

GOVERNANCE INSTITUTIONNELLE ET DEVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC DANS LA VILLE D'ALGER

Nom : CHABANE

Prénom : LILA

Institution : Centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement

Adresse professionnelle : Campus universitaire de Bouzaréah, B.P 197, El Rostomia, Bouzaréah, Alger, ALGERIE.

Courriel : l.chabane@cread.dz

Téléphone : +213 551 10 38 49

Nom : YACEF

Prénom : Abdelkrim

Institution : Centre de Recherche en Economie Appliquée pour le Développement

Adresse professionnelle : Campus universitaire de Bouzaréah, B.P 197, El Rostomia, Bouzaréah, Alger, ALGERIE.

Résumé :

Il est question dans notre recherche de la gouvernance des transports publics comme un système complexe où interagissent plusieurs acteurs stratégiques (autorité régulatrice, secteur privé, secteur public, société civile) mais aussi plusieurs facteurs endogènes (qualité de la gouvernance, pérennité du financement, qualité de l'offre en transport,...) sont imbriqués dans ce système.

Mots clés :

Gouvernance institutionnelle, transport public, Alger.

Summary

Our research on public transport governance as a complex system in which several strategic actors interact (regulatory authority, private sector, public sector, civil society) but also several endogenous factors (quality of governance, sustainability of funding, quality transport supply, etc.) are embedded in this system.

Keywords :

Institutional governance, public transport, Algiers.

LES OBJECTIFS

Le développement des infrastructures et services de transport public, qui sont souvent des outils au service de l'aménagement urbain des villes, implique la mise en place d'une gouvernance efficace et efficiente au niveau local.

La contrainte majeure actuelle est la multiplicité des acteurs institutionnels et l'absence de coordination des différentes politiques sectorielles. Une gouvernance améliorée nécessitera non seulement le renforcement des autorités locales, mais aussi la participation d'autres acteurs des organisations de la société civile et du secteur privé dans des partenariats avec le gouvernement à tous les niveaux.

Nous posons l'hypothèse que : Le renforcement des capacités dans les trois sphères de la gouvernance ; l'État, la société civile et le secteur privé ; est essentiel pour soutenir un développement des services de transport public.

Aussi, le développement d'un système de transport public est un enjeu majeur qui doit mobiliser « un modèle de processus décisionnel multi-acteurs ». L'objectif est de proposer un schéma de gouvernance pour mettre fin à la diversité des Centres de décisions existants. Ainsi, nous projetons, à travers ce projet de publication, de participer à la réflexion sur la gouvernance d'un service public stratégique la mieux adaptée aux besoins et aux spécificités de nos villes.

REVUE DE LITTÉRATURE

Le réseau de transport collectif est constitué en grande partie par des lignes de transport collectif public desservi par des bus (190 lignes de bus, 1 ligne de Métro, 1 ligne de tramway) qui prennent en charge 84% des déplacements en transport en commun. « L'exploitation actuelle des services de transport collectifs par bus est assurée dans sa grande majorité par des micro-entreprises dont l'exploitation est de type artisanal (1 véhicule par opérateur). Cet émiettement en une multitude d'opérateurs accentue les dysfonctionnements dans la mesure où les tâches d'organisation, de contrôle et d'administration sont particulièrement difficiles à mener »¹.

Aussi, le développement d'un système de transport urbain est un enjeu majeur qui doit mobiliser « un modèle de processus décisionnel multi-acteurs ». L'organisation du secteur des transports est caractérisée actuellement par le morcellement des compétences entre plusieurs ministères et administrations locales conduisant à des chevauchements de compétences, de prérogatives et de disparités dans les objectifs à atteindre pour le développement du secteur. L'idéal est d'aller vers l'instauration d'une « bonne gouvernance » définie par « la recherche d'une meilleure efficacité de l'action publique par son affectation aux niveaux d'administration régionaux ou locaux les plus susceptibles de la mettre en œuvre efficacement. »². Dans une logique de décentralisation efficace, les collectivités locales sont les premières concernées car elles sont en contact direct avec les habitants mais l'Etat joue

¹ Lila CHABANE, « Le lecteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement, une enquête

² D. REQUIER-DESJARDINS : « Décentralisation et dynamiques locales de production dans les pays en développement », In Cahier du GEMDEV n°27, octobre 2001.

également un rôle majeur dans la mise en œuvre d'une politique de transport urbain. La création d'une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) pourra aider à instaurer et à simplifier la coordination de tous les acteurs.

METHODOLOGIE

Etant donné la nature de nos questionnements dans notre recherche nous avons privilégié l'approche de l'étude de cas, nous souhaitons contribuer à la compréhension des logiques de fonctionnements et d'organisation d'un service public. Nous avons fait, dans une première étape, une analyse contextuelle de la situation du secteur des transports publics basée sur l'étude des textes réglementaires régissant l'activité et la situation organisationnelle, fonctionnelle et institutionnelle à travers des interviews semi-dirigées avec des thématiques clés sur le cadre stratégique, organisationnel et opérationnel à destination des cadres moyens et supérieurs des administrations, de l'autorité organisatrice et des entreprises publiques et privées du secteur.

Dans une deuxième étape, nous mènerons des entretiens auprès d'acteurs clés institutionnels et locaux de la gestion du secteur et des collectivités locales. L'objectif de cette étape est la capitalisation de l'expérience des acteurs, de leurs aspirations, de leurs regards critiques dont l'analyse devra servir à l'amélioration des pratiques de gouvernance.

Dans une troisième étape, deux scénarios prospectifs de la gouvernance de l'activité en s'inspirant des expériences des autres pays, les attentes des acteurs en adéquation avec le contexte algérien.

RESULTATS

Les enquêtes de terrain seront finalisées vers la fin du mois de janvier 2018, les premiers résultats de nos investigations seront disponibles vers la mi-février 2018.

APPORTS DE LA RECHERCHE ET IMPLICATION

Notre recherche s'inscrit dans le cadre d'un programme de recherche validé par le conseil scientifique du CREAD et qui doit avoir un impact socio-économique avéré pour avoir son aval et bénéficier du financement nécessaire pour son exécution. Nous envisageons à travers ce projet de proposer un schéma de gouvernance pour mettre fin à la diversité des Centres de décisions existants en ce qui concerne les transports publics. Aussi, nous projetons, à travers ce projet de publication, de participer à la réflexion sur la gouvernance d'un service public stratégique la mieux adaptée aux besoins et aux spécificités de nos villes.

BIBLIOGRAPHIE

- Nash C, & Bray D, 2014. "Workshop 5: The roles and responsibilities of government and operators", In Research in Transportation Economics, 48, pp. 286-289.
- Coelli T, Estache A, Perelman S, & Trujillo L, 2003. A Primer on Efficiency Measurement for Utilities and Transport Regulators. The World Bank Institute, Washington.
- Van de Velde D.M, 1999. " Organizational forms and entrepreneurship in public transport, Part 1: classifying organisational forms". In Transport Policy, 6(3), pp 147–157.

- Darberar R, 2004. "L'expérience anglaise de dérégulation des transports par autobus". In Cahiers Scientifiques du Transport, 46, pp. 25-44.
- Van de Velde D, Wallis I, 2013. "Regulated deregulation' of local bus services-An appraisal of international developments". In Research in Transportation Economics, 39, pp. 21-33.
- Gouin T, 2005. Gestion directe & gestion déléguée dans les transports publics urbains de Province en France en 2003 – Exploitation de la base TCU. Ed. CERTU, Lyon, 11p.
- Groenewald H, 2003. "Establishment of transport authorities in local sphere of government in South Africa: unfolding of the process". In Transport Policy, 10, pp. 1-15.
- Walters J, 2013. "Overview of public transport policy developments in South Africa". In Research in Transportation Economics, 39, pp. 34-45.
- Stanley J, & Smith A, 2013. "Workshop 3A: Governance, contracting, ownership and competition issues in public transport: Looking up not down". In Research in Transportation Economics, 39, pp 167-174.
- Chabane L, 2014. "Le secteur privé des transports urbains de voyageurs, quelles logiques de fonctionnement, une enquête auprès des opérateurs privés à Alger", In Les cahiers du CREAD, n°109. Alger.
- Baumstark L, Roy W, Ménard C, & Yvrande-Billon A, 2005. Modes de gestion et efficience des opérateurs dans le secteur des transports urbains de personnes, PREDIT 3, GROUPE N° 1 : Mobilité, territoires et développement durable, Rapport n° 03 MT24.
- Sohail M, Maunder D.A.C., & Cavill S, 2006. "Effective regulation for sustainable public transport in developing countries". In Transport Policy, 13, pp 177–190.
- Chujoh U, 1989. "Learning from medium- and small-sized bus services in developing countries: is regulation necessary? " In Transportation Research Part A : General, Vol. 23 (1). pp. 19-28.
- Vande Velde D, 1999. "Organisational forms and entrepreneurship in public transport". In Transport policy, 6, pp. 147-157.
- Roy W, 2007. Réglementation, gouvernance et performance des services publics de transport collectif urbain. Thèse pour le doctorat en sciences économiques, Université Lumière - Lyon II.