



مركز البحث في الإقتصاد
المصنق من أجل التنمية

CREAD

مركز البحث في الإقتصاد التصبيقي من أجل التنمية

Centre de Recherche en Économie Appliquée pour le Développement

Gouvernance et financements des transports collectifs dans la wilaya d'Alger

Chef de projet
Chabane Lila

Intitulé de projet	Gouvernance et financements des transports collectifs dans la wilaya d'Alger	
Chef de projet	Grade	Etablissement
Chabane Lila	Maitre de recherche – class- B (cread).	Division Développement Humain et Economie Sociale
Membre de projet	<ul style="list-style-type: none"> • Chabane Lila : Maitre de Recherche (Read). • Yacef Abdelkrim, attaché de recherche. (Read). • Bacha Radia, doctorante en Economie industrielle. • Bengana Fateh, Responsable comptabilité et finance. • Boussaid Khadidja .chercheuse (cread) • Mimoune Narimane .chercheuse (cread) • Idress LAHNA chercheuse (cread) • Tizi Zakaria chercheur (cread). 	
Duré de projet	24 mois	

Résumé

L'extension urbaine et la congestion des grandes villes du pays ont généré des besoins croissants de déplacements urbains, d'où l'urgence de développer des réseaux de transports collectifs plus économes en énergie, accessible au plus grand nombre d'usagers et moins consommateurs d'espace.

Avec la baisse drastique des prix de pétrole, la problématique de financement du transport en Algérie se pose avec acuité. En effet, le financement de ces réseaux ne peut être assuré à la longue par les seules recettes tarifaires et subvention publiques. Il est donc primordial de mobiliser d'autres sources de financement pour assurer la pérennité du système. La crise actuelle des finances publiques doit pousser les autorités publiques à réfléchir sur d'autres modalités de financement qui peuvent être adoptées.

Une des conditions primordiales pour assurer la pérennité d'un système de transport est d'assurer le financement de son fonctionnement d'une manière durable et cela ne peut se faire que par la mobilisation d'autres sources de financement non traditionnelles (non conventionnelles).

Des solutions multiples existent inspirées des expériences des pays développés tels que : la récupération publique de la valorisation foncière des sites desservis par les réseaux de transports, la contribution des employeurs, les contributions des usagers des

Modes motorisés privatifs à travers les péages d'infrastructures de voirie et de stationnement .la mise en œuvre ces solutions associe, selon les cas , différents niveaux d'institutions publiques , parfois des autorités organisatrices de transport urbain , mais aussi des acteurs privés , notamment dans le cadre de partenariats public-privé .leur objectif reste commun : le développement pérenne et efficient du transport urbain et son adaptation durable à la croissance des villes.

Le développement durable d'un système de transport urbain performant repose sur trois critères d'efficacité : l'efficacité économique, l'efficacité sociale et l'efficacité environnement. Les décideurs publics veillent à l'efficacité économique en réduisant les couts tout en augmentant l'achalandage d'un système de transports pour répondre à la demande actuelle et future et en limitant son impact sur l'environnement.

Le réseau 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 (1véhicule par opérateur).

Cet émiettement en une multitude d'opérateur accentue les dysfonctionnements dans la mesure où les tâches d'organisation, de contrôle et d'administration sont particulièrement difficiles à mener >>.

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. >> dans une logique de décentralisation efficace, les collectivités locales sont les premières concernées car elles sont en contact direct avec les habitants mais l'état joue 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.