

**Transports en commun et transports routiers urbains : qui doit payer?**  
**Du 6 au 8 octobre 2004 à l' Hôtel Hilton Montréal Bonaventure, Montréal**

**Proposition de communication :**

*Déréglementation et marché des transports urbains en Algérie : qui finance quoi ?*

par

**Nom** : BOUBAKOUR ; **Prénom** : Farès

**Fonction** : Maître de conférences, Doyen. **Organisme** : Faculté Sciences économiques. Université de Batna (Algérie).

Tél : 00 213 33 81 91 77 ; **Fax** : 00 213 33 86 06 20

E-mail : [f\\_boubakour@wissal.dz](mailto:f_boubakour@wissal.dz); Tél portable : 00 231 71 31 52 38; E-mail : [fares\\_boubakour@yahoo.fr](mailto:fares_boubakour@yahoo.fr)

Compte tenu de la libéralisation du marché des transports en Algérie et du retrait de l'Etat et des collectivités locales (inexistence d'opérateur public dans la quasi-totalité des villes du pays, hormis la capitale), le financement, par les pouvoirs publics, des services de transport urbains se trouve de ce fait inexistant. En parallèle, dans un contexte de rareté de ressources et de compression budgétaire, pour ce qui concerne l'entretien de la voirie et le développement de l'infrastructure routière urbaine, les efforts des pouvoirs publics notamment la municipalité restent insuffisants compte tenu de la croissance des villes. Aussi, le problème du manque mais aussi des mécanismes de financement du transport urbain se posent-ils aujourd'hui avec acuité.

En réalité, la situation est relativement complexe. En effet, à la suite de la disparition des opérateurs historiques dans la plupart des villes du pays, il y a eu apparition sur le marché d'un très grand nombre d'opérateurs privés<sup>1</sup>. Le marché connaît actuellement un foisonnement d'opérateurs avec à la clé une surcapacité manifeste. Ces opérateurs, non qualifiés pour la plupart, se sont constitués sans tenir compte de règles d'accession à la profession de transporteurs et de création d'entreprises de transports. On se retrouve donc avec des entreprises du type familial de 1,4 véhicules ayant de 10 à 15 ans d'âge en moyenne. Le marché vit une quasi-anarchie ayant trait tant aux structures organisationnelles que les logiques de différents acteurs aboutissant au non respect des *obligations de service public* et des pans entiers de population se trouvent dépourvus de moyens de transport car, les opérateurs se rabattent sur les lignes *consuées* être rentables. Les dysfonctionnements du marché de transport urbain ont ouvert ainsi la brèche pour le développement du transport urbain informel (jusqu'à **40 %** du potentiel de transport !). L'informel touche également le stationnement ! De jeunes chômeurs *squattent*, pour les uns des ruelles, pour d'autres des espaces qu'ils gèrent en parking de jour et de nuit, etc. Et l'on peut aisément imaginer ainsi le manque à gagner que subissent les municipalités.

En gros, on peut constater une tendance lourde à ce que des transports non viables s'installent et les coûts, au sens large du terme, restent supportés par les *usagers* mais aussi par les citoyens. La communication propose, tout en se basant sur les données disponibles au niveau national mais aussi sur la capitale, une synthèse de résultats de recherche que nous avons menée sur plusieurs autres villes algériennes<sup>2</sup> et qui mettent en évidence d'une manière quantitative mais aussi qualitative les principales caractéristiques du marché des transports urbains en Algérie (nombre d'opérateur, l'offre de transport urbain collectif public /privés, les taxis, les taxis collectifs, les taxis clandestins, les tarifs pratiqués, aspect qualité de service, etc.).

Compte tenu des caractéristiques actuelles du marché des transports urbains en Algérie, nous pensons qu'il y a là nécessité de mettre en place des dispositifs adéquats avec des moyens financiers stables et conséquents qui permettent de mener une politique publique significative en transport urbain. L'objectif serait d'obtenir un système performant qui puisse à la fois garantir la liberté de se transporter aux citoyens, d'être efficient en termes d'utilisation de ressources mais aussi qui préserve l'environnement.

La rencontre de Montréal serait pour nous une occasion pour présenter un petit peu les problèmes que nous rencontrons en matière de financement des transports urbains dans certains pays du Sud mais il s'agit essentiellement pour nous de nous imprégner davantage des visions nouvelles sur la manière d'appréhender et de solutionner les problèmes de financement des transports urbains au Canada.

<sup>1</sup> Jusqu'à 140 opérateurs pour une ville de 300.000 habitants et plus de 2000 pour la capitale Alger.

<sup>2</sup> Entre autres :

- Etude sur le transport collectif par bus dans la ville de *Batna* ; une autre étude similaire mais sur la ville de *Biskra* .
- Enquête sur le transport informel par taxi clandestin ;
- Etude la qualité de service dans les transports collectifs : cas de la ville de *Tiaret* et de *Skikda* ;
- les entreprises de transport urbains : les principales caractéristiques. Etude de cas de la ville de *Batna*.
- Il est à noter par ailleurs que nous avons en cours d'achèvement d'autres travaux devant aboutir en juin 2004. Ces derniers vont conforter davantage les aspects quantitatifs.