

Les dysfonctionnement de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes

Tahar BAOUNI *Maitre de conférences-chercheur: chef d'équipe: Transport et Mobilité Urbaine : Laboratoire Ville, Urbanisme et Développement Durable (VUDD). Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme (EPAU) d'Alger.*

Email : tbaouni@yahoo.fr

BP N° 177 16200 El Harrach -Alger

Résumé :

La communication a pour objet de discuter la problématique de la planification urbaine et des transports dans les villes algériennes. De prime abord, l'on souligne que les villes Algériennes connaissent depuis plusieurs années une urbanisation effrénée qui se traduit par l'inadéquation des rythmes de croissance de la population par rapport aux emplois ainsi que leur répartition déséquilibrée dans l'espace. Ainsi, les transports urbains n'ont pas pu suivre le même rythme d'évolution que l'urbanisation qui n'a pas cessé de proliférer sous le double effet de la densification et de l'extension. Ceci s'est traduit par :

- Inadéquation entre l'offre et la demande de transport comme résultat d'un dysfonctionnement spatial et de l'absence d'une planification urbaine cohérente qui mette en évidence celle des transports et occupation des sols. En outre, les stratégies de planification centralisatrices et concentriques, suivies à ce jour, font que les nouveaux espaces urbains se situent à l'écart des axes de transports.
- Les défaillances réglementaires et institutionnelles affectant l'encadrement de la planification urbaine en général et le transport urbain en particulier.

En somme, malgré un arsenal de lois et de textes réglementaires, la planification des transports reste en décalage par rapport à la planification urbaine. Tout compte fait, les lois et les règlements ne sont pas coordonnés sur les actions et le rôle dévolu aux différents acteurs de la planification urbaine et des transports. Lesquels acteurs sont englués dans des logiques de fonctionnement inadaptées.

Mots clés : Planification, transport, ville, dysfonctionnement, réglementation

1. INTRODUCTION

Après un demi-siècle passé depuis l'indépendance, les villes algériennes affichent une image fortement contrastée : les taux de croissance urbaine les plus élevés avec des déficits économiques, sociaux et politiques les plus prononcés.

L'urbanisation effectuée à ce jour, depuis l'indépendance a été caractérisée par l'urgence dû à la reconstruction pays et les rattrapages des besoins essentiels de la population : logements, équipements, infrastructures, etc.

Il est vrai que face à ces différents contextes urbains, les pouvoirs publics et politiques, algériens ont depuis l'indépendance ont tenté de mettre en place une planification urbaine susceptible d'apporter la réponse adéquate aux maux de la ville. Néanmoins, la politique de planification était basée sur la planification sectorielle a provoqué des déséquilibres conséquents : étalement spatial, dilapidation du foncier agricole, polarisation de l'espace, etc.

En outre, l'étalement spatial des villes dicté par l'urbanisme fonctionnel a conduit à un déséquilibre de l'armature urbaine qui rend la planification et la gestion du transport parieuse et complètement inefficace, et ce pour les différents types de transport. L'on souligne ainsi que la crise des transports urbains dans les villes algériennes est d'ordre urbanistique, et réside dans les retombées qu'a entraînée l'urbanisation sur leur développement.

Le dysfonctionnement et l'anarchie totale dans lesquelles sombrent les villes algériennes, résulte de l'absence d'une planification urbaine stratégique mettant en parfaite coordination le plan d'urbanisme et le plan de transport.

2. Les villes algériennes : Une urbanisation tous « azimuts »

L'urbanisation accélérée que connaît l'Algérie depuis son indépendance est le résultat d'une croissance démographique spectaculaire et de mouvements migratoires qui ne l'étaient pas moins, notamment pendant les deux premières décennies, faisant basculer l'Algérie d'un pays à majorité rurale à un pays à majorité urbaine. C'est depuis le début des années 90 que s'est opéré ce renversement en 1987, la part de la population urbaine n'était que de 49,70 %. La lecture du tableau suivant fait ressortir que durant la période de 1966 à 1998, la population totale du pays a été multipliée par 2,4 alors que la population urbaine s'est multipliée par 4,5. Par ailleurs, au dernier recensement de 2008, la population urbaine a atteint 21 405 859 habitants et représente 63 % des algériens qui vivent dans les villes, ils seront environ 80 % en 2025, soit 30 Millions. Cette population est répartie sur plus de la moitié agglomérations, définies comme urbaines par le RGPH de 2008. L'on souligne également plus de 85 % des villes constituant le réseau urbain actuel ont moins de 40 ans d'existence.

Les tableaux 1 et 2 illustrent d'une manière récapitulative, les évolutions des populations urbaine et rurale ainsi que du taux d'urbanisation obtenus à partir des différents recensements réalisés depuis l'indépendance.

Tableau 1. Evolution de la population urbaine entre 1966 et 2008

Année	Pop urbaine	Pop rurale	Pop totale	Part de la pop urbaine
1966	3 778 482	8 243 518	12 022 000	31,40 %
1977	6 686 785	10 261 515	16 948 000	40 %
1987	11 444 249	11 594 693	23 038 942	49,70 %
1998	16 966 937	12 133 926	29 100 863	58,30 %
2008	21405859	12669053	34074912	63%

Source : élaboré par l'auteur sur la base des données du RGPH

Tableau 2. Evolution du taux d'urbanisation entre 1966 et 2008

Année	Pop urbaine	Taux d'urbanisation	Pop totale
1966	3 778 482	31%	12 022 000
1977	6 686 785	39%	16 948 000
1987	11 444 249	50%	23 038 942
1998	16 966 937	58%	29 100 863
2008	21405859	63%	34074912

Source : élaboré par l'auteur sur la base des données du RGPH

Aussi, il y a lieu de noter que toutes les villes algériennes quelque soit leur taille ont connu une forte croissance urbaine sous l'effet de la poussée démographique. A titre indicatif, durant la première décennie post indépendance, le taux de croissance urbaine était supérieur à 5 % par an.

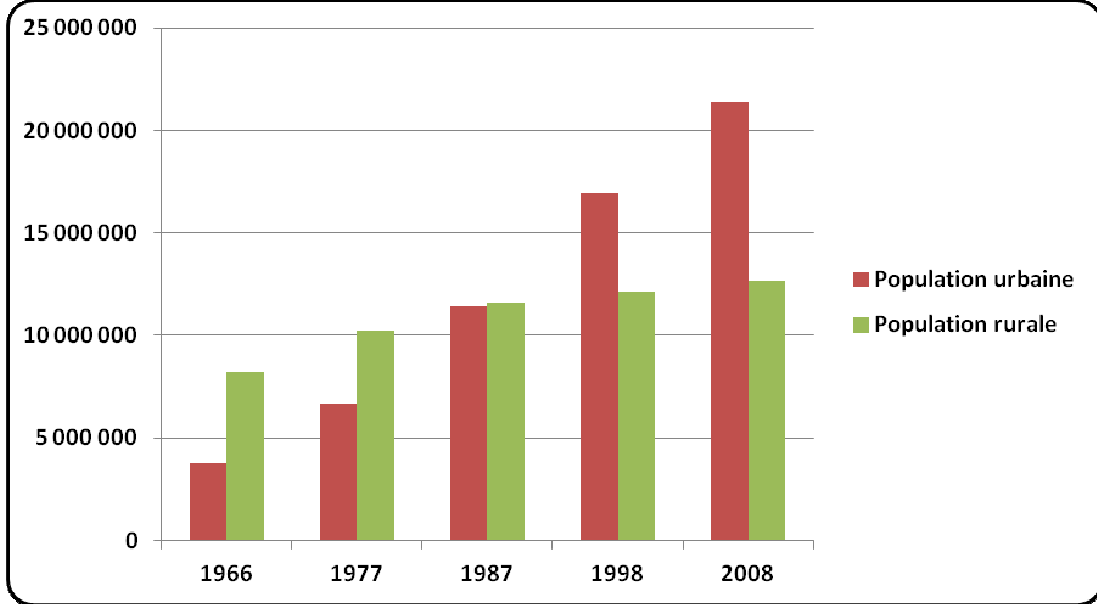
Cette forte croissance urbaine a induit une généralisation de l'urbanisation à l'ensemble du territoire national. Ainsi, l'examen du rapport relatif au Schéma National de l'Aménagement du Territoire (SNAT) pour l'horizon 2025 a fait ressortir le diagnostic en termes d'urbanisation du territoire national comme suit :

- Une densification du réseau dans la zone tellienne en général, avec une très forte poussée sur les zones montagneuses (peu urbanisées jusque là), où la croissance urbaine est la plus forte (+ de 4,5 %),
- Une urbanisation spectaculaire dans le Sud du pays, avec 10,63 % par an à Tamanrasset. La forte croissance urbaine est souvent associée ici à une forte croissance démographique, supérieure dans la plupart des cas à la moyenne nationale.
- Une très forte croissance urbaine sur les Hauts Plateaux aussi bien à l'Est qu'au centre et à l'Ouest où les taux enregistrés atteignent 5 à 6 % par an.

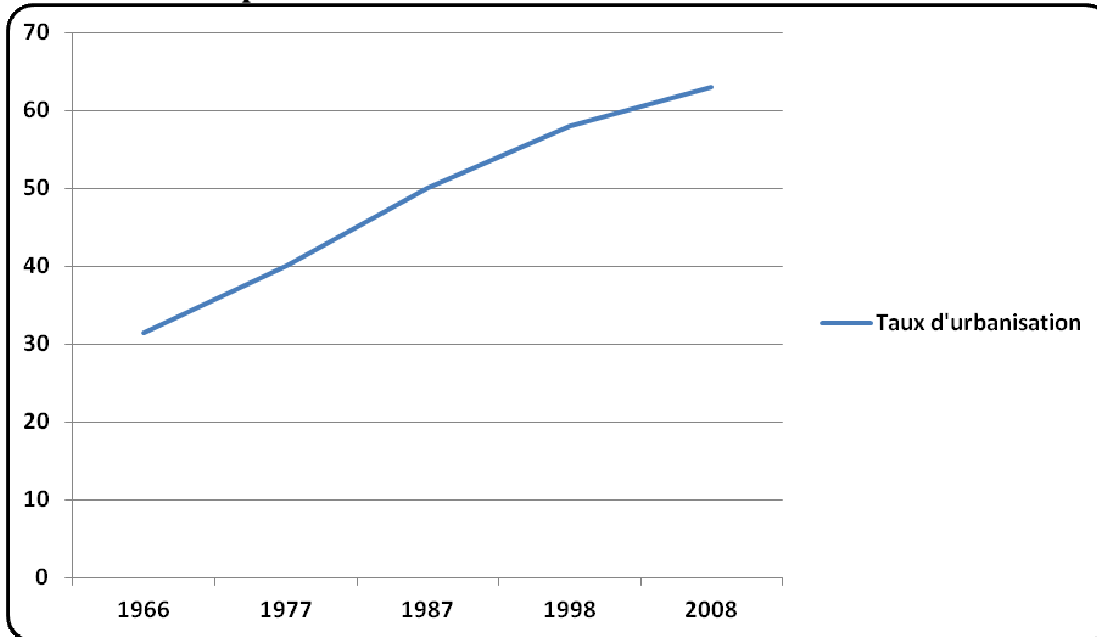
[Retour au sommaire](#)

[Back to menu](#)

Graphe 1 : Evolution des populations urbaine et rurale



Graphe 2 : Evolution du taux d'urbanisation de 1966 à 2008



D'une manière générale, cette urbanisation spectaculaire non maîtrisée, car non contrôlée a engendré de multiples dysfonctionnements qui ont fait que les villes algériennes évoluent dans une anarchie telle que ni les instruments d'ordre juridique, réglementaire et technique, et ni les actions d'aménagement n'ont pu éliminer jusqu'ici.

Les formes que revêt l'urbanisation en Algérie sont plus problématiques que son ampleur, la croissance spatiale des villes est caractérisée essentiellement par un étalement multidirectionnel du cadre bâti. La tendance à l'exurbanisation est une constante pour toutes les villes, elle est largement exacerbée des grandes agglomérations où l'on assiste à l'émergence de conurbations. Paradoxalement les vieux tissus sont souvent délaissés. L'on souligne également, que ces situations n'ont cessé d'aggraver les problèmes de transport et de circulation entre les centres urbains et entre les centres-villes et les périphéries.

Enfin en guise de conclusion, il y a lieu de souligner que les dysfonctionnements institutionnels ont contrarié la maîtrise de l'urbanisation :

- Dispositifs inadaptés à la dynamique des villes,
- Inadaptation des missions de l'administration locale à la complexité de la gestion urbaine,
- Absence d'une politique urbaine s'inscrivant dans une stratégie d'aménagement du territoire,
- Mécanisme de planification urbaine et de gestion inadéquat,
- Pratiques lourdes et contraignantes de la gestion foncière avec absence de maîtrise foncière,
- Faible capacité managériale des collectivités et des services de l'Etat chargés de la gestion urbaine,
- Absence de stratégies et de procédures de gouvernance qui impliqueraient la société civile dans le processus et la gestion de la ville.

2. Aperçu sur les mécanismes réglementaires relatifs à la planification urbaine en Algérie (tiré de ma thèse)

De prime abord dans ce papier, nous voulons illustrer dans le tableau suivant le cadre référentiel de la planification spatiale à différentes échelles territoriales et indiquer les instruments correspondants (nationale, régionale et locale).

Tableau 3 : Le système de planification urbaine et régionale en Algérie

<i>Les lois</i>	<i>Aménagement du territoire</i> 87/03 du 27/01/1987	<i>Aménagement et urbanisme</i> 90/29 du 01/12/1990	<i>Code de Wilaya</i> 81/02	<i>Code communal</i> 81/03
<i>Instruments</i>	SNAT SRAT	PDAU POS	PAW	PAC
<i>Les objectifs</i>	- <i>Equilibre régional</i> - <i>Coordination Inter sectorielle et inter régionale .</i> - <i>Optimisation des ressources .</i>	- Orientation de l'aménagement - <i>Rationalisation de l'utilisation du sol</i>	- <i>Développement de la Wilaya .</i>	- <i>Développement de la commune .</i>
<i>Les contenu</i>	- <i>Schéma .</i> - <i>Orientation .</i>	- <i>Aménagement</i> - <i>Règlement.</i> - <i>Document graphique</i>	- <i>Vocation et fonction de la Wilaya</i>	- <i>Vocation et fonction de la commune</i>
<i>Les critères</i>	- <i>Politiques sectorielles (hydraulique, transport tourisme)</i> - <i>Ressources, humaines naturelles .</i>	- <i>Opposabilité au tiers</i> - <i>population et économie sociale</i> - <i>Composition urbaine</i> - <i>Architecture.</i>	- <i>Orientations générales du SNAT, du SRAT et de la loi sur l'aménagement.</i>	- <i>Orientations générales du SNAT, du SRAT et du PAW</i>
<i>Les échelles</i>	<i>Nationale</i> <i>Régionale</i>	<i>Communale</i>	<i>Wilayale</i>	<i>Communale</i>
<i>Elaboration</i>	- <i>Structures chargées de l'aménagement du territoire en liaison concernées .</i>	- <i>APC</i> - <i>Wali (APW)</i> - <i>Ministres urbanisme collectivités locales</i>	- <i>APW .</i> - <i>Wali .</i>	- <i>APC .</i> - <i>(APW , Wali) .</i>
<i>Approbation</i>	- <i>Conseil des ministres</i>	- <i>APC .</i> - <i>Wali (APW)</i> - <i>Ministres urbanisme collectivités locales</i>	- <i>APW .</i> - <i>Wali .</i>	- <i>APC .</i> - <i>(APW , Wali) .</i>
<i>Gestion</i>	<i>Sectorielle .</i>	<i>Communale</i>	<i>Wilayale</i>	<i>Communale</i>

APC: Assemblée Populaire Communale
 APW : Assemblée Populaire de Wilaya
 PAW : Plan d'Aménagement de Wilaya

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

La première phase de l'histoire de la politique urbaine en Algérie est celle située entre 1922 et 1962. Elle se caractérisait par une volonté réelle d'intégrer les transports dans la planification urbaine.

L'examen de quelques textes législatifs révèle que, la dimension des transports urbains était au centre des préoccupations de la planification spatiale des villes. En outre la lecture sommaire de quelques plans d'urbanisme relatifs aux agglomérations de la période coloniale fait ressortir les éléments suivants :

- Les plans de voirie étaient élaborés dans le but d'organiser et d'arrêter (barrières artificielles) les extensions anarchiques des agglomérations,
- L'aménagement de la voirie et des espaces était mis en évidence pour une meilleure rationalisation du sol et une gestion efficace de l'urbanisation.

L'on note également que la planification spatiale de l'époque était orientée vers la mise en place des pôles d'activités autour des grandes agglomérations. Cette action constituait une manière de maîtriser la croissance des villes par la fixation des mouvements migratoires.

Quant à la deuxième allant de 1962 à 1990 fut marquée par une panoplie de nombreux textes réglementaires (lois, ordonnances, décrets, circulaires) sans qu'aucun ne soit réellement appliqué sur le terrain. En outre, l'absence d'une réelle politique de planification spatiale a fait que la législation était à chaque fois remise en cause.

A titre indicatif, la période 1978 à 1988 était caractérisée par l'apparition de tout l'édifice de l'aménagement du territoire : Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRAT) et le Plan d'Aménagement de Wilaya (PAW).

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

En 1990, la loi 90-29 portant sur l'urbanisme et l'aménagement est adoptée. Le décret exécutif 91-177 de cette loi modifie le plan d'urbanisme directeur par l'introduction du PDAU (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme). Le terme aménagement au sens large est introduit dans l'outil urbanistique, son champ d'action devient plus vaste et couvre toute la commune. Il découpe le territoire en POS (Plan d'Occupation des Sols). L'élaboration du PDAU et du POS ne sont que deux étapes d'une même démarche. Il est difficile de concevoir un POS qui ne s'appuierait pas sur des énoncés clairs, des objectifs d'aménagement. En outre la loi 90-29 a été modifiée et complétée par la loi 04-05 du 14 août 2004.

A travers ses 81 articles, la loi du 1^{er} décembre 1990 fixe les règles générales visant à organiser la production du sol urbanisable. Aucun article de cette loi ne fait l'accent sur la question du transport sauf quelques citations timides telles que l'article 31 qui stipule à cet effet, le plan d'occupation des sols :

« Délimite l'espace public, les espaces verts, les emplacements réservés aux ouvrages publics et installation d'intérêt général ainsi que les tracés et les caractéristiques des voies de circulation ».

Cette loi reste très générale est superficielle, elle n'a pas donné l'importance nécessaire aux transports. Ces dispositions reflètent l'inconscience des hommes de décision de l'importance que représentent les transports urbains dans la planification et de l'ampleur de leur influence

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

Portant orientation et organisation des transports, elle a pour objet de définir les principes et les règles régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises. Cette loi abroge les dispositions de la loi 88-17 du 10 mai 1988, elle commence par définir les différents types de transport : transport terrestre, transport public, transport pour propre compte et le transport combiné intermodal.

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

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

- réglementer et contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transports,
- organiser les transports publics,
- promouvoir la recherche, les études, les statistiques et l'information,
- réaliser les infrastructures et les équipements nécessaires au transport,
- s'assurer que l'état des infrastructures et équipements répond aux normes requises par la législation et la réglementation en vigueur.

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

Concernant l'organisation des transports urbains l'article 41 indique : « le transport terrestre de personnes est organisé dans le cadre d'un plan de transport national et de plan de transport de wilaya et urbain ».

L'article 48 évoque que « l'élaboration des schémas directeurs s'intègre dans la politique d'aménagement du territoire national... ».

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

4. Plan de transport et Plan d'urbanisme : Quelles relations ?

D'une manière générale, l'on considère que le plan de transport urbain devrait constituer une partie intégrante du plan d'urbanisme directeur et des plans de développement ou d'aménagement urbain. Les administrations et les autorités locales, responsables de la gestion des villes sont appelés à coordonner en permanence le plan de transport urbain et le plan d'urbanisme.

C'est un instrument qui permet d'initier au moment opportun et dans un enchaînement logique et cohérent les mesures et les actions susceptibles de conduire à un développement harmonieux du système de transport (réservation d'emprise, montages financiers, commande de matériel et d'équipement, aménagement de voirie, formation, concession...).

Dans le but de compléter notre intervention, il nous semble intéressant d'une part de présenter les modalités d'élaboration du plan de transport urbain et le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, et d'autre part de mettre en relief les liens qui s'établissent entre ces deux instruments.

A - Des modalités d'élaboration du plan de transport urbain :

Le plan de transport urbain :

- Détermine les liaisons routières et ferroviaires régulières de transport urbain et suburbain et les infrastructures de transport ;
- Arrête le schéma directeur des infrastructures de transport notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ainsi que les projets d'investissement y afférents ;
- Définit les actions à mener en termes d'investissement et arrête le plan de financement y afférent.

Le plan de transport urbain est élaboré selon le cas, par :

- Le président de l'assemblée populaire communale en concertation avec le directeur des transports de la wilaya concernée, lorsque le périmètre de transport urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune ;
- Le wali, lorsque le périmètre de transport urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;
- Les walis concernés lorsque le périmètre de transport urbain excède les limites territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de 200000 habitants.

Le plan de transport urbain est approuvé, après avis du comité de coordination de wilaya, conformément à l'article 44 de la loi n° 01-13 du 07 août 2001 susvisé, par :

- L'assemblée populaire communale concernée lorsque le périmètre de transport urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune ;
- L'assemblée populaire de la wilaya, lorsque le périmètre de transport urbain couvre territoire de plusieurs communes d'une même wilaya;
- Le ministre chargé des transports, le ministre de l'intérieur et des collectivités locales et le ministre chargé de l'habitat et de l'urbanisme lorsque le périmètre de transport urbain excède les limites du territoire d'une wilaya et pour tout périmètre englobant plus de 200000 habitants.

B- La mise en œuvre du plan de transport urbain

La mise en œuvre du plan de transport urbain incombe :

- Au directeur des transports de wilaya territorialement compétent, en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services urbains de transport routier de personnes ;
- Au ministre chargé des transports, en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services ferroviaires urbains ;
- A l'état et au wali territorialement compétent, en ce qui concerne la réalisation et la gestion des projets d'investissement à caractère structurant, les infrastructures de transport d'envergure nationale, notamment celles liées à l'accueil et au traitement des voyageurs ou lorsque le périmètre urbain couvre le territoire de plusieurs wilayas ou englobe plus de 200 000 habitants ;
- Au wali territorialement compétent, en ce qui concerne la réalisation et la gestion des infrastructures projets d'investissement à caractère structurant, les infrastructures de transport lorsque le périmètre urbain couvre le territoire de plusieurs communes d'une même wilaya ;
- A l'assemblée populaire communale territorialement compétente, en ce qui concerne la réalisation et / ou la gestion des infrastructures de transport lorsque le périmètre urbain est circonscrit dans les limites territoriales de la commune.

B- Elaboration des plans d'urbanisme

Le PDAU se veut aménageur dans le sens d'une prise en considération des facteurs extra-urbains et de l'élimination des disparités à l'intérieur même du périmètre communal. Il se veut aussi une partie intégrante du nouveau cadre de l'aménagement du territoire national.

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

Le territoire communal est découpé en quatre secteurs : le secteur urbanisé, le secteur à urbaniser, le secteur d'urbanisation future et le secteur non urbanisable.

Si le plan directeur est le fil conducteur des intentions de la puissance publique, il n'en demeure pas moins que sa persuasion dépend du sérieux des études et du débat participatif de tous les acteurs urbains lors de son approbation.

Dans sa démarche globale, il élabore d'une part, un état des lieux du périmètre urbain en question (urbanisation, population, parc logement, équipements, etc.), et d'autre part il indique les projections futures en termes de besoins (surfaces à urbaniser, infrastructures, équipements, logements, etc.).

Il ressort de l'examen précédente des textes réglementaires relatifs au transport terrestre que, le concept de plan de transport urbain, auquel fait référence la loi, semble avoir été limité aux seuls services de transports et à l'organisation de la circulation et du stationnement. L'intégration des aspects liés à l'urbanisme, aux infrastructures de voirie et de transport collectif et aux moyens de transport n'est pas évidente. D'ailleurs, seules les administrations des transports sont expressément désignées dans ce cadre. Les autres, ne l'étant pas explicitement et ne se sentent pas engagées par les dispositions de la loi. Par ailleurs, les textes concernant l'aménagement et l'urbanisme indiquent que la mission des plans d'urbanisme se limite essentiellement aux aspects urbanistiques alors que la dimension des transports urbains est complètement occultée.

En somme, la planification urbaine et des transports sont de la responsabilité des administrations centrales (ministères) et locales (wilaya ou la commune). La wilaya programme et prend les décisions sur les projets d'aménagement, d'urbanisme et de transport et leur financement. Au niveau de la Wilaya, on retrouve les directions de wilaya de l'urbanisme et des transports dotées de services techniques compétents (ingénieurs, architectes, aménageurs) sous l'autorité du wali. La direction de l'urbanisme avec les communes coordonnent et approuvent les études d'urbanisme. Par ailleurs, la direction des transports élaborent des plans de transport sous forme de document statistique et dans certains se présentée comme maitre d'ouvrage des études du plan de transport de wilaya ou des communes, le plus souvent le chef lieu de wilaya. Ainsi, l'on note que chaque administration élabore ses instruments de planification en l'absence de toute coordination. Dans la plupart des cas le plan de transport est élaboré quelques années après le PDAU et vis versa. Souvent les questions de transport urbain dans les PDAU sont abordées comme la création d'une rocade pour la déviation du trafic de transit, la réalisation de trémie ou l'aménagement de carrefours, etc.

D'une manière générale, la politique urbaine de la ville focalise ses orientations sur les questions de gestion de la croissance de la ville et d'aménagement urbain, alors que la question de transport est complètement occultée. Cependant, avec l'embellissement financière du pays, on voit aujourd'hui, les grandes villes connaissent la programmation de plusieurs projets de tramway et la mise en place des entreprises de transport urbain par autobus, et ce en l'absence de toute politique nationale de transport urbain, en particulier les transports collectifs. En outre, l'élévation du taux de motorisation des ménages et le développement outrancière des infrastructures routières nous laisse dire que l'avenir des transports collectifs urbains n'est pas bien précisé.

5. Conclusion

En conclusion, on peut retenir que malgré un cadre législatif et réglementaire relativement complet, certains manques ou imprécisions conduisent à des dysfonctionnements importants de la planification urbaine et celle des transports urbains dans les villes algériennes.

La planification urbaine des villes s'appuie officiellement sur un plan général (plan d'urbanisme) qui sert de véhicule pour présenter des orientations stratégiques dont devraient émaner les

schémas directeurs du secteur. En pratique les décisions de planification semblent plutôt avoir été prises de manière ponctuelles.

La première conséquence de la déréglementation a été l'augmentation de l'offre. Cette augmentation considérable s'est effectuée sans aucune coordination avec les besoins et l'évolution des déplacements dans les villes. Cette situation s'explique aussi par la complexité qui caractérise la problématique urbaine en l'absence d'une politique de la ville susceptible d'organiser l'urbanisation et les transports.

Tout compte fait, la planification urbaine et des transports est marquée par l'absence d'une réelle concertation des instruments et outils pouvant servir de cadre de référence de la planification des sols et des déplacements des biens et des personnes.

Références bibliographiques.

BAOUNI, Tahar « Transports urbains : « Quelles stratégies pour les villes Algériennes » colloque international sur l'aménagement urbain et développement durable, novembre Oran 2008 .

BENALLEGUE, Abdelaadim « Transports collectifs à Alger : Perspectives de redéploiement et rajeunissement du parc », in revue le phare N°32 , Alger 2004

BENALLEGUE, Abdelaadim « La décentralisation et les services publics : cas des transports de personnes », colloque international université mouloud Mammeri, Novembre Tizi Ouzou 2004,

BOUBAKOUR, Fares « Les transports urbains en Algérie : Quelques effets de la dérégulation »

CETIC : Gouvernorat du Grand Alger, direction des déplacements, des transports et de la circulation : Conception de l'organisation institutionnelle des transports urbains, phase diagnostic, Alger 1999

Godard, X. « l'évolution des systèmes de transport des villes méditerranéennes face à la métropolisation », colloque GRERBAM, nouveaux réseaux en Méditerranée, Rabat, novembre 2004

Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement Schéma National de l'Aménagement du Territoire horizon 2025, Alger 2006

TAIEB Messaoud « Problématique de la gestion urbaine en Algérie, à travers les expériences d'aménagement d'Alger » Séminaire international Aménagement et gestion des villes, Alger 1994.

Textes Réglementaires relatifs à l'aménagement, l'urbanisme et transports : Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire.