

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

ISSN: 1112-9751

عنوان المقال:

**La gouvernance : un levier pour mieux intégrer
et optimiser le système de transport urbain en
Algérie**

Ilhem Boussadi Université de Jijel

Boubakour Farés Université de Jijel

La gouvernance : un levier pour mieux intégrer et optimiser le système de transport urbain en Algérie

Ilhem Boussadi / Boubakour Farés

Résumé:

Les pays en développement ont aujourd'hui des défis de taille à relever sur la voie du développement, qu'il s'agisse de l'évolution socioéconomique, de l'éducation, ou de la santé. Néanmoins, le transport reste un domaine largement négligé. La croissance démographique, l'urbanisation rapide et l'intensification de la motorisation font peser une pression de plus en plus forte sur les systèmes de transport des villes. Dans des situations déjà difficiles, la pollution atmosphérique et acoustique, les embouteillages et les accidents mortels menacent gravement le développement économique et les conditions de la vie dans les villes en développement.

Mots clés: mobilité, transport urbain, politique, transport durable, bonne gouvernance, autorité organisatrice.

الملخص:

تسعى البلدان النامية اليوم جاهدة لإحداث تنمية اقتصادية شاملة في جميع القطاعات ، اقتصادية كانت ، اجتماعية، بشرية و حتى بيئية إلا أن قطاع النقل عموما و النقل الحضري خصوصا لا يزال بعيدا عن كل الاهتمامات و المخططات التنموية الراهنة . هذا الأخير يواجه العديد من المشاكل التي تحول دون تطويره، حيث نشهد حاليا تزايد كبير في استخدام السيارات و المركبات الخاصة مما يشكل ضغط كبير على أنظمة النقل في المدن. تلوث الهواء، الضوضاء، الازدحام المروري ، حوادث المرور والوفيات كلها آثار سلبية تعيق عملية التنمية الاقتصادية و تهدد نوعية الحياة في المدن.

الكلمات المفتاحية: قابلية التنقل، سياسة النقل الحضري، النقل المستدام، الحكم الراشد، السلطة التنظيمية، الحكومة، المشاركة.

Introduction :

Dans un monde connu par une forte mondialisation, nous assistons à une demande grandissante en termes de transport des personnes et des biens. « *La mobilité est devenue primordiale dans la société moderne et constitue l'une de ses principales caractéristiques. Elle est même considérée comme une nouvelle norme sociale* »¹ où le nombre de déplacements qui s'effectuent chaque jour se mesure par des millions. Au-delà de ces effets positifs sur le développement économique et sociale, une telle mobilité génère toutefois des nuisances très importantes qui loin d'être supportés par la sphère économique, sont laissés à la charge de la collectivité dans son ensemble. Il s'agit notamment des externalités négatives des transports.

« De nombreux discours reviennent aujourd'hui sur la situation alarmante si elle n'est pas encore irréversible qui se dessine partout dans le monde : nombre accrus des véhicules, congestion routière, pollution atmosphérique et acoustique, dégradation des écosystèmes, augmentation des gaz à effet de serre et accidents de circulation de plus en plus en nombre exponentiels »². Toutes ces problématiques s'insèrent dans une problématique plus large que l'on retrouve dans la littérature sous le

terme générique de « **mobilité durable** ».³

Les villes en développement sont ainsi entraînées dans une spirale de développement non durable de la mobilité urbaine. L'urbanisation rapide et la motorisation, combinée à un investissement insuffisant dans les infrastructures, ont conduit à des problèmes semblables, souvent exacerbés par la pauvreté urbaine et l'exclusion sociale. Afin d'améliorer le fonctionnement de ces villes en rendant plus facile l'accessibilité des personnes, des biens et des services, il est indispensable d'adopter une politique intégrée de mobilité urbaine. Les solutions traditionnelles, telles que des améliorations d'infrastructure et l'augmentation de l'offre, n'ont pas été suffisantes pour limiter l'usage effréné de la voiture en ville. Face à une telle situation préoccupante, une vision cohérente du développement de la mobilité durable pour les pays s'avère nécessaire.

1. De nouvelles réponses s'imposent pour améliorer la mobilité en milieu urbain :

Conscientes des enjeux, les autorités et les collectivités publiques en charge de la politique des transports partagent aujourd'hui l'objectif de développer des modes alternatifs à la

¹ORFEUIL Jean-Pierre, « **La mobilité, nouvelle question sociale ?** », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, p 10.

² HAMOUM Warda, op.cit, p 1.

³ Jean -Pierre Nicolas, Verry D, « **Indicateurs de mobilité durable : outils d'analyse comparative de la mobilité urbaine** », XIIe colloque de l'ASRDLF « villes et territoires face aux défis de la mondialisation », Dijon, France septembre 2005. P2.

route, et au transport individuel, en vue notamment de réduire les externalités négatives liées à cette activité et de répondre à une demande croissante de la mobilité de population. Il s'agit concrètement d'une initiative visant l'intégration de la notion de la durabilité dans le champ des transports.

Cette problématique du développement durable se justifie dans des programmes à différentes échelles avec une particularité pour chaque échelon, *« elle vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins, touche à l'économie, la santé, l'éducation, l'agriculture, le tourisme, et aussi le transport via la notion du transport durable »*.⁴ En effet, le transport durable a été officiellement établi en 1991 dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des transports **CEMT**, il s'appuie sur les trois piliers fondamentaux de développement durable dans la mesure où il doit *« contribuer à la prospérité économique, au bien-être social, et ce sans nuire à l'environnement et à la santé de l'homme »*.⁵ À la suite de la conférence de Vancouver en 1996, intitulée : **Towards sustainable transportation**, l'OCDE 1997 a élaboré la définition en retenant que la mobilité durable constitue *« un transport qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de mobilité tout en étant compatible avec une utilisation*

des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement ».⁶ Ce concept de transport durable élargit la notion de développement économique et intégrant l'environnement, l'économie, et l'équité sociale. L'objectif est ainsi de préserver l'environnement naturel en utilisant des modes compatibles à un développement durable et aussi de réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables.

Dans le but de mettre en place une gestion intégrée des transports urbains : intégrer la dimension environnementale, sociale et économique, les gouvernements ont définis plusieurs programmes d'action qui font référence au concept de développement durable dans de nombreux pays du monde. *« En Italie, par exemple, le centre ville de nombreuses villes est interdit à la circulation des véhicules motorisés, Londres a instauré un système de péage à l'entrée de la ville et Paris redimensionne la voirie en faveur des transports en commun et des modes de déplacement doux, interdisant certaines rues à la circulation motorisée »*.⁷ Sur le plan technique, des recherches sont menées

⁶ Idem, p3.

⁷ BELATTAF Matouk, « Pour le transport automobile durable : Evaluation des impacts socio-économiques et environnementaux du transport collectif urbain de Bejaïa », deuxièmes rencontres Internationales sur l'économie de l'environnement à Annaba, transport .territoires .et environnement, 23- 24 Novembre, Annaba, Algérie, 2008, p 2.

⁴ Conférence d'OCDE, « vers des transports durables », la conférence de Vancouver, 1996, p 11.

⁵ BULTEAU Julie, « la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques de l'environnement », Thèse de doctorat, économie & finances, université de Nantes, France, 2009, P3.

pour trouver des combustibles moins agressifs pour l'homme et son milieu. A titre d'exemple, en France, des travaux ont permis de mettre au point un gazole à faible teneur en plomb (0,5 % contre 3 % dans le gazole habituel) pour les bus. D'autres travaux ont abouti à faire fonctionner des bus avec du gaz naturel comprimé... ; Les exemples dans ce sens sont nombreux mais, beaucoup reste à faire car les mesures et les techniques prises pour résoudre les problèmes des transports restent insuffisantes. Toutefois, *« les politiques publiques traditionnelles sont souvent jugées comme archaïques et inefficaces. L'utilité de recourir à des formes modernes de politique s'est avérée ces dernières années primordiale. En effet, la modernisation de l'action publique se voit selon plusieurs auteurs dans : les procédures démocratique de consultation, formes flexibles de coordination, modes de gestion décentralisés, gouvernement par l'information, accords volontaires, principes de précaution,.... »*.⁸ Quoique, la réussite d'une politique de transport en général et en milieu urbain en particulier nécessite une approche **systémique** qui ne peut être appréhendé qu'à travers une gouvernance transversale,⁹ Qui permet d'allier entre tous les efforts engagés et d'assurer le bien-être des populations.

Le système de transport est un ensemble complexe. Pour analyser les relations entre infrastructures, mobilité, croissance économique et politiques, il est important de considérer le caractère systémique des transports. *« Une*

approche systémique, c'est-à-dire de comprendre globalement le système et l'interaction entre ses éléments, et de cerner les interventions possibles ».¹⁰

Tous les éléments de système de transport sont influencés par les politiques. De ce fait comprendre les transports, c'est comprendre le fonctionnement de chacun des éléments de ce système dans ses relations avec les autres. Selon **Xavier HOANG**, le système de transport peut être décomposé en sept sous-systèmes¹¹: *« multi-espace, multifonctions, multi-modes, multi-acteurs, multi-financements, multi-effets et multi-temps. À chaque ville et pays de trouver son propre système en fonction de son contexte et de ses spécificités »*.

En Algérie, « la multiplicité des intervenants dans le secteur de transport et l'incohérence des questions d'urbanisme et de transport ne favorisent pas une régulation harmonisée et concertée du secteur. »¹² La pluralité des partenaires, des acteurs et des administrations sont en effet source de nombreuses défaillances et problèmes. L'amélioration du fonctionnement institutionnel et la bonne coordination des interventions des différents acteurs du secteur ne pourraient se réaliser qu'à travers une autorité organisatrice des transports urbains qui est un organe à la fois de

¹⁰ PRUD'HOMME Rémy, **infrastructures de transport, mobilité et croissance, conseil d'analyse économique**, la documentation française, Paris, France, 2007, p 17.

¹¹ **Transports urbains durables en méditerranée, synthèses des séminaires 2010-2011**, Centre de Marseille pour l'intégration en méditerranée (CMI), et CODATU, p4.

¹² CHABANE Lila, **le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement ?** Une enquête auprès des opérateurs privés à Alger, cahiers du CREAD N°109, Algérie, p5.

⁸ HAMOUM Warda, op.cit. p 4.

⁹ Idem, p4.

décision, d'organisation, de consultation et de proposition.

Nous tenterons dans le présent article de répondre aux questions suivantes : quelle sont les conditions nécessaires pour garantir la réussite d'une politique de transport urbain durable ? , quelle place pourra prendre la bonne gouvernance dans une telle thématique ? , et quelle autorité pour porter les politiques de transports urbains en Algérie ? .

2. La gouvernance : définitions du concept

La gouvernance, un concept utilisé couramment, mais dont la signification reste méconnue pour la plupart. « De la gouvernance à la bonne gouvernance, le concept a connu de multiples définitions à travers le temps »¹³. Bien qu'il n'existe pas une définition agréée au niveau international du terme gouvernance, il existe un certain consensus sur le contexte de son émergence :¹⁴ « *un contexte fortement marqué par de nombreux bouleversements, voire certaines crises sociales, économiques et politiques qui ont contribué à un véritable changement de paradigme et à une évolution imposée de l'appareil étatique* ».

Pour mieux saisir le sens de ce concept, on juge utile de se référer à

quelques définitions de certains auteurs et institutions. En effet, le concept de « gouvernance » serait apparu en France vers le XIIe siècle et renvoie au vocable « **gouvernement** » qui signifie « *l'art et la manière de gouverner* »¹⁵. Au moyen âge, le terme évoquait « *le partage du pouvoir entre les différents corps constitutifs de la société médiévale anglaise* » (Solagral, 1997),¹⁶ ensuite au Portugal, puis à l'Angleterre au 18e siècle, le mot est utilisé pour caractériser le mode d'organisation du pouvoir féodal (Cassen, 2001)¹⁷. S'agissent de la *gouvernance de l'entreprise*, « le terme apparaît pour la première fois dans un article de l'économiste américain Ronald Coase, intitulé *The nature of the firm* en 1937, et concerne les modes de coordination interne, entre dirigeants et actionnaires, en vue d'une réduction des coûts de transactions générés par le marché »¹⁸. Ensuite, c'est dans les années 1970 que le terme de « *gouvernance des entreprises et de structure de gouvernance* » sera repris par Olivier Williamson pour désigner les politiques internes de l'entreprise.¹⁹

Le dictionnaire des relations internationales *Smuts* donne la définition suivante « *la gouvernance décrit un modèle d'action publique* »

¹⁵ BENNACER Nasreddine, op.cit, p8 .

¹³ BENNACER Nasreddine, *gouvernance des territoires littoraux et gestion durable des ressources renouvelables : cas de la ressource halieutique dans la baie de Bejaia*, mémoire En vue de l'obtention du diplôme de Magister En Sciences Economiques, Option : Dynamique Economique, Développement Local et Territoires, 2010.p7.

¹⁴ LACROIX Isabel et Pier-Olivier ST-ARNAUD, « *La gouvernance : tenter une définition* », Cahier de recherche en politique appliquée, Vol. IV, numéro 3, Université de Sherbrooke, Automne 2012, p 20.

¹⁶ BRUGVIN Thierry, « *les limites de la démocratie par la gouvernance Néolibérale* », colloque : gouvernance globale : démocratie impossible ? , Madrid, Espagne, 15-16 novembre 2007, p 2.

¹⁷ Idem, p2.

¹⁸ FREYSS Jean, *Gouvernance* (guide de cours, université Paris I, PANTHEON -SORBONNE), institut d'étude économique et social, France, année 2003/2004, p2.

¹⁹ BENNACER Nasreddine, op.cit, p8.

par interactions des acteurs privés et publics au-delà des appartenances territoriales »²⁰. Selon cette définition, la gouvernance se caractérise par quatre propriétés définissantes : « Elle n'est pas un système de règles ni une activité mais un **processus** ; elle n'est pas formalisée mais repose sur des **interactions continues** ; elle n'est pas fondée sur la domination mais sur l'**accommodement** ; elle implique à la fois des **acteurs publics et des acteurs privés** »²¹. Le *Galès* (2006) : étudiant la répartition horizontale du pouvoir dans la gouvernance. Pour lui, cette dernière est assimilée à un « **processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux et d'institutions en vue d'atteindre des objectifs définis et discutés collectivement.** »²². Cette définition met d'abord l'accent sur le concept de coordination et ensuite sur l'idée que la gouvernance doit mettre en synergie un ensemble complexe d'acteurs, d'institutions, de lois, de règles et de normes.

Au milieu des années 80 le terme de « **la bonne gouvernance** » a été employé au niveau international par les organismes de financement pour définir les critères d'une bonne gouvernance. La qualité de la gouvernance constitue de ce fait « un facteur primordial du développement et de la réussite à long terme car elle facilite la définition des enjeux stratégiques, la mise en œuvre de la feuille de route et les moyens utiles pour les atteindre ».²³ La Banque

Mondiale définit la gouvernance comme « **la manière par laquelle le pouvoir est exercé dans la gestion des ressources économiques et sociales d'un pays au service du développement** ».²⁴ Par ailleurs, elle édicte les critères essentiels d'une bonne gouvernance qui touchent aux aspects suivants :²⁵

- L'exigence de la transparence et de la responsabilité dans les divers aspects de la vie publique et privée ;
- Une gestion participative et l'existence d'un système décentralisé de la prise de décision ;
- Une gestion efficace des ressources publiques ;
- Un cadre macroéconomique sain, incitateur et favorable à la libre entreprise et à l'économie de marché ;
- L'existence d'un état de droit ;
- La lutte contre la corruption ;
- La démocratie.

La définition adoptée par la Banque Mondiale se concentre sur le fonctionnement des pouvoirs publics, notamment sur la manière d'exercer le pouvoir qui doit faire appel à quelques principes à savoir la démocratie, la transparence, et la participation des acteurs privés au processus décisionnel.

²⁰ LACROIX Isabel, *op.cit*, p. 26.

²¹ Idem, p26.

²² LELOUP Fabienne, « **la gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ?** », revue Lavoisier, géographie, économie, société-vol .7, 2005, p 9.

²³ HAMOUM Warda, *op.cit*, p 7.

²⁴ World Bank (1992), *Gouvernance and development*, Washington .D.C In CONTE Bernard, La « Bonne gouvernance néolibérale », 2003.

²⁵ BENNACER Naseredine, *op.cit*, p 17.

Ainsi, le comité d'aide au développement de l'Organisation pour la Coopération, et le développement Economiques (OCDE) propose une interprétation de la gouvernance proche de celle de la Banque Mondiale et la définit ainsi comme « *l'utilisation de l'autorité politique et l'exercice du contrôle en rapport avec la gestion des ressources d'une société en vue du développement économique et social* ». ²⁶

Toutes les définitions citées ci-dessus abordant le concept de gouvernance de plusieurs points de vue, assez proches, qui se complètent au final. Le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) a développé la locution de « *gouvernance démocratique* » ²⁷, dès 1997, une conception qui met l'accent sur le développement humain comme générateur de croissance et de progrès, ce qui constitue une innovation pour le concept. ²⁸ Le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) donne la définition suivante : « *La gouvernance peut être considérée comme l'exercice de l'autorité économique, politique et administrative en vue de gérer les affaires d'un pays à tous les niveaux. Elle englobe les mécanismes, les processus et les institutions par le biais desquels les citoyens et les groupes expriment leurs intérêts, exercent leurs droits juridiques, et assument leurs obligations* ». ²⁹

Il ressort de toutes les définitions présentées que la gouvernance constitue un nouveau mode de concertation entre la collectivité et ses membres. Cette dernière vise à répondre aux exigences de transparence, de démocratie et de la participation. Il s'agit en fait d'associer la population de façon plus vivante et surtout plus réactive au processus traditionnel de prise de décision sans remettre en cause le rôle fondamental des élus. Par ailleurs, « Il est clair que l'obtention d'une bonne gouvernance par les gouvernements ne peut être garantie que par le respect et l'articulation de ses préceptes, et pour qu'elle soit véritablement efficace, ces gouvernements doivent prendre en considération quelques facteurs comme : la spécificité du contexte, la nature du problème, l'organisation de l'Etat, la culture, et le niveau de maturité et de performance des acteurs concernés ». ³⁰

3. Les acteurs de la gouvernance :

Le Programme des Nations Unies pour le Développement retient trois échelons de gouvernance à savoir : l'Etat et ses institutions, le secteur privé et enfin la société civile.

²⁶ BENNACER Naseredine, op.cit, p17.

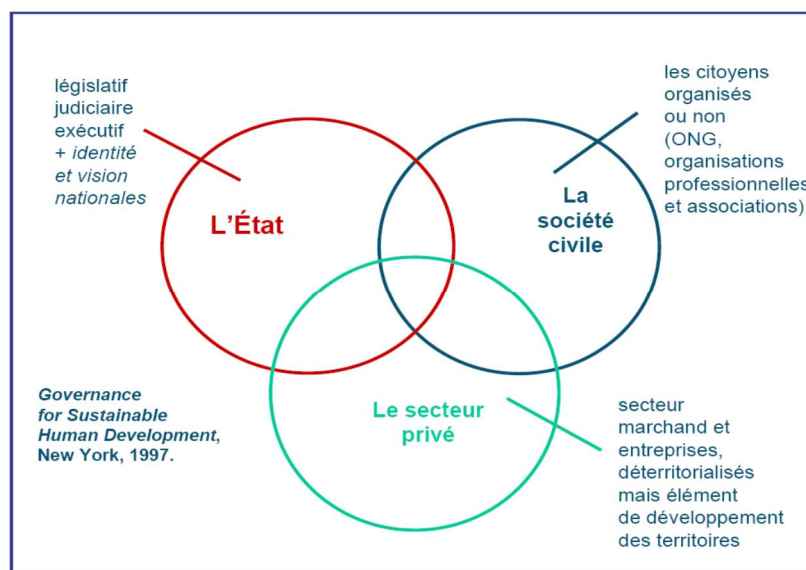
²⁷ Idem, p 17.

²⁸ Idem, p 18.

²⁹ KHORE TRAORE Moussa, **la gouvernance locale dans le secteur de l'éducation au Mali**, thèse pour le titre docteur en sciences économiques présentée et

soutenue publiquement le 13 MAI 2015, université de TOULON, France, p 89.

³⁰ HAMOUM Warda, op.cit, p 7.

Figure 01: Les trois piliers de la gouvernance selon le PNUD (1997)

Source: PNUD, Governance for sustainable human développement, New York, 1997. In DESTATTE Philippe, Prospective territoriale et gouvernance (séminaire Prospective-info La prospective territoriale, outil d'aide à la planification spatiale, outil de gouvernance ?), Paris, le 18 septembre 2003.

La gouvernance est un processus de coopération qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, les citoyens, les organisations et la société civile afin d'atteindre des objectifs approuvés d'une affaire commune. Pour être efficace la gouvernance doit être participative, dynamique, démocratique et capable de concilier les intérêts nationaux et sectoriels. Cette dernière englobe trois domaines : économique, politique et administrative, et elle s'exerce sur plusieurs échelles : nationale, régionale, local et même internationale. « La gouvernance peut également être assimilée à une **boîte à outil** capable de répondre à différentes situations même les plus complexes »³¹. Devant des échelles si différentes, on peut se poser la question suivante : **comment**

mettre en œuvre cette gouvernance dans le secteur de transport urbain afin de le rendre plus efficace, plus efficient, et dans une perspective de durabilité ?

4. Quelle gouvernance pour le transport urbain ?

La politique de transport urbain durable s'articule autour de défis stratégiques suivants : promouvoir des pratiques de mobilité plus durable pour les personnes et les biens en favorisant la proximité, maîtriser l'utilisation de véhicules individuels dans les zones urbaines, améliorer l'efficacité énergétique des véhicules en réduisant leurs émissions de CO₂, protéger l'environnement en améliorant la qualité de l'air ainsi qu'en réduisant les nuisances sonores et enfin veiller à l'accès aux services et à la mobilité

³¹ HAMMOUM Warda, op.cit, p 6.

pour tous . « En ayant ces objectifs présents à l'esprit, le premier écueil réel à surmonter pour mettre en œuvre les panoplies des mesures en faveur du transport urbain durable tient au consensus à trouver, dans une certaine mesure, entre les décideurs, le public et d'autres parties intéressées du système de transport ».³² Or, « l'implication volontariste, cohérente et bien organisée de tous les acteurs du système de transport urbain - qu'ils relèvent ou non des administrations publiques, sans laisser de côté les partenariats avec le secteur privé et d'autres organismes publics - s'avère essentielle pour comprendre la nature des problèmes et définir des solutions possibles, efficaces et applicables en pratique. »³³ La gouvernance constitue dans ce sens un élément clé pour assurer une bonne coordination et intégration des différents modes de transport ainsi pour garantir une meilleure régulation des opérateurs publics et privés. Autrement dit la gouvernance vise à optimiser l'intégration des transports dans toutes ses dimensions :

Une intégration **institutionnelle** à travers des autorités organisatrices ou régulatrices des transports dont les compétences peuvent couvrir tout ou partie des modes ;

Une intégration **urbaine**, en assurant que les différentes formes de déplacement sont arrangées et s'inscrivent dans une démarche globale de planification de l'usage des sols ;

Une intégration **systémique** à travers la mise en place d'une tarification commune et de système d'information pertinent et fiable pour l'ensemble des acteurs concernés.

Dans les dernières années, la gouvernance a émergé comme instrument de politique pour les responsables de la mobilité et du transport dans les agglomérations urbaines. Elle s'impose de plus en plus comme une solution fondamentale, et cela pour quatre raisons principales :

- Les solutions traditionnelles sont insuffisantes pour résoudre les problèmes de transport.
- Le contexte budgétaire très contraignant qui ne permet pas toujours d'augmenter la capacité des réseaux de transport.
- L'impact des infrastructures du transport sur l'environnement et particulièrement négatif.
- Multiplicité des centres de décision entraînant une absence de coordination et de régulation du secteur des transports.

Notre étude se concentre sur le transport en milieu urbain, c'est pourquoi nous allons nous intéresser tout particulièrement à la gouvernance urbaine. « Pour de nombreux auteurs comme *Patrick le Galés et Bernard Jouve*, le terme de gouvernance s'inspire d'une sorte de retrait de l'état, retrait qui permet à de nouveaux acteurs de se mettre en avant sur la scène politique : ***l'Etat reste un acteur important mais il s'est banalisé, il est devenu un acteur parmi d'autres (...)*** dans le processus des politiques

³² OCDE l'organisation de coopération et de développement économique, **Transport urbain durable, la mise en œuvre des politiques**, rapport final, France, 2002, p36.

³³ Idem, p 36.

publiques ».³⁴ L'acteur qui s'en sort est donc la ville souligne le **Galés**. Ainsi, Au sein des villes, les différents acteurs d'un projet vont se mobiliser afin d'avancer ensemble, de se constituer en réseau dont le but final est l'action collective autour d'un projet. Pour la réussite de ce projet, il faut une coordination et une cohésion dans le but de « *faire système* ».³⁵ « Et cette cohésion va nous permettre de parler de la ville comme un acteur de politiques publiques en tant que tel **Patrick le Galés** parle de *producteur de politiques publiques locales* »³⁶. En effet, le phénomène de métropolisation, entraîne la croissance des métropoles et par conséquent un allongement des déplacements urbains et aussi un recours accru à l'automobile. L'objectif donc est de prendre en considération le phénomène de la métropolisation en cherchant à envisager des solutions aux problèmes qu'il entraîne. Il s'agit donc de se remédier aux dysfonctionnements des villes en rendant plus facile l'accessibilité des personnes et des biens. Dans cette perspective, l'état n'agit plus seul de son côté. De nombreux acteurs peuvent également apporter des réflexions pertinentes aux politiques publiques. « Ces multiples acteurs sont issus de nouvelles prérogatives pour des différents échelons. Chacun de ces acteurs va apporter sa spécificité et ses plans d'actions afin de contribuer au bon déroulement de projet. C'est pour cela

Gilles Pinson emploie le terme de **système d'acteurs** »³⁷ pour insister sur le fait que, « même si ces acteurs sont tous différents, ont chacun leurs propres objectifs, leurs propres intérêts, leur propre vision d'une situation donnée ... Ils vont agir ensemble, *faire système* afin d'essayer de trouver la solution adaptée à un problème ».³⁸ De même, pour répondre aux problèmes qui posent les transports, il faut que l'élaboration des politiques de transport urbain soit envisagée dans une optique holistique: « la planification des transports, l'aménagement de l'espace et la protection de l'environnement ne doivent plus être entrepris isolément, les politiques visant des éléments et des modes particuliers du système de transports devront être considérés comme un ensemble ».³⁹

Toutefois, la régulation de l'action publique apparaît comme plus complexe. L'interaction de plusieurs acteurs dans le processus décisionnel rend les résultats de l'action publique plus aléatoires. « Les auteurs de la gouvernance évoquent le caractère incertain du résultat de l'action publique sous l'idée de **complexification de la société** ».⁴⁰ La gouvernance entend répondre à cette problématique, elle apparaît comme une forme de régulation entre agents productifs et institutions. L'introduction de ce nouveau concept traduit la reconfiguration de l'action publique, l'émergence de nouveaux modes d'intervention et la

³⁴ FANNY Martin, **gouvernance et management de la mobilité : l'exemple des plans de déplacements interentreprises du grand Lyon**, institut d'études politiques de Lyon, université lumière Lyon 2, France, 2011, p 22.

³⁵ Idem, p 23.

³⁶ Idem p23.

³⁷ Idem, p25.

³⁸ Idem, p 25.

³⁹ OCDE, Transport urbain durable : la mise en œuvre des politiques, op.cit, p 38.

⁴⁰ FANNY Martin, op.cit, p 25.

transformation de modalités de l'action publique.

En matière des transports, la gouvernance est déclinée pour mettre en avant l'autorité organisatrice ou régulatrice des transports dont la mission principale est d'organiser et réguler le système de transport d'une ville ou d'une agglomération afin d'offrir aux citoyens un service adapté à leurs besoins de déplacements à la fois quantitativement et qualitativement.

5. La problématique de gouvernance du système de transport urbain en Algérie :

*« Longtemps considéré comme une **bénédiction** lors de sa parution pour tout ce qu'il a pu apporter comme confort et qualité de vie. Le transport en Algérie s'est vu très vite transformé en véritable chancre urbain :*

dévastateur, polluant, encombrant »⁴¹. Dans le contexte actuel, le transport en Algérie est dominé par les transports informels et les problèmes qu'ils engendrent : pollution, congestion, accidents de la route et absence de régulation. Ces problèmes étant toujours d'actualités dans toutes les grandes villes algériennes. Les processus d'urbanisation observés dans ces villes sont caractérisés par la prédominance de logiques extensives qui engendrent

des dynamiques de développement spontané et non maîtrisé.⁴² Les conséquences négatives de ce développement sont nombreuses : une extension urbaine centrifuge, une offre de logement qui ne suit pas le rythme de croissance démographique, de nouveaux modes de production et de consommation fondés principalement sur des déplacements automobiles.⁴³ En fait, « les réseaux de transports n'ont pas pu suivre le rythme de cette recomposition brutale des villes et n'ont pu accompagner les mutations urbaines récentes »⁴⁴, Les conditions de circulation dans les grandes villes algériennes sont très difficiles, marquées par des embouteillages à différents endroits. Cette situation pose la question de la mobilité urbaine au centre des préoccupations actuelles, elle soulève également des défis à relever dans l'organisation efficace des transports urbains.

Malheureusement, le système de gouvernance actuel en Algérie, ne semble pas toujours en mesure de répondre aux exigences d'une gestion urbaine durable de transport. La loi 01-

⁴² En 1987, la part de la population urbaine n'était que de 49,70 %. 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).

⁴³ L'augmentation de la mobilité urbaine et périurbaine, due à l'extension des villes, a pour effet d'augmenter les distances parcourues. Selon l'enquête ménage de 2004, la mobilité était de l'ordre de 1.60 déplacement par jour par habitant tous modes confondus dont 0.75 motorisés, supposée en 1990 de l'ordre de 1.84 dont 0.61 en mode motorisé. En 2020, elle serait à 2.01 tous modes confondus avec 1.22 en mode motorisés.

⁴⁴ BAOUNI Tahar & HADJIEDJ Ali, « **transport et politique urbaine dans l'agglomération d'Alger** », bulletin de l'association de géographes français, année 2000, volume 77, Numéro 3 p 295.

⁴¹ BOUARROUDJ ZERTAL Nedjouda, « **vers la recherche d'une réconciliation entre le transport et la ville** », in actes du colloque international : l'environnement et transport dans des contextes différentes, volume 2, Ghardaïa, Algérie, 16-18 Février 2009, p 99.

13 du 7 Août 2001 prévoit bien la création d'une autorité chargée d'organiser les transports urbains. « *Les missions d'organisation et de développement des transports urbains sont dévolues à une autorité de coordination. La création, les attributions et les modalités de fonctionnement de cette autorité sont fixées par voie réglementaire* ». ⁴⁵

Aujourd'hui, encore aucune autorité organisatrice n'est véritablement ancrée dans le paysage institutionnel des transports. ⁴⁶ L'organisation actuelle du secteur est « caractérisée par le morcellement des compétences entre plusieurs ministères et institutions régionales » ⁴⁷ (voir le diagramme de l'organisation administrative de l'activité de transport). La multiplicité des acteurs et des niveaux différents d'interventions créent des chevauchements des responsabilités, ce qui entraîne une désorganisation du marché des déplacements, une dégradation de la qualité de service et une concurrence déloyale entre les exploitants.

De prime abord, l'on souligne que la libéralisation du marché de transport urbain, opérée en Algérie dès le début des années 90, a facilité la mobilité et a rendu les moyens de transports davantage disponibles pour

les usagers. « Si l'on compare les choses avec ce qui existait durant les années 80, avant la libéralisation, l'évolution de l'offre de transport a effectivement répondu à la demande et aux besoins des usagers. Il est désormais beaucoup plus aisé de se déplacer tant en milieu urbain, suburbain qu'en interurbain et ce, à un niveau de prix relativement bas ». ⁴⁸ La déréglementation de l'activité a permis la prolifération des opérateurs privés basculant les parts de marché en terme de capacité à 90 % pour le secteur privé et seulement 10 % pour le public. ⁴⁹

La demande nationale du transport sur le plan quantitatif satisfaite tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Toutefois, la déréglementation a donnée naissance à une quasi-anarchie en matière d'exploitation et du fonctionnement. « Tout le monde s'accorde à dire que l'accroissement notable de l'offre s'est effectué sans véritable maîtrise, ni contrôle, et sans obligation de respect d'un cahier des charges ». ⁵⁰

Nous relevons les principes dysfonctionnements suivants:

⁴⁵ TABTI –TALAMALI Amina, **la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives**, étude de cas : rapport définitif plan bleu (banque mondiale), Alger, juin 2009, p 54.

⁴⁶ Les textes réglementaires réagissent cette autorité organisatrice du transport sont d'ores et déjà rédigés en Mars 2012, et les missions n'est toujours pas installée à ce jour.

⁴⁷ CHABANE Lila, **le secteur privé des transports urbains de voyageurs : Quelles logiques de fonctionnement ? : Une enquête auprès des opérateurs privés à Alger**, cahiers de CREAD n N°109, p 3-5.

⁴⁸ BOUBAKOUR Farés, **évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'état**, in revue géo-transport : transport et développement des territoires, N°1-2 2013, p 3.

⁴⁹ Aujourd'hui, les capacités offertes par le secteur privé dans le transport collectif représentent la plus grande partie, le nombre de transporteurs pour l'année 2014 est de 70.358 opérateurs contre 67.108 en 2013, ce qui représente une augmentation de 4, 84%. Le parc circulant a enregistré une croissance de 7.29 % à la fin de 2014, passant ainsi de 90.483 véhicules en 2013 à 97.077 véhicules en 2014, ce qui explique l'augmentation du nombre de places offertes qui est passé de 2.883.835 places en 2013 à 3.131.602 places en 2014.

⁵⁰ BOUBAKOUR Farés, idem, p 3.

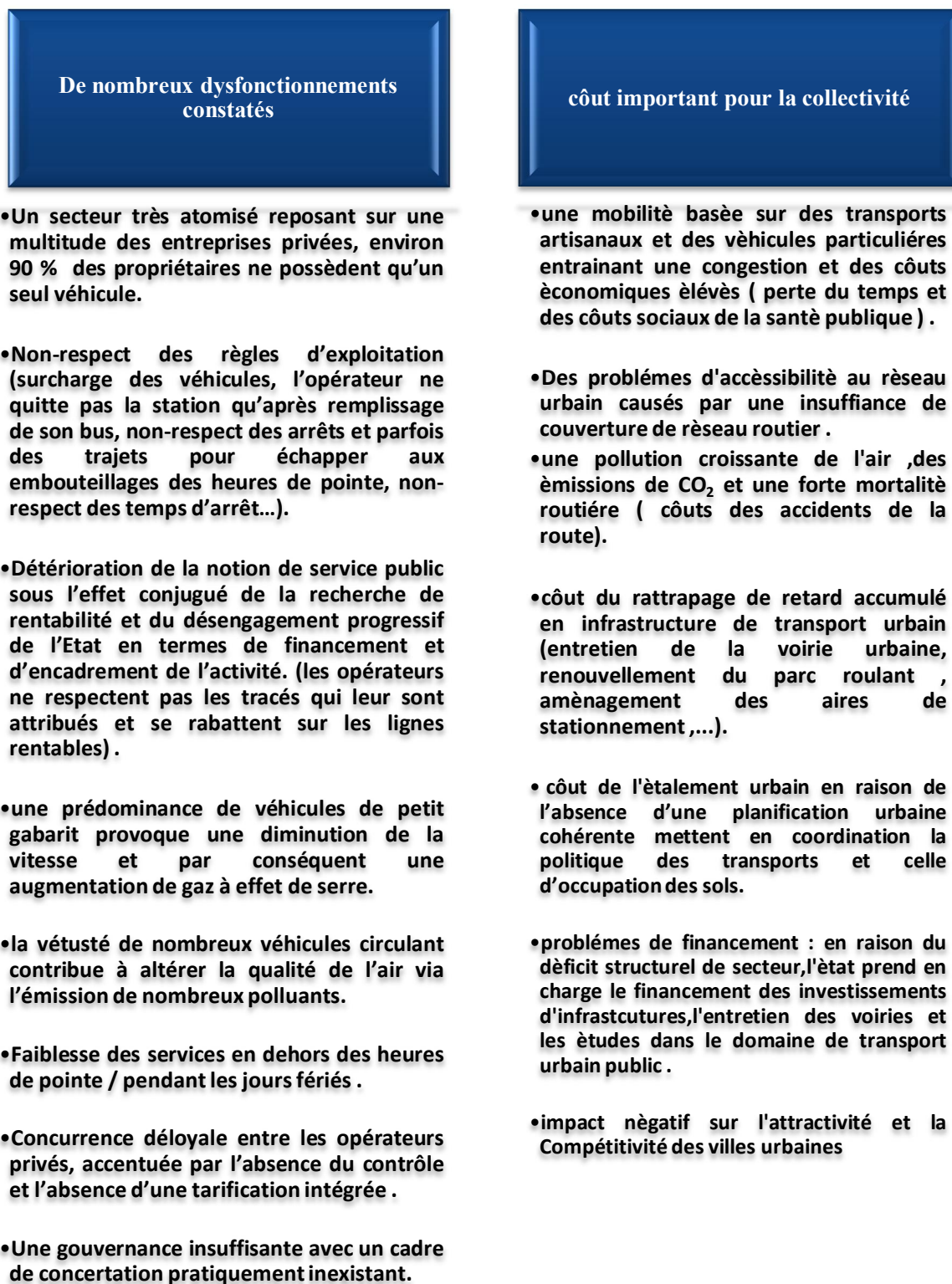


Figure 02 : les dysfonctionnements du système de transport urbain public en Algérie

Source : construit par nos soins sur la base de : BOUBAKOUR Farès, **évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'état**, in revue géo-transport : transport et développement des territoires, N°1-2 2013.

La déréglementation du transport urbain semble avoir apporté des solutions en termes quantitatifs, le problème est désormais d'assurer la maîtrise globale de ce système complexe et d'atténuer les effets négatifs liés à cette déréglementation. Toutefois, De nombreuses avancées ont été enregistrées dans le domaine ces derniers temps. « les avancées en question se résument par un retour en force de l'état en tant qu'acteur/régulateur ⁵¹ dans le secteur du transport et la mise en place d'une stratégie de modernisation du système du transport urbain par la réalisation de plusieurs projets d'une ampleur importante en partenariat avec des entreprises étrangères »⁵². Sur le plan environnemental, L'Algérie commence progressivement à prendre conscience de la nécessité de prendre en compte les aspects écologiques et d'introduire la dimension environnementale à la stratégie du développement du pays. L'initiation d'actions législatives et réglementaires d'une nouvelle politique de transports durable en est bien la preuve. Sur le plan institutionnel, des actions ont été menées également dans l'optique d'améliorer la qualité de service offert aux usagers. Il s'agit notamment de la réduction du parc de véhicule de très petit gabarit. *« Cette action a permis une réduction de parc des opérateurs privés de 22% entre 2000 /2007 tout en augmentant la capacité offerte de plus de 15134 places. Cette réduction du parc de véhicule s'est poursuivie entre 2007/ 2013 pour ne présenter actuellement*

*que 9% du parc total du secteur privé dans les transports urbains en Algérie ».*⁵³ Dans le même ordre d'idée, la loi n° 06-06 du 20 février 2006 d'orientation de la ville ayant pour objet de fixer les dispositions particulières ⁵⁴visant à définir les éléments de la politique de la ville dans le cadre de la politique de l'aménagement du territoire et du développement durable. La présente loi se focalise tout particulièrement sur le plan de transport urbain et le plan de la circulation qui doivent définir les principes d'organisations des transports, de gestion de la voirie, du stationnement et de la circulation dans le périmètre urbain et ont pour objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements. « Bien que les études relatives au plan de la circulation et plan de transport de la wilaya d'Alger aient été finalisées en 2006. Leur mise en œuvre n'a été effectuée que récemment accentuant ainsi les problèmes de congestion et d'anarchie dans l'exploitation des services de transport urbain »⁵⁵.

⁵³ CHABANE Lila, **op.cit**, p 9.

⁵⁴ Les Plans de Transport (national, de wilaya et urbain) introduits par la Loi du 10 mai 1988 et repris par la Loi du 7 août 2001 sont, en principe, des éléments indispensables et Incontournables dans l'organisation générale des transports publics. Ils sont un préalable à toute autorisation d'exploiter un service ou une liaison, aussi bien pour les services de TU que pour les services de transport local (à l'échelle de la Wilaya) et les liaisons nationales. Selon l'article 41, « ces plans constituent des instruments d'orientation et de développement du transport terrestre à moyen et long termes. Ils doivent définir les moyens à mettre en œuvre en termes d'infrastructures, d'équipements et de services (...), en vue de satisfaire la demande prévisible de transport aux meilleures conditions de sécurité, de coût et de qualité de service ».

⁵⁵ CHABANE Lila, **idem**, p 6

⁵¹ BOUBAKOUR Farès, **op.cit**, p 11.

⁵² Idem 11.

Aujourd'hui, nous assistons au développement de transports informels⁵⁶ qui est une réponse aux dysfonctionnements du système de transport urbain. « *Le transport par taxi clandestin est une activité tout à fait banalisée dans la plupart des villes algériennes* ». ⁵⁷ Malgré l'absence de chiffres fiables, il est communément reconnu que « les acteurs du transport informel offrant un transport à la demande, relativement meilleur marché, de jour comme la nuit et vers toutes les destinations en urbain et interurbain ». ⁵⁸ Les clandestins sont des transporteurs qui ne sont pas soumis aux règles formelles de gestion (paiement des impôts, paiement des cotisations sociales, établissement de carte d'itinéraire ...). Ils échappent donc à l'autorité des pouvoirs publics à cause de la faiblesse du dispositif institutionnel de gestion des transports et de la circulation. L'enjeu donc est d'aider ces opérateurs « **artisansaux** » ⁵⁹ à se professionnaliser afin d'offrir

une offre lisible et de qualité aux usagers.

Il est évident que les enjeux institutionnels et de gouvernance contribuent largement à limiter la réussite de toute politique dans le domaine des transports, les objectifs sont de moderniser et de développer les services et les systèmes de transport et d'assurer au citoyens l'accès massif à des moyens de transport à moindre coût, tout en permettant au secteur de jouer son rôle naturel de moteur de la croissance économique, grâce à l'intégration de différents modes de transport. L'objectif est ainsi de mettre fin à la diversité des centres de décisions existants au niveau du transport urbain et l'institution d'un cadre qui favorise le rapprochement des intérêts de différents organes en charge de politique de transport. Bien évidemment, il s'agit de mettre en avant les enjeux d'un processus de gouvernance efficace, participatif, qui prendre en compte tous les acteurs du système de transport, y compris les usagers.

⁵⁶ La notion d'informalité s'est répandue dans les analyses des économistes puis des sociologues et des anthropologues et a acquis une place importante dans les politiques publiques. Elle fait référence à l'existence d'une multitude d'activités économiques qui naissent le plus souvent dans les secteurs populaires et qui émergent en dehors de cadre législatif des pays concernés. Elle est désignée par le terme d'économie non officielle ou encore d'économie non structurée. Certains auteurs utilisent les termes spontané et populaire pour porter l'accent sur la participation active des populations à ces activités.

⁵⁷ BOUBAKOUR Farés : « **Transport artisanal et transport par taxi clandestin : le cas de la ville de Batna (Algérie). Evolution et perspectives** ». In, Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes. Sous la coordination scientifique de Xavier Godard. Les collections de l'INRETS. Mars, 2008, p 66.

⁵⁸ BOUBAKOUR Farés, **évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'état**, op.cit, p 7.

⁵⁹ Les transports publics urbains en Algérie n'offrent pas une qualité de service suffisante pour séduire les

citadins, les conditions financières des entreprises publiques deviennent de plus en plus mauvaises et les véhicules surchargés réduisent l'attractivité des réseaux qui ont généralement empruntés par des personnes n'ayant pas d'autres choix. Les carences de l'offre en transport public ont bénéficiés au développement des transports publics artisanaux, selon **Xavier Godard**, le transport artisanal « désigne l'exploitation à une échelle individuelle de véhicules de transports public dont la propriété n'est pas concentrée mais répartie entre de nombreux propriétaires. Cette exploitation peut s'intégrer dans le cadre de la réglementation en vigueur, mais aussi dans des règles collectives plus ou moins contraignantes élaborées par une organisation professionnelle. Même si l'on a parfois une concentration de la propriété, les modalités d'exploitation des véhicules reposent sur l'initiative du chauffeur qui apparaît ainsi comme un gestionnaire du terrain ».

La nécessité de mettre en place un nouveau cadre institutionnel dans les transports urbains en Algérie, à été soulevée à maintes reprises. L'opérationnalisation de l'autorité organisatrice des transports urbains telle qu'elle est définie dans la loi n° 01-13 du 7 Août 2001, serait une première étape pour permettre un développement de système transport urbain efficient. La création d'une autorité organisatrice de transport « *aurait pour objectif de mieux coordonner les prérogatives et d'éviter les problèmes de chevauchement de responsabilités entre les divers échelons institutionnels* ». ⁶⁰ Une telle démarche devrait par ailleurs concilier les intérêts des opérateurs de transport de l'économie formelle et les transports artisanaux qui se développe en proposant un service de transport à coûts réduits relevant de la catégorie de l'économie informelle.

6- Quelle autorité pour porter les politiques de transports urbains en Algérie ?

L'analyse de la gouvernance du système de transport urbain en Algérie fait ressortir plusieurs carences dans la capacité de l'état et les collectivités locales à gérer et orienter les choses.

Ces défaillances de gouvernement sont à l'origine d'ordre :

1) Urbanistique : la dimension transport n'est pas toujours prise en compte et intégrée lors de l'élaboration et la mise en œuvre

des opérations d'urbanisme. Ainsi, les mesures nécessaires pour préserver la fluidité de la circulation et éviter la dégradation du cadre de vie n'ont pas été prises. Les interactions entre la mobilité et l'urbanisation sont des champs de préoccupations de plusieurs acteurs car mobilité urbaine et territoire sont étroitement imbriqués et interagissent à tous les niveaux. pour comprendre la mobilité il faut aussi comprendre la ville puisque les comportements individuels de déplacements relèvent des interactions réciproques entre mobilité et urbanisation.

2) Règlementaire : la performance des transports urbains est aussi celle des choix règlementaires et contractuels encadrent l'action publique et orientant le comportement des usagers. en Algérie, Malgré un arsenal de lois et de textes règlementaires, la politique des transports est marquée par l'absence d'instruments juridiques et organisationnels pouvant servir à l'organisation et l'orientation des déplacements des biens et des personnes. les textes règlementaires réagissent les transports posent parfois un problème d'inadaptation aux réalités actuelles de développement. Ce qui entraine des chevauchements de compétences dans les attributions des différents organes en charge du secteur.

3) Institutionnel : le cadre institutionnel du système de transport se caractérisé par une organisation répartie entre plusieurs institutions publiques et privés. la

⁶⁰ BOUBAKOUR Farès, « Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées », CODATU, p 10.

coordination entre ces multiples intervenants est lacunaire et ne permet pas d'engager une planification intégrée et cohérente.

Pour inverser la spirale négative du transport urbain en Algérie, il est proposé de créer dans les meilleurs délais une autorité organisatrice du transport (AOT). Cette autorité est chargée de définir les pouvoirs et les modes d'organisation pour l'offre de service transport autant pour les opérateurs publiques que pour les opérateurs privés. Elle devrait également mettre en œuvre l'intégration du transport urbain de manière efficace par :⁶¹

- le renforcement de la coordination et de la coopération entre tous les intervenants et les institutions en charge de la politique de transport ;
- La coordination entre les différents modes de transport par la modulation des incitations fiscales et la programmation des investissements structurants ;
- L'instauration d'une plus grande rigueur dans la rationalisation de la dépense publique et l'incitation à une plus grande participation des entreprises et des établissements de transport au financement des projets dans le cadre de partenariats (public /privé) ;
- La mise en œuvre d'un ajustement progressif de dispositif réglementaire en vigueur aux règles des échanges internationaux en vue

de soutenir une démarche de développement tout en tenant compte des principes de développement durable, afin d'accroître l'efficacité et l'efficacité des différents réseaux de transport ;

- La satisfaction des besoins de mobilité et l'optimisation de l'accessibilité aux moyens de transport pour tout le public ;
- La création de nouvelles compétences et de nouvelles professions, et l'amélioration de la compétitivité des entreprises de transports publics ;
- La création d'une marque unique de services de transport public vis-à-vis de la clientèle (grilles tarifaires, marketing, communication sur le marché....).

La mise en place d'une autorité organisatrice de transport (AOT) en Algérie est rapidement indispensable car on ne peut laisser le transport s'organiser par la seule volonté des opérateurs ou du marché. Toutefois, « la création d'une telle institution peut se révéler difficile et se heurter à un certain nombre d'obstacles. *De nombreuses questions doivent être prises en considération par les décideurs s'ils souhaitent créer une autorité de transport efficace dotée de compétences bien définies, compatibles avec le contexte historique et socio-économique local de la ville, de la région ou du pays considéré* »⁶².

⁶¹ Rapport de Ministère des transports, **politique gouvernementale dans le domaine des transports**, Septembre 2015.

⁶² CODATU, Plan bleu, Agence française de développement, Banque européenne d'investissement, **Transports Urbains Durables en Méditerranée**, Synthèse des séminaires 2010- 2011, p 26.

Figure 03 : Questions à se poser avant de créer une autorité organisatrice de transport (AOT)

Indicateurs de gouvernance	Questions à se poser	Champ d'intervention
	<i>L'autorité de transport doit-elle prendre en charge d'autres responsabilités intervenant dans la réalisation des politiques de mobilité urbaine intégrée ?</i> Planification et gestion urbaine, gestion de la circulation et du stationnement, aménagement du territoire, gestion environnementale, élaboration des études de faisabilité sur les nouvelles infrastructures.	Il existe des liens importants entre les politiques locales de transport urbain et d'aménagement de l'espace, ainsi qu'entre les politiques nationales de transport et de planification. Il faut bien cerner ces liens afin que les politiques à tous les niveaux – local, régional et national – s'étaient mutuellement.
	<i>De quels modes de transport l'autorité de transport sera-t-elle responsable ?</i>	Le transport public urbain et interurbain. Le transport ferroviaire. le réseau routier. la gestion de l'ensemble des modes de transport urbains.
	<i>Sur quelle zone géographique les responsabilités de l'autorité de transport doivent elles s'exercer ? Quel est le périmètre géographique optimal pour aborder les problèmes de transport posés ?</i>	Les politiques de transports urbains sont, par nature, de portée locale, elles doivent être taillées sur mesure pour bien cadrer avec les « traits particuliers » et le contexte d'une zone urbaine donnée. C'est généralement à l'échelon local et régional que l'efficacité de la mise en œuvre est optimale.

	<i>Qui seront les parties prenantes ou actionnaires ?</i>	Les entités publiques (Gouvernement, les élus, administrations centrales, collectivités territoriales ...), professionnels de transport, bureaux d'études, entreprises privées, constructeurs, bailleurs de fonds, associations des usagers, etc.
	<i>De quelles ressources financières l'autorité disposera-t-elle et comment seront-elles collectées?</i>	Il existe diverses catégories de sources de financement ainsi que de nombreuses façons d'utiliser les moyens qui en découlent. Lors de la création d'une (AOT), il convient d'attribuer à cette dernière une autonomie financière suffisante afin de permettre aux autorités locales d'apporter des réponses aux problèmes de mobilité à l'aide de leurs ressources financières propres.

Source : MEZGHANI Mohammed, **Quels outils pour accompagner les évolutions de la mobilité urbaine durable en méditerranée ? Gouvernance, planification et financement**, atelier de Barcelone 117-20 octobre 2011, p 3.

Un certain nombre de conditions doivent être également remplies pour que cette autorité organisatrice de transport puisse jouer pleinement et efficacement leur rôle :

- **L'autonomie** :⁶³ est une condition nécessaire pour traiter efficacement les problèmes locaux ou régionaux. Elle est obtenue grâce à un **niveau suffisant de décentralisation**. Le transfert de pouvoirs et de responsabilités concernant les questions locales ou régionales du gouvernement national vers les autorités locales ou

régionales permettra une meilleure compréhension et une meilleure assimilation de la situation. Dans cette optique, il importe de doter l'autorité de transport de l'autonomie et du pouvoir nécessaires pour la protéger contre les évolutions politiques et structurelles majeures et pour assurer sa pérennité.

- **Le financement** :⁶⁴ une autorité organisatrice de transport (AOT) doit disposer de ressources

⁶³ MEZGHANI Mohammed, *op.cit*, p 4.

⁶⁴CODATU, Plan bleu, Agence française de développement, Banque européenne d'investissement, **Transports Urbains Durables en Méditerranée**, *op.cit*, p 28.

financières pour acquérir un bon niveau d'expertise afin de planifier la politique de transport et de coordonner les acteurs. Selon **Rami SEMAAN-LEB** : ⁶⁵« un manque de ressources affectées se traduit par un déséquilibre chronique de financement en faveur des modes individuels et d'un manque d'investissement dans des projets structurants de long terme ». En Algérie, les recettes tarifaires ne permettent pas de couvrir les dépenses d'exploitation des opérateurs de transport public. Ce déficit d'exploitation est lié essentiellement à une tarification inadaptée conjuguée à l'absence de participation des secteurs économiques aux recettes, d'une part, et à une gestion inefficace d'autre part.

- **La participation** : « Pour réussir une autorité du transport, l'état s'efforce de **nouer des partenariats** » ⁶⁶ avec les différentes parties intéressées du système de transport (entreprises, employeurs, promoteurs immobiliers, usagers, ainsi qu'associations). L'action des pouvoirs publics ne suffit pas pour que la mise en œuvre des politiques de transport urbain durable soit couronnée de succès. « Il est essentiel que ces acteurs

importants du système de transport participent dès le début et de manière cohérente aux initiatives en la matière ».

⁶⁷Ainsi, les usagers de système transport doivent comprendre et assimiler les objectifs des pouvoirs publics pour qu'un changement de comportement puisse se produire. De ce fait, Une communication efficace sera particulièrement importante pour obtenir le soutien public pour des politiques de gestion de la demande de transport.

Conclusion

Les défis relatifs au transport urbain durable comprennent la conception et la mise en œuvre d'une stratégie à long terme, cohérente, composée de politiques et de mesures intégrées. L'intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire est le premier défi stratégique à relever. L'aménagement du territoire, l'environnement et le développement urbain doivent tenir compte des exigences de base des transports durables. Ceci nécessite une bonne gouvernance locale et la coopération des différentes institutions et opérateurs à une échelle adaptée avec des capacités appropriées, via la création et le renforcement des autorités régionales locales des transports. Le financement représente également le plus grand défi en ce qui concerne la réconciliation des trois piliers de la durabilité et la capacité des autorités à planifier les

⁶⁵ SEMAAN-LEB Rami, **planification des transports urbains à l'est**, Transports urbains durables en méditerranée, synthèse des séminaires 2010-2014, CODATU, plan bleu, p 28.

⁶⁶ Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques, **op.cit**, p 51 ;

⁶⁷ Idem, p 51.

choses .les autorités organisatrices des transports doivent disposer de ressources financières pérennes pour assurer la cohérence de choix concernant les instruments publics de la politique de transport.

La participation des citoyens dans le développement et la mise en œuvre des politiques des transports urbains est aussi une nécessité. **Jean-Charles CROCHET** La Banque Mondiale avance ⁶⁸ « *l'expérience montre que la consultation et la participation de la population à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques de transport urbain sont une nécessité car les citoyens confrontés quotidiennement à la réalité du terrain peuvent apporter des connaissances qui manquent aux politiques de déplacements urbains* ». La sensibilisation reste aussi un élément primordial lorsque l'on souhaite réduire les externalités négatives venant du secteur de transport. Enfin, une étape d'évaluation est préconisée pour connaître les impacts par rapport aux objectifs fixés. Pour reprendre les propos de **Benjamin FOUCHARD** ⁶⁹ « *évaluer c'est avoir des objectifs et en mesurer l'atteinte* ».

Références bibliographiques :

1. Amina TABTI –TALAMALI, Madani ZAFAR ZITOUN, **la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives**, étude de cas : rapport définitif plan bleu (banque mondiale), Alger, juin 2009.
2. Fabienne LELOUP, « **la gouvernance territoriale comme nouveau mode de**

coordination territoriale ? », revue Lavoisier, géographie, économie, société-vol .7, 2005.

3. Farès BOUBAKOUR : « **Transport artisanal et transport par taxi clandestin : le cas de la ville de Batna (Algérie). Evolution et perspectives** ». In, Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes. Sous la coordination scientifique de Xavier Godard. Les collections de l'INRETS. Mars, 2008.
4. Farès BOUBAKOUR, Houria BENCHERIF, **évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'état**, in revue géo-transport : transport et développement des territoires, N°1-2 2013.
5. Farès BOUBAKOUR, "Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées. CODATU.
6. FFTRANSPORTS
7. GUESNIER Bernard, **coordination et partenariat, conditions d'efficacité de la gouvernance territoriale**, 2007.
8. Isabel LACROIX et Pier-Olivier ST-ARNAUD, « **La gouvernance : tenter une définition** », Cahier de recherche en politique appliquée, Vol. IV, numéro 3, Université de Sherbrooke, Automne 2012.
9. Jean FREYSS, **Gouvernance** (guide de cours, université Paris I, PANTHEON - SORBONNE), institut d'étude économique et social, France, année 2003/2004.
10. Jean-Baptiste LACOMBE, « **Pour un système de transport en commun durable** », mai, 2010.
11. Jean-Pierre ORFEUIL, « **La mobilité, nouvelle question sociale ?** », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010.
12. Julie BULTEAU, « **la mobilité durable en zone urbaine : efficacité et perspectives des politiques de l'environnement** », Thèse de doctorat, économie & finances, université de Nantes, France, 2009.
13. Lila CHABANE, **le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement ?** Une enquête auprès des opérateurs privés à Alger, cahiers du CREAD N°109, Algérie.

⁶⁸ Transports urbains durables en méditerranée, synthèse des séminaires 2010-2011, op.cit, p 32.

⁶⁹ Idem, p 35.

14. Martin FANNY , **gouvernance et management de la mobilité :l'exemple des plans de déplacements interentreprises du grand Lyon** , institut d'études politiques de Lyon ,université lumière Lyon 2 , France, 2011.
15. Matouk BELLATTAF & Baya ARHAB, « **Pour le transport automobile durable : Evaluation des impacts socio-économiques et environnementaux du transport collectif urbain de Bejaïa** », deuxièmes rencontres Internationales sur l'économie de l'environnement à Annaba, transport .territoires .et environnement, 23- 24 Novembre, Annaba, Algérie, 2008.
16. Ministère des transports, **politique gouvernementale dans le domaine des transports**, Septembre 2015.
17. Mohammed HAKAKAT, **L'apport de la gouvernance globale au développement de l'entreprise dans les pays en voie de développement: essai sur l'économie politique de la corruption**, 2007.
18. Mohammed MEZGHANI, **Quels outils pour accompagner les évolutions de la mobilité urbaine durable en méditerranée ? Gouvernance, planification et financement**, atelier de Barcelone 117-20 octobre 2011.
19. Moussa KHORE TRAORE, **la gouvernance locale dans le secteur de l'éducation au Mali**, thèse pour le titre docteur en sciences économiques présentée et soutenue publiquement le 13 MAI 2015, université de TOULON, France.
20. Nasreddine BENNACER, **gouvernance des territoires littoraux et gestion durable des ressources renouvelables : cas de la ressource halieutique dans la baie de Bejaia**, mémoire En vue de l'obtention du diplôme de Magister En Sciences Economiques, Option : Dynamique Economique, Développement Local et Territoires, 2010.
21. Nedjoua BOUARROUDJ ZERTAL, « **vers la recherche d'une réconciliation entre le transport et la ville** », in actes du colloque international : **l'environnement et transport dans des contextes différents**, volume 2, Ghardaïa, Algérie, 16-18 Février 2009.
22. Nicolas J-P, Verry D, « **Indicateurs de mobilité durable : outils d'analyse comparative de la mobilité urbaine** », XIIe colloque de l'ASRDLF « villes et territoires face aux défis de la mondialisation », Dijon, France septembre ,2005.
23. OCDE l'organisation de coopération et de développement économique, **Transport urbain durable, la mise en œuvre des politiques**, rapport final, France, 2002.
24. PNUD, **Governance for sustainable human development**, New York, 1997. In DESTATTE Philippe, Prospective territoriale et gouvernance (séminaire Prospective-info La prospective territoriale, outil d'aide à la planification spatiale, outil de gouvernance ?), Paris, le 18 septembre 2003.
25. Rami SEMAAN-LEB, **planification des transports urbains à l'est**, Transports urbains durables en méditerranée, synthèse des séminaires 2010-2014, CODATU, plan bleu.
26. Rémy PRUD'HOMME, **infrastructures de transport, mobilité et croissance, conseil d'analyse économique**, la documentation française, Paris, France, 2007.
27. Tahar BAOUNI & HADJIEDJ Ali, « **transport et politique urbaine dans l'agglomération d'Alger** », bulletin de l'association de géographes français, année 2000, volume 77, Numéro 3
28. Thierry BRUGVIN, « **les limites de la démocratie par la gouvernance Néolibérale** », colloque : **gouvernance globale : démocratie impossible ?** , Madrid, Espagne, 15-16 novembre 2007.
29. **Transports urbains durables en méditerranée, synthèses des séminaires 2010 -2011**, Centre de Marseille pour l'intégration en méditerranée (CMI), et CODATU.
30. Warda Hamoum, **La bonne gouvernance : clé de réussite d'une politique de sécurité routière urbaine durable en Algérie ?** Colloque international : Problématiques du transport urbain et mobilité urbaine durable en Algérie : Les défis et les solutions. Batna, Algérie, octobre, 2014.
31. World Bank (1992), **Governance and development**, Washington .D.C In CONTE Bernard, La « Bonne gouvernance néolibérale », 2003.

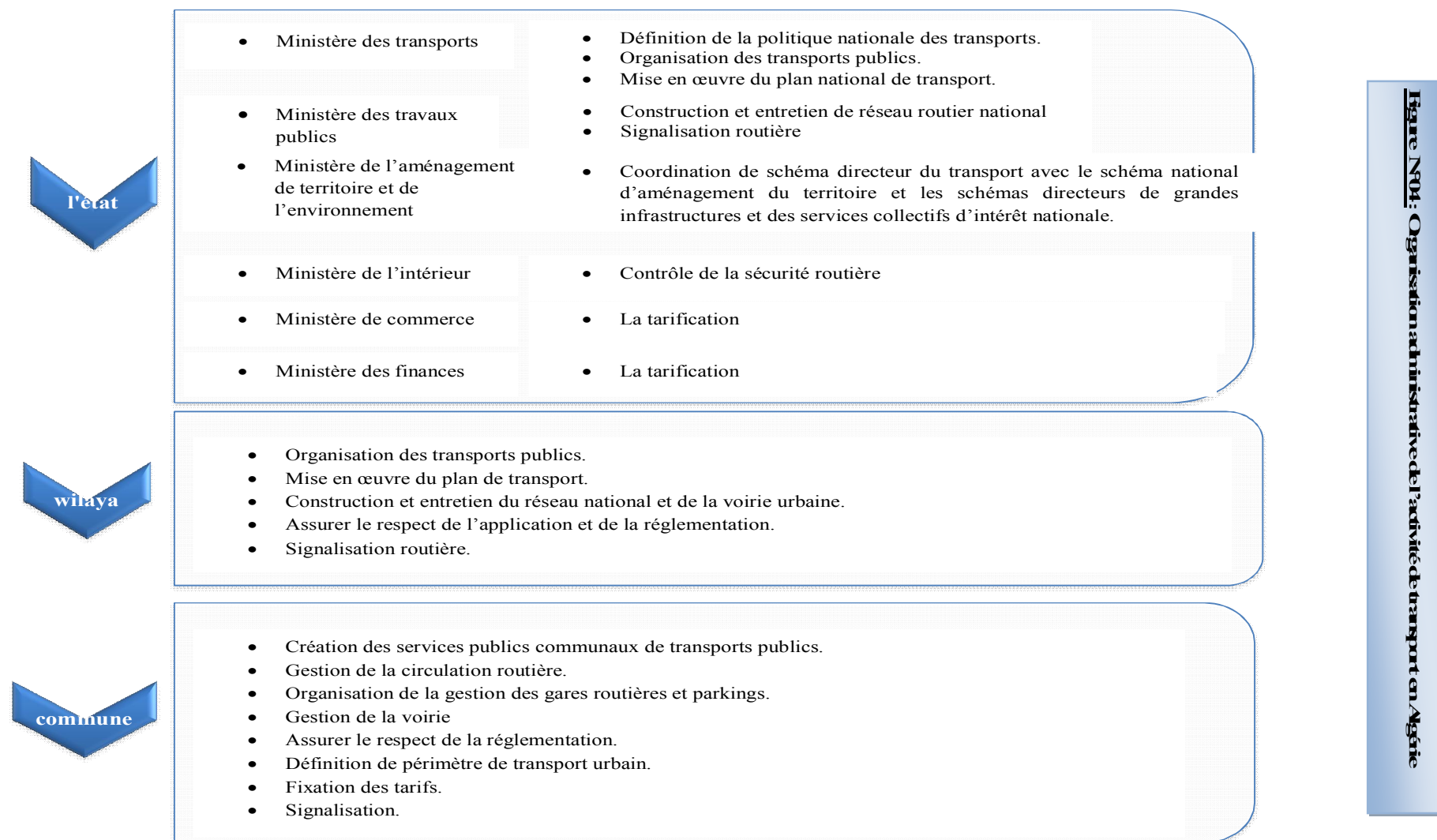


Figure N°04: Organisation administrative de l'activité de transport en Algérie

Source : CHABANE Lila, le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement ?