Transit TransMilenio » à Bogota (Colombie) et « La Technologie de Freinage Régénératif » du Métro de Delhi (Inde).

Le MDP est en réforme continue pour permettre aux pays en développement de bénéficier de ces avantages. Nous pouvons citer pour exemple, le regroupement de plusieurs projets individuels pour qu'ils puissent faire objet d'un seul financement appelé « Programmes d'Activités » dans le but de limiter les charges administratives relatives à l'enregistrement de chaque projet indépendamment.

3.7.2 Le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM) :

Créé en 1991, le FEM est l'un des plus grands mécanismes financiers destiné à la gestion des actions pour la préservation de l'environnement et la promotion du développement durable à l'échelle mondiale. Il est en partenariat permanent avec des institutions internationales, des administrations publiques, des opérateurs de transport, des coopérations bilatérales d'agences pour le développement ou encore avec des ONG.

C'est un organisme financier qui jouit d'une indépendance et d'une autonomie financière, il a pour objectif d'accorder des subventions aux pays en développement afin d'atteindre les finalités suivantes :

- Une gestion optimale des ressources naturelles ;
- La protection de la biodiversité ;
- La lutte contre le réchauffement climatique, la pollution des eaux, la régression et la dégradation des sols, la réduction de la couche d'ozone et les polluants organiques persistants ;
- Le soutien de toutes initiatives de développement durable.

« Il réunit aujourd'hui 183 pays et a appuyé depuis sa création plus de 50 projets de transport urbain pour un montant total cumulé de 292,5 milliards USD »⁴³.

Au début de son activité, il soutenait des projets promouvant des solutions technologiques. Depuis 2007, il a élargi son champ d'activités en intégrant des solutions non-technologiques, la bonne gestion des transports publics, la planification de projets ayant une faible empreinte carbone ou encore, le report modal. Néanmoins, il favorise les projets venant des pays possédant des villes de petite et moyenne taille et ayant une croissance rapide. Ajoutant à cela, il apporte en plus de l'aide financière, un appui technique nécessaire à la réussite de ces projets.

3.7.3 D'autres Fonds « Climat » :

Pour venir en aide au MDP et au FEM, plusieurs autres mécanismes ont vu le jour, nous pouvons citer :

⁴³CODATU, Op.Cit, édition 2014, France, p124.

3.7.3.1 Green Climate Fund (GCF) :

Le Fond Vert pour le Climat, créé en 2010 lors de la conférence pour le climat à Cancun (Mexique), est un fond rattaché à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui sert à appuyer les efforts des pays en voie de développement et à répondre au défi du changement climatique. Afin de satisfaire les fortes demandes de financement venant des pays en voie de développement qui désirent mettre en œuvre des politiques d'adaptation aux changements climatiques, les pays développés ont convenu de mobiliser des fonds pour cet objectif.

3.7.3.2 La Clean Energy Financing Partnership Facility :

C'est un fond initié par « la Banque Asiatique de Développement », qui encourage les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Il a permis la réalisation de trois projets de transport en Chine.

3.7.3.3 Clean Technology Fund (CTF) :

Créé en 2008, c'est un mécanisme de soutien pour les pays à revenus intermédiaires via le financement des projets à grande échelle dans la lutte contre le réchauffement climatique. Ce sont les banques multilatérales de développement, en accord avec les pays, qui planifient le co-financement de ces projets via des prêts bonifiés ou des subventions.

Plus de 14% des fonds du CTF sont affectés au transport urbain, soit 728 milliards USD. Quinze pays sont en droit de recevoir des fonds CTF : Égypte, Inde, Maroc, Afrique du Sud, Indonésie, Vietnam, Turquie, Philippines, Ukraine, Nigéria, Thaïlande, Kazakhstan, Colombie, Chili et le Mexique. Les pays d'Afrique du Nord et du Moyen Orient sont concernés par des plans régionaux des fonds CTF.

3.7.3.4 Des guichets de financements « Climat » complémentaires :

D'autres mécanismes de financements qui participent à moindre mesure dans les transports urbains existent, tels que : International Climate Initiative (Allemagne), Fast Start Finance (Japon), Le Fond d'Investissement Climatique (FIC), etc.

Finalement, les différents fonds « Climat » représentent un levier important de co-financement, dont peuvent bénéficier les pays en développement pour améliorer la qualité de leurs transports urbains, mais aussi afin de protéger l'environnement et réduire la pollution locale.

Conclusion :

Suite aux différents points que nous avons développés tout au long de ce chapitre, on conclut que la pluralité des sources de financement du transport urbain est un atout considérable que les autorités publiques des villes sont contraintes de prendre en compte et de conjuguer à leurs manières. De ce fait, chaque ville profite des multiples filières de financement mises à sa

Chapitre II : Le financement du transport urbain

disposition et il lui revient de trouver le mix de financement qui lui convient le mieux et qui est adapté à son histoire institutionnelle et culturelle. Ainsi, via une recherche continue de :

a. réduire les coûts :

Les entreprises de transport urbain sont tenues à réaliser au moins le petit équilibre (c'est-à-dire que les dépenses d'exploitation sont couvertes par les recettes d'exploitation) lorsque leurs finances sont limitées. Cette mesure doit être incluse au fur et à mesure des différentes étapes de leur vie, par : l'adoption de moyens d'exploitation modernes tels que des modes de transport motorisés, l'intégration tarifaire, informations en temps réel, l'encouragement de l'éco-conduite, la réalisation d'achats groupés entre plusieurs collectivités de matériels roulants, l'intégration de l'ensemble du réseau de transport urbain grâce à une bonne organisation en amont.

b. optimiser les recettes :

En cherchant à attirer plus de clientèle par l'attractivité du titre de transport, puisque sa vente constitue la première des recettes. Et c'est dans ce sens, que la lutte contre la fraude semble représenter une piste intéressante (mise en place de couloirs de prépaiement, campagne de sensibilisation, etc.).

c. compléter les recettes :

En regroupant les filières de financement qui, individuellement, rapportent peu (la plus-value foncière, les produits de péages urbains et de stationnement, les recettes publicitaires, etc.).

Il est nécessaire de préciser que le système de transport urbain doit être doté d'une autorité organisatrice de transport combinée à une possible modification législative, voire institutionnelle.

Enfin, une évolution du système de transport urbain se fait à travers le temps et nécessite des recherches poussées, des études propres à chaque ville et dépend particulièrement des choix politiques des pays.

Chapitre III :

***Etude de cas « Etablissement
de transport urbain et
suburbain de Bejaia »***

Introduction :

Dans le cadre de la présentation de notre projet de fin d'études, nous avons choisi d'effectuer un stage au sein de « **L'Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaia** ». Nous avons été motivées par le statut public de l'entreprise, en plus du fait qu'elle soit l'unique entreprise de transport qui jouit d'une organisation, contrairement au secteur privé. De ce fait, nous nous sommes intéressées à la compréhension du mécanisme de financement en son sein.

Dans la première section, nous présenterons l'organisme d'accueil, les activités de son personnel, ses missions, ainsi que les objectifs que l'entreprise s'est fixée. Ensuite, dans la deuxième section, nous allons analyser sa situation financière. Enfin, dans la troisième section, nous présenterons le calcul de la compensation tarifaire allouée à l'ETUSB et nous détaillerons le calcul du coût de revient d'un ticket de transport ETUSB.

Section 1 : Présentation générale de l'ETUS-BEJAIA.

Dans cette première section, nous développerons une présentation détaillée de l'organisme d'accueil.

1.1 Création:

« **L'Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaia** » est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), doté d'une personnalité morale et de l'autonomie financière, créé suite au décret exécutif N°10-92 du 14 mars 2010 et mis en fonction le 05 juillet 2010 à la ville de Bejaia (à l'intérieur du tissu urbain).

Il est régi par les règles administratives dans ses relations avec l'Etat et est réputé commerçant dans ses rapports avec les tiers. Il est placé sous la tutelle du ministre des transports.

L'établissement est situé à la Zone Industrielle Ighil-Ouazoug-Bejaia et occupe une superficie de 23 127 m².

1.2 Activité :

C'est une entreprise qui assure comme fonction principale, par tous les moyens appropriés, le transport public de voyageurs sur l'étendue du tissu urbain et suburbain et ce, en conformité avec l'organisation générale des transports fixée par les pouvoirs publics.

L'établissement, en rapport avec son objet est chargé notamment :

-d'acquérir, de gérer et d'entretenir les matériels roulants ou fixes nécessaires à l'exploitation de son réseau ;

-de développer les installations et équipements d'exploitation et de maintenance nécessaires à l'accomplissement de ses activités ;

-de participer à l'étude et/ou à la promotion de tout moyens ou mode de transport collectifs et de l'intégrer à la réalisation des missions qui lui sont confiées ;

-d'assurer la formation, le perfectionnement et le recyclage de ses personnels ;

-de gérer ses stations urbaines, ses infrastructures propres ou liées au réseau exploité ;

-l'établissement assure une mission de service public conformément au cahier des charges de sujétions de service public ;

Ajoutant à cela, l'entreprise exerce des activités annexes :

-la location d'espaces publicitaires sur les bus ;

-la location parking pour les tiers ;

-le droit d'accès à la visite de l'expert des mines et de l'inspecteur des transports terrestres.

L'établissement bénéficie d'une dotation initiale dans le montant était fixé par arrêté conjoint des ministres chargés des transports et des finances.

Afin d'atteindre les objectifs qui lui sont assignés, l'établissement est habilité à :

-conclure tous marchés ou accords et toutes conventions avec les organismes nationaux et étrangers ;

-effectuer toutes opérations financières, commerciales, industrielles, mobilières ou immobilières de nature à favoriser son expansion ;

-organiser et participer, tant en Algérie qu'à l'étranger, aux colloques, symposiums et manifestations liés à son domaine d'activité.

Pour accomplir sa mission et atteindre ses objectifs, l'établissement est doté par l'Etat, dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur, d'un patrimoine et de moyens nécessaires à son fonctionnement.

1.3 Structure & fonctionnement de l'ETUSB:

1.3.1 Le personnel de l'entreprise :

Le personnel de l'entreprise est composé de :

❖ Le directeur général :

Le directeur général, nommé par décret présidentiel sur proposition du ministère chargé des transports, a pour mission de mettre en œuvre les orientations de l'autorité de tutelle et les décisions du conseil d'administration et d'assurer la gestion de l'établissement, dont il est responsable, dans les conditions fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

Pour ce faire, il :

- exerce l'autorité hiérarchique sur l'ensemble du personnel ;
- nomme et révoque les personnels dans le cadre de la convention collective et de l'organigramme ;
- engage et ordonne les dépenses ;
- passe tout marché, convention et accord et contracte tout emprunt ;
- représente l'établissement dans tous les actes de la vie civile et en justice ;
- veille au respect du règlement intérieur ;
- peut déléguer sa signature à ses proches collaborateurs dans la limite de leurs attributions.

Il établit en outre :

- les projets de plans et de programmes d'activités et d'investissement ;
- les projets de budget et comptes d'exploitation prévisionnels ;
- les bilans d'activités et comptes de résultats ;
- le projet de convention collective ;
- les projets d'organigramme et de règlement intérieur.

❖ Secrétaire de Direction :

C'est le pilier central où s'achemine l'ensemble des documents relatifs à l'activité de l'entreprise. Au sein de l'ETUSB, la secrétaire de direction est chargée d'accomplir les tâches suivantes :

- gérer les rendez-vous et l'emploi du temps du directeur général ;
- prendre connaissance des courriers et gérer les correspondances ;
- organiser des réunions dont elle fait le compte rendu ;
- superviser les déplacements professionnels ;
- Classifier les documents de la structure et les archiver ;
- sélectionner les informations et les documents provenant des différents services de l'entreprise et/ ou de l'extérieur puis les transmettre aux destinataires.

❖ Assistant Chargé de la réglementation et du contentieux :

Il est chargé de veiller à la bonne application de la législation et de la réglementation fiscales dans le traitement des affaires contentieuses via :

- le suivi de l'évolution des contentieux soumis aux autorités judiciaires ;

-l'élaboration des procédures relatives au dépôt et au suivi des plaintes.

❖ **Assistant Chargé de l'Audit :**

Au sein de l'ETUSB, l'audit s'applique à tous les niveaux de l'entreprise, sa mission principale étant de mesurer l'efficacité des systèmes d'organisation. L'auditeur doit donc couvrir tous les domaines de gestion et doit avoir accès sans limitation, aux documents et données relatives à la gestion de L'ETUSB. Ses tâches se résument à répondre de :

-La qualité et l'intégrité des informations opérationnelles et financières de L'ETUSB ;

-La protection du patrimoine de L'ETUSB ;

-Le bon déroulement des processus de L'établissement ;

-Le respect des procédures associées à leur efficacité ;

-La pratique des exigences d'une norme, loi ou règle ;

-Le respect d'un contrat.

❖ **Assistant Chargé du Patrimoine et de la sureté interne :**

Il garantit la sécurité interne de l'entreprise ETUSB ainsi que la protection de son patrimoine.

❖ **Assistant Chargé du Marketing :**

Il dépend directement du directeur général, il est amené à :

-élaborer la stratégie de communication à l'interne ;

-organiser des actions de communications et de promotions et les transmettre aux services concernés ;

-assurer la visibilité de l'entreprise ETUSB lors des différents évènements ;

-prospector de nouveaux contrats ;

-établir et suivre les conventions conclues avec les tiers en matière de publicité, d'abonnements et de location ;

-établir des cartes d'abonnements aux usagers couverts par une convention après des dépôts administratifs.

L'entreprise ETUSB a conclu diverses conventions avec plusieurs partenaires (agences), on cite par exemple :

- Convention avec « SARL PUBCITY » pour la publicité via l'affichage sur les bus tous les mois ;
- Convention avec « EURL ONO MEDIA » pour location des espaces publicitaires sur bus ;
- Convention pour stationnement parking pour bus avec « EPI AZIB Zakari », « ALLAMEL Abdallah » ;

- Convention avec « Le Ministère de la Solidarité Nationale » en faveur des handicapés ;
- Convention avec « SPA SOGRAL » pour le droit de stationnement au niveau de la gare routière de Bejaia.

❖ Service des ressources humaines :

Les ressources humaines s'articulent autour de quatre points élémentaires :

- Le recrutement ;
- La rémunération ;
- La gestion prévisionnelle des emplois et des compétences combinées à une amélioration des conditions de travail.

❖ Service d'approvisionnement :

Il est sous la responsabilité du chef de service exploitation, il a comme fonction principale de définir la politique des achats au sein de l'ETUSB, dont l'élaboration du budget prévisionnel chaque fin d'année.

Une fois le budget prévisionnel approuvé par le conseil d'administration, il est mis en vigueur et il englobe à la fois :

- Le budget de fonctionnement : pièces de rechanges, vêtements de travail, batterie, lubrifiant de pièces de rechanges, gas-oil etc.
- Le budget de l'investissement : acquisition de bus, équipements de sécurité (clôture, caméras de surveillance), billetterie, installations bureautiques.

Par la suite, le budget prévisionnel est soumis aux conditions de passations des marchés (le marché, les consultations et les devis) en interne et si besoin, au code des marchés publics selon des seuils prédéfinis.

Lorsque le budget prévisionnel est adopté, le classement des besoins se fait suivant l'ordre des priorités, et est finalement lancé avec la réalisation d'un cahier des charges.

❖ Service de comptabilité et finances :

En vue du thème de notre mémoire de recherche, nous avons été affectées au service comptabilité et finance de l'ETUSB.

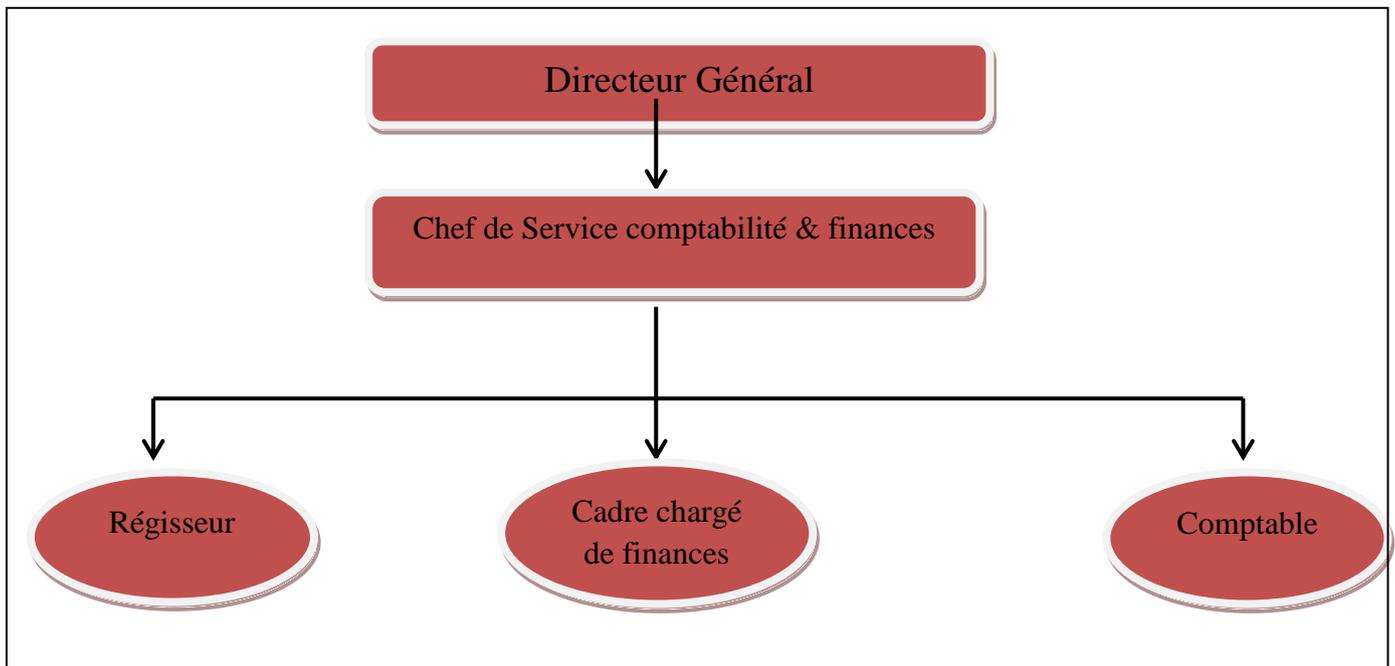
La comptabilité est le principal outil de gestion, fournissant aux gestionnaires des informations pour prendre et réaliser des objectifs, la fonction comptable de L'ETUSB doit :

- Assurer l'enregistrement chronologique des opérations effectuées par L'ETUSB ;
- conserver la mémoire des opérations qui rythment la vie de l'entreprise chaque année ou exercice ;
- connaître à tout moment la situation de la trésorerie ;
- Satisfaire une obligation légale : Le droit impose l'établissement d'une déclaration annuelle qui informe sur la situation du patrimoine de l'entreprise (Bilan) et sur la performance de l'activité (Compte de Résultat).

a. Organisation de la division comptable et financière de L'ETUSB :

✓ Organigramme de la division comptable et financière :

Figure n°01 : Organigramme de la division comptable et financière de l'ETUSB



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Le service comptabilité et finance est un service coordinateur de tous les services au sein de L'ETUSB, car ce dernier est toujours en relation avec les différents services c'est-à-dire que chaque activité établie par un service passe toujours par le service comptabilité et finance.

Ce type de structure repose sur deux principes essentiels :

- **Unité de commandement** : la voie hiérarchique constituée se traduit par le fait que tout membre de L'ETUSB ne dépend que d'un seul supérieur ;

- **Modes de communication** : la communication entre les membres est à la fois verticale (selon la voie hiérarchique définie) et horizontale (coopération entre les niveaux hiérarchiques parallèles).

✓ **Structure de la division comptable et financière :**

Le service comptabilité et finance est divisé en 4 parties, la règle de séparation des fonctions a pour objectif d'éviter que, dans l'exercice d'une activité de l'ETUSB, un même agent cumule :

-Les fonctions de détention matérielle des valeurs et des biens ;

-Les fonctions de décision ;

-Les fonctions d'enregistrement ;

-Les fonctions de contrôle ;

Un tel cumul favorise les erreurs, les négligences, les fraudes et leur dissimulation.

- **Chef de service comptabilité et finance :**

Le chef comptable anime et coordonne l'équipe comptable et finances, veille au respect des orientations financières, il est en liaison permanente et étroite avec les autres services de L'ETUSB pour la mise en place d'une procédure permettant une meilleure information comptable, et il est en relation avec les commissaires aux comptes, gère la trésorerie, ...

- **Situation hiérarchique :**

Le chef service de la comptabilité et finance est placé sous l'autorité hiérarchique du directeur général de l'ETUSB.

- **Missions :**

- * Assurer la gestion administrative, comptable et financière de L'ETUSB et la régularité des procédures ;
- * Etablissement et actualisation du plan comptable de l'entreprise ;
- * Organiser, planifier et coordonner la production comptable et financière en respectant les délais et la réglementation applicables à l'établissement ;
- * Supervision de tous les travaux comptable et financier du service ;
- * Supervision de l'imputation comptable (contrôle des exécutants) ;
- * Etablissement de situations comptables périodiques y compris les états de synthèses ;
- * Contrôle et validation des saisies informatiques ;
- * Préparation des travaux de fin d'exercice et enregistrement des écritures d'inventaire;
- * Supervision et contrôle des états de rapprochements bancaires ;
- * Rend compte au directeur général.

- **Comptable :**

Le comptable de l'établissement de transport urbain et suburbain de Bejaïa occupe une place très importante et primordiale sur la continuité et traitement de toutes les opérations comptable.

- **Situation hiérarchique :**

Le comptable de L'ETUS est hiérarchiquement rattaché au chef de service comptabilité et finance, il est en relation continue entre les niveaux hiérarchiques parallèles.

- **Missions :**

-Saisie des opérations diverses (fiscale, régularisations comptables, amortissements, provisions, paie, assurance) ;

- Centralisation et validation des différentes opérations comptabilisées ;
- Contrôle de l'exactitude, de l'exhaustivité et de la régularité des opérations comptabilisées ;
- Comptabilisation des opérations paie-personnel ;
- Comptabilisation des opérations relatives aux immobilisations ;
- Etablissement des états de rapprochement bancaire ;
- Etablissement des déclarations fiscales ;
- Gestion des archives ;
- Saisie informatique (logiciel comptable) des enregistrements comptables ;
- Etablissement des déclarations de la TVA.

- **Cadre Chargé des Finances :**

Le cadre financier de L'ETUSB qui est en liaison permanent avec le comptable et le régisseur, il s'occupe de la gestion financière et de l'enregistrement rationnel de toutes les transactions financière.

- **Situation hiérarchique :**

Le cadre chargé des finances est sous la tutelle directe du chef de service comptabilité et finance.

- **Missions :**

- Préparer les états financiers mensuels et annuels ;
- Analyser les écarts ;
- Analyser les comptes clients / fournisseurs;
- Gestion des échéances ;
- Pointage des chèques émis avec les relevés bancaires ;
- Suivi de toutes les opérations financières de l'entreprise avec la banque ;
- Suivi des déclarations fiscales et sociales ;
- Traiter les paiements des impôts ;
- recouvrement.

- **Régisseur :**

Le régisseur est l'agent qui a la responsabilité de la structure caisse, travaillant en étroite collaboration avec le service finance et comptabilité, son rôle est de suivre de très près les recettes quotidiennes de L'ETUSB.

-Situation hiérarchique :

Le régisseur de la structure caisse est sous l'autorité de chef service comptabilité et finance.

-Missions :

- Tenue des journaux de trésorerie ; registre recette dépenses
- Etablissement des bordereaux de remises ;
- Etablissement de la situation journalière de trésorerie ;
- Arrêté journalier de la caisse ;
- La réception des recettes d'accès à l'expert des mines et les recettes ligne (vendus par l'encaisseur) ;
- Gérer la billetterie et le droit d'accès à l'expert des mines ;
- Vérification des numéros de série des tickets ;
- Gestion de la caisse ;
- Tenue des documents réglementaires nécessaires (relevé bancaire, bordereaux des versements, copies des chèques ...)

✓ **Mission principale de la structure comptable :**

La mission principale du service comptable est d'assurer la comptabilisation des flux financiers et de produire les documents comptables obligatoires : Bilan, Compte de Résultat, Annexe. La saisie des opérations est assurée par le comptable et le chef de service comptable où le responsable de service doit contrôler et valider les travaux. La comptabilisation des flux concerne :

- Les flux entrants : factures d'achats et de frais généraux,
- Les flux sortants : facturation clients, les opérations de trésorerie.

Les données de bases traitées en comptabilité ont pour origine un flux économique. Les flux économiques naissent des échanges entre l'entreprise et son environnement. Ces flux sont relativement nombreux, on distingue les flux réels (entrées et sorties de biens et services) et les flux monétaires (entrées et sorties d'argent).

Le service comptable assure également la gestion des clients et des fournisseurs en assurant le suivi des paiements, des relances et des litiges. Les relations avec les banques et les services fiscaux sont aussi à la charge du service comptable.

❖ **Service d'exploitation :**

Le service exploitation prend un rôle très important au sein de l'Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaia, il est sous la responsabilité du chef de service exploitation, qui

a pour principale mission d'assurer le programme d'exploitation du réseau de transport, et d'assurer, par tous les moyens appropriés, le transport public de voyageurs sur l'étendue du tissu urbain et suburbain et ce, en conformité avec l'organisation générale des transports fixée par les pouvoirs publics.

Il a pour missions :

-l'organisation du réseau urbain en garantissant sa conformité au cahier des charges tout en assurant la qualité de service attendue par la clientèle ;

-la mise en place de services sur les lignes dans un souci d'efficacité commerciale et rentabilité financière ;

-maximisation des moyens matériels (autobus) et les moyens humains (chauffeurs & receveurs) nécessaire à la réalisation de l'offre ;

-le chef de service exploitation détermine, sur chaque ligne et par période de la journée :

- le nombre de véhicules ;
- leurs programmations chaque jour selon les horaires, en tenant compte des conditions de circulation ;
- les effectifs nécessaires : chauffeurs et receveurs selon la réglementation du travail ;

❖ **Service de maintenance :**

C'est un service qui vise à maintenir ou à rétablir, au sein de l'ETUSB, les immobilisations corporelles et incorporelles dans un état spécifié afin qu'ils soient en mesure d'assurer leurs services respectifs. La maintenance regroupe les actions de dépannage et de réparation, de réglage, de révision, de contrôle, et de vérification des équipements matériels (véhicules, machines,...) et immatériels (logiciels informatiques...).

L'établissement ETUSB est soumis à un conseil d'administration au minimum une fois par an, selon l'avancement des activités de l'entreprise. De plus, il peut y avoir des conseils dits « extraordinaires » qui résultent de situations inédites ayant eu lieu au cours de la même année. Le conseil d'administration est présidé par le Ministre des transports, il comprend :

-le représentant du ministre de l'intérieur et de collectivités locales ;

-le représentant du ministre des finances ;

-le représentant du ministre chargé du commerce ;

-le représentant du ministre chargé de l'aménagement du territoire ;

-le représentant du ministre chargé de l'urbanisme ;

-le représentant du ministre chargé des travaux publics ;

-le représentant du wali ;

-le directeur des transports de la wilaya ;

-un représentant de l'assemblée populaire de la wilaya.

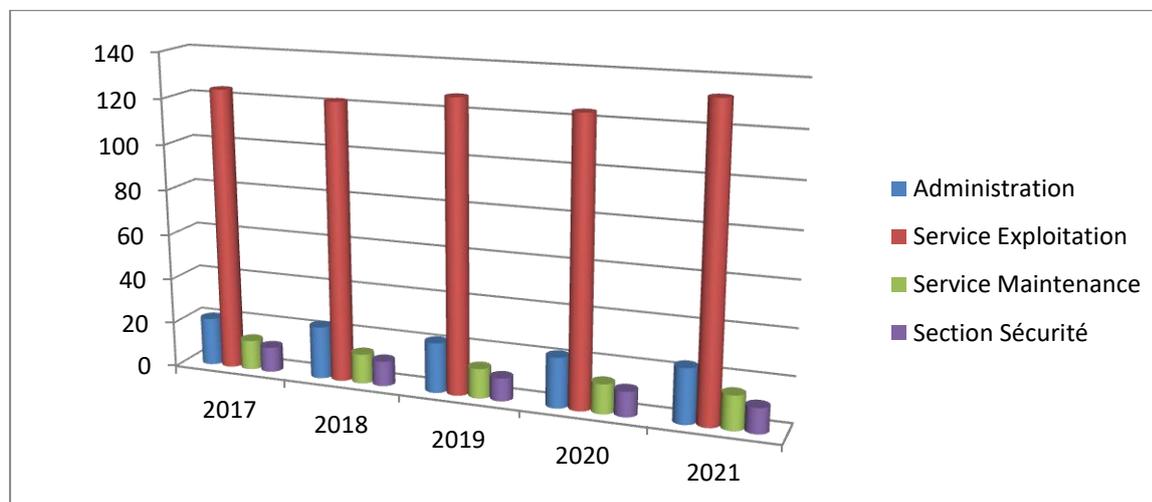
Le directeur général de l'entreprise ETUSB assiste aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative et le secrétariat du conseil d'administration est assuré par les services de l'établissement.

Tableau n°04: nombre et qualité du personnel de l'entreprise ETUSB et leur évolution

Années	2017			2018			2019			2020			2021		
Catégories	E	M	C	E	M	C	E	M	C	E	M	C	E	M	C
Services															
Administration	07	08	06	06	11	6	07	09	06	07	09	06	07	10	07
Service Exploitation	114	09	01	112	09	1	117	09	01	115	08	01	122	10	01
Service Maintenance	10	02	01	10	02	1	10	02	01	10	02	01	12	02	01
Section Sécurité	07	04	0	06	05	0	05	05	0	06	05	0	06	05	0
Total	138	23	08	134	27	8	139	25	08	138	24	08	147	27	09
Total général	169			169			172			170			183		
Evolution %	/			/			1,78			-1,18			7,65		

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°01 : Evolution du nombre et de la qualité du personnel



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

Nous remarquons que le service exploitation occupe le plus grand effectif du personnel, et ce, durant les cinq ans, avec une hausse significative en 2021. Cela revient à l'importance du service exploitation au sein de l'ETUSB qui se compose essentiellement des conducteurs, receveurs et encaisseurs vivement actifs sur le terrain. Quant aux autres services, nous constatons une légère évolution qui s'explique par le développement de l'entreprise.

1.3.2 Equipements et réseau exploité :

L'entreprise ETUSB est dotée d'une station principale au sein même de son parc, sa flotte automobile est composée de :

❖ 34 Autobus : $\left. \begin{array}{l} 25 : \text{Sonacome Type 100L6} \\ 04 : \text{Sonacome Type 100V8} \\ 05 : \text{Mercedes Bens Type conecto} \end{array} \right\}$

❖ 03 Véhicules Utilitaires : $\left. \begin{array}{l} 01 \text{ Toyota Hilux} \\ 01 \text{ Toyota Corolla} \\ 01 \text{ Renault Symbol} \end{array} \right\}$

Tableau n°05 : Les lignes exploitées par l'ETUSB durant les cinq premiers mois de l'année 2022

N°	Origine	Destination	Nombre d'arrêts	Longueur de la ligne A/R	Nombre de bus /Ligne	Tarifcation appliquée	Taux de remplissage
Lignes principales							
01	Gare Routière	Porte Sarrasine	05	07 Km	01	15DA	23.73%
02	Gare Routière	Université	06	11 Km	09	15DA	41.23%
03	Gare Routière	Boulevard Amirouche	07	8.5 Km	07	15DA	38.95%
04	Gare Routière	Sidi Ahmed	09	15 Km	05	15DA	39.65%
05	Gare Routière	Ighil Ouazoug	09	08 Km	01	15DA	8.47%
Lignes hors réseaux							
06	Gare Routière	Adrar Oufarnou	06	18 Km	02	15DA	41.90%
07	Gare Routière	IghzerOuzarif	11	34 Km	04	30DA	29.27%

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB, 2022.

Tableau n°06 : Evolution du nombre de voyageurs et du taux de remplissage

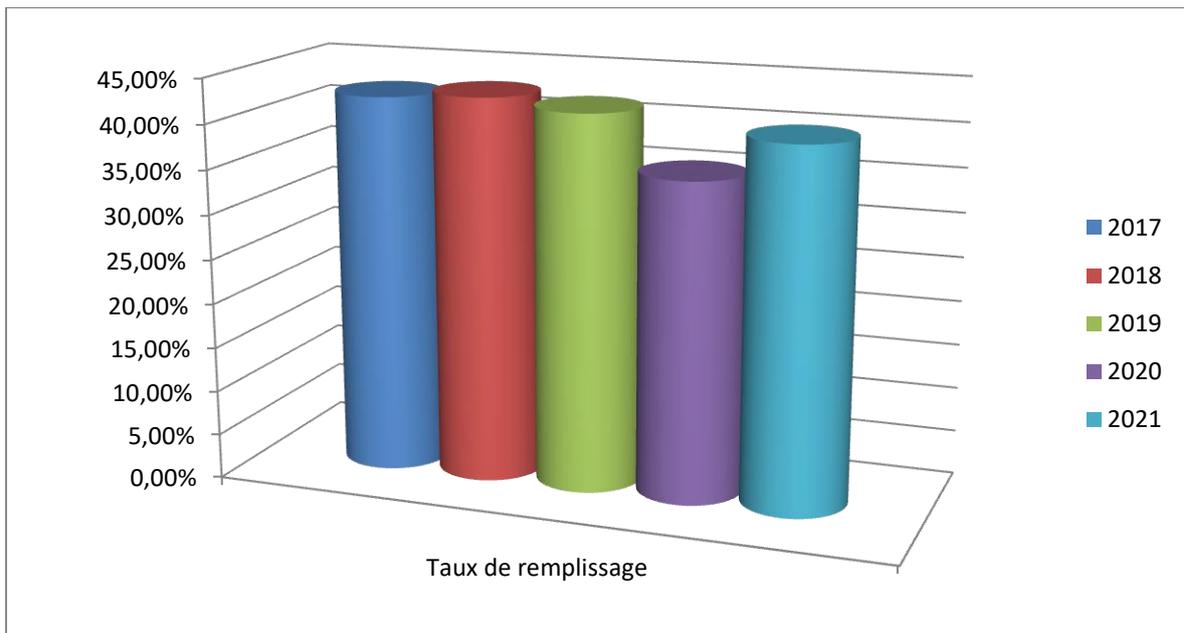
Années	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre de voyageurs	6 842 536	7 231 567	6 003 167	3 276 739	5 892 148
Taux de remplissage	42,47%	43,07%	42,04%	35,61%	40,25%

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUS-Bejaia.

Le taux de remplissage est calculé comme suit :

$$\text{Taux de remplissage} = \frac{\text{Nombre de passagers transportés}}{(\text{Nombre de rotation} \times \text{Capacité autobus})} \times 100$$

Graphique n°02 : Evolution du taux de remplissage



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

Nous remarquons que pour l'année 2017, l'ETUSB a enregistré un taux de remplissage de 42,47% et cela est dû aux événements ayant secoués la ville de Bejaia à partir du 02 janvier 2017. Ces événements ont causé des dégâts considérables à l'établissement en occasionnant l'endommagement de deux bus, ajoutant à cela que l'entreprise s'est tenue d'assurer le service minimum durant 5 jours par mesure de sécurité. De plus, les travaux du projet de l'échangeur des « 4 chemins » ont énormément perturbé l'exploitation du réseau avec une diminution significative du nombre de rotations.

D'après les résultats de l'année 2018, nous constatons une nette amélioration du taux de remplissage par rapport aux années précédentes, c'est d'ailleurs l'année où le taux de remplissage est le plus élevé (43,07%). Cela revient à la maîtrise de l'ensemble des facteurs qui permettent la mise en place d'une planification efficace, à savoir : le temps de travail quotidien, les heures supplémentaires qui facilitent la tâche au service en cas d'absence ou d'anomalies et le respect des horaires.

En 2019, le taux de remplissage a baissé comparativement aux deux années précédentes et cela s'explique par une forte baisse de l'activité causée par des facteurs externes à l'établissement :

-la fermeture des routes menant à la ville de Bejaïa par la population, des conditions météorologiques difficiles (fortes pluies et neiges durant plus de 10 jours) qui ont engendré de grandes inondations et les fermetures de plusieurs routes, ce qui a réduit fortement les déplacements des usagers durant le mois de janvier.

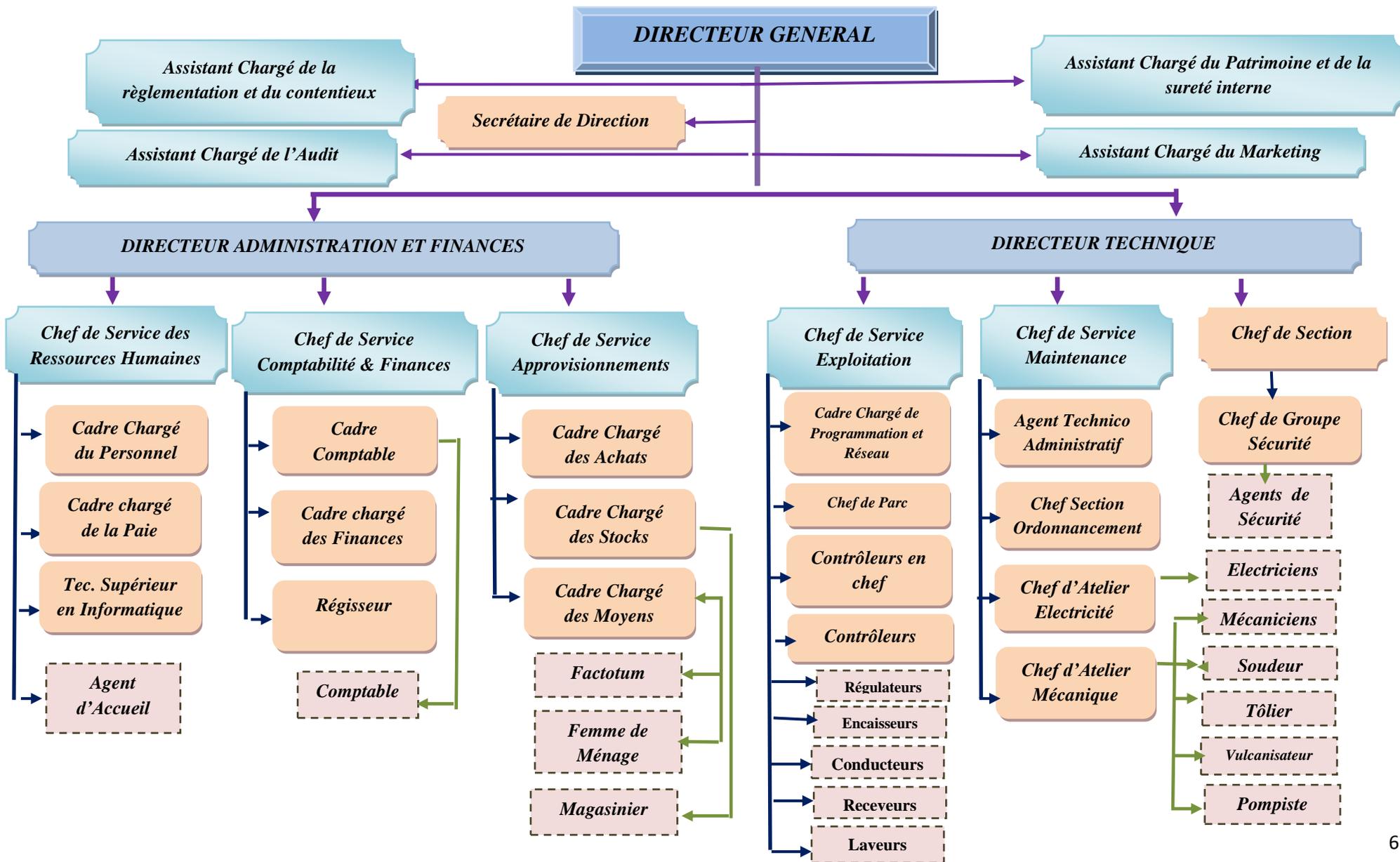
-De février à juin, divers évènements ont eu lieu au sein de la ville : des grèves générales et des marches populaires rendant la circulation des bus compliquées et par conséquent, un nombre de rotation plus faible.

-La création de plusieurs arrêts à proximité de la gare routière au profit des opérateurs privés.

L'année 2020 a été marquée par le taux de remplissage le plus faible (35,61%) car l'activité de l'entreprise a été affectée par la situation sanitaire du pays, dû à la pandémie du COVID-19 et le confinement total imposé du 20 mars 2020 jusqu'au 14 juin 2020 (l'arrêt total de l'activité de l'établissement durant cette période de crise). Par la suite, la reprise s'est faite de manière graduelle sous réserve de respect des mesures sanitaires, notamment l'exigence de limiter le nombre de voyageurs de 50% des capacités des moyens de transport (condition restée valable jusqu'à la fin de l'exercice).

Comparativement à l'année 2020, en 2021 le nombre de voyageurs transportés a augmenté de 79,8%, en sachant que l'établissement a mis en circulation cinq nouveaux autobus et exploite deux lignes urbains en hors réseau (par autorisations exceptionnelles des autorités locales). Il est à noter que la restriction de ne transporter que 50% de la capacité de l'autobus est toujours en vigueur conformément aux mesures de prévention et de protection prises dans le cadre du dispositif de lutte contre la propagation du COVID-19. Pour la maîtrise de certains paramètres d'exploitation, tels que la position réelle du bus, le comportement routier du conducteur et le nombre d'heures de conduites, l'entreprise a doté dix autobus de la géolocalisation afin d'apporter une amélioration à la qualité du service et à la gestion optimum du parc grâce aux résultats obtenus.

Figure n° 02 : Organigramme fonctionnel de l'ETUSB



- **Changement dans l'organigramme :**

Durant les cinq ans choisis pour notre étude, l'organigramme de l'entreprise a connu quelques changements : le cadre chargé du contentieux s'est détaché du service des ressources humaines en occupant le poste d'assistant chargé de la réglementation et du contentieux. L'encaisseur a quitté le service comptabilité & finances pour rejoindre le service exploitation. Les laveurs sont passés du service exploitation au service maintenance. Ces changements ont eu lieu au cours de l'année 2018, suite à l'avis favorable du conseil d'administration, réuni en décembre 2018 afin de bénéficier d'une meilleure organisation au sein de l'établissement.

Section 2 : Analyse financière de l'ETUSB sur la période allant de [2017 à 2021]

Nous avons décidé de débiter par une analyse des sources de financement de « l'Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaia ».

2.1 Sources de financement de l'ETUS-Bejaia :

L'ETUSB détient trois principales sources de financement, à savoir :

2.1.1 La dotation initiale :

Suite aux articles de loi suivants :

-La loi n°90/36 du 31 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991, notamment son article 141 ;

-La loi n°91/12 du 07 septembre 1991 portant loi de finances complémentaire pour 1991, notamment son article 02 ;

-Le décret législatif n°91/25 du 18 décembre 1991 portant loi de finances pour 1992, notamment son article 187 ;

-La loi n°2000-02 du 27 juin 2000 portant loi de finances loi complémentaire pour 2000, notamment ses articles 14 et 16 ;

-Le décret exécutif n°91-523 du 22 décembre 1991 fixant les modalités de fonctionnement du compte spécial n°302-061 intitulé « dépenses en capital » ;

-Le décret exécutif n°09-164 du 02 mai 2009 portant création d'un Etablissement Public de Transport Urbain à Bejaïa ;

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

-Le décret exécutif n°10-92 du 14 mars 2010, portant création d'établissements publics de transport urbain et suburbain ;

-L'arrêté interministériel n°45 du 09 juin 2011 fixant le montant de la dotation initiale accordée à l'établissement public de transport urbain de Bejaïa.

Une convention a été signée entre La Direction Générale du Trésor du Ministère des Finances, dénommée Trésor et d'autre part, le Ministère des Transports et l'Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaïa, qui précise les modalités et les conditions d'octroi d'une dotation initiale dont le montant initial est fixé par l'arrêté interministériel n°45 du 09 juin 2011.

L'ETUSB est tenue de présenter un plan d'action sur une période de trois années consécutives et s'engage à réaliser dans les délais prévus et selon les usages de bonne gestion administrative, financière et technique, ainsi que d'ouvrir un compte Trésor pour recevoir le montant de la dotation initiale accordée.

Le plan d'action dûment validé par le Conseil d'Administration, doit comprendre entre autres, les objectifs pour lesquels l'organisme a été créé et ceux réalisés en matière d'équipements, de production, de rentabilité, de rationalisation de la gestion des ressources humaines, de maîtrise des coûts opératoires de mise en place d'un système d'indicateurs de gestion et de procédures budgétaires appropriées.

Le montant de la dotation initiale doit être utilisé pour le paiement des dépenses d'équipement et d'exploitation :

Tableau n°07 : Les dépenses d'équipement et d'exploitation incluses dans la dotation initiale

Dépenses d'équipement	Dépenses d'exploitation
Infrastructure d'accompagnement ; La sécurité ; Equipement de manutention ; Matériels de transport et d'exploitation ; Matériels atelier et équipement de bureau.	Consommation ; Services ; Frais de personnel ; Impôts et taxes ; Frais divers.

Source : Convention DGTMF/MT/ETUSB, 09 avril 2012.

Le 5 juillet 2010, l'entreprise a reçu un capital initial d'une valeur de 42 000 000,00 DA puis en 2011, un deuxième apport à hauteur de 62 000 000,00 DA a été versé par le trésor public pour le compte de l'entreprise.

2.1.2 La dotation financière (la compensation tarifaire) :

Une convention portant dotation financière est allouée à l'ETUSB au titre de soutien des tarifs du transport public assuré par l'entreprise, entre le Ministère des Transports d'une part, et l'Etablissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaïa d'autre part.

Suite à l'application de l'article 03 de l'arrêté interministériel du 31 octobre 2011, fixant les modalités de suivi et d'évaluation du compte d'affectation spécial n°302.125 intitulé « Fonds Spécial pour le Développement des Transports Publics ».

La dotation financière issue du Fonds Spécial pour le Développement des Transports Publics, est affecté exclusivement au soutien des tarifs de transport effectué par bus sur le réseau

exploité par l'ETUSB, et ce afin d'assurer l'équilibre entre, le montant des charges lié à cette exploitation (y compris les frais financiers ainsi que les impôts y afférents) et le montant des produits issus de la commercialisation des titres de transport (tickets et abonnements) sur la base du tarif fixé par le Ministère des Transports.

La dotation sera allouée à l'ETUSB annuellement et sera subordonnée à la présentation d'un bilan d'exploitation établi sur la base des chapitres suivants :

Tableau n°08 : Les chapitres inclus dans le bilan d'exploitation

Charges d'exploitation	Produits d'exploitation
<ul style="list-style-type: none">-Les matières et fournitures consommées (gasoil, lubrifiants, pièces de rechange, pneumatiques et autres fournitures liées à l'activité, énergie, eau...);-Les services (entretien et réparation de divers matériels, système billettique, maintenance et autres services...);-Les coûts salariaux;-Les impôts et taxes;-Les frais financiers;-Le coût de l'assurance de biens;-Les amortissements relatifs au matériel roulant;-Les charges exceptionnelles.	<ul style="list-style-type: none">-Produits de la vente des titres de voyage (tickets et abonnement);-Produits des amendes;-Produits exceptionnels.

Source : Convention MT/ETUSB, septembre 2012.

2.1.3 Chiffre d'affaires :

Il représente les sommes d'argent qui proviennent de l'activité principale de l'entreprise, c'est-à-dire, la vente des tickets de bus et des activités annexes, à savoir : la publicité, l'accès au parc pour le contrôle technique (300 DA pour les véhicules à deux roues, 500 DA pour les véhicules légers, 800 DA pour les camions légers et 1000 DA pour les poids lourds), la location exceptionnelle de bus avec chauffeur et la convention avec la Direction de l'action sociale et de la solidarité (DAAS).

Pour tenter de comprendre pourquoi l'ETUSB ne jouit pas amplement des sources de financement disponibles comme toutes les autres entreprises de transport étrangères, nous avons décidé d'analyser ses états financiers afin de déceler les causes de sa réticence à l'égard des sources de financement qui ont déjà prouvées leurs efficacités et qui ont été adoptées partout dans le monde.

Nous consacrerons cette section à la présentation de la situation financière de l'établissement au 31/12/2021 et d'expliquer l'évolution du résultat relatif au même exercice et aux exercices précédents (2017/2018/2019/2020).

2.2 Analyse financière :

D'après les informations recueillies durant notre stage au niveau de l'ETUSB, nous avons constaté que l'élaboration des instruments du diagnostic financier se fait à travers les états financiers. Nous allons essayer d'analyser la situation financière de l'ETUSB durant les cinq exercices (2017-2018 -2019-2020 et 2021).

2.2.1 Elaboration des bilans financiers en grandes masses des exercices [2017-2018-2019-2020 et 2021 :

Les bilans financiers sont subdivisés en quatre masses à l'actif : valeur immobilisé, valeurs d'exploitation, valeurs réalisables et valeurs disponibles, et en trois masses au passif : capitaux propres, dettes à long et moyen terme et dettes à court terme. (Voir annexes 01 et 02)

Tableau n° 09: Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2017

ACTIF	MONTANT	%	PASSIF	MONTANT	%
Actif immobilisé	1 364 701 050,52	74,51	Capitaux propres DLMT	-58 386 464,06 1 869 218 119,25	-3,18 102,06
Valeur d'exploitation	38 494 997,04	2,10	DCT	20 614 849,86	1,12
Valeur réalisable	85 498 511,77	4,67			
Valeur disponible	342 751 945,72	18,72			
TOTAL ACTIF	1 831 446 505,05	100	TOTAL PASSIF	1 831 446 505,05	100

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Tableau n°10: Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2018

ACTIF	MONTANT	%	PASSIF	MONTANT	%
Actif immobilisé	1 313 132 135,39	69,01	Capitaux propres DLMT	1 183 890 217,21 695 264 695,45	62,22 36,54
Valeur d'exploitation	43 754 086,96	2,30	DCT	23 511 849,45	1,24
Valeur réalisable	161 097 003,94	8,47			
Valeur disponible	384 683 535,82	20,21			
TOTAL ACTIF	1 902 666 762,11	100	TOTAL PASSIF	1 902 666 762,11	100

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Tableau n°11: Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2019

ACTIF	MONTANT	%	PASSIF	MONTANT	%
Actif immobilisé	1 267 764 945,05	66,59	Capitaux propres DLMT	1 142 226 269,35 734 191 832,84	60 ,00 38,56
Valeur d'exploitation	42 655 563,86	2,24	DCT	27 406 965,97	1,44
Valeur réalisable	188 343 342,71	9,89			
Valeur disponible	405 061 121,54	21,28			
TOTAL ACTIF	1 903 824 973,16	100	TOTAL PASSIF	1 903 824 973,16	100

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Tableau n°12: Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2020

ACTIF	MONTANT	%	PASSIF	MONTANT	%
Actif immobilisé	1 227 184 394,49	64,51	Capitaux propres DLMT	1 104 401 156,03 770 590 777,60	58,05 40,51
Valeur d'exploitation	37 909 400,69	2	DCT	27 231 763 ,96	1,44
Valeur réalisable	291 878 710,79	15,35			
Valeur disponible	345 251 191,62	18,14			
TOTAL ACTIF	1 902 223 697,59	100	TOTAL PASSIF	1 902 223 697,59	100

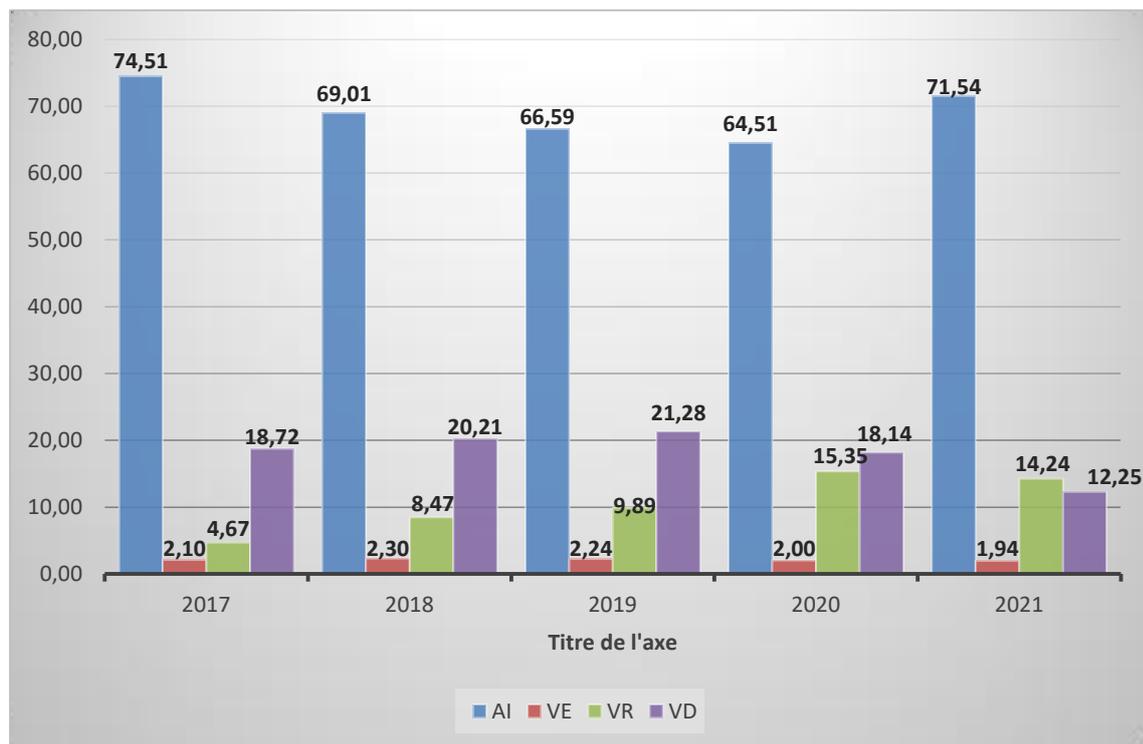
Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Tableau n°13 : Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2021

ACTIF	MONTANT	%	PASSIF	MONTANT	%
Actif immobilisé	1 381 200 114,48	71,54	Capitaux propres DLMT	1 093 173 065,06 801 555 817,56	56,62 41,52
Valeur d'exploitation	37 624 477,11	1,94	DCT	35 709 013,89	1,85
Valeur réalisable	274 949 393,98	14,24			
Valeur disponible	236 663 910,94	12,25			
TOTAL ACTIF	1 930 437 896,51	100	TOTAL PASSIF	1 930 437 896,51	100

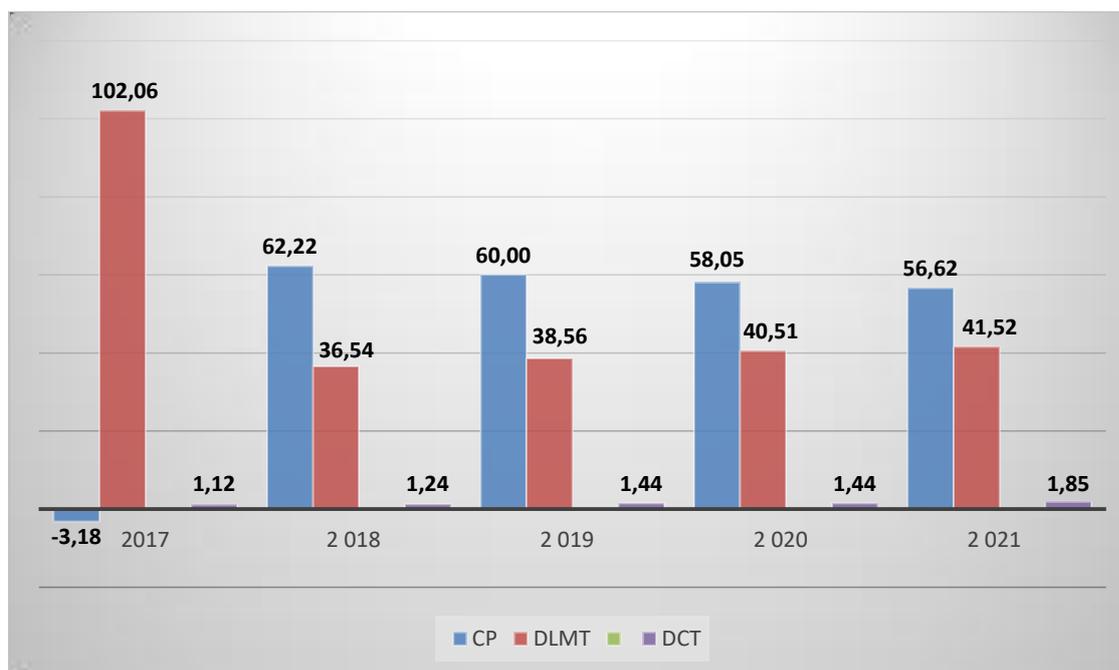
Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°03 : Les emplois des bilans en grandes masses



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°04 : Les ressources des bilans en grandes masses



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétations des bilans en grandes masses de l'ETUSB :

Sur la base des taux dégagés lors de l'élaboration des bilans financiers en grandes masses de l'ETUSB au cours des cinq années, nous pouvons les interpréter comme ceci :

Analyse des emplois :

Nous avons étudié quatre éléments : les valeurs immobilisées, les valeurs d'exploitations, les valeurs réalisables et les valeurs disponibles.

- **Les valeurs immobilisées (VI) :**

La part des immobilisations dans l'actif prend un pourcentage très significatif par rapport à l'ensemble de l'actif, soit 74,51%, 69,01% , 66,59%, 64,51% et 71,54% respectivement pour les cinq exercices et sont constitués essentiellement des immobilisations corporelles.

Ces résultats montrent que l'entreprise attache une grande importance à ces immobilisations à long terme.

- **Les valeurs d'exploitations (VE) :**

Nous remarquons que l'ETUSB dispose d'un niveau faible de stock estimé à 2,10% en 2017, 2,30% en 2018 et 2,24% en 2019, 2% en 2020 et 1,94% pour 2021 ce qui est justifié par la nature de l'activité de l'entreprise qui ne nécessite pas de disposer de stocks (ce n'est pas une entreprise de production).

- **Les valeurs réalisables (VR) :**

Ce poste a connu une augmentation des valeurs réalisables durant la période d'étude, soit 4,67% en 2017, 8,47% en 2018, 9,89% en 2019, 15,35% en 2020 et 14,24% en 2021.

Elle a enregistré la valeur la plus élevée en 2020, cette croissance provient de créances importantes accordées par l'entreprise à ses clients suite à des délais de paiement étalés dans le temps, c'est une situation inédite due au COVID19 (transport personnel commandé par les autorités locales durant la période d'activité suspendue).

- **Les valeurs disponibles (VD) :**

On remarque une fluctuation des proportions des valeurs disponibles par rapport au total de l'actif durant les cinq années d'étude, elles notent respectivement de 18,72%, 20,21%, 21,28%, 18,14% et 12,25%. La variabilité remarquée se manifeste suite aux paiements (ou non paiements) des dettes à court terme.

Analyse des ressources :

Nous avons étudié trois éléments : les capitaux propres, les dettes à long et à moyen terme et les dettes à court terme.

- **Les capitaux propres (CP) :**

Les taux de variation des capitaux propres sont : -3,18% (le pourcentage est négatif car le montant du capital émis en 2017 est assez bas comparé aux autres années et en vue de la situation déficitaire de l'entreprise, pour le calcul des capitaux propres, il nécessaire de soustraire au capital émis, le résultat net et le report à nouveau), 62,22% et 60,00%, 58,05% et 56,62% respectivement du totale de passif durant les cinq années. Ces capitaux propres couvrent une grande partie du passif de l'entreprise.

- **Les dettes à long et à moyen terme (DLMT) :**

Les pourcentages des dettes à long et à moyen terme ont été enregistrés avec les taux respectifs 102,06%, 36,54%, 38,56%, 40,51% et 41,52% sur les cinq années. Les DLMT correspondent au montant d'emprunt F.N.I ex BAD (autocars et pièces de rechange) dont le remboursement était initialement prévu sur 07 ans dont 04 ans en différé. La première échéance semestrielle était prévue au 17/11/2015.

- **Les dettes à court terme (DCT) :**

La part des dettes à court terme par rapport au total du passif a enregistré une oscillation durant les cinq années. Soit 1,12% en 2017, 1,24% en 2018, 1,44% en 2019, 1,44% en 2020 et 1,85% en 2021. Cela signifie que les dettes fournisseurs et comptes rattachés ont diminués. (L'entreprise est en situation règlementaire vis-à-vis de ses fournisseurs).

Tableau n°14 : Tableau des variations des postes des bilans financiers

Années Actif	2017	2018	2019	2020	2021
AI	1 364 701 050,52	1 313 132 135,39	1 267 764 945,05	1 227 184 394,49	1 381 200 114,48
%	-	-3,77	-3,45	-3,20	12,55
VE	38 497 997 ,04	43 754 086,96	42 655 563,86	37 909 400,69	37 624 477,11
%	-	13,65	-2,50	-11,12	-0,75
VR	85 498 511,77	161 097 003,94	188 343 342,71	291 878 710,79	274 949 393,98
%	-	88,42	16,91	54,97	29,76
VD	342 751 945,72	384 683 535,82	405 061 121,54	345 251 191,62	389 659 955,43
%	-	12,23	5,29	-14,76	12,86
AC	466 745 454,53	589 534 626,72	636 060 028,11	675 039 303,10	549 237 782,03
TOTAL ACTIF	1 831 446 505,05	1 902 666 762,11	1 903 824 973,16	1 902 223 697,59	1 930 437 896,51
%	-	3,88	0,06	-0,08	1,48
Années Passif	2017	2018	2019	2020	2021
CP	-58 386 464,06	1 183 890 217,21	1 142 226 269,35	1 104 401 156,03	1 093 173 065,06
%		-21,27	-3,51	-3,31	-1,01
DMLT	1 869 218 119,25	695 264 695,45	734 191 832,84	770 590 777 ,60	801 555 817,56
%	-	-62,80	5,59	4,95	4,01
KP	1 810 831 655,19	1 879 154 912,66	1 876 418 102,19	1 874 694 933,63	1 894 728 882,62
DCT	20 614 849,86	23 511 849,45	27 406 965,97	27 231 763 ,96	35 709 013,89
%	-	14,05	16,56	-0,63	31,13
TOTAL PASSIF	1 831 446 504,05	1 902 666 762,11	1 903 824 973,16	1 902 223 697,59	1 930 437 896,51
%	-	3,88	0,06	-0,08	1,48

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

Au niveau de l'actif : (Voir annexes 01 et 02)

Les emplois de l'ETUSB ont connu une fluctuation : 3,88% en 2018, 0,06% en 2019, - 0,08% en 2020 et 1,48% en 2021. Cette variation est due à :

- **L'actif immobilisé :**

De fait, les valeurs immobilisées ont enregistré un montant de 1 381 200 114,48 DA pour 2021 soit 12,55%. Cette augmentation est due à la politique d'investissements dans le cadre d'acquisition de nouveaux matériels de transport (cinq autocars Mercedes Benz).

- **Les valeurs d'exploitations :**

Nous remarquons que les valeurs d'exploitations ont connu une baisse de variation, elles ont progressé de 38 497 997 ,04 DA en 2017 à 43 754 086,96 DA en 2018. En revanche, elles ont régressé pendant les trois dernières années [2019, 2020, 2021].

Ce mouvement est dû à une variation des stocks et encours (relatif essentiellement : aux pièces de rechange, carburant et lubrifiants).

- **Les valeurs réalisables :**

Durant les cinq années d'étude, les valeurs réalisables ont connu une croissance continue d'année en année suite à l'augmentation du compte client.

Exceptionnellement, en 2020, les valeurs réalisables enregistrent le montant le plus important. Ceci est expliqué par la hausse du montant du compte autres débiteurs, composé essentiellement du montant à hauteur de 50% de la compensation tarifaire de 2018 et les montants de la compensation tarifaire relatifs aux exercices 2019 et 2020 non perçus par l'établissement.

- **Les valeurs disponibles :**

L'entreprise a connu une fluctuation au niveau des disponibilités soit 12,23%, 5,29%, -14,76% et 12,86% respectivement aux cinq années d'étude.

L'ETUSB a une trésorerie autonome vu que les montants de la compensation tarifaire ont été reçus, ce qui a mené à augmenter le compte trésor.

On remarque une forte diminution en 2020 soit -14,76%, qui s'explique par le fait que l'ETUSB n'ait pas reçu 50% du montant de compensation tarifaire pour 2018 et la totalité du montant pour les exercices 2019 et 2020.

Au niveau du passif :

Les ressources de l'ETUSB ont connu une fluctuation de 3,88% en 2018, 0,06% en 2019, de -0,08% en 2020 et de 1,48% en 2021. Cette variation est due à :

- **Les capitaux propres :**

D'après le tableau, on constate une évolution des capitaux propres soit -21,27%, -3,51% et -3,31% et -1,01% respectivement aux cinq années d'étude. La diminution est essentiellement constatée au niveau du montant du report à nouveau.

- **Les dettes à long et à moyen terme :**

Les taux de croissance des dettes ont connu une hausse soit -62,80%, 5,59% et 4,95% et 4,01% au cours des cinq années. Cette augmentation est due à la progression des emprunts et dettes fournisseurs, mais aussi à la croissance des provisions et produits comptabilisés d'avance.

- **Les dettes à court terme :**

Nous remarquons que la part des dettes à court terme par rapport au total du passif a enregistré une fluctuation durant les cinq années : elles sont passées de 14,05% en 2018 à 16,56% en 2019 et de -0,63% en 2020 à 31,13% en 2021 relatifs à la diminution des dettes fournisseurs et comptes rattachés (L'entreprise est en situation règlementaire vis-à-vis de ses fournisseurs).

2.2.2 Elaboration des comptes de résultat :

Le compte de résultat est l'outil d'analyse qui permet d'analyser et d'apprécier le résultat dégagé par l'entreprise. Il constitue ainsi un élément fondamental dans l'évaluation de la rentabilité financière.

Dans cette partie, nous allons présenter les taux de croissance des soldes intermédiaires de gestion et leurs interprétations, ensuite nous allons estimer la capacité d'autofinancement et l'interpréter à son tour. (Voir annexe 03)

Tableau n°15 : Tableau récapitulatif des soldes intermédiaires de gestion d'ETUSB

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
Marge commerciale	-	-	-	-	-
+Ventes et produits annexes	96 932 211,60	97 397 973,44	80 018 833,38	47 404 460,21	78 610 636,16
Production de l'exercice	96 932 211,60	97 397 973,44	80 018 833,38	47 404 460,21	78 610 636,16
Variation (%)	-	0,48	-17,84	-40,75	65,82
Marge commerciale	-	-	-	-	-
Production de l'exercice	96 932 211,60	97 397 973,44	80 018 833,38	47 404 460,21	78 610 636,16
-Consommation de l'exercice	28 730 194,17	-31 714 732,85	-30 299 927,59	-24 243 697,71	-39 501 672,73
- Achats consommés	24 680 272,40	-26 987 902,58	-24 910 821,88	-18 304 265,85	-28 799 104,98
-Services extérieurs et autres consommations	4 049 921,77	-4 726 830,27	-5 389 105,71	-5 939 431,86	-10 702 567,75
Valeur ajoutée	68 202 017,43	65 683 240,59	49 718 905,79	23 160 762,50	39 108 963,43
Variation (%)	-	-3,69	-24,30	-53,41	68,85
Valeur ajoutée	68 202 017,43	65 683 240,59	49 718 905,79	23 160 762,50	39 108 963,43
+subvention d'exploitation	78 537 793,90	79 821 597,48	106 404 903,48	138 75824,95	130 254 110,70
-impôt, taxes et versement assimilés	-2 333 608,86	-2 446 168,12	-2 821 547,70	-1 851 664,08	-2 641 686,61
-charges personnels	90 128 144,43	89 949 073,62	108 268 222,95	120 28189,31	127 492 909,26
Excédent brut d'exploitation	54 278 058,04	53 109 596,33	45 034 038,62	39 779 734,06	39 228 478,26
Variation (%)	-	-2,15	-15,20	-11,66	-1,38
Excédent brut d'exploitation	54 278 058,04	53 109 596,33	45 034 038,62	39 779 734,06	39 228 478,26
+autres produits opérationnels	605 778,07	1 276 083,44	900 252,21	468 824,83	5 048 985,10
-autres charges opérationnels	315 578,31	6 935 217,32	-51 108,81	406 277,36	7 619 510,36
-dotations aux amortissement et pertes de valeur	56 498 838,99	50 215 140,37	-54 440 041,14	47 333 376,22	47 982 025,34
+reprise sur perte des valeurs et provisions		1 248 700,00			
Résultat d'exploitation	-1 930 581,19	-1 515 977,92	-8 556 859,12	-7 491 094,69	-11 324 072,34
Résultat d'exploitation	-1 930 581,19	-1 515 977,92	-8 556 859,12	-7 491 094,69	-11 324 072,34
+produits financiers	-	-	-	-	-
-charges financières	33 847 368,47	33 156 035,29	33 097 088,74	30 324 018,63	30 324 018,63
Résultat ordinaire avant impôt	-35 777 949,66	-34 672 013,21	-41 653 947,86	-37 81113,32	-41 648 090,97
Variation (%)	-	-3,09	-19,83	-9,21	-10,13
Résultat ordinaire avant impôt	-35 777 949,66	-34 672 013,21	-41 653 947,86	-37 81113,32	-41 648 090,97
-impôt différés sur le résultat ordinaire	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00
Résultat ordinaire net	-35 787 949,66	-34 682 013,21	-41 663 947,86	-37825113,32	-41 658 090,97
Variation (%)	-	-3,09	-20,14	-9,21	-10,13
Résultat ordinaire net	-	-	-	-	-
Résultat extraordinaire	-	-	-	-	-
Résultat net	-35 787 949,66	-34 682 013,21	-41 663 947,86	-37825113,32	-41 658 090,97

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

Les taux de variations calculés peuvent être interprétés comme suit :

- **Production de l'exercice :**

Ce poste est relié à l'évolution du chiffre d'affaires. Nous constatons que l'ETUSB génère une fluctuation de la production de l'exercice durant les années d'étude soit 0,48% en 2018, -17,84% en 2019, -40,75% en 2020 et 65,82% en 2021. L'augmentation en 2021 est due essentiellement à l'accroissement de tickets de transport vendus par rapport à l'année 2020.

- **Valeur ajoutée :**

La valeur ajoutée exprime la capacité de l'entreprise à créer des richesses dans ses activités économiques. Elle est mesurée par la différence entre la production (vente de tickets et subvention d'exploitation) et les consommations de l'exercice. De plus, la valeur ajoutée permet de « couvrir » les charges des autres facteurs d'exploitation.

Nous remarquons que la valeur ajoutée est positive pendant les cinq années de notre étude (2017-2021). En effet, elle a été plus élevée en 2017 (68 202 017,43 DA) par rapport aux quatre années (2018,2019, 2020,2021) qui s'explique principalement par une croissance du chiffre d'affaires et une diminution du coût des consommations. A ce titre, il y a lieu de relever qu'une baisse de la valeur ajoutée durant les autres quatre années s'explique par la diminution du chiffre d'affaires combinée à la hausse du coût des consommations.

- **L'excédent brut de l'exploitation :**

L'excédent brut d'exploitation ou EBE est un solde qui représente le surplus créé par l'exploitation de l'entreprise après rémunération du facteur d'exploitation travail (salaires) et l'Etat (impôts). Cela veut dire que l'entreprise génère des ressources par ses seules activités d'exploitation indépendamment de la politique de financement et d'amortissement.

Nous constatons que l'entreprise enregistre une baisse de l'excédent brut d'exploitation durant les cinq années d'exercices à des taux respectifs de -2,15% en 2018 , -15,20% en 2019 , -11,66% en 2020 et -1,38% en 2021. Cette insuffisance est due principalement au volume de la masse salariale importante (hausse des charges salariales) composé de recrutement et régularisation des salaires.

- **Le résultat d'exploitation :**

Ce solde se calcule à partir de l'EBE en prenant en compte des dotations aux amortissements, des provisions et des autres charges qui n'ont pas été prises en considération. Il mesure la capacité d'exploitation indépendamment des éléments financiers et exceptionnels.

Le résultat opérationnel est négatif durant les cinq années. Cette diminution est due à une augmentation importante des dotations aux amortissements expliquée par la lenteur du retour sur investissement des projets et provisions en matière d'indemnités de départ à la retraite et aussi par la régression de l'excédent brut d'exploitation.

• **Résultat ordinaire avant impôt:**

Egalement dit, résultat financier, il représente la différence entre les produits financiers et les charges financières. Sachant que l'ETUSB n'a pas de produits financiers, les charges financières correspondent aux intérêts et majorations d'emprunt obtenus auprès du FNI ex BAD pour l'acquisition des autos-cars et pièces de rechange.

Le résultat financier est négatif pour les cinq années d'exercices. Les charges financières pèsent lourdement sur l'établissement suite aux différentes opérations liées aux taux de change, à la gestion et à la trésorerie.

• **Résultat net de l'exercice :**

Le résultat net d'exercice est considéré comme un bon indicateur financier de l'entreprise.

Concernant l'ETUSB, elle dégage un résultat net négatif durant les exercices [2017-2018-2019-2020 et 2021] ce qui signifie qu'elle est en situation de déficit, en d'autres termes, les produits des activités sont inférieurs à leurs charges.

2.2.3 Structure des charges d'exploitation :

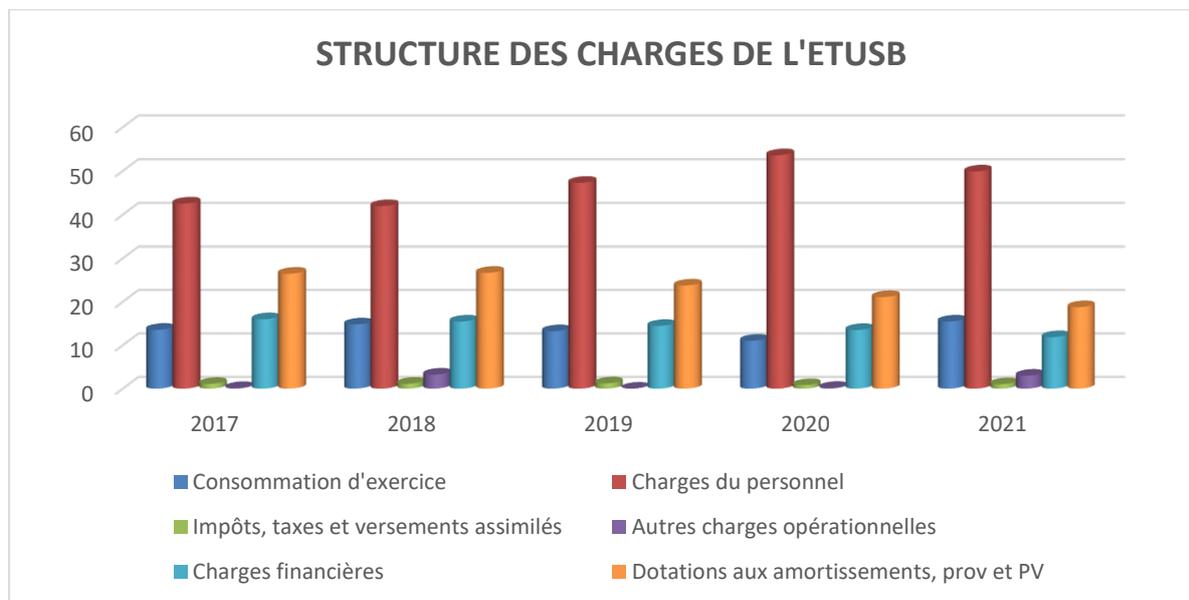
Au préalable, et d'une façon globale la structure générale des charges durant les cinq années d'études se présente comme suit : (Voir annexe 03)

Tableau n°16 : Les charges d'exploitation de l'ETUSB.

DESIGNATION	2017	2018	2019	2020	2021
	MONTANT	MONTANT	MONTANT	MONTANT	MONTANT
Consommation d'exercice	28 730 194,17	31 714 732,85	30 299 927,59	24 743 694,71	39 501 672,73
% par rapport au total	13 ,56	14,79	13,23	11,02	15 ,46
Charges du personnel	90 128 144,43	89 949 073,62	108 268 222, 95	120 281 189,31	127 492 909,26
%par rapport au total	42,54	41,95	47,28	53,59	49,88
Impôts, taxes et versements assimilés	2 333 608,86	2 446 168,12	2 821 547,70	1 851 664 ,08	2 641 868,61
%par rapport au total	1.10	1,14	1,23	0,28	1,03
Autres charges opérationnelles	315 578,31	6 935 217,32	51 108,81	406 277,36	7 619 510,36
%par rapport au total	0,15	3,23	0,02	0,18	2,98
Charges financières	33 847 368,47	33 156 035,29	33 097 088,74	30 324 018,63	30 324 018,63
%par rapport au total	15,98	15,46	14,45	13,51	11,86
Dotations aux amortissements, prov et PV	56 498 838,99	50 215 140,37	54 440 041,14	47 333 376,22	47 982 025,34
%par rapport au total	24,47	26 ,67	23,75	21,08	18,77
TOTAUX	211 853 733,23	214 416 367,57	228 977 936,32	224 440 223,31	255 561 822,93

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

Graphique n°05 : La structure des charges de l'ETUSB



Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

Il convient de faire les constats suivants :

- La consommation d'exercice est volatile durant les années d'étude et enregistre un pic en 2021 soit un montant de 39 501 672,73 DA qui représente 15,56% du total des charges d'exploitation dû principalement à l'augmentation des achats consommés : les pièces de rechange, le carburant et les lubrifiants, justifié par la vétusté du matériel roulant.
- La charge du personnel demeure la plus importante en termes de valeur. Ceci s'explique par la nature de l'activité qui nécessite un apport du facteur travail assez conséquent. De plus, la revalorisation des salaires et le nombre de travailleurs ont augmenté en 2020 et 2021.
- Autres charges opérationnelles, on constate les plus importantes valeurs en 2018 et en 2021 qui s'élèvent respectivement à 6 935 217,32DA soit 3,23%, expliqué par le montant de la moins-value sur l'autocar (un bus incendié) et à 7 619 510,36 soit 2,98%, expliqué par l'écart entre la dotation financière estimée et celle encaissée et également par les moins-values constatées sur divers matériels détériorés.
- Les dotations aux amortissements et provisions font référence essentiellement à l'amortissement des équipements du matériel roulant et à la provision pour avantages liés au personnel. Ce poste enregistre le pourcentage le plus élevé (il arrive en 2ème position après les charges du personnel) car l'activité principale de l'établissement relève de l'utilisation permanente du matériel roulant (activité principale : vente de tickets).
- Concernant, les charges financières qui régressent d'année en année, elles sont relatives aux majorations appliquées à l'emprunt FNI ex BAD à partir de 2017 (antérieurement, les intérêts étaient inclus).

2.2.4 Détermination de la capacité d'autofinancement (CAF) :

Le CAF désigne l'ensemble des ressources générées par l'entreprise dans le cadre de son activité et qui lui permettent d'assurer son financement. Elle peut être calculée suivant les deux méthodes suivantes : (Voir annexe 03)

Calcul de la CAF par la méthode soustractive :

Tableau n°17 : Calcul de la CAF à partir de l'excédent brut d'exploitation

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
Excédent brut d'exploitation	54 278 058,04	53 109 596,33	45 034 038,62	39 779 734,06	39 228 478,26
+autres produits opérationnels	605 778,07	1 276 083,44	900 252,21	468 824,83	5 048 985,10
-autres charges opérationnel	315 578,31	6 935 217,32	51 108,51	406 277,36	7 619 510,36
+produit financiers	-	-	-	-	-
-charge financière	33 847 368,47	33 156 035,29	33 097 088,74	30 324 018,63	30 324 018,63
+produit opérationnel	-	-	-	-	-
-Charges opérationnelles	-	-	-	-	-
-participation des salaires	-	-	-	-	-
-impôt différés sur le résultat ordinaire	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000,00
Capacité d'autofinancement(CAF)	20 710 889,33	14 284 427,16	12 776 093,28	9 508 262,90	6 323 934,37

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

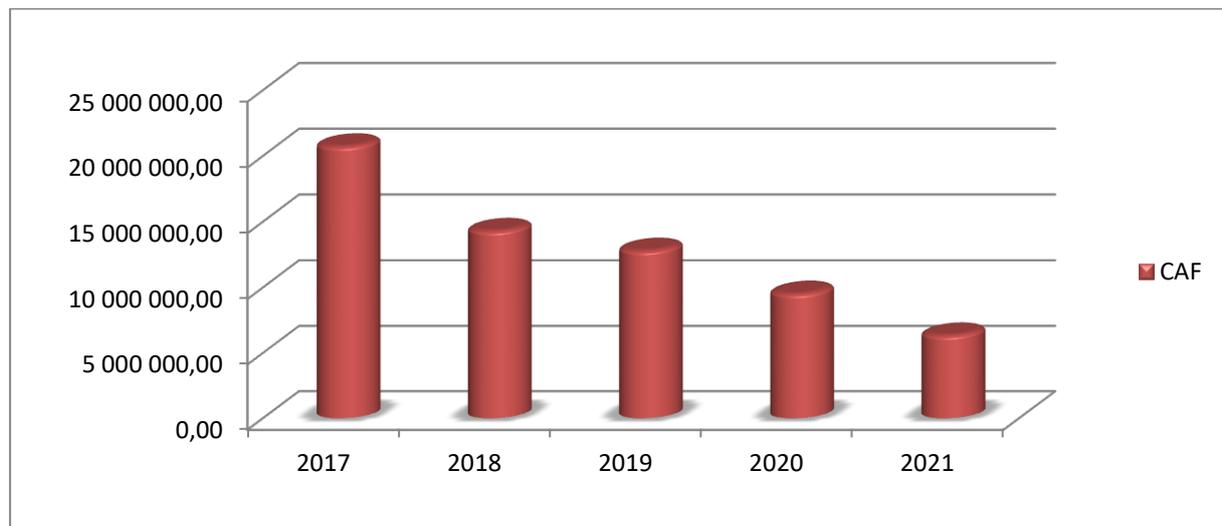
Calcul de la CAF par la méthode additive :

Tableau n°18: Calcul de la CAF à partir de Résultat net de l'exercice

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-
+ Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions.	35 787 949,66	34 682 013,21	41 663 947,86	37 825 113,32	41 658 090,97
+Charges d'amortissement, autres provisions reçues.	-	-	-	-	-
- Reprises sur amortissements dépréciations et provisions.	-	1 248 700 ,00	-	-	-
+ Valeur comptable des éléments d'actif cédés	-	-	-	-	-
- Produits des cessions d'éléments d'actif immobilisé	-	-	-	-	-
- Quote-part des subventions d'investissement virées au résultat de l'exercice.	-	-	-	-	-
Capacité d'autofinancement(CAF)	20 710 889,33	14 284 427,16	12 776 093,28	9 508 262,90	6 323 934,37

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

Graphique n° 06 : La capacité d'autofinancement de l'ETUSB [2017-2018-2019-2020-2021]



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétation :

Le calcul de la capacité d'autofinancement nous permet de déterminer le montant de la trésorerie potentielle susceptible d'être dégagée par l'ETUSB.

Nous observons que l'ETUSB a réalisé une capacité d'autofinancement nettement positive durant les cinq dernières années, cela signifie que l'entreprise réalise des bénéfices d'exploitation et qu'elle peut donc les convertir en trésorerie ou l'investir.

Cependant, nous remarquons une baisse d'une année à l'autre c'est pour cela qu'il convient de calculer les ratios financiers suivants pour confirmer ou infirmer nos interprétations :

- **Ratio de capacité d'endettement :**

C'est un ratio qui mesure la capacité d'autofinancement de l'entreprise pour lui permettre de faire face à des remboursements des dettes financières. Il est calculé comme suit :

$$\text{Dettes financières} / \text{Capacité d'autofinancement}$$

Tableau n°19 : Calcul du ratio de capacité d'endettement pour l'ETUSB.

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
Dettes financières	637 585 837,29	670 739 872,58	703 832 561,32	734 156 579,95	764 480 598,58
Capacité d'autofinancement	20 710 859,33	14 284 427,16	12 776 093,28	9 508 262,90	6 323 934,37
Ratio	30,79	46,96	55,09	77,21	120,89

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétations :

Nous remarquons, à travers le tableau ci-dessus, que le ratio augmente d'année en année, ce qui veut dire que, plus ce ratio est élevé, moins l'entreprise dispose d'une marge de manœuvre lui permettant de faire face à ses remboursements d'emprunts.

Le ratio calculé ne doit pas être supérieur à 2 ou 3 ans, alors que les résultats obtenus dépassent largement cette fourchette, par conséquent l'ETUSB n'est pas en mesure de rembourser ses dettes financières.

Le calcul de ce ratio nous a permis d'infirmer nos premières conclusions concernant la CAF.

- **Le ratio CAF/chiffre d'affaires** : ce ratio indique la proportion du chiffre d'affaires correspondant aux ressources générées pour assurer le financement de l'entreprise. Il est calculé comme suit :

$$\text{Capacité d'autofinancement} / \text{Chiffre d'affaires}$$

Tableau n°20: Calcul du ratio CAF/ Chiffre d'affaires pour l'ETUSB

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
Capacité d'autofinancement	20 710 859,33	14 284 427,16	12 776 093,28	9 508 262,90	6 323 934,37
Chiffre d'affaires	96 932 211,60	97 397 973,44	80 018 833,38	47 404 460,21	78 610 636,16
Ratio	21 %	15%	16%	20%	8%

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétations :

Après la lecture de ce tableau, nous pouvons affirmer que chaque pourcentage obtenu en ratio représente le pourcentage du chiffre d'affaires qui correspond aux ressources générées pour assurer le financement de l'entreprise.

2.2.5 L'analyse de l'équilibre financier :

Dans cette partie, nous allons calculer en premier lieu les équilibres financiers, ensuite, nous allons évaluer les différents ratios les plus pertinents, à savoir, ceux qui sont significatifs pour l'ETUSB.

Analyse par les indicateurs d'équilibres financiers :

- **L'équilibre financier à long terme :**

Il concerne le fonds de roulement, qui est calculable par deux méthodes :

- **Par le haut du bilan :**

$$\text{Fonds de roulement} = \text{Capitaux permanent} - \text{Actif}$$

Tableau n°21: Calcul du fonds de roulement par le haut du bilan

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
C P	-58 386 464,06	1 183 890 217,21	1 142 226 269,35	1 104 401 156,03	1 093 173 065,06
DLMT	1 869 218 119,25	695 264 695,45	734 191 832,84	770 590 777,60	801 555 817,56
CP	1 810 831 655,19	1 879 154 912,66	1 876 418 102,19	1 874 694 933,63	1 894 728 882,62
AI	1 364 701 050,52	1 313 132 135,39	1 267 764 945,05	1 227 184 394,49	1 381 200 114,48
FR	446 130 604 ,67	566 022 777,27	608 653 157,14	647 510 539,14	513 528 768,14
%	/	26,87	7,53	6,42	-20,72

Source : réalisé par nos soins à partir des données d'ETUSB.

- Par le bas du bilan :

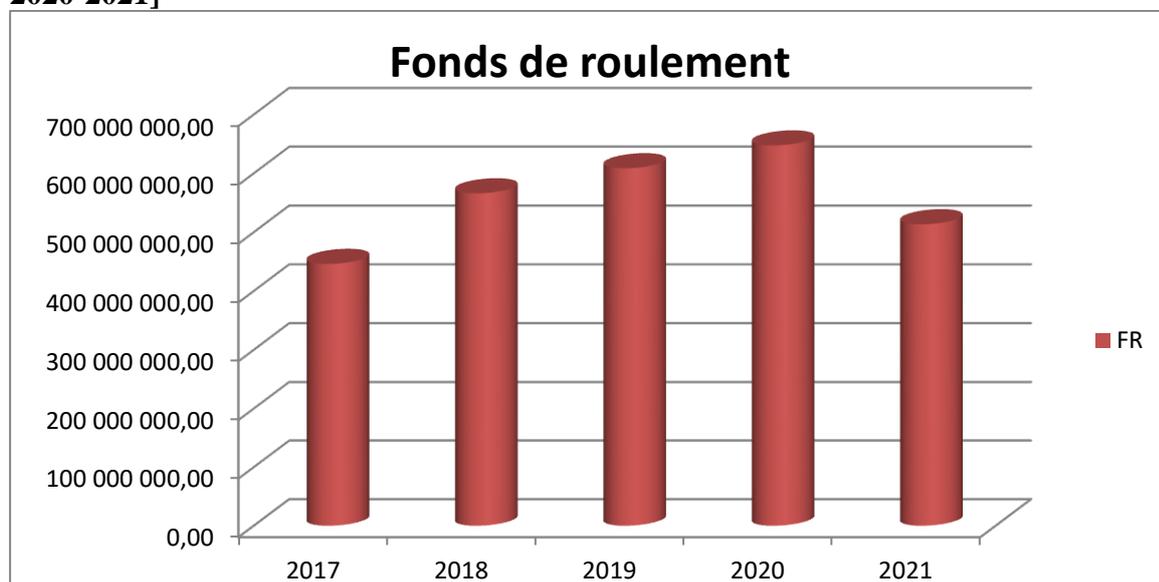
$$\text{Fonds de roulement} = \text{Actifs circulants} - \text{Passifs circulants (dettes à court terme)}$$

Tableau n°22: Calcul du fonds de roulement par le bas du bilan

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
AC	466 745 454,53	589 534 626,72	636 060 028,11	675 039 303,10	549 237 782,03
PC	20 614 849,86	23 511 849,45	27 406 965,97	27 231 763 ,96	35 709 013,89
FR	446 130 604 ,67	566 022 777,27	608 653 157,14	647 510 539,14	513 528 768,14
%	/	26,87	7,53	6,42	-20,72

Source : réalisé par nos soins à partir des données de d'ETUSB.

Graphique n°07: Evolution du fonds de roulement durant les années [2017-2018-2019-2020-2021]



Source : Graphique réalisé par non soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétations :

L'ETUSB réalise un FR positif durant les cinq dernières années, cela signifie que l'actif circulant arrive à couvrir les dettes à court terme ce qui est bénéfique pour l'établissement. Donc ce dernier est en bonne santé financière à CT.

La baisse affichée ci-dessus s'explique par la décroissance du résultat en 2021 (comparativement aux autres années) et qui a coïncidé avec l'acquisition de nouvelles immobilisations (cinq autobus Mercedes Benz) durant le même exercice. Malgré cela, l'entreprise continue toujours de dégager un excédent lui permettant de faire face au financement du cycle d'exploitation.

Néanmoins, l'interprétation du fonds de roulement ne trouve son sens total qu'avec la comparaison avec le deuxième agrégat, à savoir, le besoin de fonds de roulement.

➤ **L'équilibre financier à court terme :**

Il s'agit du besoin en fonds de roulement, il se calcule comme suit :

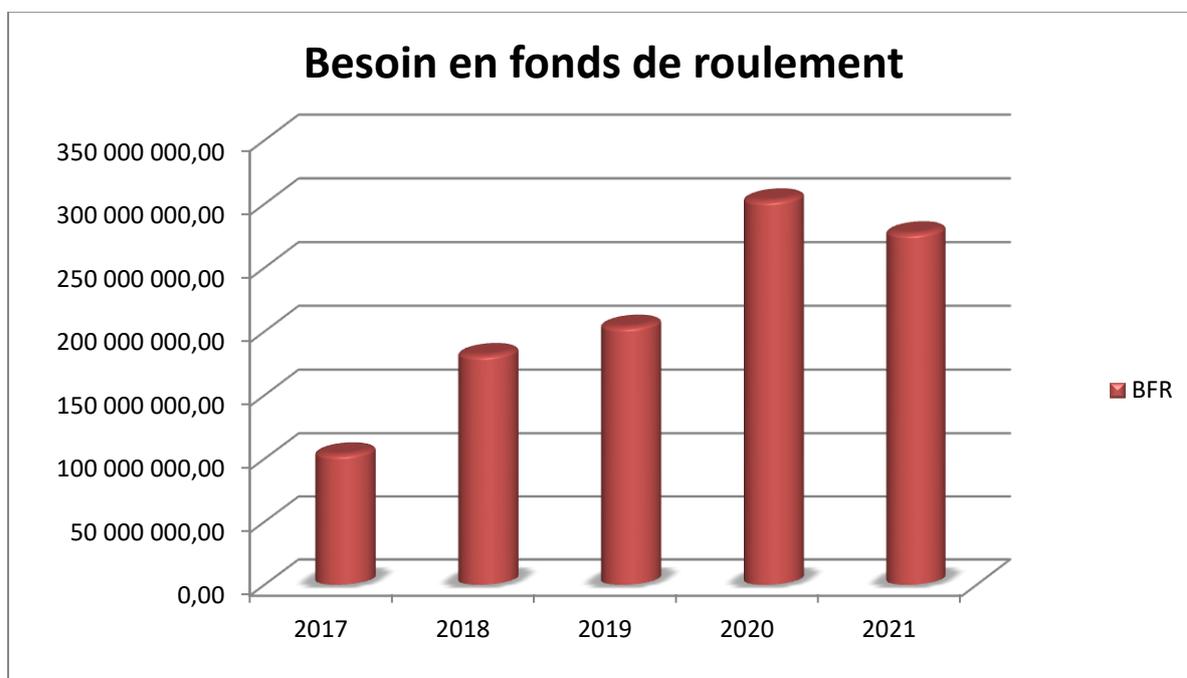
$$\text{Besoin en fonds de roulement} = (\text{valeurs d'exploitation} + \text{valeurs réalisables}) - (\text{Dettes à court terme}).$$

Tableau n°23 : Calcul du besoin en fonds de roulement

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
VE	38 494 997,04	43 754 086,96	42 655 563,86	37 909 400,69	37 624 477,11
VR	85 498 511,77	161 097 003,94	188 343 342,71	291 979 710,79	274 949 393,98
DCT	20 614 849,49	23 511 849,45	27 406 965,97	27 231 763 ,96	35 709 013,89
BFR	103 378 659,32	181 339 241,45	203 591 940,6	302 657 347,52	276 864 857,2
(%)	/	75,41	12,27	48,66	-8,52

Source : réalisé par non soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n° 08: Evolution des variations du BFR[2017-2018-2019-2020-2021]



Source : Graphique réalisé par nous même à partir des données de l'ETUSB

Interprétations :

Le BFR est positif durant les cinq années d'étude, les emplois d'exploitation sont supérieurs aux ressources de la même nature, l'entreprise doit alors financer ses besoins à court terme par son fonds de roulement.

L'augmentation du BFR qui ressort du graphique ci-dessus s'explique par l'augmentation des créances (autres débiteurs et impôt et assimilés) d'une part et la hausse des dettes d'exploitation d'autre part.

➤ **La trésorerie nette :**

La comparaison entre le fonds de roulement et le besoin en fonds de roulement permet de chiffrer la trésorerie de l'entreprise, qui reflète la capacité de l'entreprise à faire face à ses engagements à court terme.

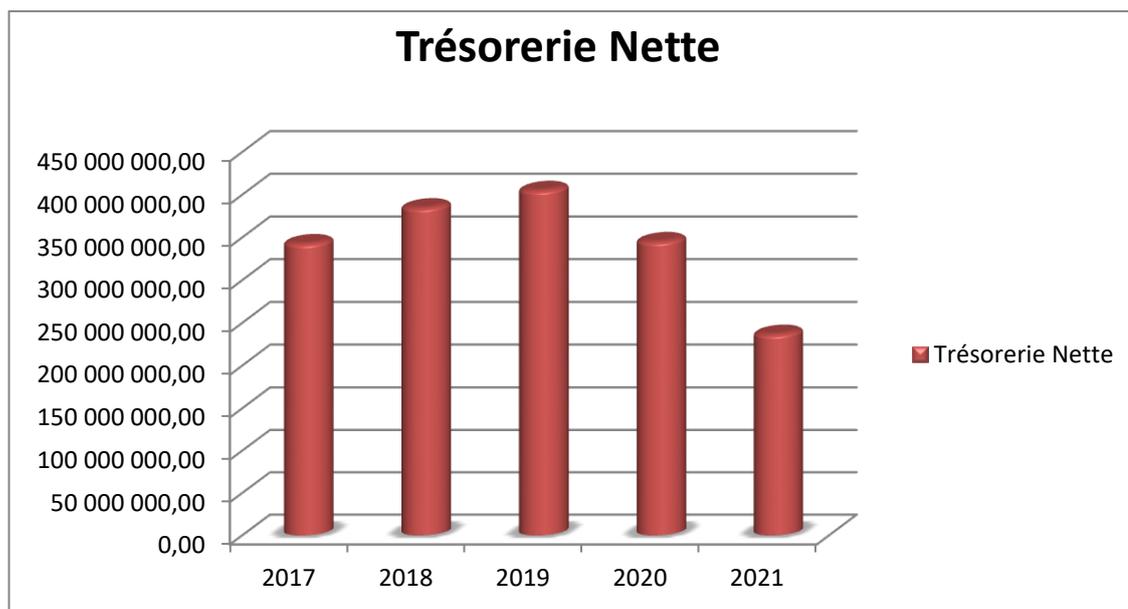
La trésorerie nette = fonds de roulement net global – besoin en fonds de roulement

Tableau n°24: Calcul de la trésorerie nette pour l'ETUSB

Désignation	2017	2018	2019	2020	2021
FR	446 130 604 ,67	566 022 77,27	608 653 157,14	647 510 539,14	513 528 768,14
BFR	103 378 659,32	181 339 241,45	203 591 940,6	302 657 347,52	276 864 857,2
TN	342 751 194,08	384 683 535,82	405 061 121,54	345 130 763,96	236 663 910,94
%	/	75,41	12,27	48,66	-8,52

Source : réalisé par non soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°09 : Evolution des variations de la trésorerie nette[2017-2018-2019-2020-2021]



Source : Graphique réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

On constate que la trésorerie nette est positive sur toutes les années d'étude. Donc, l'entreprise est capable de dégager de l'argent à court terme rapidement si le besoin se présente, cela correspond à une situation d'équilibre à très court terme ou immédiat. L'ETUSB dégage alors des excédents de liquidités de 342 751 194,08DA en 2017, 384 683 535 ,82DA en 2018, 405 061 121,54DA en 2019, 345 130 763,96DA en 2020 et de 236 663 910,94 DA en 2021. Cela indique que le fonds de roulement est suffisamment élevé pour assurer les besoins à court terme.

Après avoir analysé par la méthode des équilibres financiers la santé financière de l'entreprise, nous avons pu observer des résultats positifs. Par conséquent, l'entreprise est dans un état d'équilibre à court terme. Néanmoins, le jugement de la situation financière de l'entreprise ne se limite pas au calcul de l'équilibre financier, mais nécessite également l'utilisation d'autres outils d'analyse y compris l'analyse par la méthode des ratios.

2.2.6 L'analyse par la méthode des ratios :

C'est une méthode qui consiste à évaluer la performance, la rentabilité et la solvabilité d'une entreprise en utilisant une série de ratios financiers prédéterminés en s'appuyant sur les bilans et le compte de résultats de l'entreprise. (Voir annexes 01,02 et 03)

Tableau n°25 : Calcul des différents ratios de structure financière pour l'ETUSB

Années Actif	2017	2018	2019	2020	2021
Financement Permanant KP/VI*100 >100	$\frac{1\ 810\ 831\ 655,19}{1\ 364\ 701\ 050,52}$ =132,69	$\frac{1\ 879\ 154\ 912,66}{1\ 313\ 132\ 135,39}$ =143,10	$\frac{1\ 876\ 418\ 102,19}{1\ 267\ 764\ 945,05}$ =148,00	$\frac{1\ 874\ 694\ 933,63}{1\ 227\ 184\ 394,49}$ =152,76	$\frac{1\ 894\ 728\ 882,62}{1\ 381\ 200\ 114,48}$ =137,17
Financement propre CP/VI*100 >100	$\frac{-58\ 386\ 464,06}{1\ 364\ 701\ 050,52}$ = -4,27	$\frac{1\ 183\ 890\ 217,21}{1\ 313\ 132\ 135,39}$ =143,10	$\frac{1\ 142\ 226\ 269,35}{1\ 267\ 764\ 945,05}$ =148,00	$\frac{1\ 104\ 401\ 156,03}{1\ 227\ 184\ 394,49}$ =152,76	$\frac{1\ 093\ 173\ 065,06}{1\ 381\ 200\ 114,48}$ 137,17
Autonomie financière CP/Σ dettes*100 >100	$\frac{-58\ 386\ 464,06}{1\ 889\ 832\ 969,11}$ = -3,08	$\frac{1\ 183\ 890\ 217,21}{718\ 776\ 540,90}$ =143,10	$\frac{1\ 142\ 226\ 269,35}{100\ 898\ 798,81}$ =113,21	$\frac{1\ 104\ 401\ 156,03}{797\ 822\ 541,56}$ =138,42	$\frac{1\ 093\ 173\ 065,06}{837\ 264\ 831,45}$ =130,56
Solvabilité générale = Total actif / Total dettes	$\frac{1\ 831\ 446\ 505,05}{1\ 889\ 832\ 969,11}$ =96,91	$\frac{1\ 902\ 666\ 762,11}{718\ 776\ 540,90}$ =264,70	$\frac{1\ 903\ 824\ 973,16}{761\ 898\ 798,81}$ =249,84	$\frac{1\ 902\ 223\ 697,59}{797\ 822\ 541,56}$ =194,13	$\frac{1\ 930\ 437\ 896,51}{837\ 264\ 831,45}$ =230,56
Liquidité générale = AC / DCT>1	$\frac{466\ 745\ 454,53}{20\ 614\ 849,86}$ =22,64	$\frac{589\ 534\ 626,72}{23\ 511\ 849,45}$ =25,07	$\frac{636\ 060\ 028,11}{27\ 406\ 965,97}$ =23,20	$\frac{675\ 039\ 303,10}{27\ 231\ 763,96}$ =24,78	$\frac{549\ 237\ 782,03}{35\ 709\ 013,89}$ =15,38
Liquidité restreinte = VR + VD / DCT *100	$\frac{466\ 745\ 457,53}{20\ 614\ 849,86}$ =20,77	$\frac{545\ 780\ 539,76}{23\ 511\ 849,45}$ =23,21	$\frac{593\ 404\ 464,25}{27\ 406\ 965,97}$ =21,65	$\frac{637\ 129\ 902,41}{27\ 231\ 763,96}$ =23,39	$\frac{511\ 613\ 304,92}{35\ 709\ 013,89}$ =15,38
Liquidité immédiate = VD / DCT * 100	$\frac{342\ 751\ 945,72}{20\ 614\ 849,86}$ =16,62	$\frac{384\ 683\ 535,82}{23\ 511\ 849,45}$ =16,36	$\frac{405\ 061\ 121,54}{27\ 406\ 965,97}$ =14,74	$\frac{345\ 251\ 191,62}{27\ 231\ 763,96}$ =16,67	$\frac{236\ 663\ 910,94}{35\ 709\ 013,89}$ =6,62

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétation des ratios :

- **Ratio de financement permanent :**

Ce ratio est supérieur à 100 durant les cinq ans, les besoins de financement stables sont couverts par les ressources stables, ce qui correspond à un fond de roulement positif.

- **Ratio de financement propre :**

Nous constatons que la règle d'équilibre n'est pas respectée pour l'année 2017, ce qui signifie que le ratio est inférieur à 100% soit -4,27 %. Pour les années qui suivent 2018, 2019, 2020 et 2021, un ratio de financement propre supérieur à 100% a été enregistré, ce qui signifie que l'entreprise a financé ses actifs immobilisés avec ses propres moyens.

- **Ratio d'autonomie financière :**

Nous apercevons que ce ratio est inférieur à 100% pour l'année 2017 soit -3,08%. Cela signifie que le total des dettes financières de l'entreprise est supérieur aux capitaux propres. Donc, ces derniers ne sont pas en mesure de rembourser ses dettes financières. L'entreprise n'est pas autonome (indépendante) financièrement.

Par contre, le ratio est supérieur à 100% durant les quatre années 2018, 2019, 2020 et 2021. Cela signifie que les capitaux propres sont supérieurs aux totaux des dettes, ainsi les capitaux propres de l'ETUSB sont plus important que l'ensemble de ses dettes financières, l'ETUSB peut donc couvrir ses dettes financières avec ses capitaux propres.

- **Ratio de solvabilité générale :**

Nous constatons que le ratio de solvabilité générale est largement positif et dépasse la norme qui est de 100%, donc l'ETUSB est jugée capable de payer ses dettes financières en utilisant l'ensemble de son actif.

- **Ratio de liquidité générale :**

Nous remarquons que le ratio de liquidité générale est supérieur à la norme de 1% durant les cinq années, cela veut dire que l'actif circulant garantit une marge importante de paiement des dettes à court terme. Donc, l'ETUSB est en mesure d'honorer ses engagements à court terme.

- **Ratio de liquidité restreinte :**

Le ratio de liquidité restreinte est supérieur à la norme de 100% pour les cinq années 2017, 2018, 2019, 2020 et 2021 en d'autres mots, l'ETUSB rembourse ses dettes à court terme à partir de ses valeurs réalisables et disponibles.

- **Ratio de liquidité immédiate :**

Le ratio de liquidité immédiate est fort durant toute la période de notre étude. Il est supérieur à la norme qui est de 100%. Ainsi, l'entreprise est capable de couvrir ses dettes à court terme par ses disponibilités.

Tableau n°26: Calcul des ratios de gestion de l'ETUSB

Années Actif	2017	2018	2019	2020	2021
Taux de croissance = CA (HT) = CA (n) – CA (n-1) / CA (n-1) x 100	/	$\frac{(90\ 115802,13 - 84\ 669767,91)}{84\ 669767,91}$ =6,43	$\frac{(74\ 414283,46 - 90\ 115802,13)}{90\ 115802,13}$ =-17,42	$\frac{(40395376,06 - 74\ 414283,46)}{74\ 414283,46}$ =-45,72	$\frac{(73\ 067644,36 - 40\ 395376,06)}{40395376,06}$ =80,88
Taux d'intégration = VA/CA (HT)*100	$\frac{146739811,33}{84669767,91}$ =173,30	$\frac{145\ 504838,07}{90115802,13}$ =161,46	$\frac{156\ 123809,27}{74\ 414283,46}$ =209,80	$\frac{161\ 912587,45}{40\ 395376,06}$ =400,81	$\frac{169\ 363074,13}{73\ 067644,36}$ =231,78
Partage de la VA (facteur travail) = charges personnel / VA	$\frac{90\ 128144,43}{146\ 739811,33}$ =0,61	$\frac{89\ 949073,62}{145504838,07}$ =0,62	$\frac{108\ 268222,95}{156\ 123809,27}$ =0,69	$\frac{120\ 281189,31}{161\ 912587,45}$ =0,74	$\frac{127\ 492909,26}{169\ 363074,13}$ =0,75
Partage de la VA (facteur capital) = EBE / VA	$\frac{54278058,04}{14\ 6739811,33}$ =0,37	$\frac{53\ 109596,33}{145\ 504838,07}$ =0,37	$\frac{45\ 034038,62}{156\ 123809,27}$ =0,29	$\frac{39\ 779734,06}{161\ 912587,45}$ =0,25	$\frac{39\ 228478,26}{169\ 363074,13}$ =0,23
Taux de profitabilité = Résultat de l'exercice / CA (HT)	$\frac{-35\ 787949,66}{84\ 669767,91}$ =-0,42	$\frac{-34\ 682013,21}{90\ 115802,13}$ =-0,38	$\frac{-41\ 663947,86}{74\ 414283,46}$ =-0,56	$\frac{-37\ 825113,32}{40\ 395376,06}$ =-0,94	$\frac{-41\ 658090,97}{73\ 067644,36}$ =-0,57

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Interprétations des ratios de gestion :

- **Le taux de croissance du chiffre d'affaire :**

Ce ratio mesure le taux de croissance de l'entreprise d'une année à une autre. Nous remarquons que le chiffre d'affaires de l'ETUSB a connu une légère évolution croissante durant l'année 2018 par rapport à l'année 2017 avec un taux de variation de 6,43%. En revanche, le chiffre d'affaires a connu une évolution à un rythme décroissant pour les années 2019 soit -17,42% et avec une forte baisse de -45,72% en 2020 qui s'explique par la pandémie du COVID 19 puisque l'activité de l'entreprise a été suspendue du 22 mars au 14 juin 2020. Par contre, l'année 2021 a connu une augmentation, soit 80,88%, la variation du chiffre d'affaires exprime la fluctuation de l'activité de l'ETUSB.

- **Le taux d'intégration :**

Nous constatons que le taux d'intégration a connu une évolution à un rythme variant durant les années d'étude, respectivement 173,30%, 161,46%, 209,80%, 400,81% et 231,78 %. Ils dépassent la norme qui est de 100%, car plus le taux de ce ratio est proche de 100%, plus l'entreprise participe seule à une part importante de la production. Donc, au sein de l'ETUSB,

son activité principale (vente de tickets) ne participe pas grandement (propension assez faible par rapport aux subventions) au total du chiffre d'affaires.

• **Partage de la valeur ajoutée (facteur travail) :**

Nous remarquons que durant ces cinq années d'exercices (2017, 2018, 2019, 2020 et 2021), ce ratio a enregistré une augmentation d'une année à l'autre. Les charges du personnel sont très importantes et la valeur ajoutée n'arrive pas à les couvrir.

• **Taux de profitabilité :**

La profitabilité est le rapport entre le profit et la production. On constate que la profitabilité est négative durant les cinq années d'exercices, cela signifie que l'activité de l'ETUSB n'a pas généré de profit et cela s'explique essentiellement par la politique commerciale en terme de prix, le coût de revient du ticket est supérieur au prix de vente (subventionné).

Section 3 : Calcul du coût de revient d'un ticket de transport au sein de l'entreprise ETUSB sur une période allant de [2017 à 2021]

Suite aux résultats que nous avons conclus dans la partie précédente et afin d'expliquer la situation déficitaire de l'entreprise en partant du principe, qu'au sein de l'ETUSB, les recettes lignes représentent la majeure partie de son chiffre d'affaires et par conséquent sa véritable source de financement, il nous a paru très important de nous pencher sur la source du problème qui réside dans le tarif subventionné appliqué au ticket de transport .

C'est ainsi que nous avons décidé de consacrer cette section au calcul du tarif d'équilibre mais également au calcul de la compensation tarifaire.

3.1 Les étapes pour déterminer le montant de la compensation tarifaire :

Le tarif d'équilibre au sein de l'ETUSB désigne le tarif qui lui permet d'égaliser ses charges d'exploitation, une fois calculé il est utilisé pour l'estimation du montant de la compensation tarifaire à allouer par le Ministère des Transports au compte de l'ETUSB.

Tableau n°27: Les charges et produits d'exploitation de l'ETUSB inclus dans le calcul du montant de la compensation tarifaire.

Les charges d'exploitation*	Les produits d'exploitation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les matières et fournitures consommées ; ▪ Les services ; ▪ Les coûts salariaux ; ▪ Les impôts et taxes ; ▪ Les amortissements relatifs aux matériels roulants et autres amortissements. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recettes ligne (vente de tickets) ; ▪ Transport handicapés ; ▪ Les produits exceptionnels (les retraits des cahiers des charges, les reçus ANEM, les Procès imposés aux usagers ayant perdu leurs tickets de transport durant le trajet (150 DA TTC par voyageur, autres.)

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Remarque :

Il est à souligner que les activités annexes, à savoir : recettes du droit d'accès à l'ingénieur des mines, recettes de stationnement au parc et recettes publicitaires ne sont pas incluses dans les produits d'exploitation puisqu'elles enregistrent des montants élevés et sont source de l'augmentation du chiffre d'affaires.

Le calcul de la compensation tarifaire se fait en suivant les deux étapes suivantes:

3.1.1 Première étape : Calcul du tarif d'équilibre pour les exercices [2017, 2018, 2019,2020 et 2021] :

Suivant la méthode utilisée par l'ETUSB, et sachant que :

CA : Chiffre d'affaires total ;

P1 : Produits de la vente des tickets de voyageurs et abonnements handicapés;

P2 : Produits des annexes et produits exceptionnels (transport exceptionnel, encaissement cahier de charges, amendes reçues suite à la perte de tickets) ;

CT: Charges totales d'exploitation

Le Tarif d'Equilibre est calculé comme suit :

$$\text{Tarif d'Equilibre} = (CT - P2) / \text{Nombre de voyageurs}$$

a- Calcul du Tarif Moyen Equilibre :

C'est le tarif qui couvre seulement les charges d'exploitation liées aux matériels roulants, il est calculé comme suit :

$$\text{Tarif Moyen Equilibre} = (CT_{\text{Exploitation du matériel roulant}} - P2) / \text{Nombre de voyageurs}$$

Tableau n°28 : Calcul Tarif Moyen Equilibre pour l'exercice de 2017

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Uniquement les charges d'exploitation du matériel roulant	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare routière	Porte Sarazine	109 273	1 376 839,80	/	/	3 987 692,26	24,03
Gare routière	université	3 761 552	47 395 555,20	/	/	83 596 152,77	
Gare routière	blv Amirouche	1 743 167	21 963 904,20	/	/	43 469 999,44	
Gare routière	Sidi Ahmed	1 191 867	15 017 524,20	/	/	31 859 999,59	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	36 677	462 130,20	/	/	2 159 999,97	
TOTAL		6 842 536	86 215 953,60	1 260 504,20	605 778,02	165 073 844,03	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2017, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation liées au matériel roulant est à hauteur de **24,03 DA (HT)**.

Tableau n°29 : Calcul Tarif Moyen Equilibre pour l'exercice de 2018

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Uniquement les charges d'exploitation du matériel roulant	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HD)
Gare Routière	Porte Sarazine	1 813 707,00	1 813 707,00	/	/	5 611 048,51	23,67
Gare Routière	Université	46 879 333,20	46 879 333,20	/	/	84 056 136,88	
Gare Routière	Blv Amirouche	25 031 462,40	25 031 462,40	/	/	45 984 296,00	
Gare routière	Sidi Ahmed	15 311 822,40	15 311 822,40	/	/	33 973 145,28	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	821 469,60	821 469,60	/	/	2 849 360,57	
TOTAL		7 131 571	89 857 794,60	1 260 504,20	1 276 083,44	172 473 987,24	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2018, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation liées au matériel roulant est à hauteur de **23,67 DA(HT)**.

Tableau n°30 : Calcul du Tarif Moyen Equilibre pour l'exercice de 2019

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Uniquement les charges d'exploitation du matériel roulant	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare Routière	Porte Sarazine	160 417	2 021 254,20	/	/	6 922 503,89	30,33
Gare Routière	Université	3 319 676	41 827 917,60	/	/	94 853 032,08	
Gare Routière	Blv Amirouche	1 462 791	18 431 166,60	/	/	45 020 823,20	
Gare routière	Sidi Ahmed	914 164	11 518 466,40	/	/	33 336 029,39	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	46 123	581 149,80	/	/	2 847 554,79	
TOTAL		5 903 171	74 379 954,60	1 260 504,20	900 252,21	182 979 943,35	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2019, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation liées au matériel roulant est à hauteur de **30,33DA(HT)**.

Tableau n°31 : Calcul du Tarif Moyen Equilibre pour l'exercice de 2020

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Uniquement les charges d'exploitation du matériel roulant	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare Routière	Porte Sarazine	34 539	435 191,40	/	/	2 015 881,55	54,95
Gare Routière	Université	1 728 735	21 782 061,00	/	/	91 946 597,67	
Gare Routière	Blv Amirouche	836 943	10 545 481,80	/	/	47 223 892,02	
Gare routière	Sidi Ahmed	465 267	5 862 364,20	/	/	30 723 528,17	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	128 697	1 621 582,20	/	/	8 623 493,33	
TOTAL		3 194 181	40 246 680,60	917 366,90	468 824,83	180 533 392,74	

Source : fait par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2020, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation liées au matériel roulant est à hauteur de **54,95 DA(HT)**.

Tableau n° 32: Calcul du Tarif Moyen Equilibre pour l'exercice de 2021

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Uniquement les charges d'exploitation du matériel roulant	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare Routière	Porte Sarazine	26 626	335 487,60	/	/	3 200 469,39	34,72
Gare Routière	Université	2 534 867	31 939 324,20	/	/	81 749 920,64	
Gare Routière	Blv Amirouche	1 815 381	22 873 800,60	/	/	62 160 840,77	
Gare routière	Sidi Ahmed	735 920	9 272 592,00	/	/	33 163 484,50	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	9 228	116 272,80	/	/	137 951,27	
Gare routière	Ighzer Ouzarif	224 099	2 823 647,40	/	/	9 104 783,60	
Gare routière	Adrar Oufarnou	446 031	5 619 990,60	/	/	20 113 294,68	
TOTAL		5 792 152	72 981 115,20	1 260 504,20	5 048 485,59	209 630 744,85	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

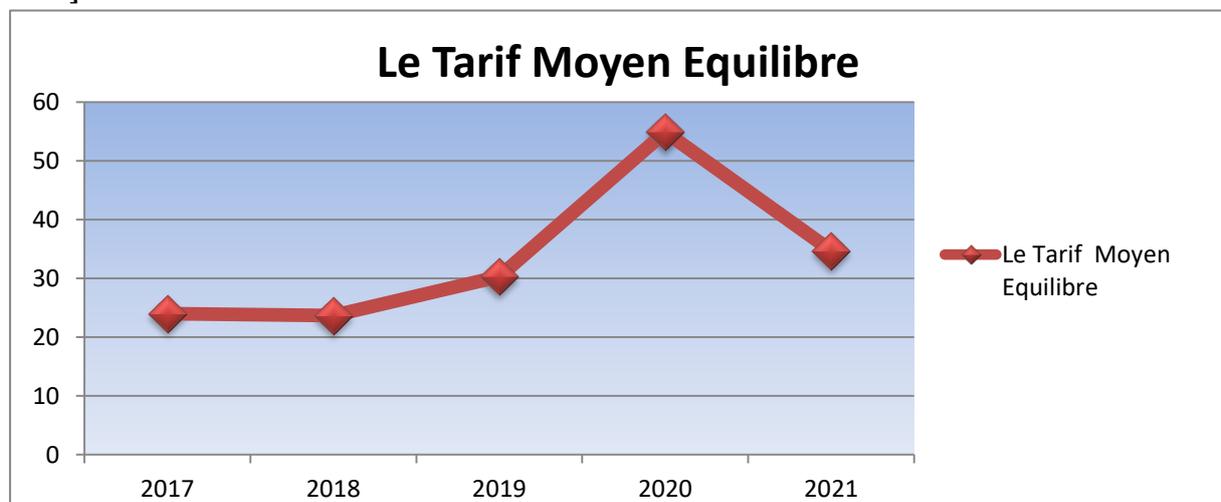
Au cours de l'exercice de 2021, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation liées au matériel roulant est à hauteur de **34,72 DA(HT)**.

Tableau n°33 : Les tarifs Moyen Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021].

Années	2017	2018	2019	2020	2021
Désignation					
Le Tarif du Moyen Equilibre (DA HT)	24,03	23,67	30,33	54,95	34,72

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°10 : Evolution du tarif Moyen Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021]



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

La lecture de ce graphe nous permet d'affirmer que le tarif Moyen Equilibre connait une véritable évolution sur la période allant de [2017 à 2021] :

L'ETUSB enregistre le Tarif Moyen Equilibre le plus faible en 2018 soit 23,67DA HT. Cette diminution (comparativement à 2017) s'explique par l'augmentation du chiffre d'affaires (vente de tickets) suite à une augmentation du nombre de voyageurs. Ce fut l'année d'activité la plus fructueuse pour l'entreprise.

En 2019, le Tarif Moyen Equilibre progresse et atteint une valeur de 30,33 DA HT. Cette augmentation revient principalement à la baisse du chiffre d'affaires causé par une diminution du nombre de voyageurs alors qu'en parallèle les charges ont augmenté.

En 2020, le Tarif Moyen Equilibre atteint le point le plus culminant de la courbe, à savoir 54,95 DA HT. Cette forte augmentation est justifiée par une forte diminution du chiffre d'affaires à cause de la pandémie Covid19 qui a engendré une baisse du nombre de voyageurs.

Le Tarif Moyen Equilibre poursuit sa croissance jusqu'en 2021, résultat d'une augmentation continue des charges ainsi qu'une baisse du chiffre d'affaires à cause d'une activité réduite à 50% pour la prévention au Covid 19.

De manière globale durant les années d'étude 2017-2021, on constate que plus chiffre d'affaires augmente plus le tarif d'équilibre baisse.

b- Calcul du Tarif Grand Equilibre :

C'est le tarif qui couvre toutes les charges d'exploitation*, il est calculé comme suit :

$$\text{Tarif Grand Equilibre} = (\text{CT}_{\text{d'exploitation}^*} - \text{P2}) / \text{Nombre de voyageurs}$$

Tableau n°34 : Calcul du Tarif Grand Equilibre pour l'exercice de 2017

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Toutes les charges d'exploitation*	
Origine	Destination		Tickets	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare Routière	Porte Sarazine	109273	1 376 839,80	/	/	4 087 601,33	24,64
Gare Routière	Université	3761552	47 395 555,20	/	/	85 690 600,79	
Gare Routière	Blv amirouche	1743167	21 963 904,20	/	/	44 559 112,41	
Gare Routière	Sidi Ahmed	1191867	15 017 524,20	/	/	32 658 231,46	
Gare Routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	36677	462 130,20	/	/	2 214 117,39	
TOTAL		6 842 536	86 215 953,60	1 260 504,20	605 778,02	169 209 663,38	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2017, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation* est à hauteur de **24,64 DA(HT)**.

Tableau n°35 : Calcul du Tarif Grand Equilibre pour l'exercice de 2018

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2		Toutes les charges d'exploitation*	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)	
Gare Routière	Porte Sarazine	1 813 707,00	1 813 707,00	/	/	5 746 630,94	24,24	
Gare Routière	Université	46 879 333,20	46 879 333,20	/	/	86 087 225,17		
Gare Routière	Blv Amirouche	25 031 462,40	25 031 462,40	/	/	47 095 436,35		
Gare routière	Sidi Ahmed	15 311 822,40	15 311 822,40	/	/	34 794 054,50		
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	821 469,60	821 469,60	/	/	2 918 211,02		
TOTAL		7 131 571	89 857 794,60	1 260 504,20	1 276 083,44	176 641 557,98		

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2018, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation* est à hauteur de **24,24 DA(HT)**.

Tableau n°36 : Calcul du Tarif Grand Equilibre pour l'exercice de 2019

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2		Toutes les charges d'exploitation*	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)	
Gare Routière	Porte Sarazine	160417	2 021 254,20	/	/	7 087 409,09	31,05	
Gare Routière	Université	3319676	41 827 917,60	/	/	97 112 584,14		
Gare Routière	Blv Amirouche	1462791	18 431 166,60	/	/	46 093 291,75		
Gare routière	Sidi Ahmed	914164	11 518 466,40	/	/	34 130 147,32		
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	46123	581 149,80	/	/	2 915 388,14		
TOTAL		5 903 171	74 379 954,60	1 260 504,20	900 252,21	187 338 820,44		

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2019, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation* est à hauteur de **31,05 DA(HT)**.

Tableau n°37 : Calcul du Tarif Grand Equilibre pour l'exercice de 2020

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Toutes les charges d'exploitation*	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare Routière	Porte Sarazine	34539	435 191,40	/	/	2 066 350,20	56,33
Gare Routière	Université	1728735	21 782 061,00	/	/	94 248 528,72	
Gare Routière	Blv Amirouche	836943	10 545 481,80	/	/	48 406 166,80	
Gare routière	Sidi Ahmed	465267	5 862 364,20	/	/	31 492 707,73	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	128697	1 621 582,20	/	/	8 839 386,98	
TOTAL		3 194 181	40 246 680,60	917 366,90	468 824,83	185 053 140,43	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

Au cours de l'exercice de 2020, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation* est à hauteur de **56,33 DA(HT)**.

Tableau n°38 : Calcul du Tarif Grand Equilibre pour l'exercice de 2021.

Lignes		Nombre de voyageurs	P1		P2	Toutes les charges d'exploitation*	
Origine	Destination		Tickets (HT)	Abonnements transport Handicapés	Produits annexes et exceptionnels	Charges totales Par lignes	Tarif d'équilibre DA (HT)
Gare Routière	Porte Sarazine	26 626	335 487,60	/	/	3 268 291,92	35,47
Gare Routière	Université	2 534 867	31 939 324,20	/	/	83 482 318,71	
Gare Routière	Blv Amirouche	1 815 381	22 873 800,60	/	/	63 478 118,14	
Gare routière	Sidi Ahmed	735 920	9 272 592,00	/	/	33 866 266,31	
Gare routière	Gare Routière (Ighil Ouazoug)	9 228	116 272,80	/	/	140 874,65	
Gare routière	IghzerOuzarif	224 099	2 823 647,40	/	/	9 297 727,02	
Gare routière	Adrar Oufarnou	446 031	5 619 990,60	/	/	20 539 524,26	
TOTAL		5 792 152	72 981 115,20	1 260 504,20	5 048 485,59	214 073 121,01	

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire :

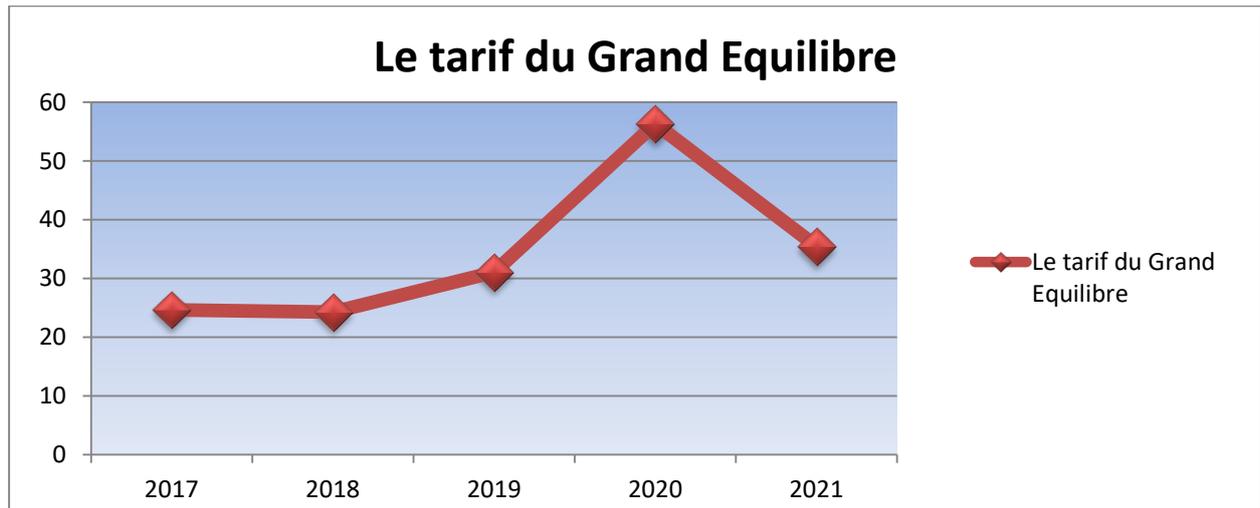
Au cours de l'exercice de 2021, le tarif qui permet à l'ETUSB de couvrir l'ensemble de ses charges d'exploitation* est à hauteur de **35,47 DA(HT)**.

Tableau n°39 : Les tarifs du Grand Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021]

Années	2017	2018	2019	2020	2021
Désignation					
Le tarif du Grand Equilibre DA HT	24,64	24,24	31,05	56,33	35,47

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°11 : Evolution du tarif du Grand Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021]



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaire:

Les différents tarifs du Grand Equilibre suivent la même évolution que celle suivi par les tarifs Moyen Equilibre mais avec une propension beaucoup plus importante. Ceci est tout à fait justifiable puisque le Tarif du Grand Equilibre couvre l'ensemble des charges d'exploitation* de l'entreprise.

3.1.2 Deuxième étape : Calcul de la compensation tarifaire pour les exercices [2017, 2018, 2019,2020 et 2021] :

La compensation tarifaire se définit comme étant le montant alloué par le Ministère des Transport aux entreprises de transport afin de combler leurs déficit (il est généralement égal au montant du déficit). Elle constitue pour l'ETUSB une source de financement importante à côté des recettes lignes, sans cet apport financier, l'ETUSB aurait fait faillite depuis sa première année d'activité. L'ETUSB est donc tenue d'appliquer le tarif subventionné (12,60 DA HT) avec une promesse de recevoir le montant de la compensation tarifaire pour combler le manque existant suite à la réduction des tarifs imposée.

Il est à souligner que le montant de la compensation financière est estimé suivant les deux méthodes suivantes :

- a. **Première méthode** : en appliquant l'équation suivante :

$$\text{La compensation tarifaire} = (T_{\text{Moyen Equilibre}} - T_{\text{Appliqué}}) * \text{Nombre de voyageurs}$$

Selon les instructions ministérielles, l'identification du montant de la compensation tarifaire dépend du Tarif Moyen Equilibre puisqu'il prend en considération les charges liées aux matériels roulants.

De plus, le montant du chiffre d'affaires et celui de la compensation tarifaire entretiennent une relation proportionnellement inversée : plus le chiffre d'affaires augmente, plus la compensation tarifaire accordée baisse et inversement plus le chiffre d'affaires baisse, plus la compensation tarifaire accordée augmente, donc il existe une relation décroissante entre les deux variables.

- b. **Deuxième méthode** : en appliquant l'équation suivante :

$$\text{La compensation tarifaire} = \text{Produits} - \text{Charges}$$

Remarque :

Il existe une légère différence dans le calcul de la compensation tarifaire en utilisant les deux méthodes citées précédemment.

En effet, la compensation tarifaire calculée suivant la première méthode est forcément inférieure à celle calculée selon la deuxième méthode, l'écart existant est justifié par la prise en compte des charges d'exploitation* avec leurs valeurs réelles par le service d'exploitation qui applique la première formule alors que le service de comptabilité comptabilise les charges d'exploitation* avec leurs valeurs comptables selon la deuxième formule.

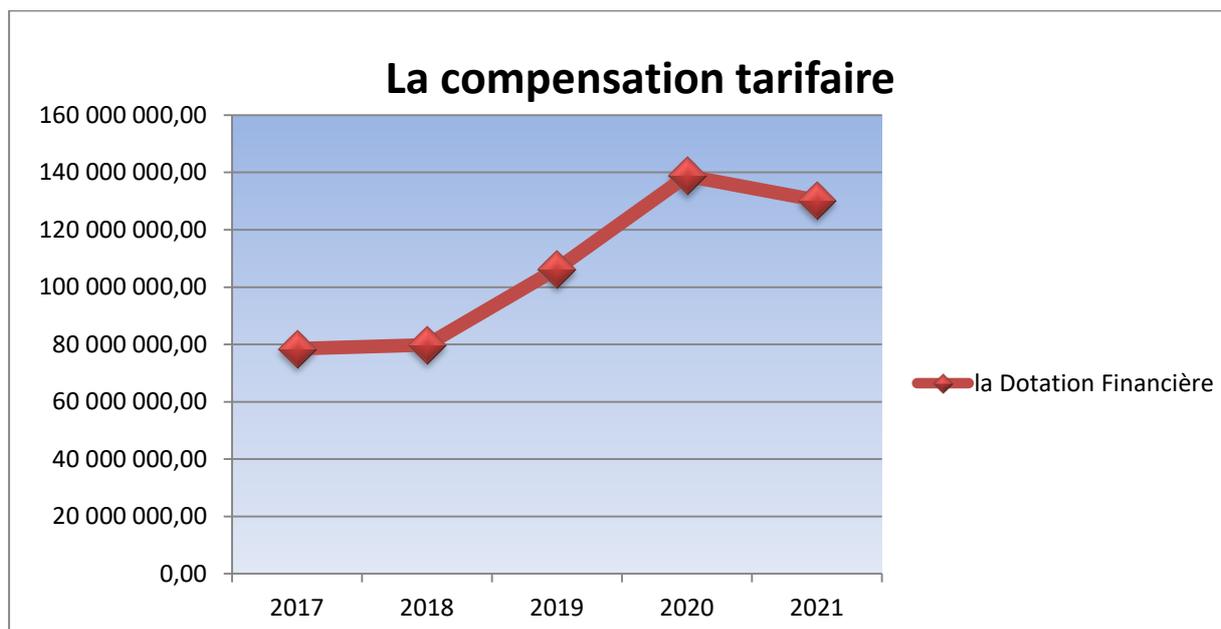
Nous avons décidé d'appliquer la deuxième méthode, car c'est le point de vue comptable qui nous intéresse.

Tableau n°40 : Calcul de la compensation tarifaire au cours des années allant de [2017 à 2021]

Rubriques	RESEAU AUTO BUS (Montant HT)				
	2017	2018	2019	2020	2021
1) LES CHARGES D'EXPLOITATION					
Les matières et fourniture consommées (gasoil, pièces de rechange, pneumatique et autres fournitures liés à l'activité, énergie, eau)	24 673 382,40	26 984 142,58	24 907 679,13	18 302 907,65	28 796 938,30
Les services (Entretiens et réparation divers matériels, maintenance et autres service.)	3 586 894,05	4 182 444,07	4 816 323,80	5 425 053,75	7 040 048,09
Les coûts salariaux	88 382 260,19	87 330 390,50	105 637 035,10	117 340 203,39	124 536 276,79
Les impôts et taxes	2 086 170,24	2 313 067,85	2 747 399,20	1 805 870,08	2 534 156,61
Les frais financiers et impôt exigible	21 200,00	2 000,00	4 000,00	0,00	0,00
Le coût de l'assurance des biens	463 027,72	534 976,20	569 681,91	514 378,11	3 662 519,66
Les amortissements relatifs aux matériels roulants	45 545 331,07	44 191 748,73	44 246 715,40	36 738 702,40	42 898 627,85
Les charges exceptionnelles	315 578,36	6 935 217,32	51 108,81	406 277,36	162 177,55
TOTAL DES CHARGES	165 073 844,03	172 473 987,25	182 979 943,35	180 533 392,74	209 630 744,85
2) LES PRODUITS D'EXPLOITATION					
Produits de la vente des titres de voyageurs	84 669 767,91	90 115 802,13	74 414 283,46	40 395 376,06	74 328 148,56
Transport handicapés	1 260 504,20	1 260 504,20	1 260 504,20	917 366,90	/
Produit des amendes	/	/	/	/	/
Produits annexes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Produit exceptionnel	605 778,02	1 276 083,44	900 252,21	468 824,83	5 048 485,59
TOTAL DES PRODUITS	86 536 050,13	92 652 389,77	76 575 039,87	41 781 567,79	79 376 634,15
3) Résultat (Produits - charges)	-78 537 793,90	-79 821 597,48	-106 404 903,48	-138 751 824,95	-130 254 110,70
4) Tarif du Moyen Equilibre	24,03	23,67	30,33	54,95	34,72
5) Tarif du Grand Equilibre	24,64	24,24	31,05	56,33	35,47
6) Le montant de la compensation tarifaire relative à la sujétion de service public	78 537 793,90	79 821 597,48	106 404 903,48	138 751 824,95	130 254 110,70

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°12 : Evolution de la compensation tarifaire au cours des années allant de [2017 à 2021]



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

Suite à la lecture de ce graphe, nous avons relevé les points suivants :

- Le montant de la dotation financière ne cesse d'augmenter d'année en année ;
- Le déficit de l'entreprise progresse d'une manière affolante et ne cesse de se creuser ;
- Il enregistre un pic en 2020, l'entreprise ETUSB a reçu un montant de compensation tarifaire très élevé comparé aux années précédentes à cause de la pandémie du Coronavirus. Toutefois, cette année n'est pas une année de référence.

Au final, on peut conclure que l'évolution de la compensation financière suit l'évolution du tarif Moyen Equilibre. En effet, ce dernier s'accroît d'année en année à cause des différentes charges de l'entreprise combinées à une baisse du chiffre d'affaires, conséquence de la chute du nombre de voyageurs.

Ajoutant à cela, le montant de la compensation financière ne permet en aucun cas d'éponger le déficit de l'entreprise puisqu'elle ne prend en considération que les charges d'exploitation liées au matériel roulant. Cependant, l'entreprise supporte des charges beaucoup plus importantes dues aux activités annexes qui pénalisent continuellement son chiffre d'affaires et par conséquent sa santé financière sur le long terme.

En plus, les charges financières qui progressent d'année en année que l'entreprise n'arrive toujours pas à rembourser depuis l'octroi de la dette FNI ex BAD à hauteur de 1 200 000 000,00DA avec un taux d'intérêt de 3,75% l'An .

En bref, l'ensemble de ces difficultés aggravent la situation financière de l'entreprise.

3.2 Calcul du coût de revient d'un ticket de transport ETUSB pour les cinq années d'études [2017, 2018, 2019, 2020 et 2021] :

Le prix de revient est également appelé coût de revient. Il correspond à l'ensemble des coûts supportés par une entreprise afin de produire un bien ou un service.

Il est calculé comme suit :

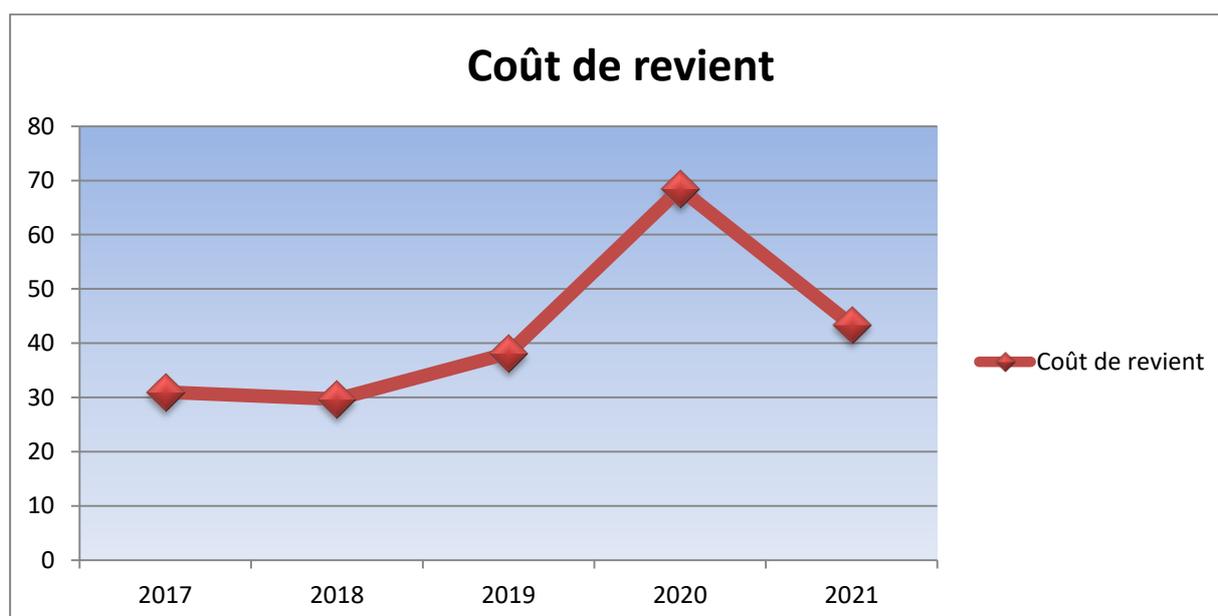
$$\text{Coût de revient} = \frac{\text{Total des charges}}{\text{Nombre de voyageurs}}$$

Tableau n°41 : Calcul du coût de revient d'un ticket de transport ETUSB pour les années allant de [2017 à 2021]

Années CR	2017	2018	2019	2020	2021
Total des charges	<u>211 863 733 ,23</u>	<u>214 426 367,57</u>	<u>228 987 936,93</u>	<u>224 450 223,31</u>	<u>255 658 090,97</u>
Nombre de voyageurs	6 842 536	7 231 567	6 003 167	3 276 739	5 892 148
Coût de revient DA HT	30,96	29,65	38,14	68,49	43,37

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°13 : Evolution du coût de revient au cours des années allant de [2017 à 2021]



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

Nous avons constaté que le coût de revient a une tendance haussière d'année en année sauf en 2018 et 2020, ceci est globalement dû à l'augmentation des charges supportées par l'entreprise.

En 2018, le coût de revient a diminué, passant de 30,96 DA HT en 2017 à 29,65 DA HT. Cette baisse s'explique principalement par la hausse du nombre de voyageurs et la baisse des charges de l'entreprise durant cet exercice. Concernant la hausse sans précédent en 2020, comme nous l'avons déjà expliqué, cet exercice n'est pas à prendre comme référence puisque c'est une situation exceptionnelle de l'entreprise qui a été impactée par la crise sanitaire mondiale COVID 19.

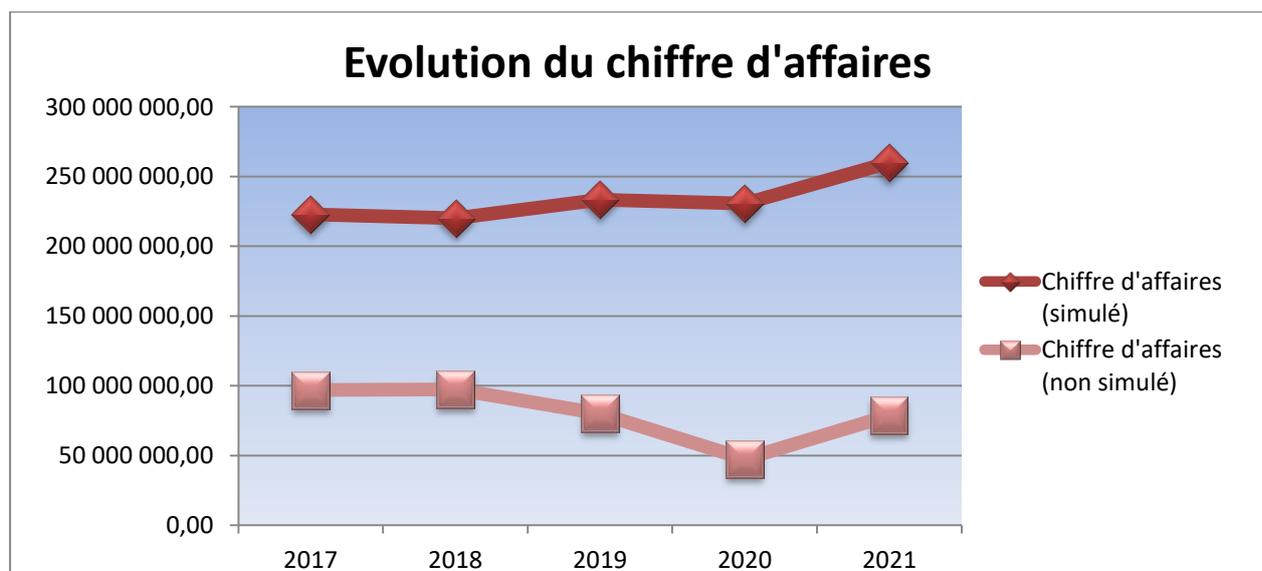
Le chiffre d'affaires après avoir calculé le coût de revient (simulation chiffre d'affaires) :

Tableau n°42 : Simulation du chiffre d'affaires avec le coût de revient pour les années allant de [2017 à 2021]

Années CA	2017	2018	2019	2020	2021
Ventes et produits annexes	222 865 672,72	220 088 034,68	233 331 982,63	230 541 940,56	259 854 310,53
CA simulé DA HT	222 865 672,72	220 088 034,68	233 331 982,63	230 541 940,56	259 854 310,53
Variation (%)	/	-1 ,24	5,66	-2,66	12,71
CA non simulé DA HT	96 932 211,60	97 397 973,44	80 018 833,38	47 404 460,21	78 610 636,16
Variation (%)	/	0,48	-17,84	-40,75	65,82

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n°14 : Evolution du chiffre d'affaires simulé et non simulé au cours des années allant de [2017 à 2021]



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

Ce graphe nous permet d'affirmer que, grâce au coût de revient que nous avons calculé, le chiffre d'affaires de l'entreprise s'améliore d'une manière directe et spectaculaire, surtout lorsque cette évolution est comparée à l'évolution du chiffre d'affaires réel de l'entreprise. La différence est jugée comme importante.

Prenons l'année de 2021, on observe une forte augmentation du montant du chiffre d'affaire simulé soit 181 243 674,37 DA par rapport au chiffre d'affaire réel (non simulé), expliquée principalement par la hausse du prix de vente des tickets de transport.

Le coût de revient a conséquemment une influence immédiate sur le chiffre d'affaires, non négligeable pour la santé financière de l'entreprise d'autant plus qu'elle est jugée critique suite à notre diagnostic financier.

- **Simulation du compte de résultat avec le réel coût de revient d'un ticket de transport :**

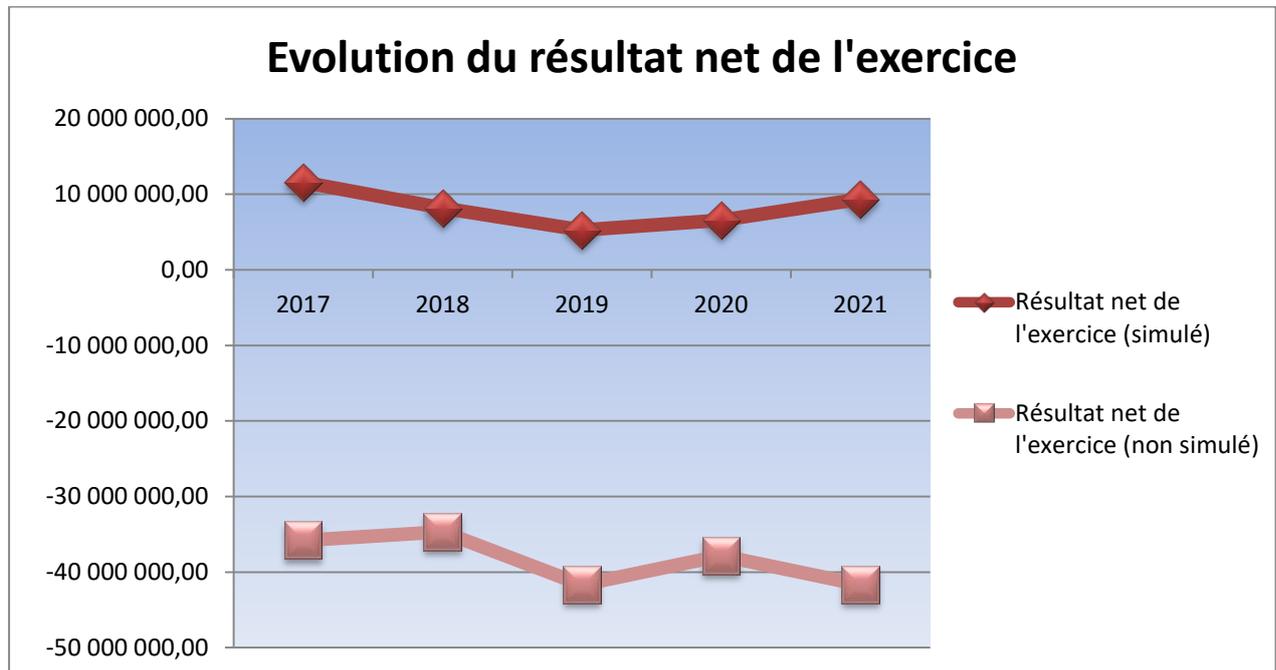
Après avoir calculé le coût de revient d'un ticket de transport ETUSB et avoir fait une simulation du chiffre d'affaires, nous allons simuler un compte de résultats pour les cinq années d'études en appliquant le vrai coût de revient et en éliminant dans nos calculs les subventions pour savoir s'il y'aura une incidence significative sur le résultat de l'exercice.

Tableau n°43 : Simulation du compte de résultat pour les années allant de [2017 à 2021]

LIBELLE	2017	2018	2019	2020	2021
Ventes et produits annexes	222 865 672,72	220 088 034,68	233 331 982,63	230 541 940,56	259 854 310,53
Variation stocks produits finis et en cours					
Production immobilisée					
Subventions d'exploitation					
I-PRODUCTION DE L'EXERCICE	222 865 672,72	220 088 034,68	233 331 982,63	230 541 940,56	259 854 310,53
Achats consommés	-24 680 272,40	-26 987 902,58	-24 910 821,88	-18 304 265,85	-28 799 104,98
Services extérieurs et autres consommations	-4 049 921,77	-4 726 830,27	-5 389 105,71	-5 939 431,86	-10 702 567,75
II-CONSOMMATION DE L'EXERCICE	-28 730 194,17	-31 714 732,85	-30 299 927,59	-24 243 697,71	-39 501 672,73
III-VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)	194 135 478,55	188 373 301,83	203 032 055,04	206 298 242,85	220 352 637,80
Charges de personnel	-90 128 144,43	-89 949 073,62	-108 268 222,95	-120 281 189,31	-127 492 909,26
Impôts, taxes et versements assimilés	-2 333 608,86	-2 446 168,12	-2 821 547,70	-1 851 664,08	-2 641 686,61
IV-EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	101 673 725,26	95 978 060,09	91 942 284,39	84 165 389,46	90 218 041,93
Autres produits opérationnels	605 778,07	1 276 083,44	900 252,21	468 824,83	5 048 985,10
Autres charges opérationnelles	-315 578,31	-6 935 217,32	-51 108,81	-406 277,36	-7 619 510,36
Dotations aux amortissements, provisions et pertes de valeurs	-56 498 838,99	-50 215 140,37	-54 440 041,14	-47 333 376,22	-47 982 025,34
Reprise sur pertes de valeur et provisions		1 248 700,00			
V- RESULTAT OPERATIONNEL	45 465 086,03	41 352 485,84	38 351 386,65	36 894 560,71	39 665 491,33
Produits financiers					
Charges financières	-33 847 368,47	-33 156 035,29	-33 097 088,74	-30 324 018,63	-30 324 018,63
IV-RESULTAT FINANCIER	-33 847 368,47	-33 156 035,29	-33 097 088,74	-30 324 018,63	-30 324 018,63
IV-RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)	11 617 717,56	8 196 450,55	5 254 297,91	6 570 542,08	9 341 472,70
Impôts exigibles sur résultats ordinaires	-10 000,00	-10 000,00	-10 000,00	-10 000,00	-10 000,00
Impôts différés (Variations) sur résultats ordinaires					
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES	223 471 450,79	222 612 818,12	234 232 234,84	231 010 765,39	264 903 295,63
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES	-211 863 733,23	-214 426 367,57	-228 987 936,93	-224 450 223,31	-255 571 822,93
VIII-RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES	11 607 717,56	8 186 450,55	5 244 297,91	6 560 542,08	9 331 472,70
Eléments extraordinaires (produits) (à préciser)					
Eléments extraordinaires (charges) (à préciser)					
IX-RESULTAT EXTRAORDINAIRE					
X-RESULTAT NET DE L'EXERCICE (SIMULE)	11 607 717,56	8 186 450,55	5 244 297,91	6 560 542,08	9 351 472,70
X-RESULTAT NET DE L'EXERCICE (NON SIMULE)	-35 787 949,66	-34 682 013,21	-41 663 947,86	-37 825 113,32	-41 658 090,97

Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Graphique n° 15 : Evolution du résultat de l'exercice au cours des années allant de [2017 à 2021]



Source : réalisé par nos soins à partir des données de l'ETUSB.

Commentaires :

La comparaison entre l'évolution du résultat net de l'exercice simulé et de l'exercice non simulé nous permet de souligner l'écart remarquable entre les deux situations :

Avec le coût de revient subventionné (12,60 DA HT) appliqué par l'ETUSB, la situation financière de l'entreprise est déficitaire tout au long des cinq années de l'étude. C'est une situation qui persiste et qui met en danger l'entreprise sans la prise en compte de la compensation. Alors qu'en appliquant le vrai coût de revient du ticket que nous avons calculé (non subventionné), la situation financière de l'entreprise s'améliore d'une manière immédiate et elle devient excédentaire tout au long des cinq années d'étude, ce qui est bénéfique pour l'entreprise.

Section 04 : Analyse des résultats et recommandations

4.1 Analyse des résultats :

La première section consacrée à la présentation de l'entreprise, nous a permis de constater les points suivants :

Tout d'abord, la stratégie de l'entreprise en matière de son réseau se résume à le développer en ajoutant deux lignes distinctes, reliant Sidi Ali Lebher à l'université et Sidi Ali Lebher au boulevard Amirouche, mais les lignes ne sont toujours pas exploitées pour le moment car la direction des transports refuse de délivrer son accord. De plus, l'organisation et le développement de nouvelles lignes pour enrichir le réseau de l'entreprise ne dépend pas

seulement de sa volonté car les prises de décision sont soumises au conseil d'administration de l'entreprise, ainsi, c'est au Ministère des Transports d'émettre le dernier mot.

Ensuite, concernant les objectifs de l'entreprise à court et moyen terme, il s'agit d'accroître le parc de stationnement, voire même le renouveler et de créer des activités annexes supplémentaires telles qu'un centre de formation spécial pour l'obtention du brevet professionnel des conducteurs de véhicules de transport de personnes et de marchandises, une auto-école toutes catégories confondues et un centre de contrôle technique automobile. Ajoutant à cela, un projet a été lancé et est en phase d'étude, celui de l'ETUSB e-paiement qui offre aux usagers le moyen électronique de payer leur ticket de bus.

Enfin, l'entreprise rencontre des difficultés sur le terrain qui entravent l'amélioration de son activité et de son service, telles que : la création de plusieurs arrêts périphériques à la gare routière où se concentre la quasi-totalité des usagers de l'ETUSB, entraînant une concurrence déloyale de la part du privé malgré le petit prix appliqué, l'affectation par des autorisations exceptionnelles de 03 autobus à des lignes qui ne figurent pas sur le réseau validé par le Ministère des Transports et qui sont déficitaires du point de vue recettes et usure du matériel, l'état du réseau (des routes) qui n'est pas compatible aux gabarits des bus sur certaines lignes et les divers arrêts en commun avec les opérateurs privés, le manque des bus sur certaines lignes du réseau exploité par l'ETUSB qui ne conviennent pas à la totalité des usagers, ce qui réduit considérablement la part de marché de l'établissement.

Après l'analyse de la santé financière de l'entreprise développée dans la deuxième section, le calcul de la compensation tarifaire et le coût de revient d'un ticket de transport de l'ETUSB détaillés dans la troisième section, notre étude analytique a abouti aux résultats suivants :

Premièrement, l'entreprise ETUSB ne jouit pas d'une diversification de sources de financement lui permettant d'augmenter ses recettes et par conséquent de moderniser le système de transport urbain dans la ville de Bejaïa. Elle se focalise sur les trois ressources principales à savoir : la dotation initiale, les subventions et son chiffre d'affaires. L'ensemble des autres sources de financements innovantes et qui ont prouvées leurs efficacités dans les pays développées ne sont pas encore adoptées.

Deuxièmement, l'entreprise ETUSB est en situation de déficit tout au long des années de notre étude [de 2017 à 2021], autrement dit, les revenus que l'ETUSB tire de son activité sont inférieurs aux dépenses engendrées par l'exercice même de son activité principale (vente des tickets). Cela est globalement dû à l'accumulation de plusieurs facteurs nocifs et qui pèsent lourdement sur sa rentabilité :

1. Une importante propension des charges du personnel par rapport au total des charges de l'entreprise, soit 49,88% en 2021 et qui connaît une augmentation significative d'année en année suite aux augmentations des salaires, les recrutements, l'activité de l'entreprise qui nécessite un nombre importants de salariés et les provisions pour les retraites ;
2. Les charges liées aux dotations des amortissements du matériel roulant qui enregistrent une croissance d'année en année, elle atteint 18,77% du total des charges

en 2021 et 26,67% du total des charges en 2018 (année considérée comme la meilleure année en termes de chiffre d'affaires) causée par l'ancienneté des autobus ;

3. Une augmentation interrompue des charges d'exploitation de l'entreprise comme : le carburant, les pièces de rechange et les lubrifiants, qui représentent 15,46% de son total des charges en 2021.

Troisièmement, l'ETUSB se trouve dans une situation particulièrement favorable en terme de solvabilité à court terme, c'est-à-dire qu'elle est apte à faire face à ses engagements à court terme (dettes fournisseurs & autres dettes). Cependant, elle n'est pas en mesure d'honorer ses engagements à long terme, en d'autres mots, elle est en incapacité de rembourser sa dette financière FNI ex BAD relative au financement de l'acquisition des 30 bus, et ce depuis sa création jusqu'à aujourd'hui. Cette impuissance vis-à-vis de sa dette financière s'explique d'une part par la valeur initiale du crédit soit 1 200 000 000,00 DA, que l'entreprise n'a jamais pu atteindre en chiffre d'affaires et d'autre part par le taux d'intérêt appliqué qui est d'ordre de 3,75% combiné aux majorations qui alourdissent encore plus sa dette.

Quatrièmement, le prix de vente subventionné du ticket de transport ETUSB appliqué par l'entreprise ne lui permet en aucun cas de faire face à ses charges, c'est pour cela qu'elle reçoit annuellement le montant de la compensation tarifaire de la part du Ministère des Transports et qui lui permet seulement d'égaliser ses charges d'exploitation incluses dans le calcul de la compensation tarifaire et non pas d'éponger son déficit puisque les autres charges relatives à ses activités annexes ne sont pas prises en considération par la dotation financière allouée ce qui aggrave sa situation financière.

Finalement, le calcul du vrai coût de revient (non subventionné) nous a permis de confirmer notre hypothèse concernant la participation au financement de l'entreprise par les usagers puisqu'on a prouvé qu'avec l'application du coût de revient non subventionné, la situation financière de l'entreprise devient automatiquement excédentaire. Néanmoins, il paraît impossible de l'appliquer dans la réalité puisque les usagers seront réticents à l'idée de payer un prix supérieur à 15 DA TTC. Ajoutant à cela, malgré l'excédent généré par l'application du coût de revient non subventionné, l'entreprise ne sera pas en mesure d'assurer le remboursement.

4.2 Recommandations :

En vue d'améliorer l'activité du transport urbain, les autorités publiques sont invitées à :

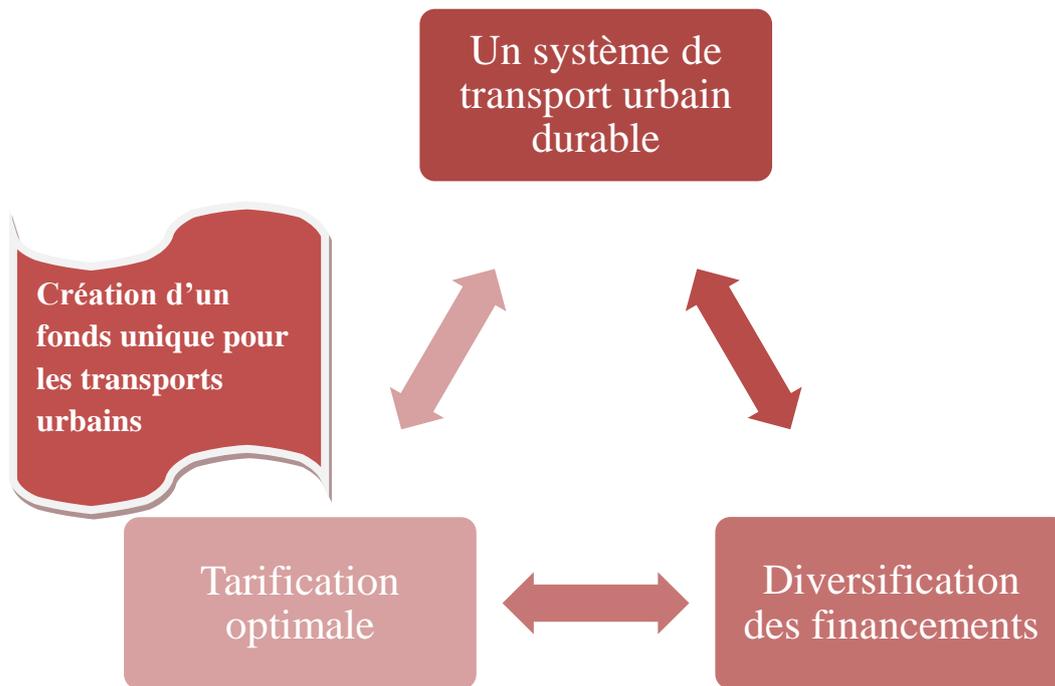
- Développer un système de financement diversifié et acteur sur plusieurs fronts, en combinant l'ensemble des différents instruments bien identifiés dans le deuxième chapitre, tout en prenant en compte leurs avantages respectifs afin que les dépenses de fonctionnement et d'investissement soient couvertes. Cependant, les autorités doivent les personnaliser suivant les particularités institutionnelles et culturelles des villes ;
- Elaborer des réformes de tarification et une gestion financière performante (les recettes générées doivent être réfléchies d'une manière parallèle à une bonne gestion des dépenses) afin d'imbriquer le financement dans un processus plus large, en

commençant par fixer une vision exacte et authentique du système et une stratégie à long terme, c'est-à-dire un système de transport qui soit efficace, équitable et respectueux de l'environnement. Ensuite, il faut établir une relation directe entre le système de financement diversifié et la politique de tarification efficace en appliquant le principe du pollueur-payeur dans le but de générer des recettes qui peuvent être réinjectées pour financer un système de transport urbain durable ;

- Création d'un fonds unique et spécial pour le financement des transports urbains afin de supprimer toutes les manipulations dues aux affectations indirectes des fonds. Les communautés internationales et les gouvernements locaux peuvent apporter des soutiens institutionnels, financiers et politiques. Plusieurs expériences ont déjà porté leurs fruits comme « le Mexican Environmental Trust Fund » pour le financement de projets de transport durable ou bien « Le Fonds Routier Japonais » qui assure le financement des coûts de construction et d'entretien des infrastructures routières ;
- Installer un dialogue entre les différents niveaux décisionnels concernés par le financement des transports urbains afin de défendre et de faire remonter les objectifs visés par le système dans sa globalité ;
- Proposer une intégration tarifaire entre les différents modes de transports urbain dans le but d'encourager le report modal ;
- Diminuer les subventions afin de permettre aux entreprises de transports urbains de jouir de leurs autonomies financières et de s'inscrire dans des démarches de développement à long terme pour améliorer leurs rentabilité et éliminer leurs déficits ;
- Proposer des tickets de transport à moindre prix au profit de la catégorie des plus démunis à la place de la réduction du tarif pour toutes les catégories des voyageurs ;
- Installer et défendre le principe de l'acceptabilité publique, en réduisant la résistance du public vis à vis de l'adaptation de nouveaux instruments de financement ;
- Emettre l'idée de faire participer le secteur privé au financement des transports urbains en termes d'infrastructures à travers des contrats de concession sur appel d'offres. Plusieurs expériences récentes ont abouti à des résultats positifs, par exemple, les autoroutes urbaines ont été entièrement financées par le secteur privé en Malaisie, en Thaïlande et en Argentine. Néanmoins, il paraît nécessaire de définir les principes et les procédures à suivre pour déterminer la contribution du secteur privé.
- Proposer une coordination entre les secteurs public et privé. Les autorités publiques peuvent bénéficier des expériences du secteur privé en terme de réalisation de profit et de maximisation des gains et surtout d'efficacité en terme d'investissement dans de nouvelles infrastructures de transport tout en gardant son monopole sur le secteur des transports urbains. Le secteur privé pourra ainsi réaliser plus de projets d'investissement sans avoir à attendre des autorisations de la part des autorités concernées (pour plus de flexibilité). Dans plusieurs pays industrialisés, les compétences de planification et de passation des marchés ont été transférées à un organisme de passation des marchés quasiment indépendants ;
- Inclure la société civile dans les projets d'investissement. Il s'agit de donner à la population concernée par le projet, le droit d'exprimer ses préoccupations pour guider les arbitrages à opérer entre des intérêts forcément concurrents ou conflictuels. Cela peut se faire en communiquant à l'avance les plans projetés aux médias ou en

- engageant des processus plus formels comme des consultations ou des enquêtes publiques ;
- Miser sur une approche éco-responsable de la mobilité urbaine en encourageant l'utilisation des modes de transports respectueux de l'environnement (la trottinette, le vélo...);
 - Investir dans des projets de moindre envergure et en ciblant des sites souffrant du manque de transports urbains ;
 - Encourager un marketing compétitif pour promouvoir les transports urbains collectifs (transfert modal).

Figure n°03 : Connexion entre le financement et la tarification



Source : réalisé par nos soins.

L'ETUSB est appelé à :

- Moderniser le système de paiement via : des cartes d'abonnements (la billettique) qui seraient profitables d'une part, aux usagers qui sont amenés à fréquenter souvent les transports urbains et d'autre part, à l'ETUSB qui pourra garantir la fidélisation de sa clientèle, voire même d'attirer une nouvelle clientèle ;
- Créer des panneaux d'affichage au niveau des abribus afin d'informer les usagers des horaires d'arrivées et de départ des bus ;
- Investir dans des autobus de plus petit gabarit pour collaborer avec diverses entreprises et assurer le transport de leur personnel ;
- Particulariser certains arrêts pour le compte de l'ETUSB, dans le but d'amoindrir la concurrence déloyale des opérateurs privés ;
- Promouvoir les activités de l'entreprise à travers des campagnes publicitaires innovantes et attrayantes ;

- Obtenir une liberté de décision et bénéficier d'un accord de diversification des activités annexes, qui mènera à une diversification des sources de financement, sans avoir à subir la contrainte d'avoir un chiffre d'affaires inférieur à celui obtenu grâce à l'activité principale (vente de tickets) ;
- Minimiser les dépenses de l'entreprise, en misant sur le renouvellement des bus et mener une étude sur l'amortissement optimal à adopter. ;
- Soumettre l'idée d'avoir une possible aide de la part des autorités publiques pour alléger ou supprimer sa dette FNI ex BAD et lui permettre de se soulager de son poids.

Conclusion Générale

Conclusion générale

Les transports urbains jouent un rôle important dans la vie de tout un chacun en contribuant au bon fonctionnement d'un pays et en offrant des possibilités de mobilité aux personnes n'ayant pas de voiture particulière ou un autre choix de mode de déplacement. C'est un service public de première nécessité, qui ne peut assurer sa mission, sauf s'il dispose de fonds nécessaires à son activité et à son développement.

Le défi est double pour les autorités concernées. En effet, elles doivent financer d'un côté, un système de transport durable, via une utilisation responsable et efficace des modes de transports urbains par les usagers et ce, pour soutenir l'égalité, répondre aux besoins de toute la société et protéger l'environnement. Et de l'autre côté, le financer d'une manière durable pour garantir la réalisation des objectifs visés sur le long terme.

Cependant, les ressources mobilisées ne sont pas toujours en mesure de répondre aux besoins de financements exprimés par les entreprises de transport et qui conduisent, dans la majorité des cas, aux déficits de ces dernières.

L'Algérie, un pays en voie de développement, n'échappe pas aux obstacles rencontrés par les différentes entreprises de transport urbain pour trouver des instruments de financement efficaces et qui pourront assouvir leurs recherches continues d'optimisation de leurs rendements et de modernité pour une meilleure qualité de service.

Ce mémoire a pour ambition de mettre en lumière les ressources de financements innovantes qui ont déjà prouvées leur efficacité suite à des expériences concluantes à travers le monde.

Au cours de notre travail, nous avons opté pour une approche d'analyse basée sur une étude de la situation financière de « **l'Établissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaïa** » afin de mettre en exergue ses faiblesses sur une période de cinq ans [2017-2021]. Un stage pratique au sein de cet établissement a été bénéfique pour pouvoir mener cette étude à son terme.

Ainsi, suite à notre étude, nous avons pu observer les principaux résultats suivant:

L'ETUSB est un établissement public à caractère industriel et commercial et en situation de déficit tout au long de la période de notre étude. Cette situation déficitaire est globalement due à l'accumulation de plusieurs difficultés qui pénalisent sa rentabilité.

D'abord, le manque de diversification des instruments de financement adoptés par l'entreprise à cause du cadre réglementaire très rigoureux et strict, mettant fin à toutes tentatives de changement et de renouveau lui permettant de s'émanciper et de jouir d'une indépendance financière.

Ensuite, les charges d'exploitation qui enregistrent des parts importantes dans le total des charges de l'entreprise et qui ralentissent son développement, puisque l'ETUSB se trouve dans l'obligation d'affecter une partie de son chiffre d'affaires au financement de ses dépenses qui sont en croissance interrompue. Ajoutant à cela, l'importance des coûts salariaux qui participent à une augmentation des dépenses.

Conclusion générale

De plus, la non solvabilité de l'ETUSB à long terme présente un obstacle considérable, qui a une influence négative sur sa rentabilité puisque le poids des charges financières est si important qu'il ne fait qu'accentuer son déficit d'année en année.

Enfin, il convient de souligner l'existence d'une rupture complète entre la politique de tarification adoptée et le financement de l'ETUSB, puisque le prix pratiqué (subventionné) 15 DA TTC ne permet pas à l'entreprise de couvrir ses charges. Et même avec les subventions versées, l'entreprise peine à éponger son déficit étant donné que les subventions prennent en considération que les charges d'exploitation liées à son activité principale. Il y'a une réelle omission de ses autres charges relatives à ses activités annexes.

Pour assurer une pérennité à l'ETUSB et lui permettre de sortir de cette situation de déficit permanent, nous recommandons les éléments suivants :

- Concilier sa politique de tarification avec son financement : une politique de tarification optimale lui permettra de couvrir ses dépenses;
- Diversifier ses sources de financement en développant d'autres activités annexes plus rentables. Par exemple, élargir son parc de stationnement, collaborer avec des entreprises pour assurer le transport de leurs personnels, ouvrir une station lavage, opter pour des campagnes publicitaires plus ciblées et créer une agence de tourisme ;
- Répondre à la question de financement d'un point de vue durable et promouvoir une mobilité éco-responsable ;
- Diminuer les charges du personnel en exigeant une polyvalence dans le profil des salariés pour qu'ils puissent effectuer diverses tâches à la fois, ce qui va permettre de diminuer le nombre du personnel et par conséquent, les coûts salariaux;
- Adopter des bus de plus petit gabarit pour alléger les charges d'exploitation et desservir les quartiers périphériques;
- Investir dans l'installation des flottes de trottinettes électriques, de vélos électriques en libre services dans la ville pour générer des recettes supplémentaires.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages :

CHESNAIS Michel, « Transports et espace français », édition Masson, collection Géographie, 1980, 212 pages.

CODATU, « Qui paie quoi en matière de transport urbain ? Guide de bonnes pratiques », édition 2014, France, 149 pages.

CODATU, « Qui paie quoi en matière de transport urbain ? Guide de bonnes pratiques », édition 2009, France, 110 pages.

François MIRABEL, Mathias REYMOND, « Economie des transports urbains », La Découverte, France, 2013, 128 pages.

Ko Sakamoto, Stefan Belka, Gerhard P Metschies, « Financement du transport urbain durable », Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH Eschborn Allemagne, juillet 2010, 97 pages.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris, PUF, 1988

Revue & Articles :

AOTU/DZ, « Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association Algérie-Union européenne », 2016, 30 pages.

BOUBAKOUR Fares et BENCHERIF Houria, « Evolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'Etat », revue Géotransports n° 1-2, 2013, 14 pages.

Ferenc Biedermann, OFS, David Altwegg, Katharina Thiemann, IWM Expert GmbH, « Coûts et financement des transports - Année 2010 », Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel, Suisse 2015, 64 pages.

Ken Gwilliam, Kenneth M « Villes en mouvement : la stratégie de transport urbain de la Banque Mondiale », Transport Unit de la Banque mondiale, 2012, 286 pages.

MERZOUG Slimane, « Les centres urbains en Algérie : comment concilier l'attractivité et la mobilité à travers la gestion du transport urbain ? Cas de la ville de Bejaia », Hal Open science, 2017, 17 pages.

MERZOUG Slimane, LOUANI Kahina, « Motorisation des ménages et mobilité urbaine : Cas des villes de Bejaia et de Tizi-Ouzou », Les Cahiers du Cread, vol.36-n°01, 2020, 30 pages.

Bibliographie

Cours :

MERZOUG Slimane, « Introduction à l'Economie des Transports », Laboratoire Economie & Développement, Département SEGC-FI (LMD), Université A/Mira Bejaia, 55 pages.

TURKI, Sami Yassine, « Transports urbains et circulation », Institut Supérieur des Technologies de l'Urbanisme, de l'Environnement et du Bâtiment, Tunis, 28 pages.

Sites internet :

<https://www.senat.fr/questions/base/2015/qSEQ15051140S.html>, « Financement des transports publics »,11/10/2021.

<https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Mode-de-transport.html>, « Mode de transport - Définition et Explications »,22/11/2021.

<https://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/286-invention-du-tramway.html>, « Invention du Tramway(1832) »,04/10/2021.

<http://www.aotu-alger.dz/index.html>, « Autorité Organisatrice des Transports Urbain d'Alger »,06/01/2022.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9_organisatrice_des_transports_urbains_d%27Alger, « Autorité Organisatrice des Transports Urbain d'Alger »,06/01/2022.

https://www.memoireonline.com/11/19/11273/m_Accessibilite-urbaine-dans-les-villes-du-sahel-Cas-de-la-mobilite-urbaine-de-la-ville-de-Niamey2.html, « Accessibilité urbaine dans les villes du sahel. Cas de la mobilité urbaine de la ville de Niamey », 02/02/2022.

<https://www.smovengo.fr/2020/09/04/mobilite-douce-definition/>, « La mobilité douce : Qu'est-ce que c'est »,14/03/2022.

<https://www.tictactrip.eu/blog/transports-mobilite-verte-mobilite-durable/>, « Les transports de demain : les enjeux de mobilité verte et mobilité durable »,15/03/2022.

<https://www.futura-sciences.com/planete/definitions/developpement-durable-ecomobilite-7529/?fbclid=IwAR30SOv-9QXOhzuoEkGSpmnuTBv1jd3t7Md3ijZHHbrAlggSYHSy3EcBkFc>, « Éco mobilité : qu'est-ce que c'est ? »,20/02/2022.

<https://prixdubaril.com/petrole-index/petrole-algerie.html>, « Pétrole en Algérie »,17/03/2022.

Annexes

Annexes

ETUSB BEJAIA ZONE INDUSTRIELLE IGHIL-OUAZOUG BEJAIA ANNEXE 01 : BILAN ACTIF

LIBELLE	NET 2017	NET 2018	NET 2019	NET 2020	NET 2021
ACTIFS NON COURANTS					
Ecart d'acquisition-goodwill positif ou négatif					
Immobilisations incorporelles	198 998,64	158 761,03	118 523,42	81 285,81	59 048,20
Immobilisations corporelles					
Terrains	1 156 350 000,00	1 156 350 000,00	1 156 350 000,00	1 156 350 000,00	1 156 350 000,00
Bâtiments	41 403 687,96	38 473 359,89	35 543 031,82	32 612 703,75	29 682 375,68
Autres immobilisations corporelles	166 708 363,92	118 110 014,47	75 713 389,81	38 100 404,93	195 068 690,60
Immobilisations en concession					
Immobilisations encours					
Immobilisations financières					
Titres mis en équivalence					
Autres participations et créances rattachées					
Autres titres immobilisés					
Prêts et autres actifs financiers non courants	40 000,00	40 000,00	40 000,00	40 000,00	40 000,00
Impôts différés actif					
TOTAL ACTIF NON COURANT	1 364 701 050,52	1 313 132 135,39	1 267 764 945,05	1 227 184 394,49	1 381 200 114,48
ACTIF COURANT					
Stocks et encours	38 494 997,04	43 754 086,96	42 655 563,86	37 909 400,69	37 624 477,11
Créances et emplois assimilés					
Clients	3 336 197,25	2 582 481,00	1 750 760,25	6 616 806,86	5 723 280,25
Autres débiteurs	78 552 793,90	158 364 391,38	186 226 500,96	285 067 527,17	269 005 935,65
Impôts et assimilés	3 609 520,62	150 131,56	366 081,50	194 376,76	220 178,08
Autres créances et emplois assimilés					
Disponibilités et assimilés					
Placements et autres actifs financiers courants					
Trésorerie	342 751 945,72	384 683 535,82	405 061 121,54	345 251 191,62	236 663 910,94
TOTAL ACTIF COURANT	466 745 454,53	589 534 626,72	636 060 028,11	675 039 303,10	549 237 782,03
TOTAL GENERAL ACTIF	1 831 446 505,05	1 902 666 762,11	1 903 824 973,16	1 902 223 697,59	1 930 437 896,51

ETUSB BEJAIA

ZONE INDUSTRIELLE IGHIL-OUAZOUG BEJAIA

ANNEXE 02 : BILAN PASSIF

LIBELLE	2017	2018	NET 2019	NET 2020	NET 2021
CAPITAUX PROPRES					
Capital émis	123 549 000,00	1 332 512 280,00	1 332 512 280,00	1 332 512 280,00	1 332 512 280,00
Capital non appelé					
Primes et réserves - Réserves consolidés (1)					
Ecart de réévaluation					30 430 000,00
Ecart d'équivalence (1)					
Résultat net - Résultat net du groupe (1)	-35 787 949,66	-34 682 013,21	-41 663 947,86	-37 825 113,32	-41 658 090,97
Autres capitaux propres - Report à nouveau	-146 147 514,40	-113 940 049,58	-148 622 062,79	-190 286 010,65	-228 111 123,97
Part de la société consolidante (1)					
Part des minoritaires (1)					
TOTAL I	-58 386 464,06	1 183 890 217,21	1 142 226 269,35	1 104 401 156,03	1 093 173 065,06
PASSIFS NON-COURANTS					
Emprunts et dettes financières	637 585 837,29	670 739 872,58	703 832 561,32	734 156 579,95	764 480 598,58
Impôts (différés et provisionnés)					
Autres dettes non courantes					
Provisions et produits constatés d'avance	1 231 632 281,96	24 524 822,87	30 359 271,52	36 434 197,65	37 075 218,98
TOTAL II	1 869 218 119,25	695 264 695,45	734 191 832,84	770 590 777,60	801 555 817,56
PASSIFS COURANTS:					
Fournisseurs et comptes rattachés	18 142 242,62	20 495 596,65	22 365 857,70	21 743 883,97	22 666 867,36
Impôts	885 787,19	1 491 669,89	2 033 674,14	2 765 346,96	2 987 007,04
Autres dettes	1 586 820,05	1 524 582,91	3 007 434,13	2 722 533,03	10 055 139,49
Trésorerie passif					
TOTAL III	20 614 849,86	23 511 849,45	27 406 965,97	27 231 763,96	35 709 013,89
TOTAL GENERAL PASSIF (I+II+III)	1 831 446 505,05	1 902 666 762,11	1 903 825 068,16	1 902 223 697,59	1 930 437 896,51

Source : documents internes à l'ETUSB.

Annexes

ETUSB BEJAIA

ZONE INDUSTRIELLE IGHIL-OUAZOUG BEJAIA

ANNEXE 03 : COMPTE DE RESULTATS

LIBELLE	2017	2018	2019	2020	2021
Ventes et produits annexes	96 932 211,60	97 397 973,44	80 018 833,38	47 404 460,21	78 610 636,16
Variation stocks produits finis et en cours					
Production immobilisée					
Subventions d'exploitation	78 537 793,90	79 821 597,48	106 404 903,48	138 751 824,95	130 254 110,70
I-PRODUCTION DE L'EXERCICE	175 470 005,50	177 219 570,92	186 423 736,86	186 156 285,16	208 864 746,86
Achats consommés	-24 680 272,40	-26 987 902,58	-24 910 821,88	-18 304 265,85	-28 799 104,98
Services extérieurs et autres consommations	-4 049 921,77	-4 726 830,27	-5 389 105,71	-5 939 431,86	-10 702 567,75
II-CONSOMMATION DE L'EXERCICE	-28 730 194,17	-31 714 732,85	-30 299 927,59	-24 243 697,71	-39 501 672,73
III-VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)	146 739 811,33	145 504 838,07	156 123 809,27	161 912 587,45	169 363 074,13
Charges de personnel	-90 128 144,43	-89 949 073,62	-108 268 222,95	-120 281 189,31	-127 492 909,26
Impôts, taxes et versements assimilés	-2 333 608,86	-2 446 168,12	-2 821 547,70	-1 851 664,08	-2 641 686,61
IV-EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION	54 278 058,04	53 109 596,33	45 034 038,62	39 779 734,06	39 228 478,26
Autres produits opérationnels	605 778,07	1 276 083,44	900 252,21	468 824,83	5 048 985,10
Autres charges opérationnelles	-315 578,31	-6 935 217,32	-51 108,81	-406 277,36	-7 619 510,36
Dotations aux amortissements, provisions et pertes de valeurs	-56 498 838,99	-50 215 140,37	-54 440 041,14	-47 333 376,22	-47 982 025,34
Reprise sur pertes de valeur et provisions		1 248 700,00			
V- RESULTAT OPERATIONNEL	-1 930 581,19	-1 515 977,92	-8 556 859,12	-7 491 094,69	-11 324 072,34
Produits financiers					
Charges financières	-33 847 368,47	-33 156 035,29	-33 097 088,74	-30 324 018,63	-30 324 018,63
IV-RESULTAT FINANCIER	-33 847 368,47	-33 156 035,29	-33 097 088,74	-30 324 018,63	-30 324 018,63
IV-RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)	-35 777 949,66	-34 672 013,21	-41 653 947,86	-37 815 113,32	-41 648 090,97
Impôts exigibles sur résultats ordinaires	-10 000,00	-10 000,00	-10 000,00	-10 000,00	-10 000,00
Impôts différés (Variations) sur résultats ordinaires					
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES	176 075 783,57	179 744 354,36	187 323 989,07	186 625 109,99	213 913 731,96
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES	-211 863 733,23	-214 426 367,57	-228 987 936,93	-224 450 223,31	-255 571 822,93
VIII-RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES	-35 787 949,66	-34 682 013,21	-41 663 947,86	-37 825 113,32	-41 658 090,97
Eléments extraordinaires (produits) (à préciser)					
Eléments extraordinaires (charges) (à préciser)					
IX-RESULTAT EXTRAORDINAIRE					
X-RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-35 787 949,66	-34 682 013,21	-41 663 947,86	-37 825 113,32	-41 658 090,97

Source : documents internes à l'ETUSB.

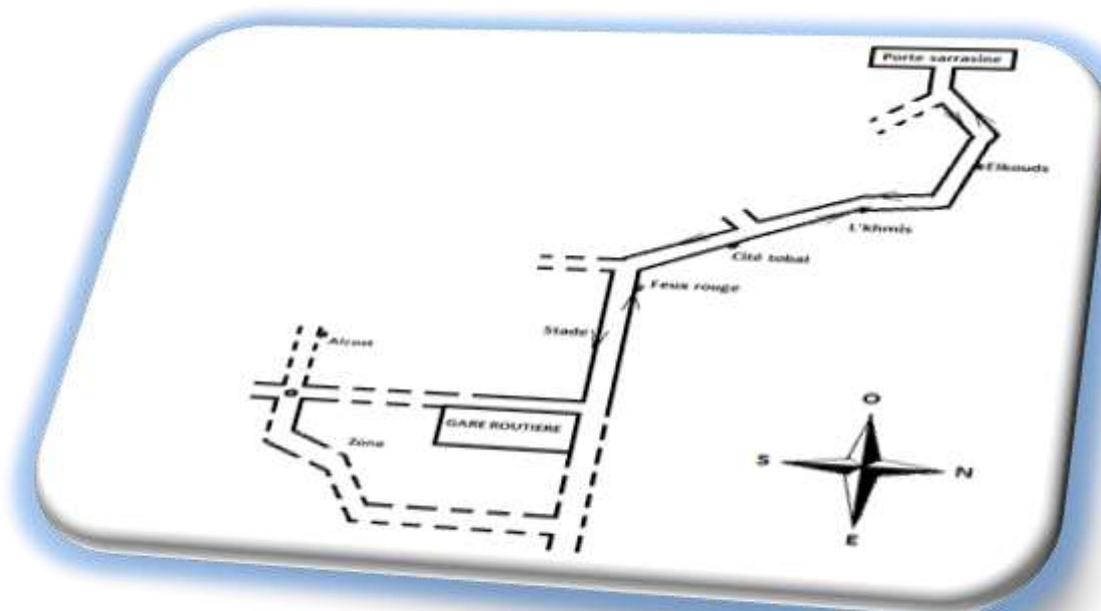
Annexe 05 :

Fiche de Ligne 01

Numéro de ligne	01
Origine Destination	Gare routière / Porte sarrasine
Plage Horaires	05H30 – 20H30
Itinéraire Aller	Gare routière – feux rouge - l'khmis – elkouds – porte sarrasine
Itinéraire Retour	Porte sarrasine – elkouds - feux rouge -gare routière
Distance Aller	3.3 km
Distance Retour	3.1 km

Source : documents internes à l'ETUSB.

Itinéraire de la ligne 01
Gare Routière / Porte sarrasine

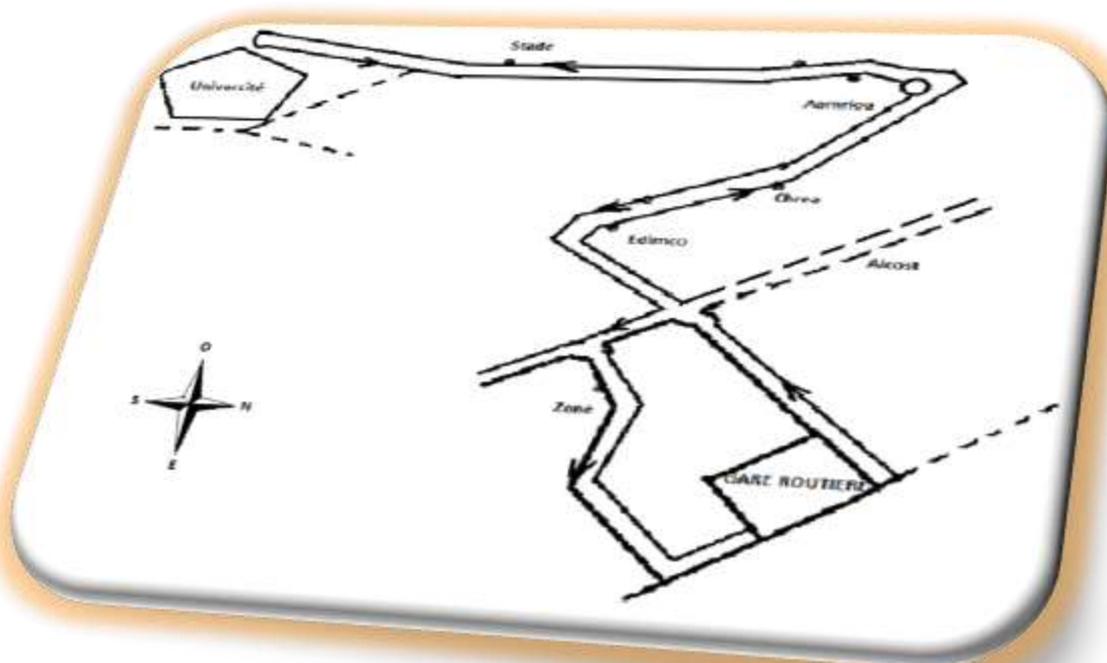


Fiche de Ligne 02

Numéro de ligne	02
Origine Destination	Gare routière / Université
Plage Horaires	04H00 – 20H30
Itinéraire Aller	Gare routière – Edimco – Chrea – Aamriou – Stade – Université
Itinéraire Retour	Université – stade – Aamriou – Chrea – Edimco – Zone – Gare routière
Distance Aller	4.4 km
Distance Retour	5.2 km

Source : documents internes à l'ETUSB.

Itinéraire de la ligne 02 Gare Routière / Université

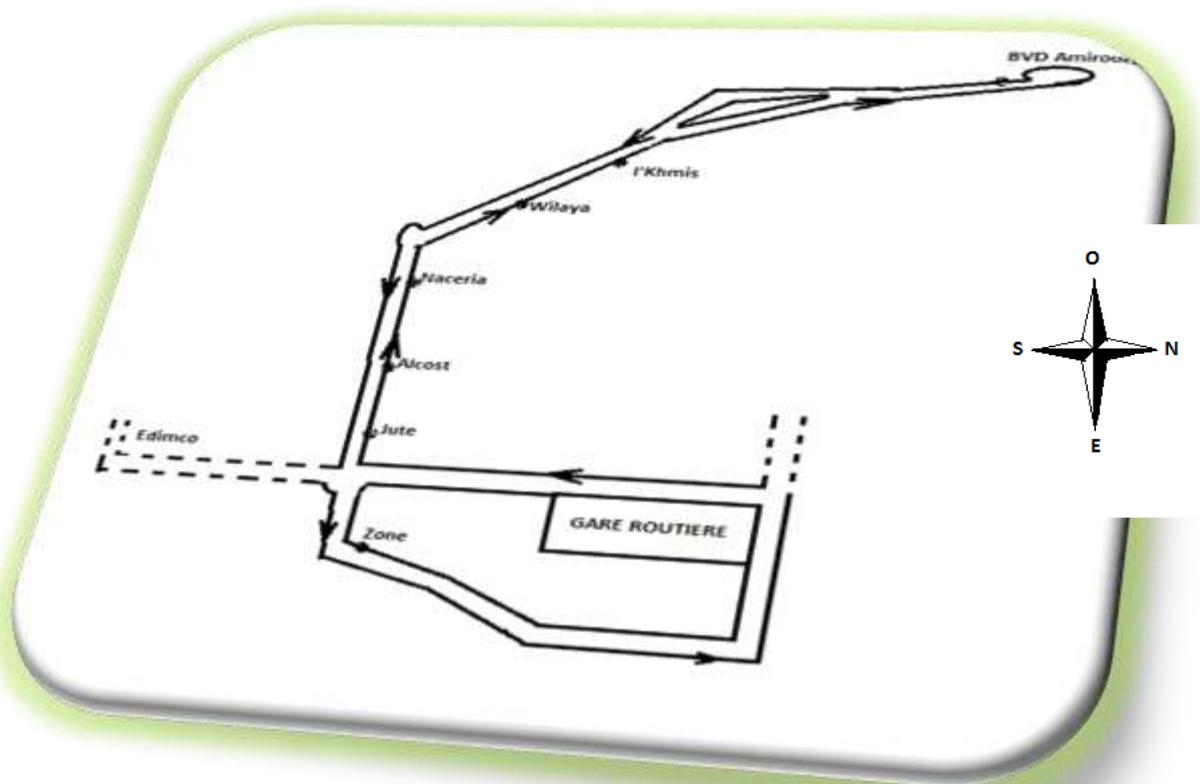


Fiche de Ligne 03

Numéro de ligne	03
Origine Destination	Gare routière / BVD Amirouche
Plage Horaires	05H30 – 20H30
Itinéraire Aller	Gare routière – Jute – Alcost – Naceria – Wilaya – L'khmis – BVD
Itinéraire Retour	BVD – L'khmis – Wilaya – Naceria – Jute – Zone – Gare routière
Distance Aller	4 km
Distance Retour	4.8 km

Source : documents internes à l'ETUSB.

Itinéraire de la ligne 03 Gare Routière / BVD Amirouche

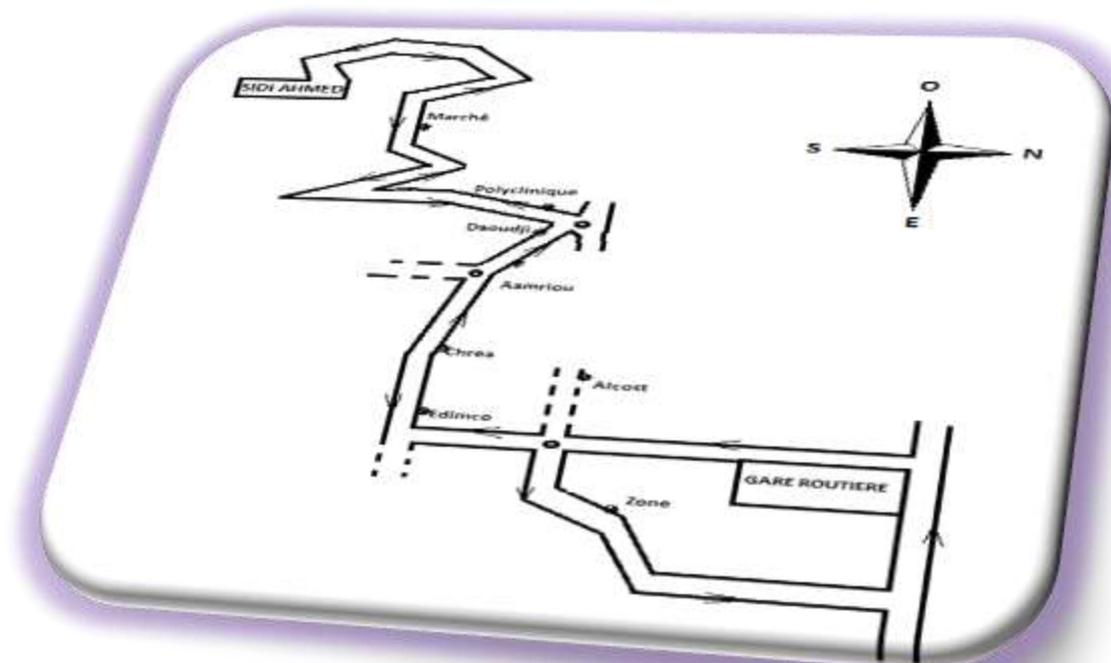


Fiche de Ligne 04

Numéro de ligne	04
Origine Destination	Gare routière / Sidi Ahmed
Plage Horaires	05H30 – 20H30
Itinéraire Aller	Gare routière – Edimco – Chrea – Aamriou - Daouadji – Polyclinique – Marché – Virage – Sidi ahmed
Itinéraire Retour	Sidi ahmed - Virage – Marché - Polyclinique - Daouadji - Aamriou - Chrea - edimco - zone - Gare routière
Distance Aller	7.2 km
Distance Retour	7.9 km

Source : documents internes à l'ETUSB.

Itinéraire de la ligne 04 Gare Routière / Sidi Ahmed



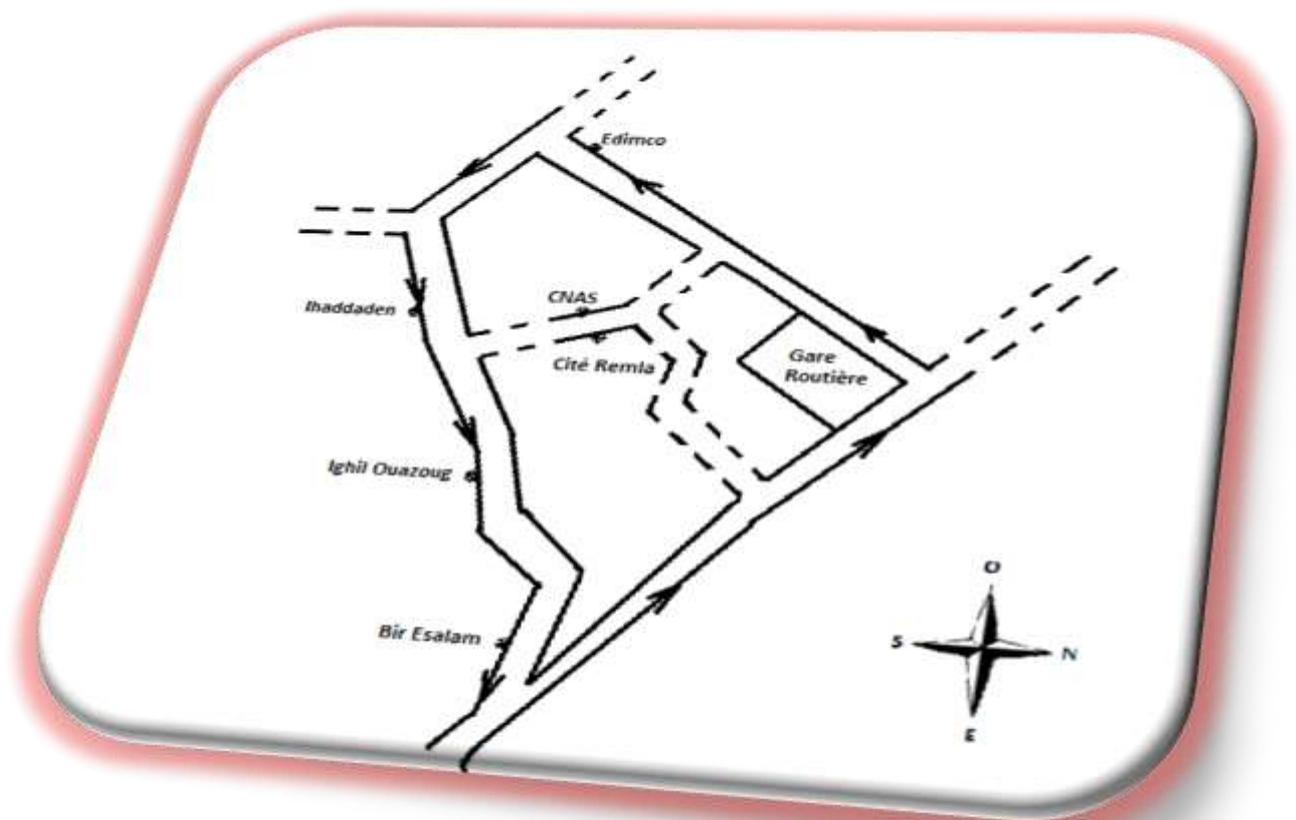
Fiche de Ligne 05 (A)

Numéro de ligne	05
Origine Destination	Gare routière / Gare routière
Plage Horaires	05H30 – 20H30
Itinéraire (circuit)	Gare routière – Edimco – Ihaddaden – Ighil ouazoug – Bir esalam - Gare routière
Distance	06 Km

Source : documents internes à l'ETUSB.

Itinéraire de la ligne 05

Gare Routière / Gare routière



Index

Liste des tableaux

N°	Titre	Page
1	Les coûts et les acteurs du financement du transport urbain.	22
2	Les sources d'alimentation du budget public des transports urbains.	25
3	Les avantages recherchés par les deux partenaires (public/privé).	46
4	Le nombre et qualité du personnel de l'entreprise ETUSB et leur évolution.	63
5	Les lignes exploitées par l'ETUS-Bejaïa.	64
6	Evolution du nombre de voyageurs et du taux de remplissage.	64
7	Les dépenses d'équipement et d'exploitation incluses dans la dotation initiale.	69
8	Les chapitres inclus dans le bilan d'exploitation.	70
9	Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2017.	71
10	Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2018.	71
11	Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2019.	71
12	Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2020.	72
13	Le bilan en grandes masses de l'exercice de 2021.	72
14	Tableau des variations des postes des bilans financiers.	75
15	Tableau récapitulatif des soldes intermédiaires de gestion d'ETUSB.	77
16	Les charges d'exploitation de l'ETUSB.	79
17	Calcul de la CAF à partir de l'excédent brut d'exploitation.	81
18	Calcul de la CAF à partir de Résultat net de l'exercice.	81
19	Calcul du ratio de capacité d'endettement pour l'ETUSB.	82
20	Calcul du ratio CAF/ Chiffre d'affaires pour l'ETUSB.	83
21	Calcul du fonds de roulement par le haut du bilan.	83
22	Calcul du fonds de roulement par le bas du bilan.	84
23	Calcul du besoin en fonds de roulement.	85
24	Calcul de la trésorerie nette pour l'ETUSB.	86
25	Calcul des différents ratios de structure financière pour l'ETUSB.	87
26	Calcul des ratios de gestion de l'ETUSB.	89
27	Les charges et produits d'exploitation de l'ETUSB inclus dans le calcul du montant de la compensation tarifaire.	90
28	Calcul du Moyen Equilibre pour l'exercice de 2017.	92
29	Calcul du Moyen Equilibre pour l'exercice de 2018.	92
30	Calcul du Moyen Equilibre pour l'exercice de 2019.	93
31	Calcul du Moyen Equilibre pour l'exercice de 2020.	93
32	Calcul du Moyen Equilibre pour l'exercice de 2021.	94
33	Les tarifs du Moyen Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021].	94
34	Calcul du Grand Equilibre pour l'exercice de 2017.	95
35	Calcul du Grand Equilibre pour l'exercice de 2018.	96
36	Calcul du Grand Equilibre pour l'exercice de 2019.	96
37	Calcul du Grand Equilibre pour l'exercice de 2020.	97
38	Calcul du Grand Equilibre pour l'exercice de 2021.	97
39	Les tarifs du Grand Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021].	98
40	Calcul de la compensation tarifaire au cours des années allant de [2017 à 2021].	100
41	Calcul du coût de revient d'un ticket de transport ETUSB pour les années allant de [2017 à 2021].	102
42	Simulation du chiffre d'affaires avec le coût de revient pour les années allant de [2017 à 2021].	103
43	Simulation du compte de résultat pour les années allant de [2017 à 2021].	105

Liste des figures

N°	Titre	Page
1	Organigramme de la division comptable et financière de l'ETUSB.	58
2	Organigramme fonctionnel de l'ETUSB.	67
3	Connexion entre le financement et la tarification.	110

Liste des graphiques :

N°	Titre	Page
1	Evolution du nombre et de la qualité du personnel.	63
2	Evolution du taux de remplissage.	65
3	Les emplois des bilans en grandes masses.	72
4	Les ressources des bilans en grandes masses.	73
5	La structure des charges de l'ETUSB.	80
6	La capacité d'autofinancement de l'ETUSB [2017-2018-2019-2020-2021].	82
7	Evolution du fonds de roulement durant les années [2017-2018-2019-2020-2021].	84
8	Evolution des variations du BFR [2017-2018-2019-2020-2021].	85
9	Evolution des variations de la trésorerie nette [2017-2018-2019-2020-2021].	86
10	Evolution du tarif du Moyen Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021].	98
11	Evolution du tarif du Grand Equilibre au cours des années allant de [2017 à 2021].	97
12	Evolution de la compensation tarifaire au cours des années allant de [2017 à 2021].	101
13	Evolution du coût de revient au cours des années allant de [2017 à 2021].	102
14	Evolution du chiffre d'affaires simulé et non simulé au cours des années allant de [2017 à 2021].	103
15	Evolution de résultat de l'exercice au cours des années allant de [2017 à 2021].	106

Table des matières

Tables des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale	01
Introduction chapitre I	04
Section 01 : Définition du transport urbain et ses modes	04
1.1 Définition du transport urbain	04
1.2 Différence entre transports en commun et transports individuels	05
1.3 Les types de modes de transports et leurs définitions	05
1.3.1 Les transports en commun	05
1.3.2 Les transports individuels motorisés	07
1.3.3 Les transports individuels non motorisés	07
Section 02 : Historique des moyens de transports	08
2.1 Evolution des moyens de transport dans le temps	08
2.2 L'évolution de la situation des transports urbains en Algérie.....	09
Section 03 : La notion de mobilité	14
3.1 Définition de la mobilité	14
3.2 La répartition des types de mobilité	14
3.3 Définition de la mobilité urbaine	15
3.4 La mobilité urbaine durable.....	15
3.4.1 La mobilité douce.....	15
3.4.2 La mobilité verte.....	16
Conclusion chapitre I	17
Introduction chapitre II	18
Section 01 : Les coûts d'un système de transport urbain public	18
1.1 Les coûts sociaux internes.....	19
1.2 Les coûts sociaux externes.....	19

Table des matières

Section 02 : Les acteurs de financement des transports urbains.....	20
2.1 Les pouvoirs publics :	20
2.2 Les bénéficiaires directs du transport urbain :	20
2.3 Les bénéficiaires indirects :.....	21
Section 03 : Les modalités de financement du transport urbain.....	22
3.1 Le financement public.....	22
3.1.1 Le financement public des investissements.....	25
3.1.2 Le financement public du fonctionnement.....	26
3.2 Le financement par les usagers.....	30
3.2.1 Les usagers des transports individuels.....	31
3.2.2 Les usagers des transports collectifs.....	33
3.3 Le financement par les employeurs.....	38
3.3.1 Contribution volontaire des employeurs.....	38
3.3.2 Contribution obligatoire des employeurs.....	39
3.4 Financement par les usagers des modes de transport privés.....	40
3.4.1 Les péages urbains	40
3.4.2 Le stationnement payant : une autre forme de financement efficace.....	42
3.5 La valorisation foncière.....	43
3.5.1 L'achat anticipé de terrains	44
3.5.2 L'instauration d'une taxe sur les plus-values foncières	44
3.5.3 L'insertion des activités de transport et de développement urbain au sein d'une même entité	45
3.6 Le Partenariat public privé (PPP).....	45
3.6.1 Définition	45
3.6.2 Les motivations	46
3.6.3 Les conditions requises à la réussite d'un PPP	46
3.6.4 Les étapes clés pour la mise en œuvre d'un PPP	48
3.7 Les financements « Climat ».....	48

Table des matières

3.7.1 Le Mécanisme de Développement Propre (MDP)	49
3.7.2 Le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM)	50
3.7.3 D'autres Fonds « Climat »	50
3.7.3.1 Green Climate Fund (GCF)	50
3.7.3.2 La Clean Energy Financing Partnership Facility.....	51
3.7.3.3 Clean Technology Fund (CTF)	51
3.7.3.4 Des guichets de financements « Climat » Complémentaires	51
Conclusion chapitre II	51
Introduction chapitre III	53
Section 01 : Présentation générale de l'ETUS-Bejaia.....	53
1.1 Création.....	53
1.2 Activité.....	53
1.3 Structure & fonctionnement de l'ETUSB:.....	54
1.3.1 Le personnel de l'entreprise	54
1.3.2 Equipements et réseau exploité :	64
Section 02 : Analyse financière de l'ETUSB sur la période allant de [2017 à 2021].....	68
2.1 Source de financement de l'ETUSB.....	68
2.1.1 La dotation initiale.....	68
2.1.2 La dotation financière (la compensation tarifaire) :	69
2.1.3 Chiffre d'affaires :	70
2.2 Analyse financière de 2017 à 2021.....	71
2.2.1 Elaboration des bilans financiers en grandes masses des exercices [2017-2018-2019-2020 et 2021].....	71
2.2.2 Elaboration des comptes de résultat.....	76
2.2.3 Structure des charges d'exploitation.....	79
2.2.4 Détermination de la capacité d'autofinancement (CAF)	81
2.2.5 L'analyse de l'équilibre financier	83
2.2.6 L'analyse par la méthode des ratios	87

Table des matières

Section 3 : Calcul du coût de revient d'un ticket de transport au sein de l'entreprise ETUSB sur la période allant de [2017 à 2021].....	90
3.1 Les étapes pour déterminer le montant de la compensation tarifaire.....	90
3.1.1 Première étape : Calcul du tarif d'équilibre pour les exercices [2017, 2018, 2019,2020 et 2021]	91
3.1.2 Deuxième étape : Calcul de la compensation tarifaire pour les exercices [2017, 2018, 2019,2020 et 2021].....	98
3.2 Calcul du coût de revient d'un ticket de transport ETUSB pour les cinq années d'études [2017, 2018, 2019,2020 et 2021].....	102
Section 4 : Analyse des résultats et recommandations.....	106
4.1 Analyse des résultats.....	106
4.2 Recommandations	108
Conclusion générale	112
Bibliographie	
Annexes	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Liste des graphiques	
Résumé	

Résumé :

La présente étude a pour objet de traiter la problématique de mobilisation des ressources financières dans le secteur de transport en commun au milieu urbain. Cette problématique s'accroît, notamment à cause de la croissance de la demande de mobilité et de la divergence des objectifs visés par les différents niveaux décisionnels.

Notre recherche s'est focalisée sur un opérateur public, « l'Établissement de Transport Urbain et Suburbain de Bejaia », en analysant sa situation financière et les modes de financement de son activité pour la période de 2017 à 2021.

L'étude nous a permis de conclure que la politique de tarification et de limitation des autres sources de financement pénalise cet opérateur public qui connaît un déficit financier sur la période étudiée, et ce malgré la subvention de l'État.

Mots clés : Transports urbains, opérateur public, sources de financement, Subventions.

ملخص:

الغرض من هذه الدراسة هو معالجة مشكلة تعبئة الموارد المالية في قطاع النقل العام في المناطق الحضرية. هذه المشكلة أخذت في الازدياد ، ولا سيما بسبب نمو الطلب على التنقل واختلاف الأهداف التي تستهدفها مستويات صنع القرار.

استهدف بحثنا المشغل العام ، " مؤسسة النقل الحضري والضواحي في بجاية " ، من خلال تحليل وضعه المالي وطرق تمويل نشاطه للفترة من 2017 إلى 2021.

سمحت لنا الدراسة باستنتاج أن سياسة التسعير والحد من مصادر التمويل الأخرى تهدد هذا المشغل العام الذي يعاني من عجز مالي خلال الفترة المدروسة ، على الرغم من دعم الدولة.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري ، المشغل العام ، مصادر التمويل ، الإعانات.

Summary :

The purpose of this study is to address the problem of mobilizing financial resources in the public transport sector in urban areas. This problem is increasing, in particular because of the growth in the demand for mobility and the divergence of the objectives aimed at by the different decision-making levels.

Our research targeted a public operator, the « Urban and Suburban Transport Establishment of Bejaia », by analyzing its financial situation and the methods of financing its activity for the period from 2017 to 2021.

The study allowed us to conclude that the pricing policy and the limitation of other sources of financing penalizes this public operator who is experiencing a financial deficit over the period studied, despite the State subsidy.

Key words: Urban transport, public operator, sources of financing, Subsidies.