

DEDICACES

Je dédie ce travail à mes parents et famille

Mes enseignants

Mes camarades de promotion 2013 – 2014

Et à tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à sa réalisation.

A tous, merci.

Wakil BAGHLI.

Remerciements

Mes plus vifs remerciements s'adressent à Madame W. TABET AOUAL qui a accepté de diriger ce travail, je la remercie également pour ses conseils et son aide tout au long de la réalisation de mon projet.

Mes remerciements reviennent également à Mme M. LACHACHI pour avoir honoré de sa présence la présidence du jury.

Mes remerciements sont adressés également à Mme R. ABOURA pour avoir accepté d'examiner ce mémoire.

Je n'oublie pas de remercier tous les enseignants qui ont contribué à ma formation.

Enfin, un grand merci à tous ceux qui ont aidé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Wakil Baghli.

ملخص :

تم سحب التنبيه في العالم لظاهرة الاحتباس الحراري الناجم عن انبعاث أكاسيد الكربون في الغلاف الجوي. التلوث لم أعتقد -والعمل - الدول المتقدمة لوقفه. في الجزائر، فإنه ليس من هذا الوضع، ولكن يمكن رؤيتها بوضوح : سوف هناك ببطء ولكن بثبات إلى ذلك . فكرت في مشروع النقل ليس فقط غير ملوث، وبالتالي بيئي، ومفيد في مجال الصحة ولكن أيضا الاقتصادي. ذلك هو استخدام دراجة هوائية - التنمية المستدامة وبالتالي - السماح للمواطنين للانتقال إلى انخفاض تكلفة ودون التزام حركة المرور ...

يقترح دراسة اقتصادية روح المبادرة لهذا الغرض .

ويتناول كلا جوانب إدارة توزيع هذه الموارد الاقتصادية الجديدة . تعبيراً عن الحاجة إلى وسيلة جديدة من وسائل النقل - من حيث بلادنا- وانعكاس عالم البيئة تسعى لخفض ليس فقط من خطر التلوث ولكن أيضا لا ينتج .

في الفصل الثاني، اقترحت خطة عمل، وفقا للبيانات - حسب جمعها - الحالية للاقتصاد الجزائري، وحتى العالمي، الذي هو مع الختام ، لأنه في حالة عنصر جديد، ونحن لم يكن لديك جميع الإعدادات لهذا النوع الجديد من النشاط الاقتصادي .

تقدير فقط ، نقترح بعض الأفكار انتشار هذا النهج الجديد .

كلمات البحث : دراجة، كراء، الصحة، التلوث، تلمسان.

Résumé :

L'alarme a été tirée depuis longtemps dans le monde pour l'effet de serre provoqué par les dégagements d'oxydes de carbone dans l'atmosphère. La pollution a fait réfléchir - et agir - les pays développés pour l'enrayer. En Algérie, on n'en est pas à cette situation, mais on le voit bien : on y va doucement mais sûrement ! Aussi j'ai pensé à un projet de transport non seulement non polluant, écologique donc, et bénéfique sur le plan de la santé mais aussi économique. C'est l'utilisation d'un vélo - développement durable donc - qui permettra au citoyen de se déplacer à un moindre coût et sans obligation de circulation...

Une étude économique d'entreprenariat est donc proposée pour ce besoin.

Elle traite aussi bien les aspects de distribution-management de cette nouvelle ressource que les aspects économiques ; une expression de besoin d'un nouveau moyen de transport (pour ce qui est de notre pays) ainsi qu'une réflexion écologiste cherchant à non seulement diminuer les risques de pollution mais aussi à ne pas en produire.

Dans le second chapitre, j'ai proposé un business plan, selon les données - que j'ai pu récolter - actuelles de l'économie algérienne, voire mondiale, qui n'est donc qu'une estimation car, s'agissant d'un élément nouveau, on ne dispose pas de tous les paramètres concernant ce nouveau genre d'activité économique.

Avec la conclusion, nous proposons quelques idées de propagation de cette nouvelle approche.

Mots-clé : Vélo, location, santé, pollution, Tlemcen.

Summary:

The alarm has been drawn long ago in the world for the greenhouse effect caused by the release of carbon oxides in the atmosphere. Pollution lead the developed countries to think - and act - in order to stop it. In Algeria, we did not reach the situation yet, but it can be foreseen clearly: slowly but surely! So we thought of a transportation project not only non-polluting, ecological and healthy but also economical.

It is the use of a personal energy driven bike - Sustainable development therefore - allowing citizens to move to a lower cost and without traffic obligation (s).

An economic study of entrepreneurship is given for this purpose.

It studies both aspects of distribution-management of this new resource and of economics; an expression of the need for a new means of transport (in terms of our country) and a ecologist reflection seeking to not only reduce the risk of pollution but also not to be one of its vectors.

In the second chapter, the proposed business plan, according to the current data - that I could collect - of the Algerian economy, or even the global economy, is therefore only a draft and is still an estimate because it is a new element. We do not have all the data for this new kind of economic activity.

With the conclusion, I suggest some ideas for this new approach.

Keywords: Bike, Car, health, pollution, Tlemcen.

Sommaire	Pages
Avant propos	1
Introduction	6
Chapitre I : Entrepreneuriat et création d'entreprise	7
Section 1 : généralité sur l'entrepreneuriat	7
1 / Entrepreneuriat	7
2/ Entrepreneur	9
3 / Caractéristiques de l'entrepreneur	10
Section 2 : création de l'entreprise	12
1/ L'entreprise	12
2 / Etapes de la création d'entreprise	12
3 / Types de financement en Algérie	13
4/ Formes juridiques de l'entreprise	14
Section 3 : le vélo dans le monde	18
1 / Histoire du vélo	18
2 / Santé vélo	20
3 / Le vélo en libre service	21
4 / Classement du vélo en libre-service en Europe	22
Chapitre II : Le projet	24
Section 1 : présentation du projet	24
1/ Présentation du cyclisme et de la ville de Tlemcen	24
2 / L'idée du projet	27
3/ Répartition des stations	28
4 / Responsabilité et obligation des clients	33
Section 2 : business plan	36
1 / Présentation du projet	36
2 / Etude marketing	39
3/ Etude technique	43
4 / Etude économique et financière	47
Conclusion générale et perspectives	51

Liste des tableaux et figures

		Pages
Tableau 1	Population dans les communes de Tlemcen	25
Tableau 2	Evolution démographique	26
Tableau 3	Pyramide des âges	26
Tableau 4	Profil de la clientèle potentielle	37
Tableau 5	Profil des concurrents	38
Tableau 6	Marketing service et prix	39
Tableau 7	Marketing Promotion	40
Tableau 8	Prévisions de vente mensuelles pour la première année.	41
Tableau 9	Prévision des ventes pour trois premières années	42
Tableau 10	Equipements et matériels	43
Tableau 11	Amortissement du matériel et équipements	44
Tableau 12	Personnel	46
Tableau 13	Coûts et financement du projet	47
Tableau 14	Compte d'exploitation prévisionnel annuel	48
Tableau 15	Bilan d'ouverture	49
Tableau 16	Calcul du seuil de rentabilité	50
Figure 1	Modèles de vélos	28
Figure 2	Carte de répartition des stations	30
Figure 3	Modèle de conteneur utilisé pour les stations.	31
Figure 4	Type de décoration possible des conteneurs.	32

INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

A l'occasion d'un voyage à l'étranger et après avoir utilisé une structure de transport innovante (le Vélib, Paris – France) l'idée nous est venue d'essayer d'ouvrir ce créneau qui n'existe pas chez nous.

Cette volonté d'essayer de faire aboutir un projet écologique, et surtout bénéfique sur le plan de la santé, a été exacerbée par les embouteillages dans la circulation automobile qui commencent à être de plus en plus fréquents et de plus en plus longs (on n'en est pas encore aux « bouchons »¹, mais, apparemment, cela se profile à l'horizon vu le nombre de véhicules qui a été mis sur le marché depuis ces quatre ou cinq dernières années).

La ville de Tlemcen s'est aussi développée aussi bien sur le plan démographique que sur le plan immobilier et en infrastructures urbaines (ville et banlieue). Elle a atteint des dimensions importantes sur le plan de la circulation (une dizaine de km d'Est en Ouest) et sur le plan démographique (progression en nombre « normale » de la société conjuguée à un relativement important exode rural durant les années 1990).

Notre projet, comme on va le voir, s'articule sur une expression de besoins et une étude quantitative et financière de sa faisabilité.

On commencera par un chapitre sur l'entrepreneuriat et la création d'entreprise et un second concernera le business plan de ce projet.

Enfin, nous terminerons avec une conclusion générale qui sera suivie par une expression de perspectives à moyen et long termes sur la viabilité d'un tel projet.

Pour ce faire nous avons une problématique inhérente à ce projet et qui consiste en comment créer un moyen de transport « public » différent et que la population visée acceptera et utilisera comme moyen facile, bénéfique sur le plan de la santé et de l'écologie et enfin économique?

L'hypothèse est de créer une entreprise qui offrira un moyen de transport adéquat et qui répondra à cette problématique à savoir une location de vélos à tout citoyen intéressé par tous les aspects cités.

¹ Bien que cela semble de plus en plus fréquent dans la capitale (Alger).

CHAPITRE I

ENTREPRENEURIAT

ET

CREATION D'ENTREPRISE

Chapitre I : entrepreneuriat et création d'entreprise

Introduction

Le début du troisième millénaire est marqué par le renouveau de l'esprit d'entreprendre et du comportement entrepreneurial, ces derniers affectent tous les pays et tous les domaines de la vie économique et sociale. Cela a toujours été un défi de définir l'entrepreneuriat et l'entrepreneur.

L'entrepreneuriat fait l'objet d'un engouement médiatique et politique pouvant conduire à des amalgames. Il est parfois utilisé dans des formes adjectives surprenantes : création d'affaires et activité. En effet, l'entrepreneuriat est étudié par des économistes, des sociologues, des historiens et des chercheurs des autres disciplines. L'entrepreneuriat peut correspondre à une ou plusieurs terminologies selon la discipline du chercheur.

Pour nous, il sera considéré comme une activité économique.

Section 1 : généralités sur l'entrepreneuriat

1- Définition de l'entrepreneuriat

C'est très souvent à tort que l'on pense à une confusion lors de la définition de l'entrepreneuriat. Le problème est bien tout autre et nous devons plutôt voir en cela une différence due à une divergence d'opinions issue de la provenance très diversifiée des différents auteurs; chacun essayant autant que possible d'avoir un penchant vers son domaine ou sa discipline d'origine. Ainsi, les tenants de l'économie pure pensent dans le sens de l'homo-economicus et de l'évolution de l'activité économique, pendant qu'une autre catégorie de chercheurs ou école de pensée² essaye d'intégrer à cette activité et à cet objectif purement micro-économique l'environnement autour de l'entrepreneur. Ils insistent donc sur des éléments tels que les rapports socio-culturels et politiques, l'environnement dans lequel il se trouve et vit, en bref une multitude de paramètres en présence lorsque nous parlons de l'entrepreneur face à l'entreprise.

La compréhension que nous avons de l'entrepreneuriat doit beaucoup à l'économiste Joseph Schumpeter ainsi qu'à l'école autrichienne. Pour Schumpeter³ (1950) un entrepreneur est une personne qui veut et qui est capable de transformer une idée ou une

²http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89cole_de_pens%C3%A9e_%C3%A9conomique visité le 12-04-2014

³Schumpeter, J. (1950) *Capitalism, Socialism, and Democracy*, 3rd edition, Harper and Row, New York, 1950

invention en une innovation réussie. L'entrepreneuriat conduit à une « destruction créatrice » dans les marchés et les secteurs de l'économie parce que de nouveaux produits et modèles économiques arrivent et remplacent les anciens. Ainsi, cette « destruction créatrice » est à l'origine du dynamisme industriel et de la croissance à long terme.

Pour Frank Knight⁴ (1967) et Peter Drucker⁵ (1970), l'entrepreneuriat consiste à prendre des risques.

L'entrepreneur est une personne qui est prête à mettre en jeu sa carrière et sa sécurité financière pour mettre en œuvre une idée, à mettre son temps et son capital dans une entreprise risquée.

Une autre définition de l'entrepreneuriat décrit le processus de découverte, d'évaluation et d'exploitation d'occasions. Ainsi un entrepreneur peut être défini comme « quelqu'un qui agit non en fonction des ressources qu'il contrôle actuellement, mais qui poursuit inlassablement une occasion » (Jeffrey Timmons).

En 1985, Peter Drucker révisé sa position, l'entrepreneuriat intelligent consiste à ne pas prendre de risques.

Gifford Pinchot⁶ III (1985) introduit le terme d'*Intrapreneuring* (transposé en « intrapreneuriat » en français) pour décrire les activités entrepreneuriales au sein même d'une grande organisation.

Pour Verstraete et Fayolle⁷ (2005), quatre paradigmes permettent de cerner le domaine de recherche en entrepreneuriat : la création d'une organisation (non réduite à la seule création d'entreprise, les expressions « émergence organisationnelle » ou « impulsion d'une organisation » étant plus appropriées), la détection-construction- exploitation d'une occasion d'affaires, la création de valeur, l'innovation.

Ces paradigmes peuvent se combiner, plutôt que s'opposer. Ces deux auteurs proposent la définition suivante :

« Entrepreneuriat : initiative portée par un individu (ou plusieurs individus s'associant pour l'occasion) construisant ou saisissant une opportunité, dont le profit n'est pas

⁴Knight, K. (1967) "A descriptive model of the intra-firm innovation process", *Journal of Business of the University of Chicago*, vol 40, 1967

⁵Drucker, P. (1970) "Entrepreneurship in Business Enterprise", *Journal of Business Policy*, vol 1, 197

⁶Pinchot, G. (1985) *Intrapreneuring*, Harper and Row, New York, 1985.

⁷Thierry Verstraete, Alain Fayolle (2005), *Paradigmes et entrepreneuriat*, Revue de l'Entrepreneuriat, 4(1)

forcément d'ordre pécuniaire, par l'impulsion d'une organisation pouvant faire naître une ou plusieurs entités, et créant de la valeur nouvelle pour des parties prenantes auxquelles le projet s'adresse».

Paturel⁸ (2007) propose une définition syncrétique de l'entrepreneuriat. Celui-ci est « à partir d'une idée, l'exploitation d'une opportunité dans le cadre d'une organisation impulsée, créée de toutes pièces ou reprise dans un premier temps, puis développée ensuite, par une personne physique, seule ou en équipe, qui subit un changement important dans sa vie, selon un processus qui aboutit à la création d'une valeur nouvelle ou à l'économie de gaspillage de valeur existante ».

La définition la plus courante est l'action de créer de la richesse et de l'emploi par la création ou la reprise d'une entreprise.

2- Définition de l'entrepreneur

La notion d'entrepreneur a connu jusqu'à ce jour une évolution notoire, on est parti de la conception de simple individu au personnage au centre de l'activité économique. La notion concerne tout d'abord l'exploitant agricole, ensuite tous ceux ayant pour fonction de faire circuler les denrées de la campagne vers les villes et de transformer ses richesses; sa mission étant de mettre des produits à la disponibilité des acheteurs (Cantillon⁹, 1755).

Say¹⁰ (1996) quant à lui voit en l'entrepreneur la pierre angulaire de la dynamique capitaliste. L'entrepreneur est donc un créateur et consommateur de valeur, laquelle valeur est indispensable à la prospérité de la société. Son objectif n'étant pas l'exploitation du travail d'autrui mais plutôt d'être économiquement indépendant. Il en ressort en définitive trois sortes d'opérations industrielles: les recherches du savant, les applications de l'entrepreneur et l'exécution de l'ouvrier.

Schumpeter fait la synthèse de Cantillon et Say, l'entrepreneur devient le responsable de la science économique. Schumpeter le place au centre de l'analyse et lui assigne la fonction d'innovation, l'innovation étant définie comme tout changement porteur

⁸Robert Paturel (2007), Grandeurs et servitudes de l'entrepreneuriat, Editorial du n° spécial de la Revue internationale de psychosociologie consacré aux Représentations entrepreneuriales, Direction R. PATUREL, C. SCHMITT et C. BOURION, Volume XIII, n° 31, Hiver 2007, pages 27-43.

⁹*Entrepreneur and Economist*. New York : Oxford University Press, 1986. Traduction française : *Richard Cantillon, le rival de Law*. Paris, Hermann, 1997.

¹⁰Manuscrits sur la monnaie, la banque et la finance (1767-1832). Cahiers Monnaie et Financement, Université Lumière-Lyon II, 1995.

de profit nouveau. Le profit quant à lui étant juste sa rémunération. La prise de décision et sa fonction managériale définissent sa particularité majeure; il n'est ni inventeur, ni capitaliste et par conséquent ne prend aucun risque.

Les conceptions nouvelles de l'entrepreneur le définissent comme quelqu'un qui forme et réalise un projet. L'entrepreneur met en place un projet dont la réussite réside dans la minimisation la plus possible du niveau du risque qui entoure ses décisions ainsi que dans sa capacité à gérer.

Louis Jacques FILION (1988) intègre toutes ces dimensions et nous offre cette définition dans laquelle nous pouvons assez clairement reconnaître l'entrepreneur que nous rencontrons tous les jours de notre vie: «Un entrepreneur est une personne imaginative, caractérisée par une capacité à se fixer et à atteindre des buts. Cette personne maintient un niveau élevé de sensibilité en vue de déceler des occasions d'affaires. Aussi longtemps qu'il ou elle continue d'apprendre au sujet d'occasions d'affaires et qu'il ou elle continue à prendre des décisions modérément risquées qui visent à innover, il ou elle continue de jouer un rôle entrepreneurial».

3- Caractéristiques de l'entrepreneur

Difficile de dire s'il existe un profil-type de l'entrepreneur, mais de nombreuses études font état de l'existence des caractéristiques et des traits de personnalité, des traits de comportement dans l'action qui sont le lot commun des entrepreneurs qui réussissent sont :

~ Energie et dynamisme

On ne devient pas entrepreneur et, surtout, on ne réussit pas dans cette fonction si le temps de travail est celui des accords professionnels. On n'est pas entrepreneur à temps partiel ! Créer une entreprise représente un effort important, mobilisateur de temps, d'énergie. La développer de même.

~ Confiance en soi

Un investisseur n'acceptera pas de placer des fonds dans une affaire gérée par quelqu'un qui n'aurait pas confiance en soi. Confiance en soi, pas confiance qu'en soi. Détermination, mais pas Obstination. Rester sourd aux avertissements que donnent les faits est l'une des causes fréquentes de faillite.

~ Capacité à intégrer le long terme

Créer une entreprise, une organisation, suppose, dans le présent, développer un ensemble d'actions qui n'auront un sens que plus tard. Il n'y a pas de création d'entreprise réussie sans capacité à imaginer demain, sans perception de la durée, sans vision du moyen et du long terme. Les objectifs de l'entrepreneur sont situés dans le futur. Tout ce qu'il fait dans le présent aura une conséquence demain.

~ Capacité à résoudre de multiples problèmes

Lorsqu'on crée une entreprise, on doit s'attendre et être prêt à surmonter des difficultés de tous ordres, traiter plusieurs problèmes en même temps. Il ne suffit pas de les résoudre théoriquement, mais en plus de mettre les solutions en œuvre.

~ Acceptation de l'échec

L'échec fait partie de la réussite. Il n'existe pas d'œuvre humaine sans revers ou déconvenues. Pour le vrai entrepreneur, l'échec, l'erreur, le revers est source de remise en question, de détection de nouvelles opportunités et donc de réussite ultérieure.

~ Mesure dans la prise du risque

L'entrepreneur n'est pas un joueur qui s'enrichit en faisant un coup. Il prend des risques longuement appréciés, calculés, qui sont dans une perspective à moyen ou long terme.

~ Ouverture à l'innovation et à la création

Pour qu'une entreprise survive, elle doit évoluer : dans ses produits, dans ses structures, sur le plan social. D'où la nécessité d'une ouverture généralisée à l'innovation.

Section 2 : création d'entreprise

1- L'entreprise

Que l'on parle d'entreprise, de firme ou d'organisation; un essai de définition apparaît tout de même assez complexe. Mais si l'on considère la logique propre à la démarche de l'économie industrielle qui repose sur l'hypothèse selon laquelle l'industrie se transforme sous l'effet des stratégies des firmes¹¹, on peut raisonnablement parler de la firme comme l'unité de base de l'ensemble que constitue l'industrie.

En effet et ce pendant longtemps, l'économiste s'est toujours intéressé au fonctionnement et aux conditions d'équilibre sur le marché, ceci au détriment de la firme qui était alors qualifiée de « *boîte noire* »; l'entreprise étant donc réduite juste à l'allocation optimale des ressources disponibles pour un maximum de profit.

L'entreprise est une unité dont l'activité essentielle consiste à transformer des flux d'entrées (matières premières, services...) en flux de sortie (produits finis, déchets...) selon une relation technique appelée fonction de production (Gilbert Koenig, 1988) ; c'est la considération en terme de « *boîte noire* » résultant de l'analyse Néo-Classique¹². Il est ici regroupé en un ensemble tous les détails de son activité et de son organisation, soit par souci de ne pas s'en occuper, soit celui de ne pas les appréhender dans toute leur complexité.

La création d'entreprise est l'activité qui consiste à rassembler divers facteurs de production, produisant pour la vente de biens ou services et distribuant des revenus en contrepartie de l'utilisation des facteurs.

2- Étapes de la création d'entreprise

Créer une entreprise nécessite de faire aboutir différentes étapes :

1. Trouver une idée à partir des atouts, des intérêts, des goûts et des motivations ainsi que les grandes tendances. Il n'est pas forcément obligatoire de trouver une idée innovante pour réussir un projet de création d'entreprise : une grande majorité des créations d'entreprises qui réussissent n'est "que" la copie de business existants.

¹¹<http://www.theses.fr/2001MARN0098> vu le 17-05-2014

¹²<http://www.klubprepa.fr/Site/Document/ChargementDocument.aspx?IdDocument=2404> visite le 17-05-2014

2. Évaluer l'idée de création d'entreprise grâce à un outil d'évaluation de projet. Cette étape est indispensable, elle permet d'évaluer le potentiel du projet mais aussi de la capacité à le mener à bien.
3. Réaliser une étude de marché.
4. Réaliser un plan d'affaires ou business plan soit le point complet sur la stratégie suivie, assorti d'une prévision technique et financière, fort utile notamment pour trouver des financements
5. Choisir un statut juridique adapté.
6. Réaliser les formalités nécessaires auprès de l'administration.
7. Apprendre à vendre, à faire de la qualité, à gérer.

3- Types de financement en Algérie

La création d'entreprises dépend de multiples facteurs sociologiques, économiques, financiers, technologiques, fiscaux, législatifs et institutionnels. Les pouvoirs publics accordent une importance accrue au développement des entreprises.

Vu la fragilité naturelle des nouvelles entreprises face à l'environnement dans lequel elles se développent, il est devenu utile de les aider en instaurant des systèmes publics d'appui à la création d'entreprises en utilisant une panoplie de leviers: avantages fiscaux, financement, statuts dérogatoires.

A ce titre, le pouvoir public algérien, conscient du rôle des petites et moyennes entreprises dans le développement économique, a mené une politique de promotion¹³ du secteur de la PME afin de booster la création de nouvelles entreprises et d'assurer leurs pérennisation et ce à travers certaines mesures parmi lesquelles la création des structures d'appui au niveau local.

Ces dernières auront pour objectifs de réduire les contraintes liées au développement des PME, et favoriser l'émergence d'un environnement propice à leur croissance et au développement de l'esprit entrepreneurial.

¹³<http://www.joradp.dz/> visité le 04-04-2014

On peut citer :

ANSEJ : AGENCE NATIONALE DE SOUTIEN DES JEUNES

ANDI : AGENCE NATIONALE DE DEVELOPPEMENT DE L'INVESTISSEMENT

CNAC : CAISSE NATIONALE D'ASSURANCE CHOMAGE

PEPINIERE D'ENTREPRISES

CREDIT BANQUAIRE

Il existe un autre type de financement qui repose sur les moyens propres de l'entrepreneur : il se nomme l'AUTOFINANCEMENT

4- Formes juridiques de l'entreprise

Les modalités de création d'entreprises et d'investissement en Algérie obéissent à des règles clairement définies par le Code du Commerce ainsi que par les textes régissant le Centre national du registre du commerce (CNRC)¹⁴.

Avant toute rédaction de l'acte notarié ou de toute inscription auprès des services du registre du commerce, l'opérateur économique ou le créateur d'entreprise doit se conformer aux règles en vigueur, c'est à dire opter pour un secteur donné d'activité, choisir le lieu d'implantation de son entreprise, le mode de financement de son projet et surtout définir la forme juridique de son entreprise.

Il existe plusieurs formes juridiques qui permettent à un porteur de projet de créer une entreprise qui répond à ses attentes, seul ou avec des associés. En optant pour telle ou telle forme juridique, il fixera ainsi le mode d'imposition approprié, tel que défini par la législation fiscale, ainsi que les responsabilités et les obligations qui en découlent.

4.1. Créer seul son entreprise.

En voulant être son propre patron, et ainsi seul gestionnaire de son affaire, le porteur de projet peut choisir entre deux (2) formes juridiques :

¹⁴<http://www.cnrc.org.dz/fr/presentation/#dropp1> visité le 04-04-2014

L'entreprise individuelle (personne physique) ou l'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée ou EURL.

L'entreprise individuelle (personne physique) Cette forme d'entreprise est destinée en général pour les entreprises de taille modeste ne demandant pas de statut, sa création est simple.

L'accomplissement des formalités d'inscription au registre du commerce est rapide à cause de la confusion entre le patrimoine du créateur et celui de l'entreprise, l'acquittement des dettes de l'entreprise peut s'étendre aux biens personnels du créateur ; l'immatriculation au registre du commerce confère la qualité de commerçant à son créateur.

L'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée EURL est une société de personne(s) ; le capital social minimum exigé est de 100.000 dinars les biens personnels du créateur seront distincts de ceux de l'entreprise et il ne répondra de ce fait des dettes de l'entreprise qu'à concurrence du capital social ; l'immatriculation au registre du commerce confère la personnalité morale à l'entreprise et la qualité de commerçant au gérant.

4.2. Créer une entreprise avec des associés.

L'opérateur économique qui ne veut pas travailler seul, et souhaite créer son entreprise avec un ou plusieurs associés, a la possibilité de prendre des engagements au nom et pour le compte de sa société en choisissant la forme juridique qui lui convient le mieux parmi les suivantes :

Société en nom collectif ou SNC :

La SNC est une société de personnes. C'est en général une entreprise familiale, le nombre minimum d'associés est de deux (2), il n'y a pas de minimum de capital social exigé, le capital social est divisé en parts sociales, la gérance appartient à tous les associés, sauf stipulation contraire des statuts tous les associés répondent indéfiniment et solidairement des dettes de l'entreprise.

L'immatriculation au registre du commerce confère à l'entreprise la personnalité morale et à tous les associés la qualité de commerçants. (Art. 551 et suite du Code du commerce)

Société en commandite simple (SCS) :

La SCS est une société hybride de personnes pour les commandités et de capitaux pour les commanditaires, le capital social est divisé en parts sociales, la société est gérée par un ou plusieurs gérants, les commandités répondent indéfiniment et solidairement des dettes de l'entreprise, les commanditaires ne répondent des dettes de l'entreprise qu'à concurrence de leurs apports.

L'immatriculation au registre du commerce confère à l'entreprise la personnalité morale et aux commandités la qualité de commerçants. (Art. 563 bis et suite du code du commerce/ Décret législatif n°93-08 du 25 avril 1993)

Société à responsabilité limitée (SARL) :

La SARL est une société de capitaux, elle doit être constituée par un minimum de deux associés et d'un maximum de vingt, le capital social minimum exigé pour sa constitution est de 100.000 dinars. Le capital social est divisé en parts sociales d'égale valeur nominale de 1.000 dinars au moins ; elle peut être gérée par un ou plusieurs gérants, les associés répondent des dettes de l'entreprise à concurrence de leurs apports,

L'immatriculation au registre du commerce confère la personnalité morale à l'entreprise et la qualité de commerçant uniquement aux gérants.(Art. 564 et suite du code du commerce/ Ordonnance n° 96-27 du 9 décembre 1996)

Société par actions (SPA) :

La SPA est une société de capitaux, c'est la forme par excellence des grandes entreprises elle regroupe un minimum de sept (7) actionnaires, le minimum de capital social pour sa constitution est de cinq millions (5.000.000) de dinars, en cas d'appel public à l'épargne et d'un million (1.000.000) de dinars s'il n'y a pas d'appel public à l'épargne. Le capital social est divisé en actions ; elle est gérée par un Conseil d'Administration composé de trois membres au moins et de douze au plus, présidé par un président directeur général, contrôlé par un conseil de surveillance.

Le fonctionnement des organes de gestion obéit à des règles strictes, la responsabilité des actionnaires des dettes de l'entreprise est à concurrence de leurs apports.

L'immatriculation confère la personnalité morale à l'entreprise et la qualité de commerçants aux membres du Conseil d'Administration. (Art. 592 et suite du code du commerce/ Décret législatif n° 93-08 du 25 avril 1993).

Société en commandite par actions (SCA) :

La SCA est une société hybride de personnes pour les commandités et de capitaux pour les commanditaires elle est constituée entre un ou plusieurs commandités et des commanditaires ; le nombre des associés commanditaires ne peut être inférieur à trois (3) le minimum de capital social pour sa constitution est de cinq millions (5.000.000) de dinars en cas d'appel public à l'épargne et de un million (1.000.000) de dinars s'il n'est pas fait appel public à l'épargne. Le capital est divisé en actions, elle peut être gérée par un ou plusieurs gérants, les commanditaires sont des actionnaires et ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports. Les commandités répondent indéfiniment et solidairement des dettes de l'entreprise.

L'immatriculation au registre du commerce confère la personnalité morale à l'entreprise et la qualité de commerçants aux commandités. (Art. 715 ter du code du commerce)

Groupement.

Le groupement est constitué entre deux ou plusieurs personnes morales pour une durée déterminée il est constitué en vue de mettre en œuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité, il ne donne pas lieu par lui-même à la réalisation et au partage de bénéfices et peut être constitué sans capital il est administré par une ou plusieurs personnes, les membres du groupement sont tenus des dettes de celui-ci sur leur patrimoine propre, ils seront solidaires sauf convention contraire avec des tiers contractants l'immatriculation au registre du commerce confère au groupement la personnalité morale. (Art. 796 et suite du code du commerce)

Filiales, Participations.

Lorsqu'une société possède plus de 50 % du capital d'une autre société, la seconde est considérée comme filiale de la première.

Une société est considérée comme ayant une participation dans une autre société, si la fraction du capital qu'elle détient dans cette dernière est inférieure ou égale à 50 %.

Références juridiques : Ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975 portant code de commerce modifiée et complétée (Ordonnance n°96-27 du 9 décembre 1996) Loi n°04-08 du 14 août 2004 relative aux conditions d'exercice des activités commerciales.

Section 3 : Le vélo dans le monde

1/ Histoire du vélo

L'histoire de la bicyclette pourrait remonter à 1493 : dans le « Codex Atlanticus », on trouve en effet une esquisse d'un élève de Léonard de Vinci, décrivant un dispositif ressemblant fortement à l'objet actuel : soit un modèle en bois, avec deux roues de taille identiques, un pédalier et une chaîne reliant la roue arrière.

Mais on ne trouve aucune trace de la réalisation d'un quelconque prototype. Ce dessin reste sujet à controverses et serait plus vraisemblablement un canular.

En 1817, le baron allemand Karl Drais von Sauerbronn invente sa *Laufmaschine* ou « machine à courir » qui est présentée à Paris la même année (Brevet d'importation français déposé par Louis-Joseph Dineur au nom du Baron Drais le 17 février 1818 : sous l'appellation d'une « Machine dite vélocipède »¹⁵). La *draisienne* (version 1817) possède deux roues alignées, reliées à un cadre en bois par des fourches, la roue avant pouvant pivoter latéralement. Cet engin connaît un certain succès, en particulier au Royaume-Uni et aux États-Unis

La bicyclette est l'un des principaux moyens de transport dans de nombreuses parties du monde. Sa pratique, constitue à la fois un usage quotidien, un loisir populaire et un sport.

Par rapport à la marche, le vélo est deux à trois fois plus efficace à effort énergétique égal et entre deux à quatre fois plus rapide. Il a été également calculé qu'en termes de conversion en mouvement de l'énergie issue de la nourriture.

¹⁵David V. Herlihy, *Bicycle: the history*, Yale University Press, 2004 ISBN 978-0-300-12047-9)

Avec plus d'un milliard et demi de bicyclettes¹⁶ circulant sur la planète, le vélo est toujours le moyen de transport le plus utilisé au monde. L'apparition du vélo aurait provoqué ou accéléré plusieurs évolutions de société.

Néanmoins, le nombre moyen de kilomètre parcouru par personne et par an varie fortement selon les régions et les pays

Le vélo est un moyen de déplacement économe en énergie, peu dangereux et occupant peu d'espace. Il a une faible empreinte écologique (s'il est utilisé). En milieu urbain, pour les déplacements courts, il est une bonne alternative à l'automobile. Pour les déplacements plus longs ou pour se rendre à son travail, toujours en milieu urbain, il constitue un excellent complément aux transports en commun, car il démultiplie l'aire desservie.

Un réseau paneuropéen de véloroutes et de voies vertes est en cours de constitution, pour que les cyclistes puissent se déplacer sans danger à travers toute l'Europe, tout en ayant un accès facilité à des lieux de restauration. Au Québec, un projet similaire appelé la route verte¹⁷ a été inaugurée en 2007, et couvre le territoire habité d'est en ouest de la province. En Europe, de nombreuses régions sont aménagées à l'intention des cyclistes, mais les différences nord-sud et ville-campagne restent très importantes. Ce sont surtout les Pays-Bas (Utrecht, Amsterdam par exemple) et le Danemark, qui se distinguent : les villes de Groningue et de Copenhague sont souvent citées en exemple. Et pourtant, selon certaines sources, c'est la ville de Ferrare, dans le Nord de l'Italie, qui aurait la proportion de cyclistes la plus élevée au monde¹⁸. Les vélibs, les vélos en libre-service, les vélotaxis et les vélo cargos (trporteur utilitaires multi-fonctions convenant au transport et aux livraisons comme aux activités de propreté ou à la vente ambulante) sont d'autres exemples d'alternatives écologiques et de mobilité durable.

¹⁶<http://globometer.com/velos.php> visité le 18-05-2014

¹⁷http://www.routeverte.com/rv/top5_e visité le 18-05-2014

¹⁸Dolce vita e bicicletta, pages 14-15 [archive], sur le site <energie-environnement.ch

2/ Santé vélo

La pratique du vélo apporte des bienfaits en termes de santé publique, parce qu'il s'agit d'un exercice physique d'intensité moyenne : c'est précisément ce qu'il faut pour réduire les risques de maladies cardiovasculaires. La pratique quotidienne du vélo est également recommandée par l'OMS¹⁹ ou la Commission européenne dans la lutte contre l'obésité²⁰. Aux Pays-Bas, une étude commandée par le ministère néerlandais des Transports montre que dans ce pays un travailleur sur trois va régulièrement au travail à vélo. Ceux qui utilisent un vélo tous les jours ouvrés sont statistiquement moins souvent malades et donc plus rentables pour leurs employeurs.

Si l'on considérait que les deux autres tiers rassemblaient des personnes en moins bonne santé, celles-ci se porteraient mieux en pratiquant le vélo. Le ministre a suite à cette étude prévu 70 millions d'euros en 2009 pour aménager des pistes cyclables facilitant les trajets domicile travail et pour des mesures d'accompagnement des cyclistes (augmentation des parcs à vélos sécurisés dans les gares)²¹.

Il existe aussi des risques liés à l'utilisation du vélo, tels que les accidents de trafic ou l'exposition aux polluants atmosphériques. Bien sur il y a une amélioration de la qualité de l'air, mais un risque accru d'exposition aux polluants atmosphériques lors du déplacement à vélo. Le cycliste n'est pas toujours moins exposé aux polluants de l'air que les autres usagers de la route. Même sur une route circulante, les concentrations de gaz et de particules peuvent être inférieures aux concentrations dans les voitures parce que le cycliste roule sur le côté de la chaussée et parce que la prise d'air des véhicules est généralement plus proche des pots d'échappement que ne l'est le nez du cycliste – où les taux de pollution sont plus faibles. Sa position surélevée lui permet d'échapper à certains polluants qui sont plus lourds que l'air.

Néanmoins la plupart des études montrent que les différences en termes de concentrations de particules dépendent très fort de l'endroit où les mesures sont prises. Si on prend en compte l'aspect respiration dû à l'effort physique que fournit le cycliste lors de son déplacement, il y a de très fortes différences vélo-voiture en termes de quantités de pollution inhalées. Le cycliste inhale un volume d'air 4,3 fois supérieur à celui inhalé par

¹⁹Rapport de l'OMS Stratégie mondiale pour l'alimentation, l'exercice physique et la santé, 2004

²⁰LIVRE BLANC : *Une stratégie européenne pour les problèmes de santé liés à la nutrition, la surcharge pondérale et l'obésité.*

²¹<http://dx.doi.org/10.1016/j.atmosenv.2014.04.028>

l'automobiliste, ce qui augmente significativement l'exposition du cycliste aux émissions de polluants générées par le trafic et cela peut provoquer des effets sur sa santé. Sans compter que les cyclistes peuvent profiter de leur flexibilité pour explorer des parcours qui évitent les grands axes de circulation

3/ Le vélo en libre service :

Un système de **vélos en libre-service** (VLS) met à disposition du public des vélos, gratuitement ou non. Ce service de mobilité permet d'effectuer des déplacements de proximité principalement en milieu urbain. Cette location de vélos est une forme de consommation collaborative et permet ainsi de lever trois freins à la pratique du vélo : le stationnement à domicile, le vol et la maintenance de son vélo personnel.

Le premier système²² de ce type porté par une collectivité territoriale en France vit le jour à La Rochelle en 1974 avec l'installation de 350 « vélos jaunes » répartis dans trois stations en centre-ville, presque 10 ans après la mise à disposition gratuite des vélos blancs de Provo à Amsterdam en 1965.

Les premières offres ont été financées quasi intégralement par les recettes publicitaires, comme pour le service phare de J. C. Decaux à Lyon, *vélo'v* ; le montant exact de la subvention du Grand Lyon n'a jamais été dévoilé et les résultats financiers de ce qui fut longtemps la vitrine du système *Cyclocity* ne sont pas publiés.

Les tarifs d'utilisation très généreux de l'offre lyonnaise *vélo'v* ont été fortement relevés dans les nouvelles offres *Cyclocity* en place en France. Ce n'est cependant pas suffisant pour des villes de taille moyenne comme Aix-en-Provence où le "V'hello" de *Cyclocity* est épinglé par la chambre régionale des comptes.

Plus de 130 millions de coups de pédales. Depuis le lancement en 2007²³, c'est le nombre de fois que les Vélib', ces bicyclettes grises en libre-service, ont été empruntés pour parcourir la capitale française. A Lyon, le système de location "Vélo'v", a été inauguré dès 2005 et compte près de 4.000 vélos. Les Lyonnais sont d'ailleurs encore plus férus de la petite reine que les Parisiens. Le Vélo'v est 1er et le Vélib' arrive second dans le classement établi par l'Automobile Club Association qui compare les systèmes de location de vélos en libre-service de 40 grandes villes européennes.

²²http://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9los_en_libre-service visité le 18-05-2014

²³<http://www.challenges.fr/transports-et-defense/20120628.CHA8196> visité le 18-05-2014

Le métropolitain peut ainsi juger les performances de ce mode de déplacement parmi les autres villes d'Europe.

Mais pour l'Automobile club, il s'agissait surtout "d'aider les touristes pour qu'ils soient mieux informés sur leur possibilité de se déplacer avec des vélos", indique Céline Kastner, responsable juridique.

4/ Classement du vélo en libre-service en Europe :

Pour mener cette étude, quatre critères ont été retenus : l'accessibilité, l'information des clients, la facilité de location ainsi que la qualité des vélos. La présence de pistes cyclables n'a pas été incluse dans l'enquête car "indépendante de l'outil de location de vélos".

Ainsi, des villes comme Amsterdam, La Haye et Utrecht aux Pays-Bas, sont dernières du classement alors que le vélo y est roi. "Les systèmes OV-fiets sont très insuffisants en nombre de vélos et en accessibilité alors que ce mode de déplacement est privilégié dans le pays. Il y a davantage de vélos en location pour la journée et le week-end qu'en libre-service", justifie Céline Kastner²⁴.

Deux autres villes françaises apparaissent dans l'étude. Strasbourg (Vélhop) est 32ème, lorsque Marseille et son système *Le vélo* s'empare de la 12^{ème} position.

Classement complet des systèmes de vélos en libre-service dans 40 villes européennes :

1. Lyon (Vélo'v)
2. Paris (Vélib')
3. Bruxelles (Villo!)
4. Berlin (Call a bike)
5. Stuttgart (Call a bike)
6. Luxembourg (vel'oH!)
7. Valence (Valenbisi)
8. Hambourg (StadtRADHamburg)
9. Milan (BikeMi)
10. Turin ([TO]BIKE)
11. Séville (SEVici)
12. Marseille ((le vélo)
13. Munich (Call a bike)

²⁴Céline Kastner : Juriste à l'Automobile Club d'Alsace, Fondé en 1904, l'Automobile Club Association regroupe aujourd'hui plus de 700 000 membres, et représente les intérêts, en matière de mobilité, de tous les automobilistes et usagers de la route.

14. Cologne (Call a bike)
15. Nuremberg (Norisbike)
16. Anvers (Velo-Antwerpen)
17. Leipzig (nextbike)
18. Ljubjana (Bicikelj)
19. Prague (HOMEPORT Praha)
20. St. Hippolyte (nextbike)
21. Dublin (dublinbikes)
22. Vienne (Citybike Wien)
23. Bienne (velospot)
24. Lausanne (velopass)
25. Lugano (velopass)
26. Aarhus (Aarhus bycykel)
27. Parme (Puntobici bike sharing)
28. Londres (Barclays cycle hire)
29. Wroclaw (WRM nextbike)
30. Copenhagen (Bycyklen i Kobenhavn)
31. Oslo (Smartbike)
32. Strasbourg (Véllhop)
33. Saragosse (Bizi)
34. Stockholm (Stockholm city bikes)
35. Barcelone (Bicing)
36. Bari (BARInBici)
37. Aveiro (BUGA)
38. Utrecht (OV-fiets)
39. Amsterdam (OV-fiets)
40. La Haye (OV-fiets)

CHAPITRE II

LE PROJET

Chapitre II : Le projet

Section 1 : présentation du projet

Consciente des enjeux que l'environnement représente pour un développement durable, l'Algérie adopte actuellement des stratégies pour la préservation de l'environnement dans différents secteurs. Ces stratégies reposent sur plusieurs axes, entre autres : la préservation de l'eau, des sols et des forêts des écosystèmes sensibles (littoral, steppe, Sahara), la dépollution industrielle, la protection du patrimoine archéologique, des espaces naturels et des espèces animales et végétales et les aires marines, la gestion des déchets spéciaux qui s'inscrit dans la Stratégie Nationale Environnementale (SNE), ainsi que dans le Plan National d'Actions Environnementales et du Développement Durable (PNAE-DD) à travers l'adoption d'un Programme National de Gestion Intégrée des Déchets Ménagers et Assimilés (PROGDEM)²⁵

En effet le fait de circuler à vélo/bicyclette lui permettra de se maintenir en forme tout en allant vers son travail, ses courses ou simplement une simple ballade/promenade. Pour la ville, la densité de la circulation entraîne une consommation excessive de carburants et une pollution qui nous ont amenés à penser à un système de transport « zéro carbone » !! Aucune émission gênante ni polluante, (des véhicules à moteurs), à laquelle il a fallu s'habituer...jusqu'à ce que cela atteigne des seuils intolérables (cas de pays développés et même en développement (cas de la Chine qui vient, devant le grave danger de pollution de l'air, de fermer – 18/01/2014 – ses autoroutes à Pékin...)).

1 - Présentation du cyclisme et de la ville de Tlemcen

Le **cyclisme**²⁶ recouvre plusieurs notions : il est d'abord une activité quotidienne pour beaucoup, un loisir pour d'autres (cyclotourisme) et un sport proposant des courses à bicyclette selon plusieurs disciplines : l'école de cyclisme, le cyclisme sur route, le cyclisme sur piste, le cyclocross, le vélo tout terrain (abrégé couramment *VTT*), le cyclisme en salle et le polo-vélo. Le sport cycliste est réglementé au niveau mondial par l'Union cycliste internationale.

²⁵ L'Algérie face aux enjeux environnementaux avec une stratégie intégrant le développement durable ; réseaux chems Mardi 30 octobre 2012.

²⁶<http://fr.wikipedia.org/wiki/Cyclisme#B.C3.A9n.C3.A9fices>

Les exercices physiques du cyclisme sont liés à l'amélioration de la santé et au bien-être. Elles assurent, selon la plupart des études de santé, la perte de poids, améliorent l'endurance, diminuent les temps de récupération, permettent d'éviter les maladies cardiovasculaires liées à l'âge et amplifient les voies respiratoires. Tous ces effets sont bons à long terme. Néanmoins, les risques sont prépondérants en cas d'effort trop fréquent. Bien qu'exposé à la pollution automobile, les bénéfiques semblent l'emporter sur les effets de cette pollution, par rapport aux autres modes de déplacement.

Pour une demi-heure de vélo, à une vitesse moyenne de 16km/h, une personne de 75 kilogrammes perd 223 calories²⁷ (*chiffres donnés à titre indicatif*).

Le Parc National de Tlemcen ; wilaya (plus de 9000 km²) frontalière avec le Maroc, une population de plus d'un million d'habitants et avec une tranche d'âge majoritaire entre 20 ans et 29 ans ; illustre bien ce concept. Le Grand Tlemcen est une ville, à 800m d'altitude, regroupant trois communes : Tlemcen, Mansourah et Chetouane. Elle s'étend sur plus de 10 km (Est-Ouest). Elle possède un parc automobile qui ne cesse d'augmenter et qui est la raison d'embouteillages quotidiens²⁸.

En 2008, la population²⁹ de la wilaya de Tlemcen était de 949 135 habitants contre 707 453 en 1987. Cinq communes dépassaient alors la barre des 40 000 habitants.

En revanche, notons l'augmentation du volume de la population résidente totale touchant d'une manière différenciée les autres groupes d'âges ; plus importante auprès des moins de 5 ans, des 5-9 ans et des 30-35 ans.

Tableau 1 : population dans les communes de Tlemcen

Ville	Population (âmes)
Tlemcen	140 158
Mansourah	49 150
Chetouane	47 600

²⁷<http://www.tabledescalories.com/calories-brulees.html>

²⁸<http://fr.wikipedia.org/wiki/Tlemcen>

²⁹http://www.dcwtlemlen.dz/fr/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=27 visité le 09/04/2014

Évolution démographique (Source : recensement)		
1987	1998	2008
707 453	846 942	949 135

TABLEAU 2: Evolution démographique (SOURCE : R. G. P. H., ANNEE 2011)

La pyramide des âges montre, en 2008, une importante population jeune : plus de la moitié de la population de la cité a moins de 30 ans. Cependant, on observe une diminution des naissances à partir de 1988 avant une reprise de natalité sur la période 2004-2008.

Pyramide des âges (tableau 3)

Pyramide des âges à **Tlemcen** en
2008 en pourcentage

Hommes	Classe d'âge (ans)	Femmes
0,62	80 et +	0,79
1,65	70 à 79	1,87
2,52	60 à 69	2,71
4,44	50 à 59	4,21
6,39	40 à 49	6,09
7,70	30 à 39	7,56
9,31	20 à 29	9,02
9,12	10 à 19	8,59
8,85	0 à 9	8,57

Tableau 3 : Pyramide des âges

L'estimation de la structure par âge fait ressortir que :

La part de la population âgée de moins de cinq ans continue sa progression, passant de 11,2% à 11,4% entre 2012 et 2013.

La part de la population âgée de moins de 15 ans connaît elle aussi une remontée, passant de 27,9 % à 28,1 % ; durant la même période,

La population en âge d'activité (15 à 59 ans) continue d'enregistrer une régression, passant ainsi de 64,0% à 63,6%, entre 2012 et 2013, alors que la part des personnes âgées de 60 ans et plus continue toujours sa progression, et passe de 8,1% à 8,3% au cours de la même période, soit un volume de 3 188 000 personnes.

D'autre part, le volume de la population féminine en âge de procréer (15 – 49ans), a connu une augmentation de 100000 par rapport à 2012; atteignant ainsi 10,6 millions de femmes.

En volume, la population nationale résidente est passée de 34 590 000 à 38297000 entre les 1^{ers} juillet 2008 et 2013, soit un accroissement brut de 3 706 000 personnes, ce qui correspond à un taux d'accroissement annuel moyen de 2,06%.

Cependant, il est à noter, que le dynamisme enclenché au début des années 2000 par la reprise du volume des naissances, associé à la transition démographique entamée à la moitié des années quatre-vingt ont conduit à des modifications structurelles dans la pyramide des âges de la population.

Ainsi, durant cette période, nous assistons à une régression du volume de la population âgée de 10 à 24 ans, (soit une baisse de 378 000 pour la catégorie âgée de 10 à 14 ans et 524 000 auprès des 15-24 ans entre 2008 et 2013)

2 - L'idée du projet

Notre projet, la création d'une entreprise, vise l'amélioration du cadre de vie du citoyen en lui permettant, à travers l'outil que nous proposons, de substituer certains réflexes et en développer d'autres ; parmi ceux-ci, et c'est là un des objectifs de l'entreprise, le respect (total) de l'environnement. Cette idée est une inspiration Du vélib' paris, vu que c'est une première dans le marcher Algérien et la majorité du peuple est plus ou moins jeunes et dynamique

L'utilisation de l'outil qui est proposé est écologique et a un impact direct sur la santé du particulier– et sur celui de sa ville en général. Cet outil est un vélo qu'il peut louer (à l'heure ou à la journée, voire un abonnement) et qu'il peut prendre et le déposer à des endroits différents (les stations sont étudiées en fonction d'un plan de circulation qui peut arranger au maximum l'utilisateur).

Le client peut choisir le type, le modèle et la taille du vélo

Type : vélo de course, vélo tout terrain, vélo de ville

Modèle : masculin, féminin

Taille : 26, 24, 22 pouces



Fig. 1 : Modèles de vélos.

3/ répartition des stations

Les stations sont étudiées en fonction d'un plan de circulation qui peut arranger le maximum l'utilisateur il est comme suit : (Voir carte)³⁰

- 1- Imama en face du café *Dubai*,
- 2- Kiffan à côté de l'Hôtel *Ibis*,

³⁰ Source : google maps.

- 3- Imama à côté de la piscine olympique,
- 4- Bouhanak placette entre Facultés de Droit et Sciences Economiques et Ecole doctorale,
- 5- Pôle Universitaire Rocade
- 6- Pôle Universitaire Chetouane
- 7- Faculté de Médecine
- 8- Centre ville grande placette
- 9- Zone industrielle
- 10-Plateau Lalla Setti
- 11-Mairie centrale de Tlemcen
- 12-Boulevard des 24 mètres Lycée Ahmed Ben Zekri (*Polyvalent*)
- 13-Bel Air - Radio Tlemcen
- 14-Abou Tachfine côté mosquée

La répartition des stations conduit à une bonne répartition du nombre de vélos suivant les stations, les journées et les heures.

Les stations sont connectées entre elles par un réseau intranet pour permettre l'identification de chaque client avec le vélo qu'il a loué afin d'avoir un bon timing.

Il y aura un fourgon qui veillera sur le bon équilibre du nombre de vélos par station.

Les stations sont des conteneurs décorés d'une façon attirante entreposés dans un espace de la ville qui ne gênera en rien la circulation (des piétons ou des véhicules).

Fig. 2. Carte de répartition des stations



Fig. 3. Modèle de conteneur utilisé pour les stations.



Fig. 4. Type de décoration possible des conteneurs.

Afin qu'un client puisse bénéficier du vélo, il doit payer soit :

- un abonnement mensuel de 2000 DA pour pouvoir bénéficier de 45min* de vélos gratuite par utilisation et devra payer 70 DA-l'heure après celle-ci.
- Un abonnement hebdomadaire 600 DA pour bénéficier d'une demi heure* de vélo et devra payer 70 DA-l'heure après celle-ci.
- Un abonnement journalier de 150 DA pour bénéficier d'une demi heure* de vélo et devra payer 70 DA- l'heure après celle-ci.

* Pour chaque trajet

Les prix peuvent varier suivant le nombre d'abonnements (cas d'une société par exemple)

4. Responsabilité et obligation des clients :

Le client a plusieurs responsabilités et elles sont comme suit :

Sa condition physique

Respecter le code de la sécurité routière

Le vélo est loué au client seul, il lui est interdit de le prêter ou d'en faire du commerce de quelque façon que ce soit,

Il devra éviter les routes et chemins dégradés qui peuvent nuire au vélo car il est responsable des dégâts causés,

Le vélo est conçu pour une seule personne il n'est pas permis de prendre de passager,

Il ne doit pas tenter de réparer ou de démonter le vélo (mais le ramener au point de relais le plus proche),

Le vélo loué devra être retourné avant l'écoulement de 24 H sans quoi le vélo sera présumé volé, et une pénalité de 5 000 DA en plus de la valeur du vélo suivant le modèle (dans les clauses du contrat il y aura un engagement du client pour le respect des termes du contrat entre autres accepter de payer le prix total du vélo + la pénalité) et cela même en cas de vol.

Tout accident devra être signalé au plus vite par téléphone au numéro qui lui sera indiqué.

Suite à cela le client aura des obligations à suivre/respecter et qui sont comme suit :

L'utilisateur s'engage à utiliser le Service comme une personne raisonnable, pour les fins pour lesquelles ce dernier a été conçu ;

L'utilisateur s'engage à utiliser le vélo en tant que personne raisonnable, ce qui exclut notamment :

- toute utilisation contraire aux dispositions de la réglementation routière applicables, en particulier les dispositions du Code de la sécurité routière;
- toute utilisation sur des terrains ou dans des conditions de nature à endommager le vélo;
- toute utilisation du vélo pouvant mettre en péril l'utilisateur ou des tiers; ce qui inclut le transport de quelque passager que ce soit de quelque façon que ce soit;
- tout démontage ou tentative de démontage y compris le vol de tout ou partie du vélo, et plus généralement, toute utilisation irrégulière d'un vélo.

L'utilisateur est responsable du vélo qu'il a retiré. Il doit tout mettre en œuvre pour éviter sa disparition, sa dégradation ou sa destruction.

L'utilisateur s'engage à restituer le vélo pendant la durée d'utilisation continue de 24 heures. L'utilisateur consent à ce qu'un manquement à cette obligation entraîne une pénalité 5000 DA + la valeur du vélo. Il est interdit à l'utilisateur de prêter, louer le vélo.

L'utilisateur s'engage à restituer le vélo à tout moment si le Prestataire en fait la demande.

L'utilisateur s'engage à signaler, dans les plus brefs délais et au maximum dans les 24 heures, au Prestataire tout problème avec le vélo (il devra composer le numéro de téléphone qui lui sera donné car le vélo demeure sous sa responsabilité).

L'accès au Service est interdit à tout mineur de moins de 16 ans non accompagné.

L'utilisateur est seul et unique responsable des dommages causés par l'utilisation du vélo pendant toute la durée de son usage, y compris lorsque celle-ci excède la Durée d'Usage Continu Permise.

Les parents ou représentants légaux de tout mineur abonné au Service, seront tenus responsables de tout dommage causé directement ou indirectement par le mineur du fait de l'utilisation du Service.

En cas d'accident et/ou incident mettant en cause le vélo, l'utilisateur a l'obligation de signaler les faits dans les 24 heures suivant leur survenance. Le vélo demeure sous sa pleine et entière responsabilité, jusqu'à sa remise en mains propres à un représentant du Prestataire. À défaut, l'utilisateur devra sécuriser le vélo.

En cas de disparition du vélo, dont il est responsable, l'utilisateur a l'obligation de signaler cette disparition au Prestataire dans les 24 heures suivant la survenance de l'événement et dans les 48 heures de déposer auprès des services de police de la Ville une plainte pour vol. Le vélo demeure sous sa pleine et entière responsabilité jusqu'à la communication au Prestataire d'une copie de ladite plainte et devra payer une pénalité de 5000da + la valeur du vélo + les frais de justice.

Tout délai supérieur à 24 heures (le délai débutant à l'heure de retrait du vélo) est considéré comme un cas de disparition du vélo jusqu'à ce que ce dernier soit retrouvé ou rapporté et peut entraîner la pénalité.

L'utilisateur déclare être en mesure d'utiliser un vélo et avoir la condition physique adaptée à cette utilisation.

L'abonné déclare que toutes les informations le concernant sont exactes, en particulier qu'il satisfait les conditions requises aux présentes

La (les) réparation(s) des détériorations subies par le vélo sont imputables à l'utilisateur (montant forfaitaire en fonction du degré de dégradation).

Section 2 : Business plan

Présentation du projet :

PROMOTEUR : R T VELO TLEMCEN

DESCRIPTION DU PROJET : LOCATION DE VELOS

STATUT JURIDIQUE : SOCIETE A RESPONSABILITE LIMITE SARL

SECTEUR D'ACTIVITE : SERVICE

EMPLACEMENT DE L'ENTREPRISE :

Ville de TLEMCEN avec au DEBUT 14 STATIONS

COUT DU PROJET : 17 000 000 DA

FINANCEMENTS : PROJET POUR L'ETAT

Notre entreprise a pour but de faciliter le transport tout en étant écologique et économique et consiste à offrir au client la possibilité de location de vélos en les prenant d'un endroit et à les rendre à des endroits différents.

Le promoteur :

Nom : BAGHLI

Prénom : ABDALLAH EL MOUTAWAKIL

DATE DE NAISSANCE : 29 JUILLET 1987 A TLEMCEN

ADRESSE : TLEMCEN TEL : 0561 65 53 23 EMAIL : wakil@baghli.com

NATIONALITE : ALGERIENNE

NIVEAU D'ETUDE : MASTER II

1- Etude de la demande :

Tableau 4. Profil de la clientèle potentielle

Qui seront vos clients ?	Etudiant, travailleur, commerçant, sportif
Age	18ans - 40ans
sexe	Homme et femme
Lieu	Ville de Tlemcen
Niveau de revenu	Bas – moyen – élevé
Nombre de client	Centaine /journée
Décrire les circonstances qui entourent l'achat du produit	Régulier
A quelle fréquence utilisent-ils ce service	Tous les jours
Combien les client sont-ils prêts a payer	2000 DA / mois -600DA/semaine- 150DA/ jour
Taille future du marché	Augmentation
Pourquoi les clients ont-ils besoin de ce service	Facile, économique et écologique
Qualité exigée par les clients	Différentes tailles et types de vélo

ETUDE DE L'OFFRE ET DE LA CONCURRENCE :

Tableau 5. Profil des concurrents:

Caractéristiques des concurrents	Concurrent A	Concurrent B
Nom	Velib' Paris	Velo'v lyon
Type de produits/ services	Vélo en libre service	
Prix	1€50/ jour = 173 da/ jour	1€70/jour = 196 da/jour
Qualité du services	L'accès au vélo pendant 24 h	
Equipement	Vélo	
Compétences du personnel/Salaire		
Lieu/Implantation	PARIS France	LYON France
Distribution utilisée	LIBRE SERVICE	
Promotion / publicité utilisée	AVANTAGE ABONNEMENT HEBDOMADAIRE ET ANNUEL	

2/ ETUDE MARKETING :

Tableau 6. Marketing service et prix :

Caractéristiques	Service A	Service B	Service C
Type de service	Abonnement mensuel	Abonnement hebdomadaire	Abonnement journalier
Durée	30 jours renouvelables	7 jours renouvelables	24h renouvelable
Type de vélo	Vélo de ville, course et VTT		
Taille du vélo	22, 24, 26 pouces		
Manuel d'instructions	Signature du contrat en acceptant les conditions d'utilisation		
Combien les clients sont-ils disposés à payer ?	2000 DA /mois	600 DA/semaine	150 DA/jour
Justification du prix	Idée nouvelle, inexistante en Algérie Prix fixé pour couvrir les charges plus un bénéfice en s'alignant par rapport au concurrent		
Crédit accordé	Projet proposé pour l'achat étatique		
Justification du crédit	Améliorer le cadre de vie des citoyens et protéger l'environnement		

Plan marketing place.

L'entreprise aura son siège social à Imama Résidence El Bahdja 1^{er} étage.

Et les stations sont réparties comme indiqué sur la carte (page suivante).

Les stations sont étudiées en fonction d'un plan de circulation qui peut arranger le maximum l'utilisateur

Ce type de service est choisi pour plusieurs raisons : faciliter le cadre de vie des citoyens tout en faisant des économies et, en ayant une pensée écologique, gagner du temps (y compris les problèmes de restriction sur le carburant qu'on vit actuellement).

L'entreprise vendra son service à tous les citoyens désirant utiliser le vélo comme mode de transport.

Tableaux 7. Marketing Promotion.

Type de publicité	Détails	Coûts
Internet	Créer un site web, un e-mail.	Les frais de création du site + frais d'abonnement
Des fiches Cartes de visite	Contient : le nom d'entreprise, l'adresse, numéro de téléphone, Fax, e-mail et des photos de produits	10 000 unités au prix de 70 000 DA
Radio	Incitation par message sensibilisant	
Bouche à oreille	Entre les gens.	
Spécial abonné	Course de timing entre deux stations, le vainqueur aura une semaine gratuite de vélo	600 DA

Type de ventes promotionnelles	Détails	Coûts
Prix pour familles	Une famille de 5 personnes et plus aura une réduction	10% sur le total de leur abonnement
Prix entreprise	Convention avec les entreprises	Suivant le nombre d'employés

Prévision de ventes :

Tableau 8. Prévisions de vente mensuelles pour la première année.

Eléments	mois 1	mois 2	mois 3	mois 4	mois 5	mois 6	mois 7	mois 8	mois 9	mois 10	mois 11	mois 12	Total
Service abonnement mensuel													
Quantité	50	100	120	150	170	200	220	250	270	300	320	350	2280
Prix unitaire (DA)	2000												2000
Montant KDA	100	200	240	300	340	400	440	500	540	600	640	700	4 560
Service abonnement hebdomadaire													
Quantité	150	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	2185
Prix unitaire DA	600												
Montant KDA	90	96	99	102	105	108	111	114	117	120	123	126	1311
Service abonnement journalier													
Quantité	5	10	12	15	17	20	25	27	28	32	33	36	260
Prix unitaire	150 DA/ jour												
Montant	750	1500	1800	2250	2550	3000	3750	4050	4200	4800	4950	5400	39000
Chiffre d'Affaires Total (KDA)	190,75	297,5	340,8	404,25	481,25	521,5	618,25	680,5	700,25	720,25	730,75	735,25	59100

Tableau 9. Prévision des ventes pour trois premières années.

Eléments	ANNEE 1	ANNEE 2	ANNEE 3	Total
Service mensuel :				
Quantité	2500	4200	6000	12700
Prix unitaire DA	2000			
Montant DA	5 000 000	8 400 000	12 000 000	25 400 000
Service hebdomadaire				
Quantité	2185	2500	3000	7685
Prix unitaire DA	600			
Montant DA	1 311 000	1 500 000	1 800 000	4 611 000
Service journalier				
Quantité	260	300	350	910
Prix unitaire	150 DA			
Montant	39 000 DA	45 000 DA	52 500 DA	136 500 DA
CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL	6 350 000 DA	9 945 000 DA	13 852 500 DA	30 147 500 DA

3/ Etude Technique.

Les moyens techniques de création :

Tableau 10. Equipements et matériels:

EQUIPEMENTS REQUIS							
Type d'équipement	Caractéristiques	Utilité ou fonctions	Disponibilité sur le marché (origine)	Pièces de rechange et maintenance	Durée de vie du Vélo	Prix (KDA)	
Vélos	40 Vélos 20 pouces	Location	Disponibl e	Chambres à air et Pneumatique s	5 ans	832	
	40 Vélos 24 pouces					2 056	
	100 Vélos 26 pouces					3 470	
	70 Vélos féminins					1 855	
	50 Vélos de course					1 600	
Casque	Protection du cycliste (300u)						570
Gilet	Protection du cycliste (300 u)						150
Local	Siège de l'entreprise	Location			Location annuel	1 an	240
Conteneur	6m*2m	Station				10 ans	2 940
Matériel informatique	Ordinateur + internet + logiciel	Assurer le réseau entre les stations				5 ans	600
Mobilier	Bureau + chaise				10 ans	50	
Fourgon	Master Renault	Transport des vélos		Maintenance + carburant	5 ans	2 850	
Investissement Total	17 163 000 DA						

Tableau 11. Amortissement du matériel et équipements :

Désignation des immobilisations	Date d'achat	Valeur H. T. (KDA)	Type d'amortissement	Durée	Montant annuel (KDA) de l'amortissement
Conteneurs	1-07-2014	2 940	Linéaire	10 ans	294
Matériels informatique	1-07-2014	600	Linéaire	5 ans	120
Local (siège)	1-07-2014	240	Location	1 an	240
Vélo	1-07-2014	9 533	Linéaire	5 ans	1 906,6
Véhicule	1-07-2014	2 850	Linéaire	5 ans	570
Mobilier	1-07-2014	50	Linéaire	10 ans	50
TOTAL		17 163			3 180,6

Les moyens humains :

Afin de satisfaire au maximum les clients on a opté pour:

22 Agent,

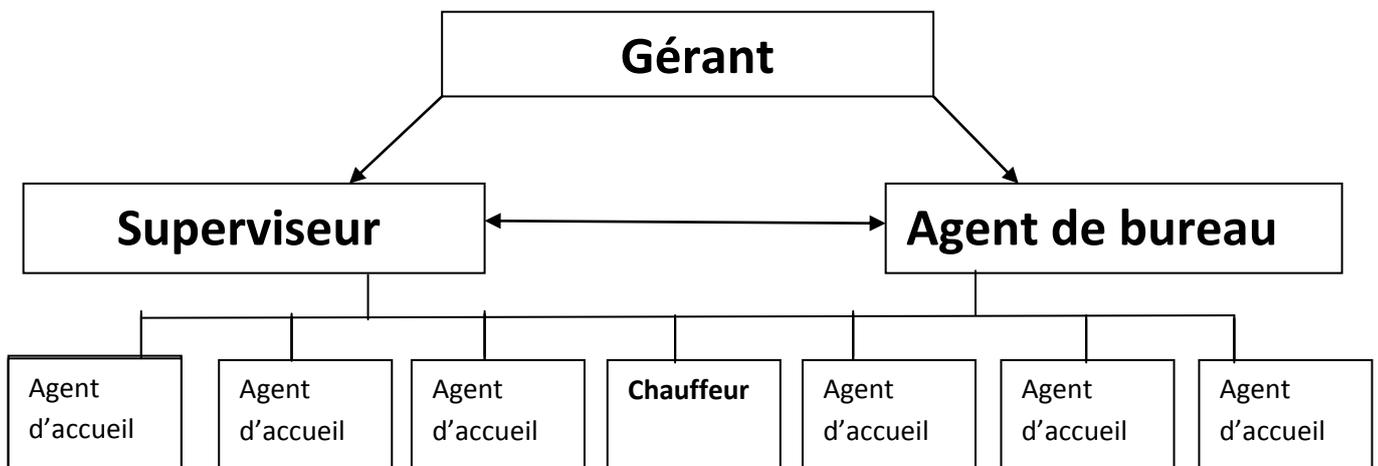
1 Chauffeur,

1 Superviseur,

1 Agent De Bureau,

1 Gérant

Organigramme de l'entreprise :



3.2.1 Tableau du personnel:

Tableau 12. Personnel

Poste	Compétences et expériences requises	Tâches et responsabilité	Nombre	Salaires annuels
Superviseur	Bac + 3 en Commerce, Gestion, Economie expérience souhaitée	Assurer la bonne répartition des vélos et la satisfaction des clients, lancer les promos en cas de besoin	1	Par le biais de l'ANEM
Agent de bureau	Diplômé en bureautique, maîtrise de l'outil informatique, bonne connaissance en Droit Civil	Accueillir les clients au siège classer les dossiers d'adhésion des clients	1	Par le biais de l'ANEM
Agent d'accueil	Dynamique, bonne connaissance du cyclisme, maîtrise de l'outil informatique	Accueillir les clients dans les stations, remettre et récupérer les vélos des clients et vérifications de l'état des vélos	22	4 752 000 DA
Chauffeur	Permis de conduire	Assuré les courses et les demandes du superviseur	1	Par le biais de l'ANEM

4/ Etude économique et financière.

Tableau 13. Coûts et financement du projet :

Rubriques	COÛT DU PROJET		
	Quantité	Prix Unitaire (DA)	Montant (DA)
Investissement			
Vélo	300		9 813 000
Casque + gilet	300		720 000
Conteneur	14	210 000	2 940 000
Fourgon	1	2 350 000	2 850 000
Matériel informatique	15	40 000	600 000
Location du local	12 mois	12 000	240 000
Location des places des conteneurs	14	Prix symbolique	
Mobilier	1	50 000	50 000
Fonds de roulement	100 000	100 000	100 000
Carburant	Hebdomadaire	1 000	52 000
Pièces de rechange	Hebdomadaire	5 000	60 000

Tableau 14. Compte d'exploitation prévisionnel annuel :

Eléments	1 ^{ère} année	2 ^{ème} année	3 ^{ème} année	Total
Chiffre d'affaires (DA)	6 350 000	9 945 000	13 852 500	30 147 500
Charges d'exploitation (DA)	216 000	252 000	280 000	748 000
Valeur ajoutée (DA)	264 000	270 00	290 000	824 000
Charge du personnel (DA)	4 752 000	4 752 000	4 752 000	14 256 000
Amortissement et prévisions (DA)	31 806 000	31 806 000	31 806 000	95 418 000
Résultat d'exploitation (DA)	207 800	257 800	320 800	786 400
<i>Cash flow = R + Amort (DA)</i>	32 013 800	32 063 800	32 126 800	96 204 400

Tableau 15. Bilan d'ouverture :

Actif (DA)		Passif (DA)	
Postes	Montants	Postes	Montants
Frais d'établissement		Capital	1 000 000
Fonds commercial		Fournisseurs d'exploitation	9 533 000
Bâtiments	100 000	Subventions d'investissement	
Matériel		Emprunts	6 630 000
Matériel de transport	240 000	Dettes de crédit-bail et contrats assimilés	
Marchandises	9 533 000	Dettes financières diverses	
Clients	2 850 000		
Banque	112 000		
Chèques postaux			
Caisse	100 000		
TOTAL ACTIF	17 163 000	TOTAL PASSIF	17 163 000

Tableau 16. Calcul du seuil de rentabilité:

Chiffre d'affaires prévisionnel HT	17 163 000 DA
Charges variables	3 748 000 DA
Chiffre d'affaires – Charges variables = Marge sur coûts variables	13 415 000 DA
$\frac{\text{Marge sur coûts variable}}{\text{Chiffre d'affaires}} = \text{Taux de marge sur coûts variables}$	0.77
Charges fixes Taux de marge sur coûts variable = Seuil de rentabilité	16 422 077 DA

Seuil de rentabilité à partir de 16 422 077 DA de chiffre d'affaires, soit 4800 vélos loués par an, l'entreprise commence à être rentable.

Stratégie à long terme :

Dans son évolution, l'entreprise a pour but d'accroître son nombre de stations et le nombre de vélos et une vision future en mettant à la disposition des clients des vélos à assistance électrique.

On prévoit aussi une extension dans d'autres wilayat du pays.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE & PERSPECTIVES

Au terme de ce travail, on peut facilement dire que l'entrepreneuriat a évolué d'une façon extraordinaire si on le compare à l'esprit d'entreprise qui existait il y a juste quelques décennies. La réflexion avant la création de l'entreprise ; pour la conception de celle-ci, sa projection sur les moyens et longs termes, la gestion des finances et le management des ressources humaines qui la feront se maintenir à un certain niveau de production et de rentabilité ; a permis de nos jours de mieux concevoir, en termes de durabilité, et donc de passer à un niveau de performances très compétitif.

Ces éléments de réflexion m'ont permis de développer, dans le premier chapitre. ce projet qui s'appuie aussi bien sur une expression de besoin d'un nouveau moyen de transport (pour ce qui est de notre pays) que sur une réflexion écologiste cherchant à non seulement diminuer les risques de pollution mais aussi de ne pas en produire.

Ce système de location de vélos a été conçu pour créer - voire répondre à - un moyen de transport innovant et « healthy » (bénéfique pour la santé) en plaçant des sites de relais/stations, où le retrait et le dépôt du vélo seront bien disposés dans le circuit urbain de la ville de Tlemcen.

Dans le second chapitre, j'ai proposé un business plan, selon les données actuelles de l'économie algérienne, voire mondiale, qui n'est donc qu'une ébauche et qui reste une estimation car, s'agissant d'un élément nouveau, on ne dispose pas de tous les paramètres concernant ce nouveau genre d'activité économique.

J'espère que ce projet pourra être lancé et pratiqué aussi dans d'autres wilayat, notamment dans les grandes villes.

Enfin, j'espère que, si l'aspect juridique et l'aspect assurance du projet seront bien protégés et respectés, cette nouvelle approche d'un complément de transport écologique pourra voir le jour dans de bonnes conditions et améliorera le cadre de vie du citoyen.

