

*les cahiers du cread N°109*

## **LE SECTEUR PRIVE DES TRANSPORTS URBAINS DE VOYAGEURS, QUELLES LOGIQUES DE FONCTIONNEMENT ?**

**Une enquête auprès des opérateurs privés à Alger**

Lila **CHABANE\***

### **Résumé :**

C'est dans un climat de crise économique où les pouvoirs publics perdent la capacité de financement et de développement des transports en commun et devant la déficience financière des entreprises publiques qu'est intervenue la levée du monopole de l'Etat sur l'activité des transports collectifs et son ouverture à l'investissement privé en 1988.

Passant par une phase d'ouverture totale, voire débridée, du marché des transports urbains de voyageurs on assiste actuellement à une étape de re-réglementation suivant les recommandations de la Banque Mondiale qui préconisent une régulation du marché par une concurrence encadrée par le biais des appels d'offre pour la concession des services de transport urbain de voyageurs. C'est précisément dans cette phase de transition que nous cherchons à mieux connaître la situation et le fonctionnement actuel des opérateurs privés du transport urbain de voyageurs exerçant dans la ville d'Alger, tout comme il s'agit de cerner leurs positions vis-à-vis des réformes du secteur envisagées par les autorités publiques.

**Mots clés :** Transport en commun, Opérateurs privés, Réformes, Regroupement, Autorité organisatrice.

**Code JEL :** R41, R48.

### **Introduction:**

L'Etat a exercé jusqu'en 1987 le monopole sur les services de transport urbain de voyageurs à travers des entreprises publiques

---

\* Chercheure au CREAD

relevant généralement des collectivités locales. Durant cette période les tarifs étaient réglementés, les entreprises publiques bénéficiaient de subventions sous forme de compensation essentiellement pour l'acquisition de nouveaux véhicules et compenser les pertes de recettes résultant des sujétions du service public et des réductions de tarifs et des gratuités de transport consenties par l'Etat à certaines catégories sociales.

Le bilan fut négatif dans la mesure où la gestion municipale et le fonctionnement des transports furent considérés comme inefficaces, fortement subventionnés, mal gérés, très bureaucratiques et en rupture avec les exigences du marché (Armstrong-Wright, et Thiriez, 1987; Banque Mondiale, 1986; Estache et de Rus, 2000). C'est dans un climat de crise économique où les pouvoirs publics perdent la capacité de financement et de développement des transports en commun et sous l'impulsion des bailleurs de fonds internationaux, notamment le FMI et la Banque Mondiale qu'est intervenue la levée du monopole de l'Etat sur l'activité de transport collectif et son ouverture à l'investissement privé. La déréglementation qui s'est imposée de fait, répondait à plusieurs impératifs : introduire la concurrence dans les services, réduire les subventions publiques aux industries de transport public, assurer la transition secteur public au secteur privé et améliorer l'allocation des ressources (Banque mondiale, 1994, Sohail, Maunder, Cavill, 2006).

La déréglementation de l'activité, une fois appliquée, a engendré une prolifération excessive des opérateurs privés basculant les parts de marché en termes de capacités à 83,6% pour le secteur privé alors que le secteur public chute à 16,4%. Actuellement on compte dans la wilaya d'Alger 3278 opérateurs privés sans comptabiliser les taxis qui sont au nombre de 12624<sup>1</sup>. Si les moyens de transport jouent un rôle économique primordial, ils doivent aussi élargir les possibilités d'offres d'emploi et permettre aux usagers d'accéder aux ressources offertes par la ville, notamment celles relevant de l'éducation et de la santé pour ne citer que celles-là. Or l'offre de transport collectif est encore insuffisante puisqu'à Alger, elle n'excède pas 0,6<sup>2</sup> bus pour 1000 habitants (on relève à titre de comparaison 2 bus pour 1000

---

<sup>1</sup> Statistiques sur l'activité des transports urbains, Ministère des transports / Direction des transports urbains et de la circulation routière, 4<sup>ème</sup> trimestre 2013.

<sup>2</sup> Indicateur calculé par l'auteur sur la base de la compilation des données sur l'offre.

habitants à Paris) alors que plus de la moitié des ménages (63%) ne possèdent pas de voiture particulière.

La situation est loin de s'améliorer puisque l'exploitation 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. En outre, l'exercice de l'activité par les opérateurs privés est caractérisé par l'exploitation de véhicules vétustes et le non-respect du cahier des charges fixé : non-respect des arrêts et quelques fois des trajets pour échapper aux embouteillages en heures de pointe, surcharge des véhicules, non-respect des temps d'arrêt (Boubakour, 2002). Ces comportements abusifs et non réglementaires pénalisent l'utilisateur bien qu'ils permettent à l'opérateur récalcitrant de s'assurer un excédent positif vu le faible capital investi et les charges sociales réduites du fait de non déclaration de nombreux employés exerçant en qualité de conducteur ou de receveur.

De plus, l'organisation du secteur des transports est caractérisée actuellement par le morcellement des compétences entre plusieurs ministères et institutions régionales conduisant à des chevauchements de compétences, de prérogatives et de disparités dans les objectifs à atteindre pour le développement du secteur. Pour pallier à cette situation un nouveau cadre institutionnel est mis en place en attendant les textes d'application pour une mise en œuvre concrète d'une nouvelle politique.

La loi n° 01-13 du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres a confirmé la qualité de service public des transports publics terrestres de voyageurs en général, et des transports urbains en particulier. Le développement d'un système de transport dans ce cadre, incombe à l'Etat et aux collectivités territoriales, qui peuvent en assurer la réalisation et l'exploitation, et ont toute latitude de les concéder à des tiers en PPP (partenariat public privé) sous forme de concessions de service public assorties par un cahier des charges qui préservent le confort, la sécurité et la régularité pour l'utilisateur.

De ce fait, le ministère des transports a engagé des actions pour réformer le secteur des transports urbains et parmi ces actions citons la création d'une Autorité Organisatrice des Transports de l'agglomération d'Alger afin de mettre en œuvre un plan de transport

adéquat, rigoureux et performant (maîtrise de l'offre en Transport en Commun en fonction de la demande en mobilités, de l'offre de voirie et du stationnement, bonne administration de la demande) et favoriser des politiques cohérentes pour les différents acteurs. Cette autorité est chargée de définir les pouvoirs et les modes d'organisation pour l'offre du service autant pour les opérateurs publics que pour les regroupements des opérateurs privés.

Dans cet article nous essayerons de connaître la situation et le fonctionnement actuel des opérateurs privés du transport urbain de voyageurs exerçant dans la ville d'Alger pour mieux cerner les défaillances d'un secteur hautement stratégique mais qui est resté au stade d'une exploitation particulièrement atomisée et ce depuis une vingtaine d'années. Ensuite nous ferons une étude des positions des représentants de la corporation vis-à-vis des réformes publiques engagées et qui vont essentiellement vers la création d'une autorité organisatrice des transports urbains juridiquement indépendante mais placée sous la tutelle du ministère des transports. Il faut rappeler que cette autorité est créée en contrepoint de la privatisation pour mieux réguler l'activité de transport en commun notamment pour imposer le regroupement des opérateurs privés en entreprise de taille suffisante capable de répondre aux missions de service public, surtout en matière de transport en commun.

Nous avons, ainsi, réalisé des entretiens avec les principaux acteurs, qu'ils soient responsables des corporations professionnelles et syndicales des transporteurs et une enquête auprès des exploitants des services de transport en commun par bus de la ville d'Alger. Après une brève présentation du contexte général du secteur nous présentons les résultats des investigations qu'il s'agisse du niveau de qualification des transporteurs et des investissements consentis dans le secteur que des conditions de travail.

## **1. Contexte général**

Pour assurer un service de transport efficace autant dans son aspect quantitatif que qualitatif, ce service doit être bien encadré institutionnellement et financièrement par les pouvoirs publics. En Algérie, c'est l'Etat et les collectivités territoriales qui sont chargés de réglementer, d'organiser et de contrôler les conditions générales d'exercice des activités de transport, tout comme il leur revient de réaliser ou faire réaliser les infrastructures et faciliter l'acquisition des

équipements nécessaires au transport conformément à la Loi 01-13 du 7 août 2001 portant sur l'orientation et l'organisation des transports terrestres

En plus du Ministère des transports, plusieurs institutions et administrations locales interviennent sur le secteur des transports, ce qui complique la gouvernance et augmente les interférences avec des champs de compétences multiples (voir le diagramme de l'organisation administrative de l'activité de transport). La multiplicité des intervenants et l'éclatement des compétences ne favorisent pas une régulation harmonisée et concertée du secteur. La pluralité des partenaires, des commissions, des administrations centrales et locales sont sources d'inertie, de retard, de dysfonctionnements entre les niveaux centraux et locaux.

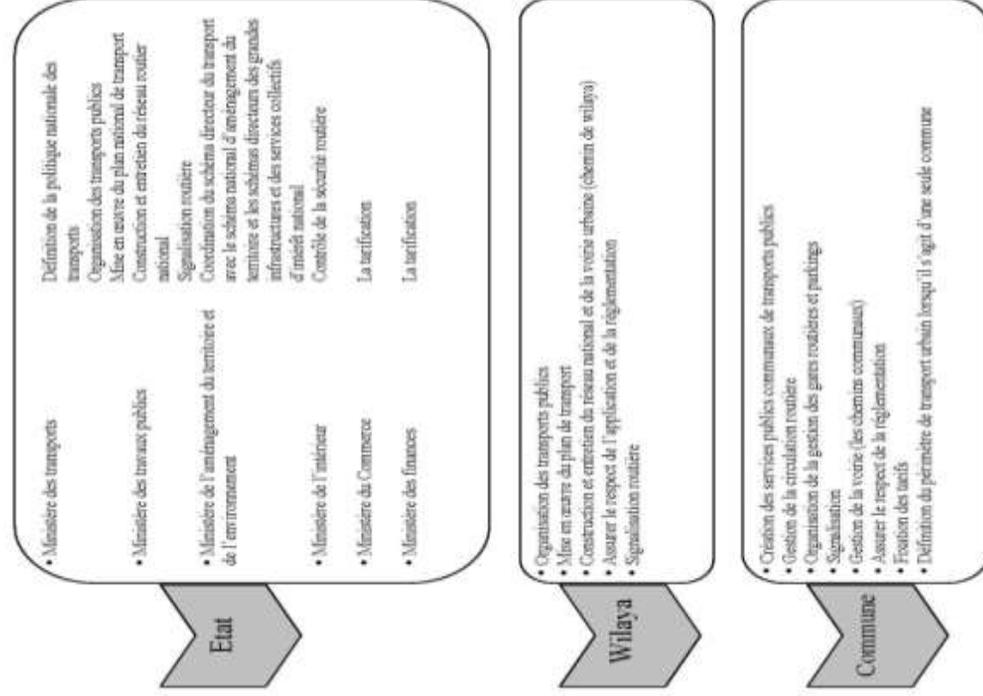
La conduite des politiques publiques dans de pareilles conditions n'a pas manqué de produire de nombreuses défaillances et a engendré des problèmes tels que : l'incohérence des questions d'urbanisme et de transport (BAOUNI, 2005, 2009), ceci du fait de la pluralité des acteurs et du chevauchement dans les périmètres institutionnels empêchant ainsi la mise en place d'une réglementation harmonisée et concertée du secteur des transports (CHABANE, 2013). C'est d'ailleurs pour pallier au morcellement des compétences et d'acteurs, néfastes à la bonne coordination des réseaux de transport, qu'il est proposé de mettre en place une autorité organisatrice des transports urbains qui est un organe à la fois de décision, d'organisation, d'étude et de proposition de tout ce qui se rapporte aux transports publics. Elle est également un organe consultatif en ce qui concerne les projets urbains ayant une incidence sur les transports publics et sur la détermination des quotas d'autorisation de transport public dans le périmètre urbain. L'amélioration du fonctionnement institutionnel et la bonne coordination des interventions des différents acteurs du secteur ne pourraient se réaliser que si on opère un transfert réel et une concentration de toutes les attributions actuellement dispersées entre plusieurs institutions au sein de cette autorité. L'objectif est donc de mettre fin à la diversité des centres de décisions existants au niveau des transports urbains. Cependant, cette importante autorité dont le texte réglementaire, sorti en mars 2012, a fixé son organisation, son fonctionnement et les missions n'est toujours pas installée à ce jour.

Il faut rappeler que le plan de transport urbain fait partie du plan de transport terrestre de personnes, établi par la direction des transports

de wilaya. Il vise à optimiser l'utilisation des moyens de transport pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande de transport et de planification d'action d'investissement, la maîtrise des plans de transport, de déplacement et de déplacement comme un élément important du développement de la politique de la ville tel que défini par la loi n° 06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville. 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 privés des transports en commun.

Le réseau de transport collectif est constitué en grande partie par les lignes de transport collectif public et quelques lignes de transport collectif spécialisé. La quasi-totalité de ces lignes sont desservies par des bus qui prennent en charge la majorité des déplacements en transports en commun (84 %). Les organes de prise en charge des déplacements urbains et suburbains en bus à Alger sont : l'Etablissement public de Transport Urbain et Suburbain d'Alger (ETUSA), auquel incombe en premier lieu la mission de transporteur public urbain ; l'entreprise publique TRANSUB et des transporteurs privés, introduits depuis 1988.

Figure N°1 : Organisation administrative de l'activité de transport en Algérie



Source : compilation par l'auteur sur la base des textes réglementaires.

Le train ainsi que le téléphérique et les ascenseurs font partie de l'offre de transport collectif public. En outre, devant la carence de l'offre sur certaines liaisons, le taxi dénommé « collectif » a été introduit, par les autorités, en vue de renforcer l'offre dans les zones peu desservies.

Une des mesures prises par les pouvoirs publics pour faire face à la crise des transports de voyageurs particulièrement urbains a été la déréglementation du secteur (la loi 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation des transports terrestres) par l'autorisation accordée aux particuliers d'assurer des prestations sur les liaisons d'intérêt local, moyennant l'exploitation d'au moins trois véhicules offrant une capacité supérieure ou égale à 180 places.

Ces dispositions réglementaires n'ont pas été respectées à la lettre puisque la plupart des opérateurs privés ont commencé l'exploitation des lignes concédées avec un minibus de 24 places. Dès le lancement du dispositif d'aide à l'emploi des jeunes (ANSEJ), des promesses de lignes administratives ont été accordées aux jeunes chômeurs pour débloquer le crédit nécessaire au financement de l'achat d'un minibus. 3278 opérateurs de statut privé sont affectés sur le réseau des transports urbains au moyen d'un parc de 3627 véhicules soit 156.049<sup>3</sup> places offertes, ce qui représente 83,6% de l'offre totale du transport collectif par bus en milieu urbain.

La faible capacité de transport du parc détenu par ces opérateurs dans un système d'exploitation fortement atomisé rendent difficile l'organisation de l'activité. Ainsi, l'importance et l'hétérogénéité du parc dominé par des véhicules de moyen et petit gabarit, soit 62% du parc, contribue aux externalités négatives des transports d'une manière générale en termes de la dégradation des conditions de la circulation et de la qualité de l'air (Boughedaoui, Kerbachi, Joumard, 2004, Kerbachi et coll, 2009).

Sur les 206 lignes constituant le réseau de transport collectif de la wilaya d'Alger, ces opérateurs assurent la desserte de 191 lignes soit 93% du nombre total. Cependant la qualité du service reste médiocre, marquée par une exploitation anarchique dont les principales anomalies sont le non-respect du cahier des charges concernant l'utilisation des amplitudes de services et des itinéraires des lignes, la surcharge des

---

<sup>3</sup> Statistiques sur l'activité des transports urbains, Ministère des transports / Direction des transports urbains et de la circulation routière, 4<sup>ème</sup> trimestre 2013.

véhicules avec des taux de remplissage hors norme, l'utilisation de véhicules (bus, minibus, fourgons aménagés) sans respect des normes de sécurité et enfin l'absence de professionnalisme.

Dans le cadre de l'amélioration de la qualité de service offert, un certain nombre d'actions ont été entreprises qui consistent en la suppression graduelle des véhicules de type fourgon évoluant en milieu urbain en obligeant les opérateurs à remplacer leurs véhicules et acquérir un véhicule de type urbain (supérieur ou égal à 35 places). La mise en œuvre de ces mesures a permis de réduire le parc des opérateurs privés de 22% entre 2000 et 2007 tout en augmentant la capacité offerte de plus de 15134 places. Cette réduction du parc de véhicule de très petit gabarit s'est poursuivie entre 2007 et 2013, pour ne représenter, actuellement, que 9% du parc total des opérateurs du secteur privé de transport urbain de voyageurs.

**Tableau n°1 :** Evolution du parc véhicules de transport collectif urbain des opérateurs privés 2000/2007/2013

Année	Véhicules de +70 places		Véhicules de 25 à 35 places		Véhicules de 9 à 18 places		Total Véhicules	Capacité Offerte
		%		%		%		
2000	259	7%	742	19%	2982	74%	3983	92866
2007	339	11%	1909	61%	871	28%	3119	108000
Evolution		+30%		+157%		-71%	-22%	+16%
2007	339	11%	1909	61%	871	28%	3119	108000
2013	497	14%	2787	77%	343	9%	3627	156049
Evolution		+47%		+46%		-61%	+16%	+44%

Source données : la direction des transports de la wilaya d'Alger, juin 2007 et 3<sup>ème</sup> trimestre 2013

Les transporteurs urbains privés de voyageurs sont organisés dans des syndicats professionnels, régies par la loi 90.14 du 02-juin-1990, relative aux modalités d'exercice du droit syndical. Ce sont des organisations autonomes, leur financement est assuré par des cotisations des adhérents, et le sponsoring. Il existe actuellement trois importants syndicats l'Union Nationale des Transporteurs (UNAT), la Fédération Nationale des Transporteurs Algériens (FNAT) et l'Organisation Nationale des Transporteurs (ONT), presque 80% des transporteurs sont affiliés à l'un des deux UNAT ou FNAT. La corporation professionnelle utilise le recours à la grève pour le

blocage des transports collectifs ; qui peut être préjudiciable pour l'utilisateur, le gestionnaire et le politique afin d'accéder rapidement aux revendications.

Dans plusieurs situations existe un conflit entre les intérêts des opérateurs de statut privé et les orientations de l'administration de tutelle notamment en ce qui concerne la gestion du réseau. La relation administration-opérateurs de statut privé se dégrade au regard du rôle d'acteur majeur du transport public de voyageurs de ces opérateurs dont la pratique est purement commerciale et non professionnelle. Les organisations professionnelles tissent une relation de force avec les pouvoirs publics qui peut aller jusqu'à utiliser l'utilisateur des transports en commun comme moyen de chantage en recourant à la grève pour revendiquer l'augmentation du prix du ticket. Les représentants des transporteurs se plaignent ainsi de leur relation avec l'administration de tutelle : « Notre problème c'est avec l'administration : il y a un manque de dialogue et il n'y a pas d'association du syndicat avant des prises de décision. »<sup>4</sup>. La réglementation de l'activité est cruciale mais la communication et la coordination entre les parties prenantes (les utilisateurs de transport, les fournisseurs du service et les régulateurs) est tout aussi importante pour mettre en évidence les préoccupations les plus immédiates à savoir les conditions de travail et la qualité du service offert (Sohail, Maunder, Cavill, 2006) et pour essayer de trouver des palliatifs.

Les premiers bénéficiaires de la dérégulation de 1988 ont acquis de vieux bus, généralement en panne, aux enchères publics de la Société Nationale de Transport de Voyageurs (SNTV) en faillite à l'époque. Ces bus ont été retapés et transformés pour qu'ils soient utilisés dans le transport collectif urbain de voyageurs. Le capital investi n'étant pas important, quelques transporteurs ont réutilisé les bénéfices réalisés pour renouveler ou acquérir d'autres bus.

C'est en 1996 que débute une concurrence avec l'entrée sur le marché de jeunes opérateurs bénéficiaires de crédit d'aide à l'emploi. Les véhicules utilisés sont de marques asiatiques (Toyota, Isuzu, Tata et Hyundai), ainsi que des Karsan (Turquie) d'une capacité qui varie entre 18 et 32 places. Au fil des années, les bénéfices ont diminué et les coûts ont augmenté du fait de la vétusté du matériel et de l'état

---

<sup>4</sup> Interview réalisé par moi-même avec Monsieur BOUAICHA président du bureau de la wilaya d'Alger de l'UNAT.

dégradé des routes dans certaines régions de la ville. Les transporteurs ne pouvaient plus renouveler leurs véhicules parce qu'en plus « le prix du bus a beaucoup évolué, il est passé de 50 millions de centimes à 500 millions de centimes et maintenant à 1 milliard de centimes alors que le prix du ticket de bus n'a pas changé »<sup>5</sup>.

Le transporteur doit faire face à plusieurs coûts d'exploitation : le coût du carburant, les salaires des employés qui sont généralement au nombre de 2 par bus, l'entretien du véhicule, le contrôle technique du véhicule, le droit de stationnement dans les stations urbaines, le parking, en plus des frais supplémentaires : paiement de contravention de mise en fourrière,.....etc. Cette situation a conduit certains opérateurs à ne pas respecter les textes en matière du droit du travail. En effet, de nombreux chauffeurs et receveurs ne bénéficient pas d'une protection sociale<sup>6</sup> et travaillent dans des conditions dégradées. D'autres, bien qu'il est strictement interdit par la loi, ont vendu leur bus avec l'autorisation d'exploitation.

L'adhésion des transporteurs aux associations professionnelles est faible et ne relève pas d'une conscience de l'intérêt et de la portée d'une telle démarche. Généralement, leur adhésion est motivée seulement par les avantages financiers qu'ils peuvent tirer des formules avantageuses négociées par leurs représentants avec les organismes tels que le gestionnaire des stations urbaines (prix du droit de stationnement) et les concessionnaires (rabais sur le prix de bus et pièces de rechange). Leurs représentants assistent rarement aux réunions et aux rassemblements ; ils ne se présentent au bureau que pour payer les droits d'adhésion.

## **2. Quelle est la situation actuelle des transporteurs privés de voyageurs en milieu urbain ?**

Au niveau de la direction des transports de la wilaya d'Alger, mise à part les caractéristiques du parc en circulation et les lignes de transport en exploitation, les informations sur les caractéristiques socio-économiques des transporteurs n'existent pas et il nous a été

---

<sup>5</sup> Interview réalisé par moi-même avec Monsieur BELAL président du bureau national de l'UNAT.

<sup>6</sup> HAMZAOUI Abdelkrim, « Les conditions de travail des chauffeurs de bus et ses effets sur l'organisation du transport », mémoire de magistère, université d'Alger, faculté des sciences humaines et sociales, 2002.

difficile d'accéder aux dossiers administratifs. Pour connaître la situation et le fonctionnement actuel (l'organisation, le financement, l'exploitation) des transporteurs privés de voyageurs en milieu urbain, nous avons réalisé une enquête de terrain. Ainsi, nous avons posé une vingtaine de questions aux transporteurs en activité. Nous nous sommes intéressés uniquement aux propriétaires des autorisations d'exploitation de lignes de transport de voyageurs par bus. Nous estimons que dans le cas de ces formes d'entreprises, eux seuls seront en mesure de nous fournir des informations sur leur activité, informations nécessaires et intéressantes pour notre recherche (exploitation, caractéristiques du véhicule, nombre de personnes intervenant, perspectives de développement...).

Par ailleurs, nous avons opté pour une combinaison à la fois de questions fermées et ouvertes pour favoriser des éléments plus qualitatifs qui sont parfois très riches d'enseignements et de signification. Donc, compte tenu de l'importance des informations à recueillir, nous avons mené des entretiens d'une durée moyenne de 30mn. Ce n'était pas possible de mobiliser le transporteur au-delà de cette durée.

Pour l'échantillon, nous avons pris en considération toutes les stations urbaines au niveau d'Alger. Compte tenu du nombre plus important des transporteurs, nous nous sommes intéressés aux seuls individus propriétaires des autorisations d'exploitation, ce qui permet d'avoir un échantillon le plus représentatif possible des transporteurs privés réellement en exercice. Malgré les conditions contraignantes dans lesquelles s'est déroulée l'enquête nous avons pu interroger 30 transporteurs (sur 3024 en exercice sur le territoire de la wilaya d'Alger en 2011, année de l'enquête).

En effet, lors de l'enquête terrain la plupart des ceux rencontrés dans les stations urbaines ne sont pas les propriétaires des bus mais seulement des chauffeurs recrutés pour le compte des transporteurs privés. Nombreux propriétaires d'autorisation d'exploitation de ligne de bus refusaient de répondre aux questions par peur des services des impôts ou de la direction des transports. De nos entrevues avec les transporteurs nous avons pu conclure aux fuites fiscales. Des transporteurs exploitent illicitement cette activité en utilisant une autorisation et un bus acheté à son propriétaire légal par le biais d'une reconnaissance de dette notariée.

Pour mener à bien l'enquête, nous sommes adressés aux bureaux régionaux des associations des transporteurs (UGCAA, UNAT et ONTA). Ainsi, il nous a été possible de questionner les transporteurs qui venaient renouveler leurs cartes d'adhérents ou retirer un formulaire pour bénéficier des taux réduction appliqués par les compagnies d'assurance au titre d'une convention signée par l'association au profit de ses adhérents. Nombreux sont les transporteurs qui ont refusé de répondre au questionnaire arguant que notre étude ne servira à rien, que c'est une perte de temps et que l'administration oppose une sourde oreille aux doléances des transporteurs. Nous avons jugé nécessaire de prendre en compte les questions relatives aux caractéristiques de l'activité (souvent informelles en raison d'absence de comptabilité) comme par exemple celles relatives aux frais d'exploitation.

## **2.1. La qualification et les premiers investissements dans le secteur privé du transport urbain de voyageurs**

Les propriétaires des autorisations d'exploitation de ligne de bus de transport urbain de voyageurs enquêtés forment une population relativement âgée (74% ont plus de 40 ans, 30% ont plus de 50ans), avec un niveau d'instruction moyen : 44% déclarent avoir étudié jusqu'en 3<sup>ème</sup> AS, 19% sont collégiens, 11% n'ont pas dépassé l'école primaire et 11% n'ont aucun niveau d'instruction. L'entrée dans la profession n'est pas subordonnée à une exigence de qualification préalable pour faire du transport collectif en ville, tant pour les propriétaires que les chauffeurs.

Le faible niveau d'instruction pose un sérieux problème pour la formation professionnelle des transporteurs puisque seuls ceux qui ont un niveau minimum d'instruction sont en mesure de suivre une formation. 93% des transporteurs n'ont jamais bénéficié d'une formation avant d'exercer leur métier d'exploitant d'une ligne de transport de voyageurs. Ils ont appris sur le tas ce qui explique ainsi le manque de professionnalisme.

La professionnalisation des personnes assurant le transport, qu'ils soient conducteurs ou propriétaires, semble apparaitre comme une nécessité pour beaucoup d'interlocuteurs rencontrés lors de l'enquête. En effet, 59% souhaitent poursuivre une formation dans le cas où les autorités mettent en place un dispositif pour sa mise en œuvre. Mais il faudrait déterminer l'organisme qui serait en charge de la formation

non seulement des opérateurs mais aussi des acteurs organisateurs du transport au niveau des stations par exemple.

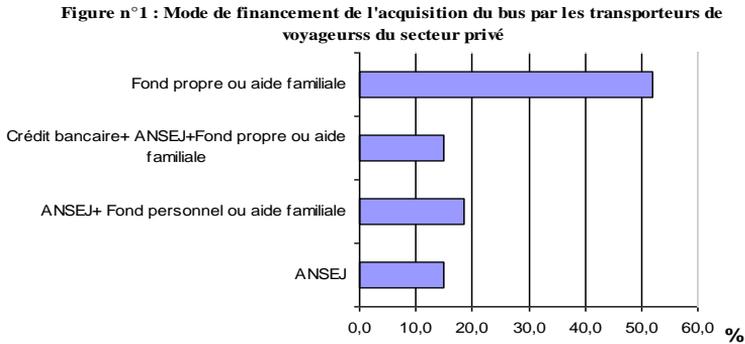
La professionnalisation du métier devrait être une politique préalable à mener pour assainir le secteur des transports urbains de personnes. Elle est demandée, semble-t-il, aussi bien par le syndicat des transporteurs que par les organisateurs de l'activité. Mais que recouvre-t-elle en réalité ?

Le passage de conducteur au statut de conducteur professionnel devrait impliquer aussi une formation complémentaire obligatoire pour une meilleure aptitude à la profession et un meilleur service à la clientèle. En contrepartie, cette qualification devrait pouvoir se traduire pour ces conducteurs par un meilleur statut, la fin d'une certaine précarité et un contrat de travail en bonne et due forme avec le propriétaire pour le compte duquel il travaillerait.

Les conducteurs devraient bénéficier d'un minimum de formation professionnelle portant sur la conduite et l'entretien du véhicule, les relations avec la clientèle. L'instauration de cette professionnalisation doit s'accompagner d'une réglementation qui encadre les relations des conducteurs avec les propriétaires. En plus de cette formation, les propriétaires pourront suivre une formation en gestion et organisation de l'activité.

37% des transporteurs ont travaillé auparavant comme commerçant, ce qui explique en partie l'esprit mercantiliste et le gain rapide qui caractérise la profession. 11% seulement parmi eux étaient dans le secteur des transports et exerçaient en qualité de chauffeur. Le cas le plus fréquent concerne ceux qui ont exercé comme chauffeurs routiers dans le transport interurbain. Enfin une minorité a exercé une activité antérieure comme employés; ceux dont le niveau d'études se limite au secondaire, étaient chômeurs (22%).

Les exploitants propriétaires ont acquis leur véhicule avec des sources de financement différentes selon les cas : sur leurs ressources personnelles avec l'aide de la famille, en ayant recours au dispositif d'aide à l'emploi de jeunes ou au crédit bancaire. La mobilisation des ressources nécessaires à l'autofinancement met à contribution l'épargne personnelle et l'aide familiale. L'autofinancement semble être le mode le plus fréquent de financement.



Source : enquête auprès des transporteurs privés, Alger, 2011.

L'enquête a permis cependant de recenser trois sources de financement pour un premier véhicule : l'épargne personnelle et familiale (52 % des enquêtés), le dispositif national d'aide à l'emploi des jeunes (ANSEJ) soit seul ou soutenu par l'épargne personnelle ou l'aide familiale (33 %), le crédit bancaire en plus de l'ANSEJ soutenu soit par l'aide familiale ou un apport personnel (15 %). Les ressources constituant l'autofinancement sont constituées par l'épargne personnelle (37 %) et l'aide de la famille (15 %). Le dispositif d'aide à l'emploi de jeune est source de financement pour 15 % des cas et il est soutenu par soit une épargne personnelle ou l'aide financière de la famille pour 18% des cas. Le prêt bancaire jumelé au dispositif ANSEJ et au fond propre (11 %), crédit bancaire jumelé au dispositif ANSEJ et à la solidarité familiale (4 %).

Alors que d'un côté cette activité dans son exploitation artisanale est jugée non productive et non génératrice d'emplois directs (le nombre d'emplois offert par micro-entreprise est de 2 seulement) et que d'un autre côté la capacité d'absorption du réseau de transport urbain est limitée, les responsables de l'ANSEJ continuent de financer les projets d'investissement des jeunes parce que la majorité des demandes de création d'entreprise s'orientent vers les créneaux de transport de voyageurs.

La non régulation du financement des microentreprises du transport selon les spécificités du marché en coordination avec les

responsables du secteur des transports a nécessité plusieurs fois le gel et le dégel du financement des projets de transport de voyageurs. En 2011 ont été comptabilisée 1559 microentreprises de transport de voyageurs financées par le dispositif de l'ANSEJ. L'engouement pour cette activité s'est accentué après la réduction du taux de participation du candidat à l'investissement à 1% pour un investissement de moins de 5 millions de DA et 2% pour ceux qui dépassent 5 DA millions de pour un financement plafonné à 10 millions de DA. Les capacités actuelles de financement de l'activité restent limitées, et donne cette exploitation artisanale risque de perdurer.

## **2.2. Les conditions de travail des opérateurs privés**

Dans l'échantillon 52% des transporteurs privés exploitent leur autorisation en qualité de chauffeurs, et 41% se contentent d'être les propriétaires de l'autorisation sans être sur le terrain. Ces propriétaires ne sont pas directement intéressés par l'exploitation, ni par le bon fonctionnement du service de transport. Cette activité, dans la plupart des cas n'est qu'un complément de revenus. Ce qui donne l'occasion au chauffeur de se comporter en propriétaire et cela aboutit à un fonctionnement anarchique de l'activité sur le terrain. Le propriétaire contrôle la recette journalière à travers le nombre de tickets vendus aux usagers.

Le statut des conducteurs, la question de la protection sociale restent des points importants dans le développement des transports urbains. Les rapports professionnels entre le propriétaire et le conducteur ne sont régis par aucune convention. Les conducteurs ne peuvent pas adhérer aux associations professionnelles des transporteurs et n'ont pas leur propre association syndicale. Liés seulement par un engagement oral pour plusieurs d'entre eux, les conducteurs n'ont aucune couverture sociale et n'ont pas de voie de recours en matière de licenciement abusif.

La majorité des transporteurs interrogés ne possèdent qu'un seul véhicule de transport urbain de personnes : 5 propriétaires ont deux véhicules, un opérateur a trois véhicules, un opérateur a quatre véhicules, deux opérateurs ont cinq véhicules et un opérateur a un parc de 6 véhicules. Il n'existe pas un réel potentiel de développement de grandes entreprises de transport urbain de voyageurs du secteur privé en raison d'un manque de fond d'investissement important ou

par peur de prise de risque motivée par la saturation actuelle du réseau de transport en termes de capacité.

Les opérateurs privés dans l'exploitation de ligne de transport de voyageurs par bus doivent prendre en charge différents coûts. Dans notre enquête nous nous sommes intéressés à deux coûts principaux: le carburant et les salaires des employés (conducteur et receveur). Selon les résultats de l'enquête, les charges de la consommation en carburant sont comprises entre 400 DA et 1200 DA/bus/jour pour une consommation de gaz oïl qui varie entre 29 litres et 88 litres/jour. Les conditions de circulation urbaine, l'état des véhicules expliquent le niveau élevé de cette charge. En effet des études empiriques ont démontré qu'une conduite saccadée en embouteillage peut faire augmenter la consommation du carburant de 88% et qu'un véhicule mal entretenu l'augmentera jusqu'à 25%<sup>7</sup>. Le prix relativement faible du gas-oil (13,7DA contre 23DA pour l'essence), explique partiellement le nombre de rotations plus élevé pour les véhicules qui consomment ce type de carburant et font facilement des retours à vide à mi-chemin pour éviter les bouchons des heures de pointe. Le poste carburant constitue un élément important de la dépense journalière du conducteur après celle des salaires des employés. Il représente environ 5 % du chiffre d'affaires journalier.

Les coûts fixes d'exploitation comprennent l'ensemble des dépenses à la charge du propriétaire. Salaires des chauffeurs, receveurs : les propriétaires versent, en moyenne, à leur chauffeur un salaire mensuel de 30000 DA à 48000 DA (de 1000 DA à 1600DA/jour). Les transporteurs rémunèrent leurs receveurs à la journée en leur versant de 800 à 1000 DA, repas compris. Le poste « salaire des employés » est l'élément le plus important de la dépense journalière. Il représente entre 19% et 34% du chiffre d'affaires journalier, selon les résultats de l'enquête auprès des transporteurs.

Cette variabilité semble indépendante de la nature du véhicule exploité mais dépend fortement de la rentabilité de la ligne exploitée, de la nature des liens et accords au préalable avec le chauffeur. Plusieurs propriétaires font travailler leurs enfants comme chauffeurs ou receveurs. Les transporteurs ont d'autres postes à charge : ils payent les assurances, les impôts et taxes, droits de stationnement dans

---

<sup>7</sup> Office fédéral du développement territorial (ARE), Suisse et Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEM), France.

les stations urbaines autres dépenses telles que la maintenance du véhicule et le paiement des contraventions dues aux infractions au code de la route s'ajoutent (les frais de mise en fourrière par exemple).

Le secteur privé de transport urbain de voyageur est un secteur peu créateur d'emplois directs : 52% des questionnés emploient 2 personnes par véhicule et le reste ne font travailler qu'une personne. Chaque exploitant fait travailler 2 personnes en moyenne par bus, l'une comme conducteur et l'autre comme receveur.

L'entretien du bus a lieu le plus souvent chez un garagiste (63%) ou au domicile du propriétaire (18,5%), il assure lui-même dans ce cas la maintenance de son bus. S'agissant du gardiennage, 41% des exploitants parquent leur véhicules dans un parking privé alors que 56% laisse leur véhicules en bas de chez eux dans le quartier en pleine rue, ce qui leur permet d'économiser les frais d'un gardiennage privé.

Peu de propriétaires sont adhérents à une association syndicale ou professionnelle ; 52% des exploitants déclarent être syndiqués. Les principaux avantages qu'ils en retirent sont les réductions financières en cas de souscription à une assurance, d'achat de pièce de rechange, la défense de leurs intérêts face à l'administration, l'organisation des lignes. Mais ils attendent davantage que le Syndicat intervienne pour changer la tarification actuelle obtenir des prêts quand ils veulent acheter un véhicule. Des chauffeurs reprochent au syndicat son manque de crédibilité ou ne lui font pas confiance.

Il n'existe pas, par contre de syndicat de chauffeurs de bus. Il est souhaitable qu'il y ait une convention entre syndicat de propriétaires d'autorisation d'exploitation de ligne de bus et les chauffeurs pour mettre fin à la précarité de l'emploi des chauffeurs et des receveurs, leur assurer un minimum de garanties sociales et un statut professionnel.

69 % des enquêtés ont commencé à exercer cette activité avant 1999 mais on ne peut affirmer si cela est représentatif de la situation d'ensemble. Un des opérateurs a débuté son activité en 1988 l'année de l'ouverture du secteur à l'investissement privé. Ce transporteur possède 5 bus fait travailler 8 personnes. En moyenne, les exploitants de notre échantillon ont 15 ans d'ancienneté dans l'activité, 85% d'entre eux ont au moins 12 ans d'années d'expérience dans le secteur.

Concernant la concurrence entre les opérateurs, 59,3% des exploitants déclarent qu'elle est déloyale, 18,5% déclarent qu'elle est

loyale mais acharnée, 7% pensent qu'elle est loyale et raisonnable. Le fonctionnement de ce marché concurrentiel a des conséquences néfastes sur le niveau et la qualité de l'offre. Une dégradation de la sécurité et une baisse de la qualité de service pour la clientèle, en est la conséquence. Pour les opérateurs de transport, l'abondance de l'offre tient aux nombreuses autorisations administratives accordées, alors que les autorités publiques sont conscientes que les lignes sont déjà saturées. Cette abstraction des normes d'affectation des opérateurs (définies dans le plan de transport) sur des lignes suivant les règles de l'offre et la demande favorise l'apparition et le développement du transport clandestin. Lorsque les services de transports publics sont fournis par un grand nombre de petits opérateurs privés, le secteur est inévitablement caractérisé par la concurrence et la propriété fragmentée (Sohail, Maunder, Cavill, 2006).

Un trop grand nombre de véhicules sur une même ligne de transport augmentera la concurrence au détriment de la sécurité et de la qualité de service. Les voyages se transforment en courses entre les chauffeurs pour arriver le premier à souvent arrêt, Ainsi les usagers endurent les départs en trombe, les excès de vitesse, les freinages secs. Avec le système actuel qui n'encadre pas le nombre d'heures travaillées, les chauffeurs sont contraints de travailler sans arrêt au détriment de la sécurité des personnes pour apporter la recette journalière aux propriétaires. Les statistiques sur les accidents de la route en Algérie montrent que les transports collectifs participent de plus en plus à l'insécurité routière. La tarification n'est pas revue régulièrement, le tarif est gelé depuis des années pour les opérateurs privés. Les initiatives de révision de la tarification par les transporteurs se sont soldées par des échecs suite aux réprimandes et menaces de retrait de leurs autorisations d'exploitation par les autorités.

La liberté d'entrer, sur le marché du transport urbain de voyageurs, sans contraintes hormis celle de la capacité financière a pour principaux défauts une offre excessive de véhicules et une affectation sans limite des nouveaux arrivés sur les lignes de transport déjà saturées. Cela ne peut être sans conséquence sur la rentabilité même de cette activité et sur la qualité de service.

La concurrence existe entre les opérateurs privés de transporteurs mais aussi entre les autres modes de transport y compris ceux du secteur informel. 48% pensent que le taxi n'est pas un mode

concurrentiel au bus alors que le transport informel (clandestin) est un concurrent au bus pour 74% des questionnés. Les transporteurs informels stationnent aux abords des stations urbaines, appliquent une tarification négociée avec le client selon la destination et ils offrent un confort et une vitesse plus intéressante.

La relation des exploitants avec l'administration est une question épineuse, elle est excellente pour 4 % bonne pour 7 % et mauvaise pour 44 %. Les conditions d'accueil des transporteurs occupent une place importantes dans les réponses de nos questionnés. En effet, le siège de la direction locale des transports n'est pas convenable, trop petit et mal situé, il se trouve dans un endroit dépourvu d'aire de stationnement. Le siège de la direction des transports se trouve au 5<sup>ème</sup> étage d'un immeuble (sans ascenseur) qui abrite plusieurs directions centrales de différents ministères. Ce siège construit au départ pour être un parking et transformé pour accueillir provisoirement les différentes administrations locales, c'est une situation provisoire qui dure depuis des années. De plus l'effectif du personnel est très réduit (43 employés toutes catégories confondus). Dans des conditions difficiles ces travailleurs reçoivent parfois jusqu'à 200 transporteurs par jour. L'accueil ne peut être que de mauvaise qualité.

Selon le sentiment du responsable d'un syndicat des transporteurs, l'administration locale est absente. Le Directeur local des Transports de Wilaya n'a aucune indépendance dans la prise de décision. Pour intervenir au niveau de la station urbaine, le directeur sollicité l'aval du ministre pour geler les nouvelles autorisations de ligne de bus quand la situation a atteint un niveau critique dans certaines stations de la capitale par exemple.

### **2.3. Quelles sont les positions des transporteurs vis-à-vis des réformes et les nouveaux systèmes de transport urbain ?**

Les opérateurs selon les résultats de l'enquête font face à deux sortes de difficultés : celles liées à l'exploitation (conditions de circulation urbaine, niveau tarifaire), et celles touchant les modalités de financement de l'exploitation. Concernant ce dernier point et dans l'éventualité d'un regroupement des opérateurs privés, il convient d'impliquer davantage les pouvoirs publics dans le financement de l'exploitation pour des opérateurs regroupés en entreprises structurées lorsqu'elles répondent aux conditions d'un service public défini par un cahier de charge.

Les opérateurs privés, en exploitation artisanale de l'activité de transport urbain de voyageurs, ne sont pas favorisés par des dispositions fiscales avantageuses ni par l'exonération de droits de douanes sur les véhicules de transport collectif par exemple. Ces micro-entreprises ne peuvent subsister sans un appui des pouvoirs publics leur permettant de fonctionner avec les mêmes moyens que leur concurrent du secteur public. Le poids de leur endettement lié à l'achat de véhicules neufs, les contraintes tarifaires, la charge des impôts, la concurrence sur les lignes, restent pour elles un handicap insurmontable. Ces entreprises souhaitent bénéficier au même titre que l'entreprise publique «ETUSA» d'une aide financière par les pouvoirs publics, de l'obligation de service public liée à leur activité ou du moins la revue à la baisse du forfait redevable aux impôts qui va en augmentant d'année en année. Ce nouveau mode de fonctionnement sera efficace si ces opérateurs se constituent en entreprise bien structurée de manière à répondre aux conditions des appels d'offre de l'autorité organisatrice.

La mise en service de nouveaux projets de transport performant (tramway et métro) leur enlèvera des clients selon 59% des questionnés. Ainsi la mise en service de la première tranche de la ligne de tramway qui désert la même ligne. Ces opérateurs sont au bord de la faillite. Cette situation est l'une des résultantes de la non application du plan de transport qui a prévu la restructuration du réseau de ligne de bus pour assurer une meilleure intermodalité bus-tramway. 59% des transporteurs enquêtés n'accepteront pas de travailler jusqu'à minuit pour assurer la connexion avec le métro et le tramway, refuseront de travailler tard si les autorités ne les indemnisent pas pour les pertes à supporter pour assurer la disponibilité et la continuité du service public. Aussi, les transporteurs refusent de travailler le soir tant que les stations urbaines resteront dépourvues de dispositif pour assurer la sécurité des personnes et de leurs véhicules. Le bus est un élément important pour assurer ainsi le transport dans des quartiers non desservis par un moyen de transport lourd tels que le métro ou le tramway. Une rupture de la continuité du service de transport par bus ne peut que nuire au bon fonctionnement de l'ensemble du système.

La présence de trois syndicats des transporteurs propriétaires ne doit pas masquer l'absence de regroupements d'opérateurs au niveau de l'exploitation des lignes de transport de voyageurs ou des

véhicules ; ces regroupements permettraient exemple, l'achat en commun de pièces détachées ou la gestion d'un atelier collectif, mais aussi une organisation et un fonctionnement qui auront un effet positif sur l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers.

Les autorités publiques interviennent par l'attribution de l'autorisation d'exploitation de la ligne, de gestion et d'entretien d'une manière directe de la voirie et des équipements et de manière indirecte des stations urbaines. Le seul contrôle au départ de l'exploitation du service de transport urbain de voyageurs concerne l'état du véhicule (la carrosserie, les vitres, les sièges...) mais l'organisation et le fonctionnement du système semblent aux autorités échapper. En l'absence de comptages réguliers, les autorités n'ont pas une connaissance réelle de la fréquentation des lignes ni du nombre de véhicules réellement en exploitation sur chaque ligne. L'enquête exhaustive<sup>8</sup> sur le réseau de transport en commun par bus a révélé qu'il y a un décalage entre la répartition théorique des lignes et l'exploitation effective de celles-ci. Ainsi, une régulation des entrées dans cette activité est indispensable et suppose une connaissance exacte du parc mis en circulation, de son état et de sa distribution entre les lignes et les stations.

Selon l'avis des responsables des syndicats professionnels des transporteurs, les autorités doivent être plus rigoureuses dans la répression de ceux qui ne respectent pas l'ordre et ceux dont les véhicules ne respectent pas les normes de qualité, d'exploitation (non-respect du trajet, des arrêts...) ni de sécurité. Selon ces mêmes responsables il y a souvent recours aux interventions ou à la corruption qui encourage la récidive des transporteurs qui recourent à ce genre de pratiques.

Les modalités de financement du secteur dans son exploitation artisanale présentent des limites : l'impossibilité de financer des véhicules neufs et d'assurer un entretien régulier. Les transporteurs qui ont d'autres activités commerciales, pour qui le transport procure un revenu complémentaire et qui sont les véritables investisseurs dans le secteur artisanal doivent être incités à adhérer à ce type de regroupement. Un risque permanent subsiste : une régulation chaotique du système. Les opérateurs sont plutôt optimistes quant à la

---

<sup>8</sup> CHABANE Lila, « La mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger », thèse de doctorat, université Denis Diderot- Paris7, 2013.

gestion en commun de 52% pensent que le regroupement des opérateurs ne réduira leurs revenus et 52% aussi pensent qu'ils n'y aura pas de conflits entre les opérateurs. Par contre il ressort de notre enquête que le regroupement des opérateurs n'aura pas d'incidence positive sur le niveau de service offert, 37% seulement pensent que s'améliorera la qualité du service, néanmoins 63% des questionnés sont prêts à réduire leur chiffre d'affaire pour une meilleur qualité des services offerts aux usagers.

Si la majorité des transporteurs du secteur privé ont des capacités d'épargne et donc de financement d'investissement limitées, c'est en raison de la faiblesse de leur revenu disponible, dont la conséquence est un recours aux pratiques illégales. En réalité, l'autorisation d'exploitation d'une ligne de bus a une durée de validité de 3 ans. La banque n'accorde de crédit à l'opérateur pour l'achat du bus que pour la même durée de validité de l'autorisation d'exploitation. Donc le transporteur est tenu de rembourser son crédit dans un échéancier très court. Par exemple le transporteur doit rembourser plus de 13 millions de centimes par mois pour l'achat du bus le moins cher sur le marché : 500 millions de centimes. Il convient de créer les conditions qui pourraient inciter les transporteurs à l'accroissement de leur parc afin que l'augmentation de leur revenu disponible les aide à réinvestir dans le secteur.

Les transporteurs espèrent qu'en ayant des conditions d'exploitation plus favorables ils pourraient dégager des profits nettement plus élevés pour investir dans le renouvellement du parc et de son accroissement. De même le groupement d'opérateurs autoriserait sans doute des économies d'échelle mais les personnes enquêtées ne semblent pas prêtes pour y participer. 44% des questionnés ne seront pas favorables dans le cas où les autorités décideraient de regrouper les opérateurs. Il ne semble pas que les opérateurs, dans leur très grande majorité, veuillent aller plus loin dans la mise en commun de services ou gestion collective d'un parc de véhicules dont ils resteraient les propriétaires. Aussi, les transporteurs voient mal a priori comment l'adhésion préalable à toute forme de regroupement serait une incitation suffisante pour l'obtention de prêts avantageux pour l'acquisition d'un nouveau véhicule en remplacement de l'ancien ou pour exercer une concurrence plus loyale entre les transporteurs. Ce scénario reste plausible dans le cas d'une mutualisation des moyens disponibles.

Le regroupement éventuel des transporteurs doit bénéficier d'un cadre institutionnel adéquat et procéder préalablement à la professionnalisation progressive des acteurs (formation convenant aux transporteurs propriétaires et aux conducteurs, exigences de qualité au niveau du véhicule en exploitation et au niveau du service offert ...).

Une organisation coopérative des artisans est-elle souhaitable et faut-il l'encourager ? Les transporteurs doutent qu'une forme de regroupement d'exploitation voie le jour compte tenu de l'anarchie qui caractérise l'organisation du transport de voyageurs actuellement, et des comportements et motivations des transporteurs. Cependant une organisation coopérative pour l'achat de pièces détachées, l'entretien-réparation ou le gardiennage des véhicules est une possibilité qui n'est pas à exclure.

Pour transformer le secteur artisanal de l'activité en un secteur performant, il convient d'encourager toutes les initiatives tendant à la constitution de regroupement. La nécessaire professionnalisation du secteur, implique la création d'un organisme de formation, qui prendra en charge des enseignements sur l'organisation et la gestion de ce type de sociétés. Aussi, un système de billetterie renforcera la coopération entre les divers opérateurs et facilitera l'intervention de l'autorité organisatrice, en matière de contrôle, de maîtrise et de connaissance du niveau de l'offre et de la demande.

### **3. Le regroupement des opérateurs privés selon quel schéma ?**

D'une phase d'ouverture totale du marché des transports urbains de voyageurs nous passons à une phase de re-réglementation suivant les recommandations de la Banque Mondiale qui « plaide maintenant en faveur d'une concurrence pour le marché à travers des procédures simulées d'appel d'offre, au lieu de la concurrence directe sur le marché qui s'avère prédatrice et nuisible si elle n'est pas encadrée par des règles. »<sup>9</sup>

Etant donné le nombre très important d'opérateurs de transport urbain par bus dont l'exploitation est de type artisanal (un bus par opérateur), les autorités ne peuvent plus continuer à traiter directement avec eux si elles veulent offrir aux usagers un service public de

---

<sup>9</sup> «Les déplacements urbains en Méditerranée Guide de recommandations », Travaux issus du Séminaire Régional sur les Déplacements Urbains en Méditerranée - Skhirat, Maroc, 22 et 23 janvier 2008, 85p.

qualité. D'où la nécessité de mettre en place une base juridique pour regrouper ces opérateurs dans une optique de création d'entreprises capables de répondre aux appels d'offre de la future autorité organisatrice.

Les avis des représentants des professionnels sont partagés entre un refus catégorique (FNTA) du principe du regroupement et un accord conditionnel (UNAT). Les représentants<sup>10</sup> des professionnels affiliés à l'UNAT ne sont pas contre le principe de leur regroupement mais demandent que cette action se fasse en concertation avec eux, surtout qu'actuellement chaque ligne de transport par bus a un représentant auprès du syndicat des professionnels. « Le regroupement des transporteurs pourra se faire selon les lignes, et chaque ligne aura son gérant, les recettes de la ligne seront versées dans une caisse unique, le gain sera partagé entre les transporteurs à part égale en le divisant par le nombre de bus » telle est la vision du regroupement du Président du bureau de la wilaya d'Alger de l'UNAT.

Le président de la FNTA justifie le refus du regroupement des transporteurs par le fait que « ça touche à la liberté individuelle du transporteur, il ne pourra pas se mettre d'accord pour gérer une entreprise de transport, cette idée est venue d'un lobby des grandes entreprises qui veulent prendre le monopole de transport à Alger. Chaque transporteur est affilié à un syndicat, l'administration doit traiter avec eux pour organiser le transport. ».

Mais avant de regrouper les transporteurs il est primordial d'assainir la situation et professionnaliser l'activité. En effet, certains transporteurs ont vendu leur bus avec la ligne contre une reconnaissance de dette notariée. Le nouvel acquéreur exploite la ligne et le bus en continuant à utiliser les documents du premier propriétaire.

De plus certains transporteurs ont plusieurs activités et registres de commerce. Dans ce cas l'activité de transporteur est entièrement déléguée à une autre personne chargée d'exploiter et de remettre la recette journalière au propriétaire de l'autorisation. La rémunération journalièrement ou mensuellement de l'exploitant du service se fait généralement en accord avec le propriétaire.

---

<sup>10</sup> Des interviews ont été réalisés par moi-même avec Monsieur BELAL président du bureau national de l'UNAT et Monsieur BOUAICHA président du bureau de la wilaya d'Alger de l'UNAT.

Les autorisations d'exploitation étant délivrées pour une durée de trois ans, il serait intéressant qu'à l'occasion de leurs renouvellements et pour envisager un regroupement progressif, les autorités introduisent de nouvelles autorisations ou contrats de concession de lignes et que ces concessions soient accordées non pas à des individus isolés mais à une nouvelle entité qui peut être le regroupement des associations professionnelles existantes par exemple.

Un des scénarios probable de ce regroupement est qu'il se fasse par l'allotissement du réseau de transport urbain. Les lignes exploitées par les opérateurs privés seront regroupées en petits réseaux et mises en concession. Il a été prévu dans le plan de transport<sup>11</sup> que ces concessions reposeront sur des accords entre des regroupements des opérateurs privés et l'autorité organisatrice. Un cahier des charges précisera les éléments suivants : les tarifs, les horaires, la sécurité, les zones d'exploitation, les normes de service. Les modalités de cette mise en concession n'ont pas encore été définies.

Un découpage géographique du réseau actuel des lignes de transport par bus et désigner un représentant des opérateurs par sous-réseau incitera les opérateurs à se regrouper pour soumissionner sur ces sous-réseaux. L'AOTU aura à proposer un cadre réglementaire et légal pour déterminer les modalités de fonctionnement des transporteurs privés regroupés et la création d'entités valables (coopératives, associations ou sociétés privées par exemple) et les modalités d'organisation et de gestion.

Pour ce qui est de la gestion financière la question épineuse qui se pose et à laquelle il n'est pas facile de répondre concerne l'adhésion ou non des opérateurs privés à la transformation de leur statut commercial d'exploitant pour leur propre compte à des exploitants à prix forfaitaire. Actuellement la rémunération du transporteur se fait sur les ventes directes de tickets unitaires, et selon les représentants des professionnels « la stratégie de l'Etat pour ce qui est de l'intégration tarifaire ne va pas réussir » parce que tout simplement ils ne croient pas à une compensation tarifaire réelle de l'Etat.

De plus, il sera difficile de payer le transporteur selon le nombre de tickets utilisés car les transporteurs se plaignent d'une manière générale du comportement des receveurs qui détournent les recettes,

---

<sup>11</sup> Etude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger, Groupement Dessau-Soprin/STM/THALES E&C, mai 2003.

par exemple en récupérant de vieux tickets par terre, ou carrément en ne remettant pas de ticket aux voyageurs qui paient le service.

La mise en œuvre effective du plan de transport et de la circulation est un des moyens d'offrir un service public de qualité c'est même une des revendications des syndicats des transporteurs compte tenu de la surcharge actuelle des lignes de transport et l'anarchie dans laquelle évolue ce secteur d'activité. Mais il faut que le secteur cesse d'être un secteur refuge dans les mains des politiques pour régler le problème de chômage des jeunes et parer aux éventuelles contestations populaires. Ce secteur doit cesser d'être une source de rente pour certains acteurs du système : les agents de l'organisme gestionnaire des stations de bus, les agents de la circulation routière, les agents de l'administration qui délivrent et renouvellent les autorisations d'exploitation..... En effet, l'attribution de nouvelles autorisations d'exploitation de lignes de bus déjà saturées est généralement la cause de stationnement anarchique sur la voirie et dans les stations et source de conflits entre opérateurs.

LES responsables des syndicats des transporteurs ont aussi exprimé leur insatisfaction quant à l'organisation des stations urbaines par l'établissement de gestion de la circulation et du transport urbain de la wilaya d'Alger (UGCTU). Quant aux malversations financières par quelques agents de l'UGCTU qui monnaient le droit d'accès et de stationnement et enfin l'absence de la sécurité au sein des stations urbaines.

L'expérience a montré que lorsque il y a une réelle concurrence pour l'octroi d'un marché par le biais d'appel d'offre, les opérateurs de transport publics parviennent à se mettre d'accord pour se regrouper. Le Président de l'UNAT nous a cité l'exemple de la wilaya de Chlef où les transporteurs se sont regroupés et ont inscrits les cartes grises de leur bus au nom d'une personne qui les représente pour répondre à un appel d'offre de la Direction des Transports de la Wilaya à un marché de transport des étudiants universitaires. De cette manière ils ont fait barrage et ont concurrencé un transporteur qui monopolise cette activité au niveau de la wilaya d'Alger en l'occurrence l'entreprise de TAHKOUT. C'est une expérience qui a réussi d'après notre interlocuteur. Ce même scénario est à développer dans le cas où un appel d'offre d'exploitation sera lancé par la Direction des Transports de la Wilaya d'Alger pour exploiter une ligne urbaine.

Le plan de transport finalisé en 2006 réserve aux artisans un rôle complémentaire au réseau de base constitué par le métro, le tramway et les bus de l'ETUSA. Les représentants des professionnels du secteur craignent que les autorités projettent de réduire l'intervention des artisans dans le centre d'Alger puisque le métro, le tramway et le bus de l'ETUSA vont s'auto-suffire et se compléter. C'est pour cette raison que l'ETUSA a opéré une mise à niveau de son parc. Les artisans vont disparaître d'eux-mêmes puisqu'ils ne résisteront à la concurrence de ce nouveau système qui fonctionnera avec une intégration tarifaire.

Un des avantages du regroupement sera d'assurer la desserte des zones actuellement mal desservies par les transports en commun en cas d'une application d'une compensation financière de la part de l'Etat. Également, la réussite d'un tel projet requiert la capacité d'adaptation du milieu, particulièrement au niveau de la fourniture des véhicules par les opérateurs. Il sera intéressant d'envisager des mesures incitatives ou fiscales pour le renouvellement et la mise à niveau du parc de bus une fois les regroupements des opérateurs réalisés. Des aides incitatives pour le renouvellement du parc de véhicules permettent à la fois de moderniser, d'améliorer l'état d'un parc de véhicules et d'influer sur l'organisation du secteur en obligeant les bénéficiaires de ces aides à s'insérer dans le schéma d'organisation voulu du secteur<sup>12</sup>.

## **Conclusion :**

Dans le cadre d'un appui aux politiques d'ajustement structurel, la Banque Mondiale s'était appliquée à promouvoir, dans les années 80, des démarches basées sur la multiplicité de petits opérateurs mis en compétition dans le cadre de la dérégulation des marchés de transport urbain<sup>13</sup> avec comme objectif la diminution voir l'annulation des contributions financières de l'état ou des collectivités au secteur. Ce dispositif devait laisser s'instaurer de façon spontanée des systèmes de transport urbains souples, peu coûteux et autofinancés<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> «Les déplacements urbains en Méditerranée Guide de recommandations», op. cit.

<sup>13</sup> Armstrong-Wright, A 1993. Public Transport in Third World Cities. TRL State of the Art Review. Londres : HMSO.

<sup>14</sup> Chantal Barbieux, is the World Bank anti-metro? In "Villes en développement", n°44, juin 1999, pp 4-5, ISTD.

L'ouverture du secteur des transports urbains à l'investissement privé avait, de ce fait, un double objectif : d'abord social afin d'absorber le chômage des jeunes en leur offrant des crédits pour acheter un minibus et ensuite de service public afin d'augmenter l'offre du réseau de transport par bus et de desservir les quartiers non desservis par l'entreprise publique (ETUSA). Malheureusement cette ouverture s'est faite d'une façon très précipitée pour parer au plus urgent c'est-à-dire mettre sur le marché plus d'offre quantitative au détriment de l'aspect qualitatif, de la disponibilité et de l'équité que devrait revêtir l'offre d'un service public tel que les transports en commun<sup>15</sup>. Ce mode d'exploitation introduit devient très artisanal (1 véhicule par opérateur), prend de l'extension dans la ville d'Alger, ce et pose d'énormes problèmes pour la gestion, l'organisation le contrôle de cette activité et pour assurer la qualité du service.

Cette situation a obligé les autorités à repenser les politiques pour mettre en place des systèmes de transport de masse plus adéquats en instaurant un cadre réglementaire rigide et performant pour l'organisation institutionnelle des transports urbains de voyageurs (Autorité organisatrice des transports urbains) et la réorganisation des transporteurs privés. D'où la nécessité de l'asseoir sur une base juridique précise et de regrouper les micro-entreprises des opérateurs privés dans une optique de création d'entreprises capables de remplir les conditions inscrites dans les cahiers de charges afin de répondre aux appels d'offre de la future autorité organisatrice pour l'exploitation du réseau de transport en commun.

Les autorités ont fait des choix d'investissements coûteux (tramways, Métro, électrification des lignes de chemin de fer...), qui vont générer d'importantes dépenses de fonctionnement. Elles sont dans l'obligation de trouver des sources de financement pérennes autres que les subventions publiques. Pour ce faire les collectivités devront s'impliquer davantage dans l'application de la politique des transports par la mise en place d'un système durable de financement qui passe notamment par une réforme de la fiscalité locale. Les bénéficiaires directes ou indirects des infrastructures de transport sont les premiers à verser cette taxe, nous pouvons citer les surtaxes sur les carburants, les taxes d'enregistrement et les vignettes automobiles, la

---

<sup>15</sup> Conclusions tirées des résultats d'une enquête exhaustive sur le réseau de transport en commun par bus que j'ai réalisé dans le cadre de ma thèse de doctorat.

taxe d'acquisition d'un véhicule neuf, mais aussi d'autres taxes tels que les taxes sur les entreprises, sur les grandes surfaces qui se trouvent dans le périmètre de transport urbain et qui permettraient d'assurer la participation financière des bénéficiaires indirects des systèmes de transport public.

### Références bibliographiques

- Armstrong-Wright A, (1993).**«Public Transport in Third World Cities». *TRL State of the Art Review. Londres : HMSO.*
- Armstrong-Wright A & Thiriez S, (1987).**«Bus Services Reducing costs, Raising standards». *World Bank Technical Paper Number 68, Urban Transport series, World Bank, Washington, DC.*
- Baouni T, (2005).** «*Croissance urbaine, mobilité et transport urbain dans l'agglomération d'Alger*». Thèse de doctorat d'Etat en urbanisme, Alger, EPAU.
- Baouni T, (2009).** «Le transport dans les stratégies de la planification urbaine de l'agglomération d'Alger». *In Insaniyat n°44-45, avril-septembre, pp. 75-95.*
- Barbieux C, (1999).** «Is the World Bank anti-metro? *In Villes en développement*». n°44, juin, pp 4-5, ISTED.
- Boubakour F, (2002).**«Le transport collectif par bus en milieu urbain : Impacts de la déréglementation : Cas de la ville de Batna», *In Transports n° 414. Paris, pp. 255-259.*
- Boughedaoui M, Kerbachi R & Joumard R, (2004).** «Mesure de la pollution plombifère dans l'air ambiant d'Alger», *In Poll. Atm., N°121, pp.105-111.*
- Chabane L, (2013).** «*La mobilité quotidienne et les transports urbains à Alger*». Thèse de doctorat, université Denis Diderot-Paris7.
- Estache A, De Rus G.U, (2000).** «*Privatization and Regulation of Transport Infrastructure: Guidelines for Policymakers and Regulators World Bank Institute*». The World Bank, Washington, DC.
- Fioux J-L.,(2007).** «*Transport routier de personnes*». Éditions Delmas, Belgique, 452p.
- Forum international des transports, (2008),** «Privatisation et réglementation des systèmes de transport publics urbains», table ronde 141, Paris, 161p.

**GROUPEMENT DESSAU-SOPRIN/ STM/ THALES E&C,(2003).**«Etude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger».

**Hamzaoui A, (2002).** « *Les conditions de travail des chauffeurs de bus et ses effets sur l'organisation du transport*». Mémoire de magistère, université d'Alger, faculté des sciences humaines et sociales.

**Kerbachi R, Oucher N, Bitouche A, Berkouki N, Demri B, Boughedaoui M& Joumard R, (2009).** «*Pollution par les particules fines dans l'agglomération d'Alger*». Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie, 16-18 fév. Actes, ENP ed., Alger, pp. 31- 40.

**OCDE,( 2008).** «Les déplacements urbains en Méditerranée Guide de recommandations». Travaux issus du Séminaire Régional sur les Déplacements Urbains en Méditerranée - Skhirat, Maroc, 22 et 23 janvier 2008, 85p.

**Perry J- L & Babitsky T,( 1986).**«Comparative Performance in Urban Bus Transit: Assessing Privatization Strategies». *Public Administration Review* 46(1), pp. 57-66.

**Sohail M, Maunder D-A-C & Cavill S,( 2006).** «Effective regulation for sustainable public transport in developing countries», *In Transport Policy* 13, p.177–190.

**WORLD BANK, (1986).** «*Urban Transport: AWorld Bank Policy Study*». World Bank, Washington, DC.

**WORLD BANK, (1994).**«*Development Report 1994: Infrastructure for Development, World Development Indicators*». The World Bank, Washington, DC.

