

## LA GOUVERNANCE DES TRANSPORTS PUBLICS ENTRE POLITIQUES PUBLIQUES ET PARTICIPATION CITOYENNE - LA VILLE D'ALGER CAS D'ÉTUDE-

Khadija BOUSSAID\*

Abdelkrim YACEF\*\*

Lila CHABANE\*\*\*

Received: 26/01/2021/ Accepted: 07/06/2021 / Published: 18/06/2022

Corresponding authors: [boussaid.khadidja@gmail.com](mailto:boussaid.khadidja@gmail.com)

### RÉSUMÉ

Ce papier tente d'apporter un regard sur la problématique de la gouvernance des transports publics dans la ville d'Alger. D'une part, d'un point de vue institutionnel par la compréhension du rôle de chacun des acteurs dans l'élaboration des politiques publiques en matière de transport, et d'autre part, la façon dont doit se jouer l'insertion du paradigme participatif et la responsabilité citoyenne en termes de gestion de la ville. En effet, cette dernière est un enjeu majeur pour la mise en place de protocoles qui tendraient vers une durabilité socio-économique et un partage équitable de cet espace qu'est la ville, en termes de ressources et de besoins. L'analyse de cette problématique a été prise en charge dans le cadre d'une méthodologie mixte, la première quantitative ciblant les ménages, et la deuxième qualitative ciblant les acteurs institutionnels.

### MOTS CLÉS

Gouvernance, transports, participation citoyenne, politiques publiques, Algérie

JEL CLASSIFICATION : O18- P25- R4- Z13- Z18

---

\* Sociologue de l'urbain, chercheure au CREAD, [boussaid.khadidja@gmail.com](mailto:boussaid.khadidja@gmail.com), Algérie

\*\* Sociologue de l'urbain, chercheur au CREAD, [abdelkrim.yacef@hotmail.com](mailto:abdelkrim.yacef@hotmail.com), Algérie

\*\*\* Économiste des transports, chercheur au CREAD, [l.chabane@cread.dz](mailto:l.chabane@cread.dz), Algérie

## حوكمة النقل العمومي بين السياسات العمومية ومشاركة المواطنين - دراسة حالة لمدينة الجزائر -

### ملخص

سنتطرق في هذه الورقة البحثية إلى إشكالية حوكمة النقل العمومي في مدينة الجزائر. في البداية سنتناول هذا الموضوع من وجهة نظر المؤسسات المعنية بفهم دور كل الفاعلين في تطوير السياسات العامة في مجال النقل، ومن جهة أخرى، الطريقة التي يجب من خلالها إدراج النموذج التشاركي والمسؤولية المدنية في تسيير المدينة. في الواقع، تعتبر هذه الأخيرة قضية رئيسية لإنشاء بروتوكولات من شأنها ضمان التنمية المستدامة الاجتماعية والاقتصادية، و أيضا ضمان تشاركا عادلا لمجال المدينة من حيث الموارد والاحتياجات. تم تحليل هذه الإشكالية في إطار منهجية مزدوجة، الأولى كمية تستهدف الأسر، والثانية كيفية تستهدف الفاعلين بالمؤسسات الرسمية.

### كلمات مفتاحية

حوكمة، نقل، مشاركة المواطنين، سياسات عمومية، الجزائر.

تصنيف جال: O18- P25- R4- Z13- Z18

## PUBLIC TRANSPORT'S GOVERNANCE BETWEEN PUBLIC POLICIES AND CITIZEN PARTICIPATION -ALGIERS AS CASE STUDY -

### ABSTRACT

This paper attempts to look upon the governance issue of public transport in Algiers city. On the one hand, from an institutional point of view by understanding the role of each of the actors in the development of policies in terms of transport; and on the other hand, how the insertion of the participatory paradigm and civic

responsibility in terms of city management must be played out. Indeed, the city is a major issue for the establishment of protocols that would tend towards socio-economic sustainability, and an equitable sharing of the city space, in terms of resources and needs. The analysis of this problem was undertaken within the framework of a mixed methodology, the first quantitative targeting households, and the second qualitative targeting institutional actors.

#### **KEY WORDS**

Governance, transport, citizen participation, public policies, Algeria

**JEL CLASSIFICATION :** O18- P25- R4- Z13- Z18

#### **INTRODUCTION**

L'État et les collectivités locales ont le devoir d'offrir aux habitants, des services publics de qualité et en adéquation avec la demande de ces habitants. Plusieurs recherches ont mis en avant l'importance de la dimension sociale des transports publics pour améliorer la mobilité des personnes et l'accessibilité aux aménités urbaines et réduire les inégalités sociales (Graham, 2010, Jones ; Lucas, 2012). L'atteinte de ces objectifs passe en premier lieu par la prise en considération des besoins réels des habitants de la ville dans la définition des politiques publiques de transports et en particulier la politique des transports urbains.

L'objectif premier de l'application d'une gouvernance participative est de répondre aux besoins des habitants en matière de services publics tout en étant acteurs et bénéficiaires finaux de ces services. Cette démarche passe en premier lieu par la responsabilisation des habitants dans leur contribution à la formulation de leurs besoins et par la suite, suivis de la concrétisation de l'action publique afin de répondre à ces besoins (Gaudin, 2010).

L'expérience algérienne en matière de gouvernance participative au niveau local a débuté lors du lancement des projets pilotes d'habitat des programmes gouvernementaux, tels que le programme de réhabilitation participative des ensembles d'habitat collectif en 1997 et le programme de résorption de l'habitat précaire en 1998, les

deux programmes ont été pilotés et/ou financés respectivement par GIZ – Coopération allemande et la Banque Mondiale (Boussaïd, 2010). L'expérience la plus récente en matière de gouvernance participative est celle du programme CapDel lancé en 2017, un des objectifs de ce programme étant d'améliorer le système de démocratie locale.

Malgré ces différentes expériences de démocratie participative, et bien que la loi 06-06 du 20 février 2006, portant loi d'orientation sur la ville a institué le principe de participation citoyenne, aucun texte exécutif n'a été promulgué pour son application.

Dans la perspective de l'institutionnalisation de la démarche participative dans l'action publique, un projet de loi relative à la participation citoyenne et aux activités participatives au niveau local est en cours de préparation. Aussi, la révision du code communal, notamment l'élargissement des prérogatives des Assemblées Populaires Communales, a été programmée en attendant la concrétisation de cette réforme ambitieuse.

La coexistence d'un pouvoir local issu d'une élection et représenté par l'Assemblée Populaire Communale et d'un pouvoir institutionnel représenté par le Wali et les Directeurs des administrations locales des différents ministères, nous pousse à nous interroger sur le rôle des élus locaux et de la société civile dans la gouvernance des services publics et du service public de transport en particulier.

Pour répondre à cette question, nous avons questionné des personnes représentantes du ménage (le chef de ménage ou l'époux/l'épouse) lors de l'enquête ménage transport à Alger réalisée en 2019 par nos soins. Les résultats de cette enquête nous renseigneront en premier sur la connaissance des habitants de leurs droits relatifs aux services publics (accès au service, participation à la prise de décision, accès à l'information). Ensuite, nous essayerons d'évaluer le rôle des décideurs locaux en matière de gouvernance participative (information, sensibilisation et consultation des habitants), d'appréhender la capacité et la volonté d'implication des habitants dans la vie associative au sein de la commune de résidence et dans le travail associatif et d'information à ce sujet, et enfin d'évaluer la participation citoyenne dans la gouvernance des transports.

Il est question dans ce papier, de revenir sur la gouvernance des transports en commun dans la wilaya d'Alger, et cela en se penchant sur les différentes approches institutionnelles mise en place pour l'élaboration d'une gouvernance intégrative des questions liées au transport, mais surtout de jauger l'avis des citoyens sur leur implication dans les processus qui régissent leur cadre de vie.

La démarche qui est la nôtre pour répondre à cette problématique, est une démarche méthodologique imbriquant à la fois les concepts théoriques liés à la gouvernance et aux différents paradigmes participatifs, dans le cadre d'un urbanisme repensé avec, et pour les citoyens d'une part, et d'autre part une analyse mixte des différentes données collectées quantitativement et qualitativement lors de notre enquête.

## **1- MATÉRIELS ET MÉTHODES**

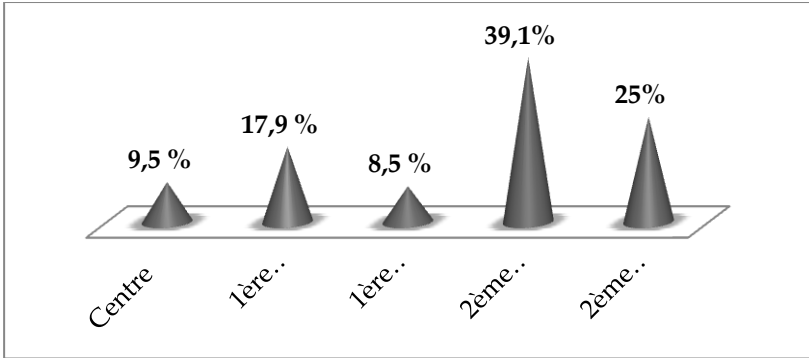
### **1.1- Approche méthodologique**

Ce travail s'inscrit dans un projet de recherche sur le financement et la gouvernance des services de transports public à Alger, englobant de nombreux axes: acteurs du système de transport, perceptions des usagers, financement des services de transport et enfin la question de la gouvernance en lien avec la notion de participation citoyenne.

C'est sur ce dernier axe que s'est porté notre intérêt, mettant à profit une enquête de terrain riche et très aboutie. L'approche méthodologique consentie pour répondre à nos préoccupations de recherche s'articule autour de deux volets. Un premier, qualitatif et exploratoire orienté vers des responsables d'institutions en charge de la gestion des transports à des niveaux différents (*neuf entretiens semi-directifs ont été menés*).

Un deuxième, quantitatif, avec une enquête par questionnaire auprès des ménages de la wilaya d'Alger (*Échantillon tiré à partir du RGPH de 2008*).

Figure 1: Lieu de résidence des répondants



Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.

Notre échantillon a regroupé 594 ménages (soit 2685 répondants), 52% sont des femmes et 48% des hommes. On peut observer (voir figure 1), que la majorité de nos répondants résident dans les deuxièmes couronnes Est et Ouest de la wilaya ; ceci nous renseigne sur l'extension d'Alger comme capitale-métropole à travers ses périphéries, et les implications de cette donnée en terme de gouvernance.

## 1.2- Approche conceptuelle

### 1.2.1. Gouvernance urbaine et participation citoyenne

La notion de gouvernance est assez ancienne sur le plan étymologique et politique<sup>1</sup>, et en terme empirique elle se développe, entre autres, avec l'avènement du capitalisme, pour définir comment s'organise et se gère une entité qu'elle soit économique, politique ou autre. Aujourd'hui, la gouvernance est intimement liée aux faits de faire fonctionner le local et le global ensemble, avec d'un côté des acteurs locaux (citoyens, association, collectifs...), et de l'autre des acteurs nationaux voire internationaux (institution étatique, entreprises...), pour faire fonctionner une entité dans un tout cohérent.

<sup>1</sup> On retrouve le terme gouvernance dans la Métaphorique de Platon ou dans les écrits d'Aristote.

Notre entité ici, c'est la ville et/ou le territoire urbain. La gouvernance à l'échelle de la ville concerne toutes les opérations et tous les programmes visant à l'organisation et à la gestion de l'espace urbain, et ce, en présence de tous les représentants de la cité.<sup>2</sup>

La gouvernance se met en place dans le cadre d'une politique urbaine, qui oscille entre politiques publiques et *participation citoyenne*<sup>3</sup> (Collectivités locales, monde associatif, usagers...), et tout cela dans le cadre d'un développement social urbain, qui serait inscrit dans la durabilité environnementale, la continuité spatiale, la stabilité économique et la pérennité sociopolitique.

En effet, le territoire urbain est l'un des espaces qui peut socialement et spatialement mettre en cohérence l'échelon local et global.

C'est dans ce territoire que s'invente une nouvelle logique de fonctionnement des administrations classiques, qui peut représenter un retour de ce que *Henry Lefebvre* appelle « *Le droit à la ville* », c'est-à-dire, la prise en compte des projets des citoyens ou des habitants et la traduction de leurs besoins en actions concrètes.

La marche vers une nouvelle gouvernance urbaine, passe par le fait de s'affranchir des politiques sociales nationale et locale qui avaient une gestion verticale spécialisée et sectorielle, à une approche plutôt horizontale décloisonnée, intégrant tous les éléments du champ social, économique et culturel. Il ne s'agit plus de produire des institutions mais de mobiliser les compétences diverses et variées à toutes les échelles et au niveau de tous les acteurs et actrices qui font la ville (Simbille, 1994).

Le développement du territoire par l'intégration des aspects sociaux que sont la *consultation* et la *participation*, crée un renouveau et transforme l'habitant assujetti en un usager-acteur ; c'est par la participation des *usagers-acteurs* à l'organisation et au fonctionnement du service public (logement, santé, transport...), que se crée une

---

<sup>2</sup> Aménagement du territoire [Protocole International], Revue : Développement durable et territoires, Mars 2002.

<sup>3</sup> La participation citoyenne ici va bien plus loin que la démocratie électorale et se construit aussi à travers l'intervention des acteurs sociaux de façon directe dans des projets qui les touchent directement.

nouvelle forme de démocratisation qui va bien au-delà du système électif classique, qui apparaît très insuffisant aujourd'hui à la résorption des questions complexes liées à l'urbain.

Le paradigme *consultatif et participatif*, donne plus de poids aux pouvoirs urbains, qui se mettent à l'épreuve de la *gouvernance* et de la *durabilité*<sup>4</sup>, la transformation des modes d'organisation et de distribution du pouvoir urbain qui se caractérise par le passage d'un régime de *-gouvernement urbain-* à un régime de *-gouvernance métropolitaine-* (Da Cuhna; Knoepfel ; Leresche ; Nahrath, 2005).

Ce régime passe avant tout, par une réflexion sur la politique de l'espace, une politique jusque-là totalement sous contrôle de l'État, mettant en avant un système technocratique qui a entre-temps montré ses défauts et ses failles, négligeant les indices spatio-temporels, les indices fonciers et surtout les indices sociaux. Cet ancien régime ou modèle d'urbanisme agissait seulement sur le matériel et sur l'espace en tant qu'espace, et non pas comme un ensemble complexe de systèmes socioculturels en perpétuelle interaction, ayant des buts et des intérêts différents (Lefebve, 2000).

Il y aurait donc une évolution de *-la participation vers une interaction entre habitants, techniciens et décideurs dans la construction et le développement de la ville-*, qui permettrait de mieux répondre aux problématiques structurelles et fonctionnelles émergentes des mutations sociales ; ces actions concertées entre pouvoirs publics, professionnels et habitants pourraient être une preuve de la naissance d'une planification urbaine participative, mais surtout, d'une culture qui valoriserait le dialogue et le respect d'autrui.

La planification urbaine doit se penser socialement et durablement et passe par l'évolution de l'espace urbain vers ce que l'on pourrait appeler « *La ville partagée* », comme un élément de réflexion pour le développement soutenable des espaces urbains, dont le but est d'améliorer les structures sociales quantitativement et qualitativement.

---

<sup>4</sup> La construction d'un modèle de développement durable urbain avec de nouveaux indicateurs territoriaux



Pour ce faire, et aller vers cette *ville partagée*, certains pensent que l'adoption des étapes de *l'agenda 21 local*<sup>5</sup> peut être une solution. Il s'agirait en effet, d'encourager des politiques de mixité, de diversité, et de citoyenneté, soutenues par des moyens financiers conséquents, qui répondraient aux problèmes environnementaux par la lutte contre l'étalement urbain et qui répondraient également aux problèmes sociaux visant à lutter contre l'exclusion et la pauvreté. Ainsi, tout cela pourrait passer par des programmes de renouvellement, pas seulement de l'espace, mais également des fonctions urbaines qui reconnaîtraient la citoyenneté des groupes sociaux les plus défavorisés. Cette question relève de la création d'une ville citoyenne impliquant la mise en œuvre d'une démocratie locale participative (Mathieu, 2005).

Dans cet esprit, de nombreuses villes sont à la recherche d'une *bonne gouvernance métropolitaine* qui nécessite de faire fonctionner ensemble, autour de plusieurs objectifs, un grand nombre d'acteurs dont les logiques d'action et de représentation et les champs d'évolution sont différents ; les réseaux d'aménagement horizontaux du secteur public local doivent s'articuler avec les filières verticales de gestion de l'État, à savoir la production de grandes infrastructures liées au *transport ou au logement* ; ainsi, l'offre de qualité met en relation le système politique local avec les autres échelons de l'ensemble des opérateurs internes qui sont, les services techniques des collectivités locales, les agences d'urbanisme, ou encore les entreprises ou les offices de gestion immobilière. Il y a également des opérateurs externes qui peuvent être représentés par le secteur privé de la construction et de l'environnement (Paquot, 2000).

Pour en revenir à la *gouvernance métropolitaine*, on peut dire qu'elle constitue un enjeu majeur pour la société et doit être placée au centre du débat politique, car les principales difficultés auxquelles se heurte l'urbanisme aujourd'hui sont plus d'ordre politique et social que techniques et économiques.

---

<sup>5</sup> Les agendas 21 locaux, représentent la mise en pratique localement des agendas 21 globaux adoptés lors de la conférence de Rio en 1992, et qui donnent des orientations pour un développement durable dans tous les secteurs et leur application au cours le 21ème siècle.

La crise la plus grave que connaît l'urbain est celle de la citadinité. En effet, les habitants des grandes agglomérations perdent leur intérêt collectif et leur capacité de s'unir et de se mobiliser autour de projets communs ; cela relève d'une crise plus globale de la citoyenneté au niveau national.

L'une des solutions possibles à cette crise passerait par la conception de nouveaux modes de représentation, de participation, de confrontation et de négociations adaptés aux spécificités des formes sociales et spatiales des nouvelles métropoles. L'avenir de ces espaces peut susciter une forte intégration de la gouvernance urbaine à la politique globale de n'importe quel pays, et qui en général se heurte à des résistances de la part des pouvoirs en place (Ascher, 1995).

#### 1.2.2. La gouvernance des transports publics

L'essentiel des écrits corrélatifs au concept de gouvernance, souligne que celui-ci se présente, d'une manière générale, comme une tentative de surpasser la faible efficacité des structures gouvernementales, un nouveau modèle d'action, une manière d'exercer le pouvoir dans la gestion des ressources urbaines économiques, et sociales (Djegheri-Louhi, 2009).

La gouvernance est un concept à la fois flou et complexe qui cherche à établir la bonne conduite des affaires publiques comme celle de la gestion du transport collectif.

Le secteur des transports publics a connu différentes étapes tout au long de son évolution au sein du développement économique, social, culturel et politique des nations (Nabet, 2010).

Les projets de transports publics urbains sont très complexes, car ils font appel à une multitude de parties prenantes : décideurs publics, acteurs économiques, société civile, professionnels de l'aménagement, usagers, riverains. Ces parties prenantes ont des intérêts contradictoires.

La gouvernance des transports publics serait d'établir une collaboration fructueuse qui dépasse les limites institutionnalisées des intervenants, pour réaliser et gérer les projets de transports publics (Larsonneur, 2015).

Assurer une bonne gouvernance des transports publics est capital pour le développement économique et social des nations ; c'est pour ça que les États consacrent beaucoup d'efforts et de financements pour sa réussite.

Les maîtres mots de la gouvernance des transports publics sont : participation, coordination et négociation entre les niveaux, et inclusion d'acteurs à la fois publics et privés, dont les objectifs sont très différents. Cette gouvernance du transport public doit être fondée sur le principe de la participation et non plus, uniquement de la représentation politique (Meite, 2014).

La plupart des parties prenantes reconnaissent qu'une bonne gouvernance est indispensable à l'amélioration durable des infrastructures de transport et permet une contribution effective à la croissance économique (Christie, 2013).

### 1.2.3. Transports intégratifs et intégrés

Les transports sont un enjeu majeur de toute organisation urbaine contemporaine. Ils se pensent aujourd'hui dans les grandes agglomérations comme faisant partie intégrante d'un urbanisme intelligent et efficace. En traçant l'image de la ville de demain il est important de tracer les voies qui permettent aux différentes entités des villes de communiquer entre elles. Du micro au macro, et vice-versa, le transport est un élément central et nécessaire au développement économique et social du territoire de façon générale.

Cet enjeu se fonde autour des nouveaux modes de vie et de nouvelles pratiques mobilitaires, qui impliquent des politiques de transport renouvelées. Ces dernières doivent repenser l'intégration en ville, d'une mobilité de proximité, pour atténuer l'automobilité d'une part, et favoriser l'organisation de déplacements intermodaux d'autre part. Pour ce faire, une démarche prospective est nécessaire à différentes échelles, ainsi que des discussions collectives afin de modéliser et bâtir les structures urbaines de demain (Rousselot, 2003).

Partant de là, les politiques de transport doivent se penser dans le cadre d'une mobilité globale et différentielle en cohérence aussi bien avec les besoins individuels ou spécifiques, qu'avec de grands

chantiers d'aménagements du territoire, et cela dans le cadre d'un urbanisme réfléchi et planifié avec la participation de tous les acteurs et actrices qui font la ville et le territoire.

C'est bien par la présence et la légitimation de l'action de tous les acteurs sociaux (*le droit à la ville*), qu'il sera possible d'envisager un urbanisme durable, mettant en avant l'amélioration de la qualité environnementale et la lutte contre les inégalités socio-spatiales en matière d'accès aux transports en premier lieu, et ensuite en matière d'emploi, de logement et de loisirs.

D'un point de vue plus pratique, il sera nécessaire ici d'inventer des instruments à l'échelle sociale, architecturale et géographique, par la création par exemple, d'indicateurs-hybrides faisant le lien entre mobilité-déplacement-transport, entre transport et environnement, entre transport et efficacité économique, dans des postures intégratives et globales (Bouni ; Chevillotte ; Dufour, 2003).

Dans le cadre de cette approche par indicateurs, il faut mentionner que l'Algérie y adhère depuis au moins deux décennies dans ces outils d'aménagement du territoire, notamment le dernier PDAU<sup>6</sup>, ainsi que les différents SNAT<sup>7</sup>.

En ce qui concerne la wilaya d'Alger et son aire métropolitaine qui comprend d'autres wilayas limitrophes<sup>8</sup>, elle se voit dotée d'un nouvel outil qui est le SDAAM<sup>9</sup>, et qui de façon très marquée, en tout cas dans les textes, met en avant la notion de gouvernance métropolitaine, avec la mise en place d'indicateurs synthétiques intégrant l'évolution démographique et spatiale, ainsi que des variables dites socio-économiques et environnementales, notamment à l'échelle locale, pour mesurer et corriger la faiblesse de certains territoires ; cette démarche s'inscrit clairement dans un développement urbain dit durable (Huybrechts ; Touati, 2010).

---

<sup>6</sup> Plan directeur d'aménagement urbain

<sup>7</sup> Schéma national d'aménagement du territoire

<sup>8</sup> Blida, Boumerdes, Tipasa (soit 142 communes)

<sup>9</sup> Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Alger

En termes de transport, comment l'approche durable est-elle formulée par les outils d'aménagement ?<sup>10</sup> Tout d'abord en termes de perspectives et objectifs, nous pouvons lire dans le dernier PDAU, que la ville d'Alger est qualifiée comme étant la ville des *mobilités et des proximités* (Rapport de présentation PDAU, 2016).

Concrètement cela passe par la mise en place d'une batterie de mesures, nous en citerons quelques-unes en vrac.

La première mesure est, le croisement de trois indicateurs (IMETRO, PU, et ILT), pour la constitution d'une base de données sur les tendances de déplacements stratégiques (Matouk, 2017).

L'autre mesure est le *Programme d'Appui aux Réformes du secteur des Transports en Algérie*, ce dernier vise à mettre en cohérences tous les acteurs impliqués dans les secteurs des transports (publics et privés), mais également de faire un état des lieux de toutes infrastructures et superstructures, qui peuvent participer à l'harmonisation des mobilités notamment au niveau de la capitale (Matouk, 2017).

Pour Alger-capitale, une autre mesure est prévue, celle de l'élaboration d'un PTU<sup>11</sup>, censé prendre en compte tous les déplacements dans la grande agglomération algéroise, avec comme appui logistique et administratif un organe récemment créé qui est l'AOTU<sup>12</sup> et qui a pour vocation d'être une institution de coordination entre les différents acteurs liés aux questions de transport.

Ce périmètre (PTU) prévoit en outre la maîtrise des mouvements pendulaires, dans le cadre d'une continuité entre Alger et les wilayas limitrophes. Ceci doit être mis en place, en définissant les différentes zones d'activités et leur typologie (zones commerciale, industrielle, de loisir...etc.), croisée avec les besoins en matière de transports (routiers, ferroviaire), sans oublier l'intégration de tous les outils liés aux mobilités de proximité, qui encouragent la marche à pied et limitent l'utilisation de l'automobile, qui est source pour la capitale de nombreuses nuisances (Huybrechts ; Touati, 2010).

---

<sup>10</sup> Nous précisons, que nous parlons des textes et plans en vigueur, et non pas de leur application sur le terrain.

<sup>11</sup> Périmètre de transport urbain

<sup>12</sup> Autorité organisatrice des transports urbains dans la zone d'Alger

#### 1.2.4. Les modèles de la gouvernance des transports publics

Pour gérer un réseau de transport public, on peut distinguer diverses solutions (Roy, 2003) :

- a. L'acteur public choisit d'assurer lui-même le service à travers une *entreprise publique*, à la fois chargée de la définition des spécifications du service public et de son exécution.
- b. La *totale déréglementation*, c'est le cas, par exemple, en Grande-Bretagne, où la seule loi du marché a déterminé la consistance des services d'autobus, et c'est le secteur privé qui prend en charge la réalisation et la gestion du transport public.
- c. La *gestion déléguée*, une forme particulière de partenariat public-privé, dans laquelle l'autorité publique définit les spécifications du service public de transport et confie l'exploitation à une entreprise privée, après appel d'offres public, et sur la base d'un contrat à durée déterminée.

Cette dernière est le modèle le plus connu au monde ; des centaines de villes se sont organisées pour déléguer l'exploitation de leurs réseaux de bus, de métro, de tramway, de trains de banlieue à des groupes privés spécialisés dans la gestion des transports urbains. Les autorités municipales ou régionales définissent les normes de service : ponctualité, fréquences, propreté, sécurité, fiabilité des systèmes et des équipements, tarification, etc.

Elles prennent donc leurs responsabilités politiques et disposent des moyens pour appliquer ces politiques : mesures réglementaires, financières, ressources fiscales et taxes éventuelles. Un contrat établi entre l'autorité responsable et l'exploitant répartit les risques industriels et commerciaux. La durée du contrat est fonction du risque supporté par l'exploitant, et les infrastructures et le matériel roulant continuent généralement à être propriété de la collectivité responsable.

Il n'y a pas de grands modèles de gouvernance, de modèles de financement, et encore plus de modèles qui lieraient ces deux aspects de la gestion du transport collectif. Il existe des expériences très contrastées, qui sont assez souvent le résultat d'un bricolage institutionnel et budgétaire, qui s'expliquent surtout par les

circonstances locales spécifiques au lieu. Ainsi, il n'y a pas de modèle canadien ou étatsunien, et il n'y a certainement pas de modèle européen ou africain (Bherer, 2008).

## 2- RÉSULTATS ET DISCUSSION

### 2.1- La gouvernance des transports publics en Algérie

Le problème des transports publics en Algérie avant les années quatre-vingt-dix était de gérer la rareté de l'offre. Pour résoudre ce problème, la tutelle est intervenue par la déréglementation. La difficulté actuelle est de gérer les impacts négatifs de la dérégulation. Il s'agit notamment de rechercher la qualité des transports : efficacité, fiabilité, meilleure organisation, professionnalisme (Boubakour, 2008).

A l'instar des autres villes dans le monde, les villes algériennes connaissent une grande extension qui influe sur les différents aspects de la vie urbaine, notamment le transport collectif urbain. Ce service public est considéré comme une des "*fonctions traditionnelles d'intervention de l'État*" (Dard, 2005).

Les agglomérations algériennes font face à une augmentation de l'usage de l'automobile. Stimulée par la motorisation croissante, elle se traduit par un allongement des distances qui contribue à rendre les services de transport collectif moins attractifs pour les populations.

Le transport public en Algérie, se caractérise par plusieurs problèmes : services peu performants, insuffisance de l'offre, problèmes de financement, part de transports collectifs en déclin, augmentation du parc de véhicules particuliers, rentes..., mais les difficultés de coordination entre les différents acteurs restent le dénominateur commun (Chabane, 2014).

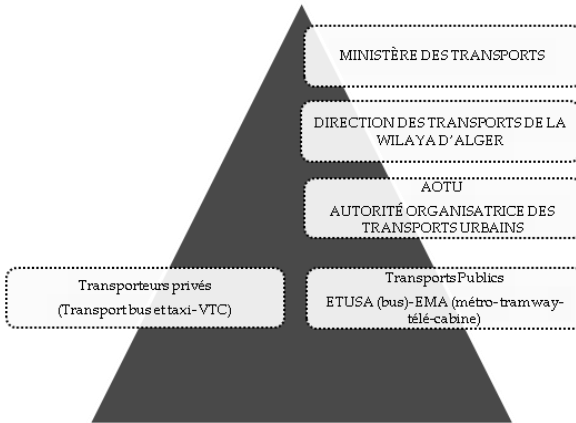
C'est ainsi qu'apparaît le rôle de la gouvernance dans l'organisation et l'amélioration du transport urbain comme solution que les autorités publiques algériennes peuvent adopter, afin d'organiser toutes les ressources publiques et privées en les associant au système de transport urbain (2017، زيرق، مداحي؛).

Une mauvaise gouvernance mène à l'insuffisance du transport collectif et à sa faible performance, à la congestion croissante du

réseau routier urbain, à la pollution atmosphérique et sonore, et un taux élevé d'accidents de la circulation (Rapport FMI, 2012).

L'organisation des transports publics à Alger relève de nombreux acteurs: ministères, organismes gouvernementaux et établissements publics à vocation industrielle et commerciale ou économique (voir figure 2). Les actions de ces organismes sont rarement coordonnées malgré les volontés affichées par le Ministère des Transports et la Wilaya d'Alger de corriger la situation.

Figure 2: Schéma indicatif des acteurs du transport à Alger



Source: *Élaboré par les auteurs*

Les principaux ministères intervenant dans l'organisation et la planification des transports urbains sont : – le Ministère des Transports – le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement – le Ministère des Mines – le Ministère des Travaux Publics – le Ministère des Finances – le Ministère du Commerce – le Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme – le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales. Chacune de ces institutions intervient à un ou plusieurs niveaux précis de l'organisation des TU : la réglementation, le financement, le contrôle, les prestations proprement dites, l'organisation de la profession (Chalaye; Le Gac, 2007).

La multiplicité des intervenants dans le secteur du transport et l'incohérence des questions d'urbanisme et de transport ne favorisent



pas une régulation harmonisée et concertée du secteur. La pluralité des partenaires, des acteurs et des administrations sont en effet source de nombreuses défaillances et problèmes (Chabane, 2014).

La gestion des transports urbains à Alger se caractérise par :

- L'absence d'une stratégie globale et de politique affichée en matière d'aménagement du territoire, de gestion de la voirie, de l'espace public, de stationnement, de la circulation et des transports urbains.
- Décalage constaté entre la situation réelle du terrain et le contenu des textes législatifs et réglementaires régissant l'activité des transports urbains.

Insuffisances de l'encadrement à tous les niveaux générant des carences en matière de planification, d'organisation et d'exploitation des transports urbains et de stratégie de développement (Safar Zitoun Madani; Tabti-Talamali, 2009).

## **2.2- Gouvernance participative des transports publics dans la ville d'Alger, analyse des résultats**

### **2.2.1. Connaissance des habitants de leurs droits relatifs aux services publics, à la participation à la prise de décision et à l'accès à l'information**

À travers le tableau n°1, qui mesure si les enquêtés sont informés de l'existence d'une réglementation sur leurs droits en matière de service public, il apparaît que beaucoup d'enquêtés soit 60%, ne sont pas informés de l'existence d'une telle réglementation qui garantit leurs droits en matière de service public.

**Tableau n°1 : Information des habitants sur leurs droits en matière de service public**

<b>Êtes-vous informé de l'existence d'une réglementation sur vos droits en matière de Service public</b>	<b>Fréquence</b>	<b>Pourcentage</b>
Oui	221	40,0
Non	331	60,0
Total	552	100,0

*Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.*

Il apparaît clairement à travers le tableau n°2 que la plupart des enquêtés, soit 75% n'étaient pas informés de l'existence de dispositif réglementaire sur leur droit de participer à la prise de décision. Il est entendu ici que la participation à la prise de décision se fait à travers la participation aux assemblées communales, en revendiquant l'inscription d'un projet urbain, en signant des pétitions, éventuellement en contestant la réalisation d'un projet. Cette absence de prise de conscience des habitants de leur droit de participer à la gestion de la cité indique un échec significatif des autorités locales à impliquer les citoyens dans la gouvernance locale.

**Tableau n°2 :** Information des habitants sur leurs droits en matière de participation à la prise de décision

<b>Êtes-vous informé de l'existence d'une réglementation sur vos droits en matière de la participation à la prise de décision</b>	<b>Pourcentage</b>
Oui	24,8
Non	75,2
Total	100,0

Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.

À travers le tableau n°3, il apparaît nettement que la plupart des enquêté(e)s 75% n'étaient pas informés de l'existence d'une réglementation sur leurs droits en matière d'accès à l'information ; ce résultat confirme d'un côté, l'échec significatif des autorités locales à impliquer les habitants dans la gouvernance locale et d'un autre côté, le désintéressement des habitants à s'instruire sur leurs droits dans la cité.

**Tableau n°3 :** Information des habitants sur leurs droits en matière d'accès à l'information

<b>Êtes-vous informé de l'existence d'une réglementation sur vos droits en matière d'accès à l'information</b>	<b>Pourcentage</b>
Oui	24,6
Non	75,4
Total	100,0

Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.

### 2.2.2. Rôle des décideurs locaux dans l'information, la sensibilisation et la consultation des habitants

Comme développé précédemment sur un plan théorique, le développement d'une gouvernance intégrée des territoires et/ou du territoire urbain, passe par une forme d'*agency* de tous les acteurs, dans une forme de concertation pour la création et la gestion durable d'aménités urbaines accessibles et efficaces pour toutes et tous. Cela se mesure tout d'abord par la capacité des décideurs, notamment locaux, à créer du lien avec les habitants d'une localité définie, soit socialement soit administrativement.

Pour ce faire, nous avons lors de notre enquête, mesuré la force de ce lien en mettant en avant trois critères : l'*information*, la *sensibilisation* puis la *consultation* des habitants ou de la population enquêtée au niveau de différentes localités de la wilaya d'Alger.

Comme il apparaît clairement dans les trois tableaux suivants (*voir tableaux n°4, 5 et 6*), la population met en avant un *Non* massif, quant au rôle informationnel que devrait jouer les décideurs. S'agissant de la sensibilisation et de la consultation, d'après nos enquêté(e)s, elles sont quasi-inexistantes.

**Tableau n°4** : Information des habitants de la part des décideurs

<b>Est-ce que vous pensez que les décideurs locaux (collectivités locales et autres) font leur travail d'information</b>	<b>%</b>
Oui	1,8
Non	88,2
Ne sait pas	10,0
Total	100,0

Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.

**Tableau n°5** : Sensibilisation des habitants de la part des décideurs

<b>Est-ce que vous pensez que les décideurs locaux (collectivités locales et autres) font leur travail de Sensibilisation</b>	<b>%</b>
Oui	0,5
Non	90,2
Ne sait pas	9,2
Total	100,0

Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019

**Tableau n°6 : Consultation des habitants de la part des décideurs**

<b>Est-ce que vous pensez que les décideurs locaux (collectivités locales et autres) font leur travail de consultation auprès des habitants</b>	<b>%</b>
Oui	1,4
Non	90,9
Ne sait pas	7,6
Total	100,0

Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019

Ceci peut s'expliquer tout d'abord, par la nature même du système administratif et politique de notre pays. Un système centralisé et construit verticalement, qui laisse une grande place aux aspects bureaucratiques et procéduraux, occultant des solutions horizontalement constituées, qui vont directement au cœur des besoins des populations administrées.

Cela ressort également des entretiens que nous avons menés avec certains responsables dans le domaine des transports. Par exemple, sur la question de la contribution de la société civile dans le transport urbain collectif, un responsable à l'AOTUA a répondu "*Avec des associations non, on n'a pas fait ça*", et selon un responsable de l'entreprise Métro d'Alger "*la société civile n'est pas organisée et retarde le processus d'achèvement des projets de transport en Algérie*".

La nature centralisée des différentes administrations induit un deuxième point d'analyse, qui est l'absence d'une culture de l'*autonomie* et de l'*initiative* au sein des populations urbaines et périurbaines. Cette dernière précision est importante, car cette culture de l'autonomie est préexistante dans la société algérienne notamment en milieu rural, où l'administration d'espaces collectifs se fait en dehors de la centralité étatique, et fait appel à toutes les compétences présentes dans la communauté. En milieu urbain et périurbain cela existe également dans l'organisation d'interventions ponctuelles de collectifs de quartiers et d'associations, pour sensibiliser ou amener les populations à s'approprier leur environnement immédiat. Cependant, ces implication locales et ponctuelles ne peuvent impacter sur des espaces déjà aménagés, sans la consultation des dites populations. En effet, l'intervention participative doit se faire en amont des projets d'aménagements, ou de requalification des espaces pratiqués.

2.2.3. Capacité et volonté d'implication des habitants dans la vie associative au sein de la commune de résidence et dans le travail associatif et d'information à ce sujet

À travers une simple lecture du tableau n°7, il apparaît très qu'un nombre important d'enquêté(e)s soit 54%, affirment qu'il n'y a pas d'associations dans leurs quartier, suivis de 28% des interviewés qui n'ont aucune idée de l'existence ou non d'associations dans leur quartier, alors que seulement 18% ont déclaré qu'il y a des associations dans leur quartier ; cela indique l'absence de la société civile, tant en termes de présence physique que dans les différents médias.

**Tableau n°7** : Existence d'association de la société civile dans la commune de résidence

Est-ce qu'il y a des associations de la société civile dans votre commune ?	Pourcentage
Oui	18,5
Non	53,8
Ne sait pas	27,7
Total	100,0

*Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.*

Le tableau n°8 montre clairement la grande réticence des répondants à s'engager dans le mouvement associatif sous toutes ses formes ; seulement 2,4% des enquêtés sont impliqués dans le travail associatif. Cette situation est due à plusieurs raisons, dont les plus importantes sont le désintérêt pour une vie associative, officiellement encadrée, et le manque de confiance dans tout organisme officiel ou organisation collective, quelles que soient ses orientations. Cela ressort également du pourcentage élevé d'abstention observé dans les différents processus électoraux qu'a connus l'Algérie au cours de la dernière décennie.

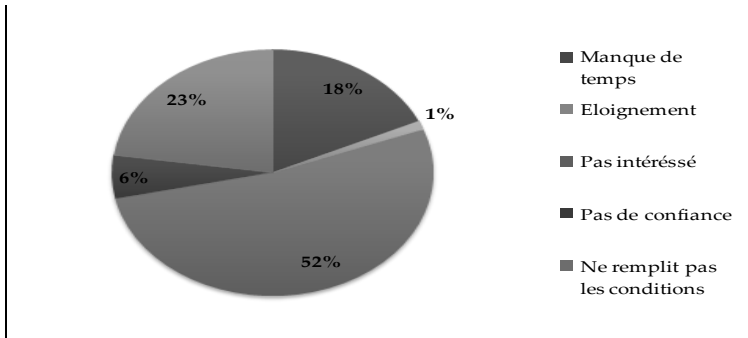
**Tableau n°8 :** Existence d’association de la société civile dans la commune de résidence

Est-ce que vous êtes impliqué dans le travail associatif dans votre commune ?	Pourcentage
Oui	2,4
Non	16,1
Total	18,5
Sans réponse	81,5
Total	100,0

Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.

Par la suite, les enquêtés ont été interrogés sur la raison de leur non engagement dans une association (voir figure 3). La plupart d'entre eux ont mentionné qu'ils ne sont pas intéressés (52,3%) ; la deuxième raison de la non implication dans la vie associative est que les enquêté(e)s ne remplissent pas les conditions pour s'engager dans ces associations (22,7%), tandis que 18,2% des enquêté(e)s ont déclaré qu'ils n'avaient pas le temps et 5,7% ont affirmé leur manque de confiance dans ces associations.

**Figure n° 3 :** Les raisons du non engagement dans une vie associative



Source : Enquête ménage/ Transport CREAD 2019.

S’agissant du mouvement associatif, l’implication des enquêté(e)s est à hauteur de 35,7%. Ceux actifs dans une association ont déclaré être adhérents aux Scouts musulmans algériens. 28,6% d’entre eux sont actifs dans des associations de quartier et 14,3% des enquêté(e)s

impliqué(e)s dans la vie associative sont adhérents dans une association sportive ou caritative.

#### 2.2.4. Évaluer la participation citoyenne dans la gouvernance des transports

Il est question ici, de mesurer la question du *je veux* et *je peux*, et jusqu'à *quel point* les habitants pensent pouvoir s'impliquer et se mobiliser en matière de gouvernance des transports, soit au niveau local (*projets à l'échelle communale*), soit au niveau global (*projets à l'échelle de la ville*). Mais également, de savoir dans quelle mesure pensent-ils pouvoir influencer ou impacter les décisions des autorités compétentes en matière de politiques de transports.

**Tableau n°9.** Pouvoir d'implication et de mobilisation des habitants sur les questions de transport dans leur localité

<b>Pouvoir d'implication et de mobilisation des habitants sur les questions de transport dans leur localité</b>	<b>%</b>
Oui	70,1
Non	12,9
Ne sait pas	17,0
Total	100,0

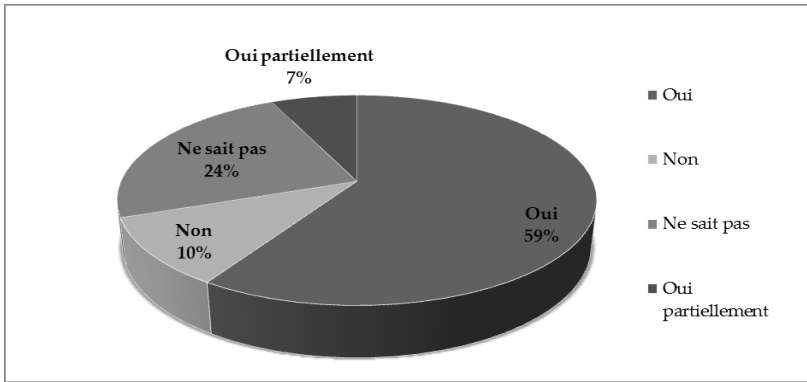
Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019

L'évaluation des capacités d'implication et de mobilisation citoyenne dans tous types de projets concernant l'environnement immédiat ou dirons-nous, local, est un indicateur pertinent du chemin menant vers la participation. Il s'agit là des capacités liées à l'*intérêt* et au *temps* que les habitants consentent à donner à la collectivité. Pour la question des transports, nous pouvons constater que les personnes enquêtées considèrent qu'elles sont capables de se mobiliser sur ces questions au niveau local soit 70.1% des répondant(e)s (*voir tableau n°9*). Ce chiffre montre bien que les habitants, s'ils sont sollicités, se déclarent pouvant agir activement à l'échelle locale, comme pour exprimer leur désir de citoyenneté.

En nous référant à notre illustration ci-après (Figure n°4), sur le fait de *vouloir* participer ou pas au processus de gouvernance et de s'impliquer en termes de politiques de transports de bout en bout, nous constatons que ce désir dépasse les 50% en associant le *oui* et le

*oui partiel* dans les réponses de nos enquêté(e)s. Ceci montre une réelle volonté de la part de la population de prendre part à la mise en place de certains projets liés au transport, et de participer au processus décisionnel pour l'aboutissement de ces projets.

**Figure n°4** : Désirs d'implication de la population dans la gouvernance (définition de projet de transport, prise de décision) des transports publics dans votre commune

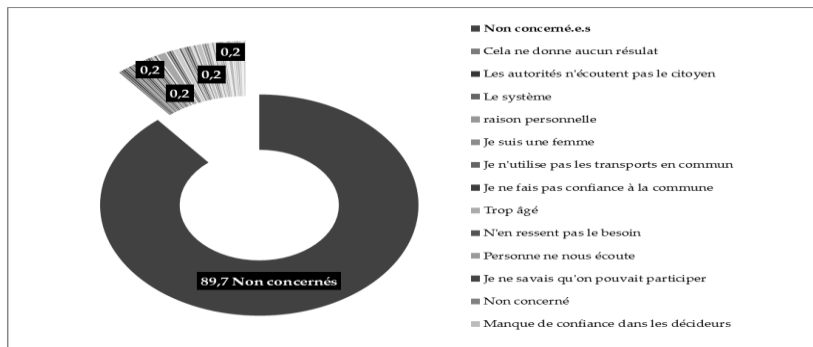


Source : Enquête ménage/ Transport CREAD 2019

La Figure n°5 nous renseigne sur les raisons du *non intérêt* des habitants pour les politiques dites publiques et leur non implication dans la gouvernance de l'ère urbaine qui les concerne. Ainsi, 89.7% des répondants affirment ne pas se sentir concernés ; cela peut s'expliquer par le fossé entre les agents administratifs suivant des protocoles qui viennent d'instances supérieures, sans la prise en compte des besoins réels des populations au niveau local, voire au niveau global.



**Figure n°5** : Les raisons de la non-implication citoyenne dans la gouvernance



Source : Enquête ménage/ Transport CREAD 2019.

*”Actuellement il n’y a pas de planification intégrée du transport et de l’aménagement urbain, pour le dernier PDAU 2016 on n’a pas été consultés”<sup>13</sup>*

Sachant que les aspects macro-spatiaux tel que l’élaboration et la validation du PDAU ne se font pas en concertation entre les différents décideurs eux-mêmes (*voir verbatim 13*), quel pourrait-être le rôle de la population, qui se voit réceptionner des projets qui ne correspondent ni à leurs attentes ni à leurs besoins objectifs.

En ce qui concerne les autres raisons avancées par les habitants, elles sont multiples et renvoient à des questions soit de confiance, soit de désinformation, soit d’auto-marginalisation.

En effet ce qui revient dans le discours des citoyens, c’est avant tout une grande défiance à l’égard des institutions publiques et un manque de confiance dans leur action, et particulièrement leur incapacité à écouter les citoyens. D’autres habitants avancent l’argument du manque d’information et le fait d’ignorer la possibilité que chaque citoyen puisse participer à des projets publics. Enfin le dernier argument avancé par la gente féminine, est une forme d’auto-discrimination, qui les amènent à penser que si les hommes n’ont rien obtenu des autorités, l’impact des femmes ne peut qu’être inexistant.

<sup>13</sup> Responsable à l’AOTUA

Le tableau suivant (*Tableau n° 10*), vient consolider les données avancées précédemment sur l'impact que pourrait avoir la population sur des politiques publiques existantes ou sur des futurs projets, même si certains décideurs, interviewés par nos soins, avancent le fait que des organismes consultent des associations pour les nouveaux projets (*voir verbatim 14*).

*"La société civile est consultée dans le cadre de nouveaux projets de transport, notamment dans les comités de pilotage on intègre des associations"*<sup>14</sup>

On peut relever qu'il y a des contradictions entre les propos tenus par certaines institutions, d'une part par l'admission de l'importance de la participation citoyenne comme élément majeur de la réussite des projets urbains (*voir verbatim 15*), et d'autre part, que cette consultation et participation ne prend pas place concrètement sur le terrain.

*"La société civile a une grande responsabilité et implication dans les futurs projets de développement du pays. Il faut impliquer la population"*<sup>15</sup>

Nous pourrions ici, nous poser la question du fossé qui sépare clairement les administrateurs de leurs administré(e)s? S'agissant de ce fossé et de la possibilité de le résorber, nous avons demandé à nos enquêté(e)s, à quel point pouvaient-ils influencer sur les politiques publiques, en matière de transports particulièrement.

**Tableau n°10 : Capacités des habitants à influencer les décideurs en matière de politiques de transports**

Capacités des habitants d'influencer les décideurs sur les politiques de transports	%
Oui	10,0
Non	47,5
Ne sait pas	42,6
Total	100,0

Source : Enquête ménages/transport CREAD 2019.

Le tableau n°10 nous montre que seulement 10% de nos enquêté(e)s pensent pouvoir influencer les décideurs en matière de politiques

<sup>14</sup> D.G de la société TRAN-SUB et directeur du BETUR.

<sup>15</sup> Responsable de la communication de l'entreprise Métro d'Alger-EMA

publiques liées au transport. Ce faible pourcentage s'explique parfaitement au vu de déclarations précédentes (voir figure n°4), où la majorité des habitants ne se sentent pas concernés par ces questions.

*"La société civile ne s'intéresse pas aux transports"<sup>16</sup>*

Cela fait écho aux déclarations de certains décideurs qui admettent bien volontiers, qu'il y a un désengagement en ce qui concerne la dimension intégrative et consultative de la population, particulièrement en ce qui concerne les questions de transports qui pourrait expliquer également le non-intérêt des habitants. (Voir verbatim 16 et 17).

*"Il n'y a pas d'association pour les usagers de transport..."<sup>17</sup>*

Le pourcentage de *non*, soit 47.5% des réponses, implique une représentation de la faiblesse de ce que pourrait-être le *pouvoir citoyen* au regard des habitants, qui ne se projettent que très peu comme étant des agents actifs de la cité. Afin de nuancer notre propos, et éventuellement approcher cette idée que les habitants n'ont pas ou très peu d'influence avec un peu plus de finesse, nous avons voulu savoir si le sexe ou l'âge avait un impact plus pertinent sur les réponses.

Le croisement de cette question avec le sexe n'a pas révélé de différence significative entre hommes et femmes ; ainsi la réponse au fait, de ne pas pouvoir influencer les pouvoirs publics est de l'ordre de 47,0% pour les femmes et 49.5% pour les hommes.

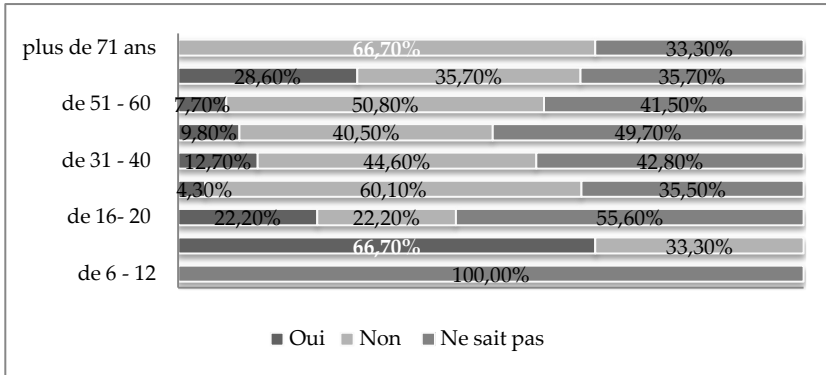
Cependant, en croisant cette question d'influence ou de non influence, ce qui a retenu notre attention ce sont deux tranches d'âge qui ont répondu toutes les deux à hauteur de 66,7% l'une en faveur de pouvoir peser sur les décideurs en matière de politiques de transport et l'autre ne pas pouvoir peser avec le même pourcentage pour les individus de plus de 71 ans (voir Figure n° 6).

---

<sup>16</sup> Chef de cabinet du wali délégué de Birtouta

<sup>17</sup> D.G de la société TRAN-SUB et directeur du BETUR.

**Figure n°6 :** Capacités des habitants d'influencer les décideurs sur les politiques de transports selon les tranches d'âge



Source : Enquête ménages/Transport CREAD 2019.

Il semble que la tranche d'âge la plus jeune (13-15 ans), de par une conscience abstraite du rôle qu'elle doit jouer dans la société, se pense comme une force proactive pour peser suffisamment sur des problématiques qui la toucheront à l'avenir. A contrario, la tranche d'âge la plus âgée (plus de 71 ans), avec une praxis du réel liée à l'expérience sociale sur le long terme, mesure largement son incapacité à influencer les décideurs d'un système compris comme étant autarcique, et perçu comme très faiblement, pour ne pas dire pas du tout ouvert à la consultation et encore moins la participation citoyenne.

## CONCLUSION

A travers les différentes lectures de la notion de participation citoyenne, nous avons pu constater l'importance de cette dernière dans les nouveaux enjeux de l'urbanisme, et la gestion territoriale de demain. Toutes les politiques publiques à travers le monde insistent sur l'impossibilité de faire le territoire sans l'implication de ses habitants.

En ce qui concerne la politique publique en Algérie, nous avons constaté la présence de cette idée forte, qu'est la participation citoyenne dans les textes et outils qui doivent servir à gouverner la ville de demain. Et particulièrement en matière de transport, nous avons pu constater l'existence de nombreuses procédures, la mise en

place de protocoles de gestion, et même la création une autorité organisatrice pour gérer spécifiquement les problématiques mobilitaires dans Alger-capitale.

Cependant, dans les faits, tenant compte des données recueillies auprès de la population et de certains décideurs, il semble que nous sommes bien loin de l'articulation entre décideurs et habitants, et encore plus loin de la constitution d'une gouvernance commune approuvée par tous les acteurs et actrices de la sphère sociétale. D'une part, des problèmes structurels perdurent entre les différentes institutions publiques et privées pour les questions de transport. D'autre part, des problèmes relationnels criants sont bien présents entre institutions et populations.

Il ressort des résultats de notre enquête, que la majorité des questionnés (60% et plus) dans notre échantillon déclarent ne pas être informés de l'existence d'une réglementation leur donnant droit au service public, à leur participation à la prise de décision et à l'accès à l'information. Aussi, la majorité des questionnés affirment que les décideurs locaux sont défaillants dans leur mission d'information, de sensibilisation et de consultation envers les habitants.

Le manque d'engagement des questionné(e)s dans un travail associatif, par désintérêt ou manque de confiance déclarés, envers tout ce qui a lien avec un organe ou une instance officielle, témoigne bien d'une coupure entre gouverneurs/gouvernés. Ceux qui s'engagent dans une vie associative, le font majoritairement dans des associations à caractère religieux, sportif ou caritatif.

Néanmoins, nous avons relevé une volonté apparente de s'engager et de se mobiliser d'une part importante des questionnés sur des questions en lien avec le service public de transport au niveau local. La non implication actuelle des questionnés dans la gouvernance locale des services de transport est justifiée par un désintéressement, un manque de confiance, une absence d'information grand public, ou d'une auto-marginalisation. Malheureusement une minorité seulement (10%) des enquêté(e)s pensent pouvoir influencer les décideurs en matière de politiques publiques liées au transport.

Certains instruments d'urbanisme et de planification de la ville, le PDAU par exemple, sont élaborés et validés sans la concertation avec les résidents de la ville, d'où l'inscription de certains projets qui ne correspondent pas à leurs besoins et/ou l'omission d'autres qui le sont vraiment. D'après les résultats de notre enquête de terrain, la femme s'auto-discrimine de prime abord en matière d'influence des politiques publiques d'une manière générale et des questions de transport en particulier.

Bien que les décideurs admettent l'importance de la participation citoyenne dans la gouvernance locale, néanmoins ils ne s'investissent pas vraiment dans sa mise en œuvre. Un immense chantier reste à ouvrir, pour permettre le débat public autour de ces questions de planification et de réalisation à l'échelle de l'urbain et bien au-delà, pour aller chercher un équilibre des pouvoirs pour la constitution du bien commun.

### Références bibliographiques

**Larsonneur A., (2015).** "La gouvernance métropolitaine du transport collectif dans la région montréalaise: Le cas du SRB Pie-IX" (Thèse de maîtrise). Université de Montréal, Québec.

**Ascher F., (1995).** "Métapolis ou l'avenir des villes", Ed. Odile Jacob, Paris, pp. 265 -269.

**Bherer L., & Collin, J.-P., (2008).** "Étude comparative des modèles de gouvernance et de financement en transport collectif métropolitain", (Institut national de la recherche scientifique Urbanisation, Culture et Société). Montréal: INRS.

**Boubakour F., (2008).** "Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées" CODATU XIII, Ho Chi Minh City (Saïgon), Vietnam, <http://www.codatu.org/wp-content/uploads>.

**Bouni C., Chevillotte G., & Dufour A., (2009).** "Indicateurs du développement durable des transports et concertation avec le public : postures stratégiques et argumentations" In *Revue Science nature et société*, /4 Vol. 17, pp. 342 - 344.

**Boussaid K., (2010).** "La prise en charge de la « Dimension Sociale » dans les programmes de développement urbains : La question du développement urbain durable- Consultation et participation des populations dans des projets de réhabilitation du cadre bâti à Alger" Mémoire de magister en sociologie urbaine, Université d'Alger 2.

**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, pp. 89-120.

**Christie A., Smith, D., & Conroy K. (2013).** *Indicateurs de gouvernance dans le secteur des transports pour l'Afrique subsaharienne* (n° 95; pp. 1-95). Afrique: SSATP.

**Da Cunha A., Knoepfel P., Leresche J-P., & Nahrath S., (2005)** "Enjeux du développement urbain durable" Ed. PPUR, Lausanne, 3ème partie, chapitre 14, Introduction, pp. 355 - 366.

**Dard O., (2005).** "Les économistes et le service public, d'une guerre à l'autre", In *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, (n° 52-3), p. 119-131.

**Djegheri-Louhi N., (2009).** "La Ville Algérienne, Les Prémices D'une Gouvernance Locale" In *Sciences & Technologie D – N°30*, Décembre pp. 53-70.

**Huybrechts E., & Touati K., (2010).** *Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Alger, Analyse structurelle de l'aire métropolitaine et diagnostics sectoriels*, Volume 2. Alger: CNERU – IAU-IDF. pp. 505–800.

**FMI, (29 novembre 2012).** "Document D'information Sur Le Projet (Pid) Phase De Conception" Rapport no : AB7085

**Gaudin J-P, (2010).** "La démocratie participative" In *Informations sociales*, (n° 158), pp. 42-48. DOI : 10.3917/inso.158.0042. URL : <https://www.cairn-int.info/revue-informations-sociales--2-page-42.htm>

**Graham C., (2010).** Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. *Journal of Transport Geography*, 18, pp.31-41.

**Jones P., & Lucas K., (2012).** The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications. *Journal of Transport Geography*, 21, 4–16.

**Ghidouche A.-Y., Irma Kaawach K., & Ghidouchef. (2016).** "La participation citoyenne comme approche innovante de co-création de

valeur d'une ville. Le cas de la ville d'Alger. *Collège International Des Sciences Du Territoire (CIST)*, pp.11-17.

**Lefebve H., (2000).** "*Espace et société, le droit à la ville*" 2<sup>ème</sup> Ed. Anthropos, Paris, pp. 49 -70.

**Mathieu N., Gamond Y., (2005).** "*La ville durable, du politique au scientifique*" Ed. INRA Coll. Indiscipline, France, Chapitre 3, pp. 51 - 55.

**Matouk A., (2017).** "*Rapport final Transport II*" Mission 78 – Composante C4: *Professionnalisation des métiers du transport est adaptée aux besoins des usagers à Alger.*

**Meite Y., (2014).** "*Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*" thèse de doctorat, université de Strasbourg.

**NabeT B., (2010).** "Le Secteur des transports et son impact sur le développement de la ville : La modélisation des transports collectifs urbains à Annaba" In *Revue des Sciences Économiques et de Gestion*, n°10, pp.15 -26.

**Chalay N., & Le Gac M., (2007).** "*Rapport d'expertise: Les transports urbains à Alger : un secteur en gestation*", ISTED- Sciences Po Rennes, pp.1 -78.

**Paquot T., Lussault M., & Body-Gendrot S., (Sous la direction de), (2000).** "*La ville et l'urbain, l'état des savoir*" Ed. La Découverte, Paris, Chapitre 5, pp.293 à 299.

**Rousselot M., (2003).** "Transports et développement durable : vers des politiques innovantes en milieu urbain" In *Revue Annales des Mines*, Novembre, pp. 31- 34.

**Roy L., (2003).** "Crise Des Transports Publics : Des Alternatives Pour Sortir Du Cercle Vicieux" In *La presse*, [http:// cirano.qc.ca](http://cirano.qc.ca), réalisations, grands dossiers, partenariat, crise des transports publics.pdf

**Safar Zitoun M., & Tabti-Talamali A., (2009).** "*La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger, Évolutions et perspectives - Étude de cas*" Rapport définitif, Alger, Juin, pp.53-54.

**Simbille J., (1994).** "La politique de la ville : Fruit et ferment du renouveau du service public" In *Magazine sciences de la société* n° 31, pp. 139 -153.



**Wilaya d'Alger, 2016).** *Rapport d'orientation et de présentation du Plan directeur d'aménagement urbain, (PDAU), (pp. 1-160), pp.9.*

مداحي م.، و زيرق س.، (2017). "حوكمة النقل الحضري في الجزائر" مجلة دراسات اقتصادية، العدد 03.