

La libéralisation comme source du dérèglement des transports publics d'Annaba.

Liberalization as a source of deregulation of public transport in Annaba city.

Réda Said¹Amarouchene^{1*}, Heddy Boulkroune¹, Jean François Doulet²

¹Laboratoire Ville, Patrimoine architectural, Urbain et Paysager, Université Badji Mokhtar Annaba, BP.12, Annaba, 23000, Algérie.

²Université Paris Est-Créteil, Marne-la-Vallée, France.

Soumis le 31/10/2016

Révisé le 06/03/2017

Accepté le 07/03/2017

المخلص :

على غرار المدن الجزائرية وبعد تفكيك مؤسساتها البلدية المسؤولة على النقل RMCA، لم تسلم مدينة عنابة من الآثار السلبية الناجمة عن تحرير قطاع النقل الخاص بها والتي أتت من خلال سريان مفعول قانون رقم 88-17 المؤرخ ب 10 ماي 1988 المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري. هاته الآثار والتي نستطيع وصفها ب : "الندبات" لا تزال ظاهرة و معاشة إلى يومنا هذا . هذا العمل يتناول عملية تحرير قطاع النقل التي شرعت فيها السلطات في أوائل التسعينات 90، و هذا بواسطة اقتراح تقسيم زمني تسلسلي يوضح مختلف مراحل هذه العملية، مع تسليط الضوء على الآثار الظاهرة والتي تنعكس على المستوى الوطني وخاصة على المستوى الحضري و على مجال الخصوص محيط النقل الحضري لمدينة عنابة، و هذا من خلال مختلف الجوانب التنظيمية والوظيفية.
كلمات المفتاح : تحرير - النقل العمومي - تقسيم زمني - الحضري - التنظيم

Résumé

A l'instar des villes Algériennes, après la dissolution de sa Régie Municipale RMCA, la ville d'Annaba, n'a pas échappé aux effets négatifs générés par la libéralisation du secteur de transport impulsé par la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres, et dont ses effets qualifiables de «stigmates» demeurent à ce jour.

Cet article se penche sur l'opération de libéralisation ordonnée par l'état pendant le début des Années 90, en proposant un phasage chronologique relatif à son évolution, tout en mettant la lumière sur ses effets les plus manifestes à l'échelle nationale et surtout sur le plan urbain par rapport au périmètre de transport de la ville d'Annaba, ceci à travers ses différents volets organisationnels et fonctionnels.

Mots clés: Libéralisation - Transport public - Chronologie - Urbain - Organisation.

Abstract

Similarly at almost of the Algerian cities, after the dissolution of the Municipal Board RMCA, the city of Annaba doesn't escape from the negative effects generated by the liberalization of the transport sector; Promoted by Law88-17 of May 10th,1988, concerning the orientation and organization of land transportation, including its effects classifiable "stigmata", who persists until the present .

This work examines the orderly liberalization process by the state during the early 90's, offering a chronology of its evolution, while shedding light on its most obvious effects at different levels, nationally and especially in urban scale compared to PUT perimeter of urban transport of Annaba city, also through its various organizational and functional aspects.

Key words: Liberalization - Public transport - Chronology - Urban - Organization.

*Auteur correspondant: amarouchene1@gmail.com

1. INTRODUCTION

Les problèmes de gestion et de financement du secteur des transports, font parties des points saillants dans les politiques de la ville, des pays en voie de développement ainsi que des pays Maghrébins.

Des pays comme le Maroc, l'Algérie et la Tunisie et ce malgré les efforts importants consentis par ces gouvernements, depuis leurs indépendances en vue d'améliorer leurs service de transport publics, se sont toujours heurtés aux problèmes de disponibilités financières. Ceci apparait bien dans les profonds dysfonctionnements qualifiables de «chroniques», face à la problématique relative à la gestion et au financement des transports publics [1].

La période entre les années 80 et 90 a été charnière pour ces pays, correspondant à une crise économique structurelle, qui s'est soldée par la libéralisation des principaux secteurs économiques et entre autre le secteur de transport¹.

En Algérie, l'ouverture du secteur du transport public a été impulsée par la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant orientation et organisation des transports terrestres. Cette loi similairement aux effets structurants de la loi française LOTI 1982², a eu comme impact de remodeler en profondeur le secteur de transport du pays, en apportant de nouveaux acteurs sur la scène du transport public.

Malgré l'existence actuelle de projets de transports collectifs de qualité (Métro d'Alger, tramway à travers les différentes wilayas, tramway de rabat- salé, métro léger de Tunis, etc.), les transports collectifs connaissent une faiblesse généralisée en matière de qualité, dans le sens où elles ne remplissent pas les conditions de transport satisfaisantes en termes de confort, de régularité de service et de sécurité offertes aux usagers, ce qui explique en partie leur image négative [2]. Ceci décrédibilise encore plus les transports publics entant qu'alternative sérieuse à l'automobile et ses externalités négatives.

Étant donné que cette campagne de privatisation est considérée comme le fait le plus majeur dans le secteur de transport ; Le présent article se penche sur cette opération en proposant un phasage chronologique de son déroulement. Tout en mettant la lumière sur ses effets les plus manifestes à l'échelle nationale, mais surtout à l'échelle urbaine par rapport au PTU périmètre de transport de la ville d'Annaba. Notamment à travers ses différents volets organisationnels et fonctionnels.

La Wilaya d'Annaba est une ville côtière du nord est Algérien, qui s'étale sur une superficie de 1 439 km², abritant une population qui avoisine les 609 499 habitants³.

Le champ de cette présente recherche correspond au PTU d'Annaba, qui est délimité par l'arrêté wilayal n°245 du 20/05/1996 relatif à la définition du périmètre de transport urbain de la wilaya, ce périmètre englobe l'ensemble des communes d'Annaba, Sidi Amar, El Hadjar et El Bouni y compris les localités de Sidi Salem et Boukhadra, selon la Figure 1.

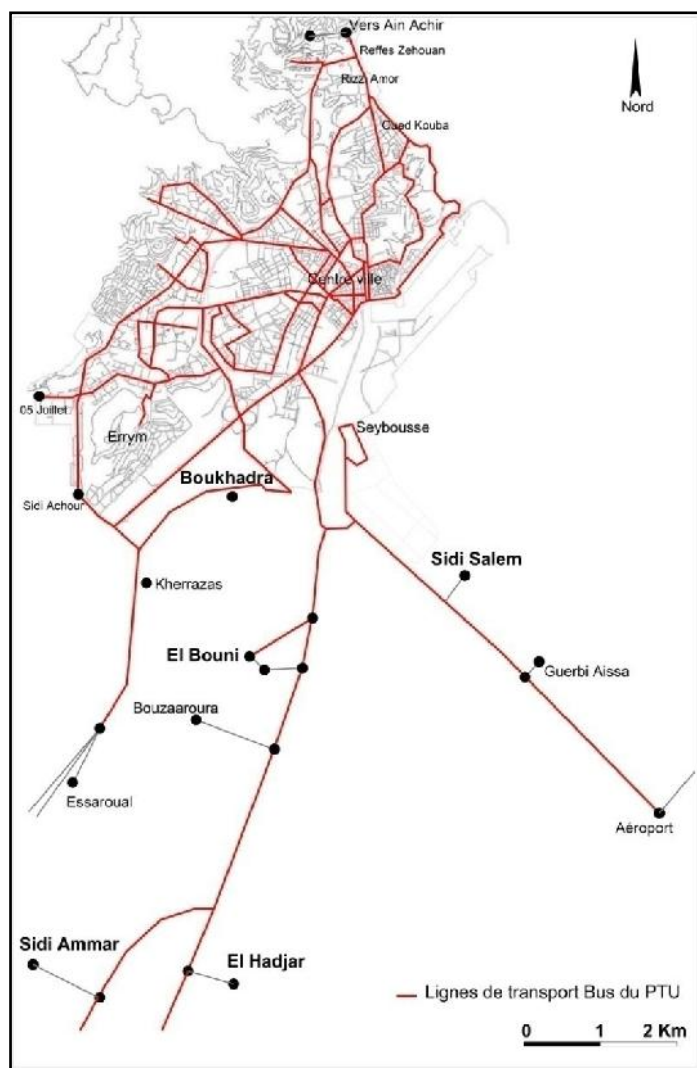


Figure 1 : Le périmètre de Transport Urbain de la ville d'Annaba principales lignes de transport publics, avec les principales communes EL Bouni, Boukhadra, El Hadjar, et Sidi Amar. Auteur d'après l'arrêté wilayal n°245.

2. CHRONOLOGIE D'UNE LIBERALISATION « FORCEE »

Nous avançons le postulat que la libéralisation peut être considérée comme étant le principal fait marquant durant l'évolution du secteur des transports. Etant surtout la résultante directe des politiques publiques volontaristes et régaliennes menées par l'État algérien en matière de transport public, et ce depuis l'indépendance à ce jour.

Ce secteur a connu trois étapes cruciales⁴, dont les effets générées ont remodelées le secteur en profondeur. Des effets qui persistent à ce jour, aussi bien sur le plan organisationnel que fonctionnel. Décortiquer cette opération, nous permettra de mettre la lumière sur la source du dysfonctionnement et du dérèglement que connaît actuellement le secteur. De ce fait, nous avons séquencé cette évolution en trois phases chronologiques :

2.1 La période avant-libéralisation (Le monopole de l'état)

De l'indépendance à la fin des années 80; Dans un contexte d'économie dirigée et purement idéologique, l'état s'est désigné comme unique agent promoteur du développement économique, et le principal transporteur [3].

Cette période a été donc caractérisée par le règne de l'état sur le secteur du transport public perdurant ainsi une des spécificités algériennes, qui tiennent d'une part à la très forte volonté d'intégration nationale qui caractérise la période de l'après indépendance [4].

En 1983, avec la restructuration de la S.N.T.V, on voit apparaître cinq sociétés nationales de transport de voyageurs : Transport de Voyageurs du Centre pour Alger et sa région (T.V.C), Transport de

Voyageurs de l'Est pour Constantine et sa région (T.V.E), Transport de Voyageurs de l'Ouest pour Oran et sa région(T.V.O), Transport de Voyageurs du Sud-Est pour la région de Ouargla, Ghardaïa, Djelfa et Tamanrasset (T.V.S.E), Transport de Voyageurs du Sud-Ouest pour la région de Béchar, Adrar et Tindouf (T.V.S.O) [5]. Les cinq entreprises assuraient trois catégories de prestations de services: Les services du ramassage urbain, interurbain et grandes lignes, les services des transports des travailleurs et étudiants, ainsi que les services de locations.

Ces entreprises étatiques possédaient un parc de plus de 3.000 véhicules et ont transportées jusqu'en 1993 près de 190 millions de passagers⁵.

Les sociétés de transport : TVC, TVO, TVSE, TVSO ont confiées la gestion du réseau urbain de transport dans villes du pays à des régies municipales publiques (RMT) propre à chaque commune⁶.

La ville d'Annaba a connu la même situation, dans une logique d'appuyer le statut et le principe de contrôle exercé par les autorités locales, étant les principales responsables de la gestion et de l'organisation du réseau. La régie municipale de la commune d'Annaba RMCA assurait en exclusivité la couverture totale du réseau de transport public par bus à Annaba, ce dernier à l'époque s'organisait autour de deux stations: Station Souidani Boudjemaa, et la station de la place de la révolution, transférée par la suite vers la Station 19 juin (Fig. 2) pour les lignes urbaines « lignes Nord, et Ouest», et la station Sidi Ibrahim Ex SNTV pour les lignes interurbaines et inter-wilayales.



Figure 2 : La station de bus 19 juin supprimé en 2006, actuellement elle sert d'assiette pour l'hôtel Shératon Annaba. Auteur 2005.

Cette situation de monopole a coïncidé notamment avec une période de difficultés de financement, ce qui a généré faute d'investissement et de modernisation du réseau et du parc ; Une insuffisance de l'offre et une faiblesse de la couverture en transport public. Mettant ainsi les autorités dans l'incapacité de satisfaire une demande croissante en matière de transport public au niveau de la wilaya.

2.2 La période de libéralisation (Du monopole à la quasi- disparition)

Du début des Années 88 à 94; La fin des Années 80 a été marquée par une crise économique et le contre choc pétroliers, fragilisant ainsi une économie nationale dont 96% des rentes d'exportation proviennent du pétrole⁷.

Pendant les années 1990 l'Algérie est sortie d'une économie de type planifié ou socialisme d'État pour se diriger vers une économie de marché, ce qui n'a pas était sans conséquences sur la configuration et le fonctionnement des secteurs .

Lourdement subventionné, l'état et ses entreprises publiques n'étaient plus en mesure d'assurer de manière correcte une demande de transport de plus en plus diversifiée et en accroissement continu, ainsi que de prendre en charge la gestion et le financement du secteur transport public.

Pour y remédier le gouvernement s'est lancé pendant l'année 1994 dans un vaste programme de réajustement structurel, qui a touché 50 entreprises économiques publiques EPE, 1200 petites unités de production [6].

Le secteur des transports publics et celui de marchandises figuraient sur la liste de ce programme d'entreprises à privatiser en priorité, avec celui du: Bâtiment, du tourisme, des grandes surfaces, du textile, la maroquinerie, et des PME .D'ailleurs il en a été le premier, à être privatiser avec la promulgation de la loi n° 88-17 du 10 mai 1988 portant sur l'orientation et l'organisation des transports terrestres [7]

Cette loi visait par le biais d'un dispositif législatif et réglementaire de créer un climat propice à l'organisation et au développement d'un système de transport, répondant aux besoins de la collectivité nationale.

Les opérateurs publics de transport opérant sous formes de Régies municipales de transport qui furent créées par la Loi n°67 du 22 juillet 1967, et complétées par le Décret 81-375 du 26 décembre 1981, dont fait partie la régie municipale d'Annaba. La RMCA est passée à la dissolution et à la liquidation lors du début des années 90, l'ensemble du parc de bus étatique a été repris et réinjecté dans l'exploitation par le privé⁸.

2.3 La période post- libéralisation

Cette période s'étend du début des Années 94 à nos jours: Qu'on a qualifié de post libéralisation, a été caractérisé par l'ouverture du marché qui a complètement remodelée le secteur par une forte présence des privés et le total retrait de l'état, et qui a en quelque sorte cédé sa place à son concurrent. Ceci a créé une nouvelle phase transitoire dans le transport collectif au profit du secteur privé ou «du complètement public à l'exclusivement privé».

La régie municipale RMCA fut totalement dissoute en 1991, et a été remplacée par les opérateurs privés à travers des entreprises dites «familiales», travaillant selon une démarche artisanale. Cette phase durant laquelle on pourrait mettre en exergue le constat que; «La demande nationale et de même pour la wilaya d'Annaba fut globalement satisfaite en matière de transport collectif, c'est-à-dire sur le plan quantitatif⁹. Néanmoins ceci a été fait au détriment du critère qualitatif et de la notion de qualité de service».

Tableau 1 : Evolution de l'acteur privé dans le service des transports publics d'Annaba à travers le parc de bus [8].

Périodes	Période de libéralisation	Post-libéralisation	
Année	Nombre Bus Avant 1995	Nombre Bus 1997	Nombre Bus 2008
Lignes urbaines	90	262	172
Lignes interurbaines	66	157	297
Total	156	419	469

Durant cette période, et en complétant loi n° 88-17 du 10 mai 1988 fut promulgué la loi n°01-13 du 7 Août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres, ayant pour objet la refonte du cadre juridique de l'époque et régissant l'activité des transports terrestres. Ceci afin de remédier aux insuffisances et lacunes organisationnelles générées par la loi 88-17, tout en définissant mieux les principes et les règles générales régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises [9]. Ces trois phases sont résumées dans la figure 3.

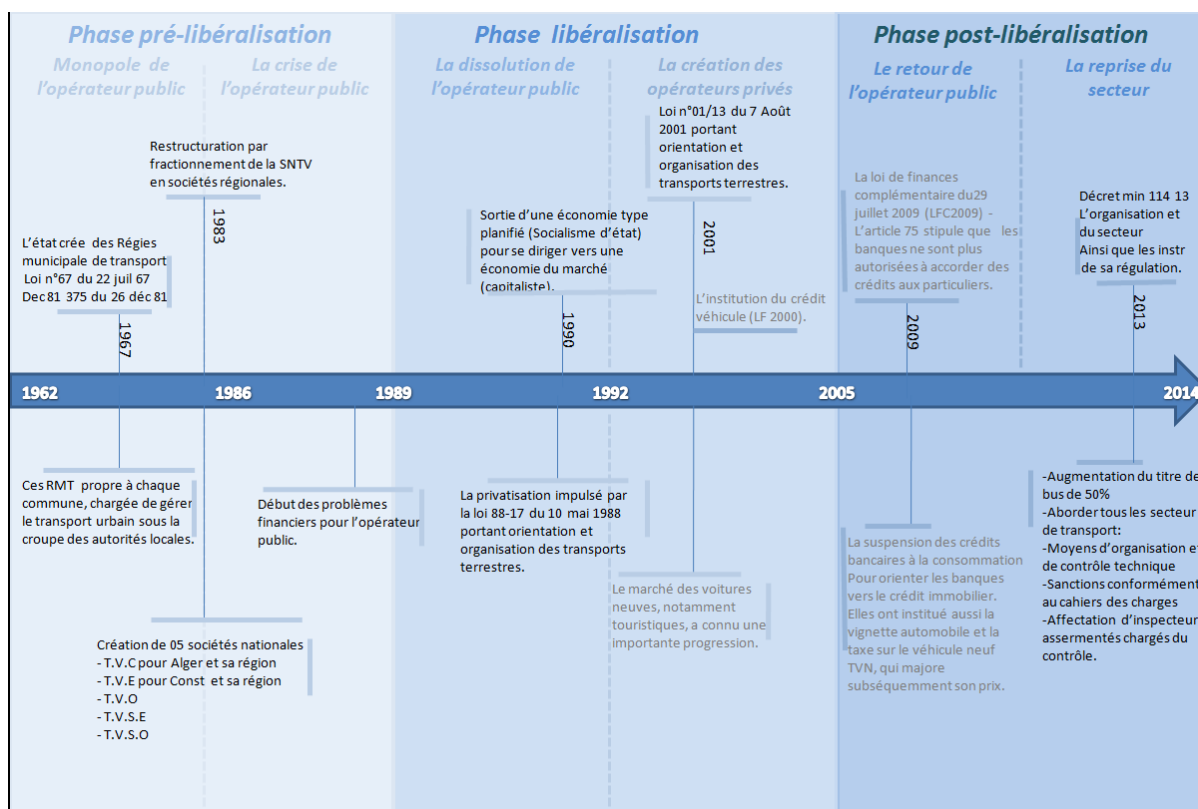


Figure 3 : Phasage chronologique de l'évolution du secteur du transport en commun, prenant comme référence la libéralisation. Auteur 2015.

3. LES EFFETS RECURRENTS ET MANIFESTES DE LA LIBERALISATION DU SECTEUR

La libéralisation du secteur de transport public survenue pendant les années 90, est considérée comme une sorte de «démonopolisation», à cause notamment du retrait total de l'état qui s'est désengagé de ce service public pourtant si stratégique.

Mais cette ouverture mal maîtrisée du marché, avec une quasi-absence de contrôle de conformité par rapport au cahier des charges lié à l'exploitation, a généré des effets négatifs aussi bien sur le plan organisationnel que fonctionnel.

L'opérateur privé est composé de petits entrepreneurs locaux, souvent issus de l'entreprise familiale [10] aux ressources financières limitées, voulant investir dans le transport collectif en raison d'une forte demande exprimée et appâté par une rentabilité financière assurée, avec des qualifications exigées des plus minimales. Ceci explique à la fois l'atomicité de l'offre proposée, ainsi que la raison de la faiblesse en matière de capacité d'investissement dont souffrent ces opérateurs.

Ces effets négatifs se sont généralisés à l'échelle nationale, mais se sont concentrés particulièrement dans les grandes villes dont le service de transport public est le plus sollicité à l'exemple de: Alger, Oran, Constantine et Annaba, etc. Parmi ses effets les plus manifestes :

- Une suroffre caractérisée sur certaines lignes, d'où le phénomène du chevauchement et du foisonnement d'opérateurs dans la majorité des villes du pays [11] (Fig. 4 et Fig. 5).

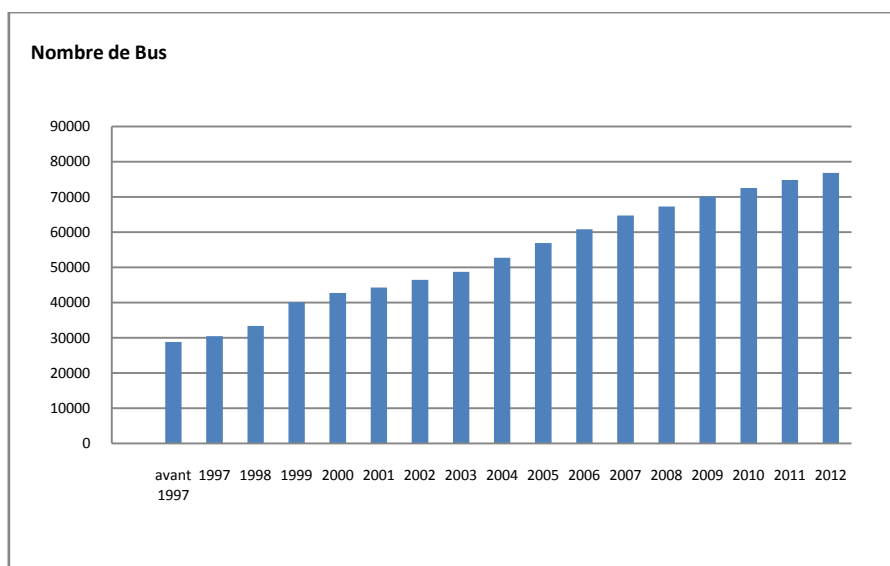


Figure 4 : Evolution du parc de bus durant phase de la post-libéralisation [12]

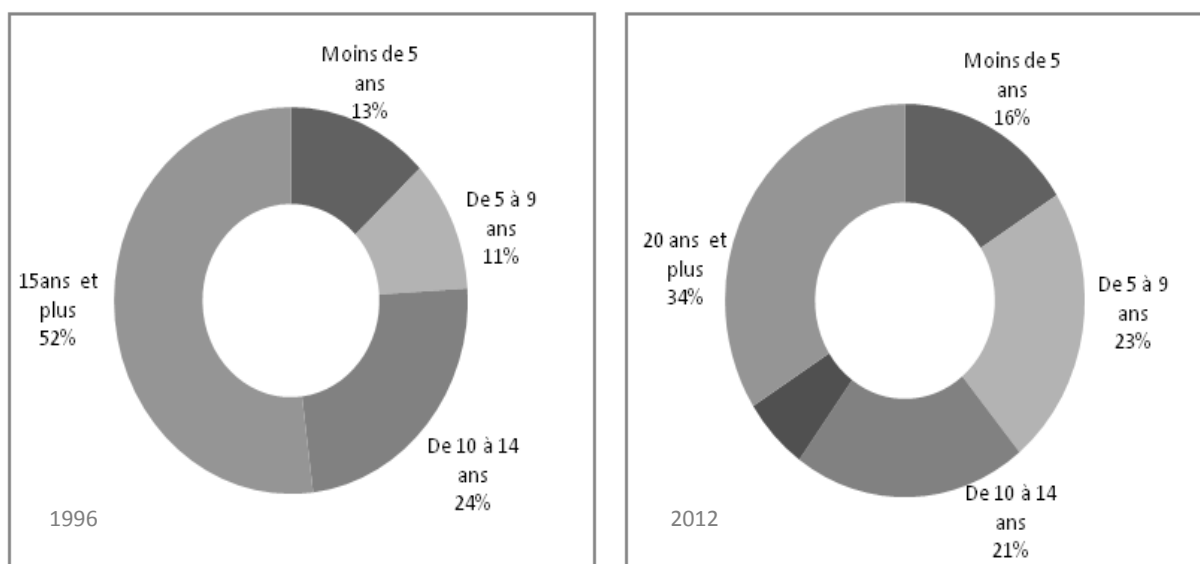


Figure 5 : Parmi les effets de la libéralisation, le rajeunissement relatif du parc national d’Autobus exploité: Tranche d’âge du parc autobus entre 1996 et 2012¹⁰.

-L'échelle artisanale des opérateurs à Annaba de l'ordre de 1 à 2 véhicules en moyenne par opérateur, exploitants des bus de petit gabarit mais en surnombre, ce qui à la fois contribué à l'atomicité de l'offre, et à l'échelle nationale a empêché le développement d'entreprises importantes [13], beaucoup plus maîtrisable afin d'assurer un service de qualité.

Le service de transport à Annaba est un échantillon assez représentatif des effets négatifs générés par la libéralisation, qui se traduisent à travers:

-Un manque de professionnalisme de la part du personnel travaillant, à cause du non respect du cahier des charges, ce qui pénalise fortement le confort de l'utilisateur. Ceci se matérialise notamment par plusieurs pratiques non réglementaires, relevées lors de l'exploitation de différentes lignes. Ces pratiques, qu'on a pu vérifier par notre enquête¹¹, sont adoptées pendant le service à l'exemple de l'allongement du temps de remplissage, changement d'itinéraire, violence envers les usagers, conduite périlleuse et à risque, ces pratiques convergent toutes vers la logique «du gain maximal et rapide».

-Une absence de contrôle par les autorités compétentes, qui a encouragé le développement des pratiques liées à la concurrence déloyale entre opérateurs privé, guidés toujours par la même logique.

-Faute d'obligation au service public, l'opérateur privé ne se sent pas concerné par la couverture du réseau pendant les heures creuses, ainsi que les jours fériés à cause de la faiblesse des gains pendant ces périodes. L'enquête menée sur le PTU d'Annaba nous a confirmée que l'amplitude horaire, et la fréquence dépendent surtout de la rentabilité des plages horaires des différentes lignes¹².

-Partant du même principe «de rentabilité»; Les lignes de bus les moins rentables sont délaissées par l'opérateur privé pour celle qui sont plus fréquentées à l'exemple des lignes: Sidi Salem, Chetaibi, Oued Aneb.etc, qui connaissent une faible affluence par rapport aux lignes : Sidi Amar, El bouni, El Hadjar.etc. Ceci est en partie expliqué par le fait que les communes de Annaba, El Hadjar, El Bouni et Sidi Amar, occupent 20% de la surface de la wilaya d'Annaba mais concentrant plus de 80% de la population de la wilaya [14].

4. LA LIBERALISATION RECONDITIONNE L'ORGANISATION DU TRANSPORT AU PTU ANNABA

L'Organisation, et exploitation du réseau de transport par bus d'Annaba (urbain et interurbain), ne sont que les résultats directs des effets de la libéralisation du secteur entamé par l'état au début des années 90. Cette libéralisation a remodelée en profondeur l'organisation du secteur de transport public d'Annaba, et dont les effets à la fois persistent et conditionnent ce réseau à ce jour.

Ceci dans le sens où l'acteur privé a été introduit, et dont le service et le fonctionnement suivent des logiques de marchés qui s'apparentent au transport artisanal, mais sur certains aspects liées aux pratiques non réglementaires «jonglent avec l'informel».

Le réseau urbain d'après la définition du périmètre de transport urbain, dicté par l'arrêté n°245 du 20/05/1996 portant création d'un périmètre de transport de la wilaya d'Annaba, comporte les chefs lieux de communes de Annaba, El Hadjar, El Bouni, et Sidi Amar en plus des agglomérations de Sidi Salem et de Boukhadra.

Ce PTU jusqu'à 2007 s'articulait autour de trois stations urbaines situées au centre-ville d'Annaba: Kouche Nourredine, et 19 juin¹³. Alors que le réseau de transport avec ses dessertes interurbaines s'articulait autour de la station Kouche Nourredine.(Fig. 6 et Fig.7).



Figure 6 : Station urbaine de bus Soudani Boudjemaa, ex station RMCA

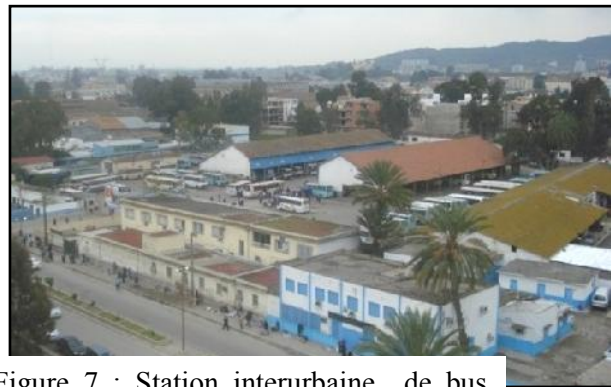


Figure 7 : Station interurbaine de bus Kouche. N était à la base un parc communal, est exploitée exclusivement par l'opérateur privé - Auteur 2012.

5. LOGIQUE D'ACTEURS RESULTANTE DE LA LIBERALISATION

La re-introduction de l'opérateur public ETA qui a en partie inversé la part du marché de l'opérateur privé, est considérée comme le fait majeur et marquant du secteur depuis sa libération en 1990.

Cette re-introduction en 2004¹⁴, était au départ dans une logique de partage équitable dans le sens où les deux opérateurs se partagés les mêmes stations (Station urbaine Soudani Boudjemaa, et interurbaine Kouche Nourredine), ainsi que les rotations qui étaient à l'époque réparties équitablement. Par la suite la décision de 2006 émanant de la direction de transport, stipulant la

délocalisation de l'opérateur public vers de nouvelles stations sur voirie qui lui sont affecté par la commune: ETA CAM pour les lignes urbaines, et ETA Numidia en 2007, gare SNTF pour les lignes interurbaines. La Figure 8 résume assez bien l'organisation du réseau de transport public du PTU.

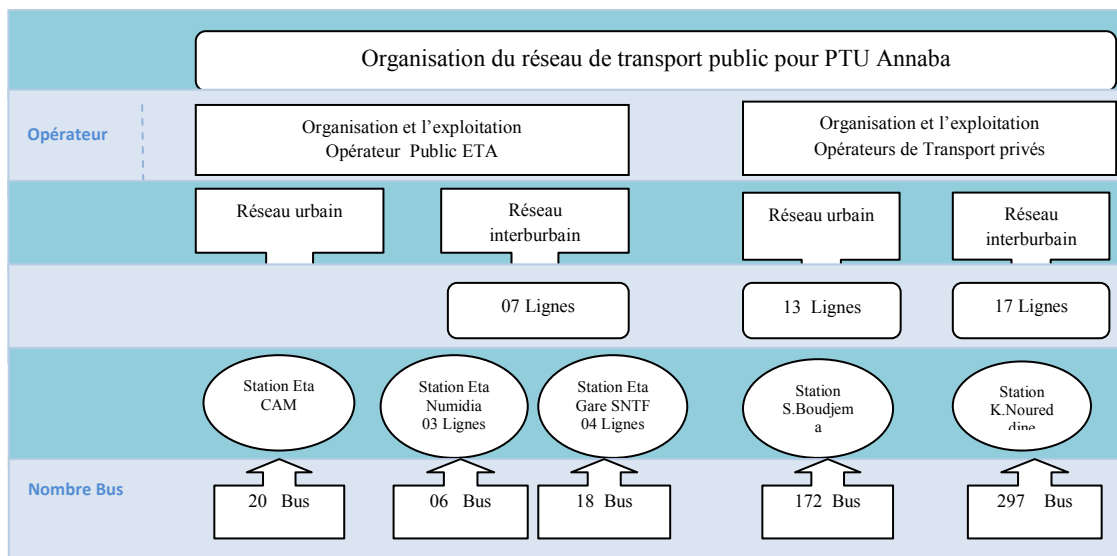


Figure 8 : Schéma résumant l'Organisation et l'exploitation du service de transport par bus entre l'opérateur public et l'opérateur privé dans le PTU d'Annaba. Auteur 2016 d'après les données récoltées d'une part de la DTW d'Annaba, et d'autre part de l'ETA direction Annaba.

Ceci a créé une situation de concurrence entre les deux entités Public/Privé, du fait qu'elles ne se partageaient plus les rotations, et que chacune opérait depuis des stations urbaines ou interurbaines distinctes, mais desservait toujours les mêmes lignes et arrêts (Fig. 9).



Figure 9 : Privé Versus public, arrêt université Sidi Amar Ligne n°25 . Auteur 2013.

Chose qui a soulevée beaucoup de mécontentement auprès des opérateurs privés, mais à l'opposé avec soulagement auprès des usagers, parce que le choix était plus facile et disponible ainsi que l'offre y était mieux¹⁵ (Fig.10).

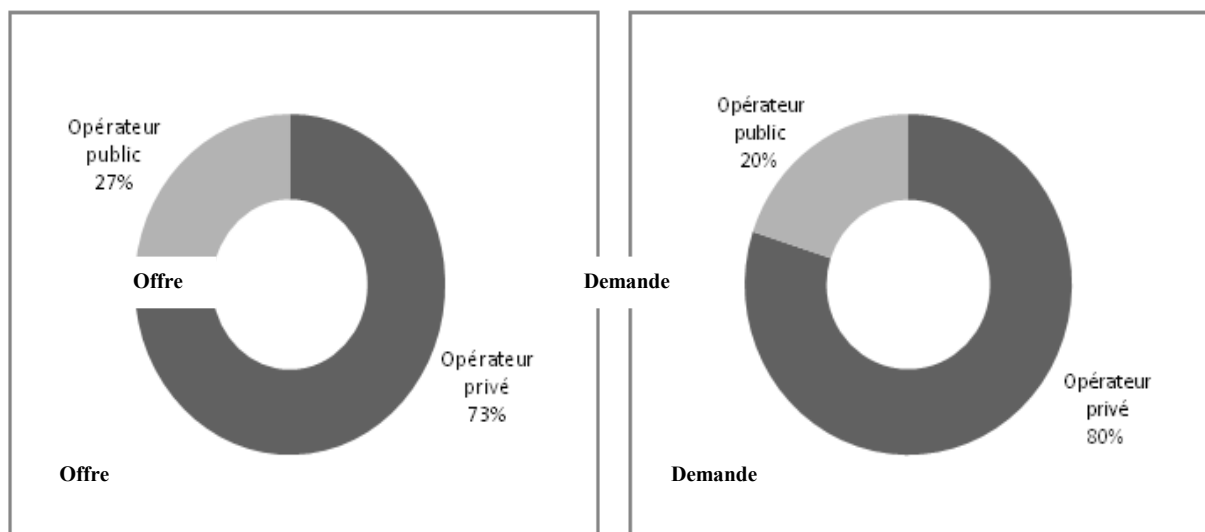


Figure 10 : La part de l'offre et la demande par opérateur sur tout le réseau de bus à Annaba: Même après le retour de l'état en 2004, le privé reste toujours majoritaire dans l'exploitation du réseau. Auteur 2016.

CONCLUSION

Survenue depuis presque trois décades en Algérie pour des raisons économiques, la libéralisation des transports publics constitue le fait le plus marquant durant l'évolution du secteur, et dont les effets les plus manifestes qualifiables de «stigmates», subsistent à ce jour. Du fait que ces effets récurrents apparaissent sur les volets organisationnels et fonctionnels, qui à leurs tours se répercutent directement sur le niveau de service offert aux usagers.

La situation des transports urbains collectifs dans le PTU de Annaba a été fortement marquée par cette libéralisation, dans le sens où elle a reconfiguré l'architecture institutionnelle du réseau de transport en dictant de nouvelles logiques d'acteurs, intervenant dans l'exploitation notamment pour les deux opérateurs privé et public.

D'un autre coté la réintroduction de l'opérateur public ETA Annaba en 2004, et le faite de le délocaliser pour lui attribuer ses propres stations en 2006, marquent la volonté des pouvoirs publiques pour la reprise en main du secteur, ceci après une longue période de monopole du privé avec toutes ses conséquences sur la qualité de service.

Malgré les efforts consentis par les autorités de nombreux dysfonctionnements persistent au réseau de transport, particulièrement dans les grandes villes: Alger, Constantine Oran, et Annaba. Cette déréglementation des transports publics, produit inévitablement des niveaux de prestations relativement bas ; fait partie à la fois des facteurs encourageant à l'usage de la voiture, et aux obstacles au développement d'une mobilité durable.

La mise en place d'une réelle autorité organisatrice est une nécessité pour le secteur, parce quelle s'oriente vers un objectif d'amélioration de la qualité de service, pouvant être considérée entant que levier d'action à une politique durable, capable de replacer l'utilisateur au centre des préoccupations.

De ce fait, l'aspiration à une remise à niveau de l'offre de transport public passera forcément par l'instauration de la bonne gouvernance, en tentant de prodiguer l'ensemble des arrangements formels et informels entre les différents composantes et acteurs privés et publics, à partir desquels sont prises et mises en œuvre les décisions [15]. La prise en compte des spécificités intrinsèques au contexte local, qui renforce la territorialisation du secteur de transport public, peuvent former une garantie de la réussite d'une politique amélioratrice du transport.

REFERENCES

- [1] Saddok S., 2006. Le cas du transport public et son impact sur l'économie le cas de Tunis, UITP-LYON, CODATU, juillet 2006-10p. Site consulté le 04/07/2016: <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Le-transport-en-commun-public-urbain-et-son-impact-sur-l-economie.-Le-cas-de-Tunis-S.-Sagaama.pdf>.
- [2] Houpin S., 2010. Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée: diagnostic prospectif régional, *Les cahiers du Plan Bleu*, Vol.9, 111p.
- [3] Aichour B., 2006. Les problèmes des transports urbains et leur impact sur la circulation à Constantine, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, Vol.50, 35-60.
- [4] Brûlé J.C. & Fontaine J., 1990. L'Algérie: volontarisme étatique et aménagement du territoire, OPU, 248p. ;COTE M., 1996. L'Algérie espace et société, Masson et Armand Colin, 253p.
- [5] Tlemçani M.B., 1995. Le secteur des transports au Maghreb, revue Région & Développement, Vol.1, 1-19. Consulté le 08/03/2015: <http://region-developpement.univ-tln.fr/fr/pdf/R1/Benlahcen.pdf>.
- [6] Andreff W., 2009. Réformes, libéralisation, privatisation en Algérie Point de vue d'un outsider en 1988-1994, *Confluences Méditerranée*, l'Harmattan, Vol.71 (4), 41-62.
- [7] Ibid 6.
- [8] DTW; 1997. Rapport de Présentation du secteur des transports, Direction de transport de la Wilaya d'Annaba, Juillet 1997, 21p. Actualisé par l'auteur.
- [9] Le journal officiel sur le site : www.JORADP.dz consulté le 09/03/2015.
- [10] Boubakour F., 2002. Le transport collectif par bus en milieu urbain impacts de la déréglementation cas de la ville de Batna, *Transports, les éditions techniques et économiques*, Vol 414, 255-259.
- [11] Tlemçani M.B., 1995. Le secteur des transports au Maghreb, revue Région & Développement, Vol.1, 1-19. Consulté le 08/03/2015: <http://region-developpement.univ-tln.fr/fr/pdf/R1/Benlahcen.pdf>.
- [12] Office National des statistiques, www.ONS.dz, consulté le : 05/03/2016.
- [13] Salhi S; 2005. Les obstacles du développement de la mobilité durable dans les grandes villes Algériennes et les perspectives dans le cadre de la coopération décentralisée, Coopération décentralisée pour les déplacements urbains quand les collectivités locales du monde échangent leurs expériences, CODATU 12, juillet 2006, Lyon, France, 5p. Consulté le : 06/03/2016
<http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Les-obstacles-du-d-eveloppement-de-la-mobilit-durable-dans-les-grandes-villes-alg-riennes-Salem-Salhi.pdf>
- [14] PDAU; 2008. Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya d'Annaba, Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'espace intercommunal d'Annaba (PDAU), Note introductive, Annaba, 2008, 320p.
- [15] Le Galés P., 1995. Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine vers des villes acteurs en Europe, *Revue Française de Sciences Politiques*, Vol. 45(1), 57-95.

Notes:

¹ Note : La libéralisation est survenue dans un climat de crise économique, et sous pressions des bailleurs de fonds internationaux, dont le FMI et la Banque Mondiale dans une logique de dé-monopoliser le secteur de transport public.

² Note : La Loi d'orientation des transports intérieurs LOTI du 30 décembre 1982, est une loi fondamentale et une étape charnière dans l'organisation des services publics de transport en France.

³ Note: Selon les données de l'ONS du dernier RGPH 2008 : <http://www.ons.dz/-Population-RGPH2008-.html> consulté le 06/04/2016.

⁴ Note : Nous avons admis les qualificatifs avant et post libéralisation pour distinguer les différentes phases décisives, qui ont marqué et conditionné le secteur.

⁵ Note : Statistiques du Ministère des Transports, Alger.

⁶ Note : Cette période fût régit par plusieurs lois et décrets dont : La loi n° : 67-130 du 22 juillet 1967 Le décret n° : 81-375 du 26 décembre 1981, Le décret n° : 83-306 du 07 mai 1983 L'ordonnance du 15 janvier 1985, L'ordonnance ministérielle du 20 mai 1987.

⁷ Note : Le contre-choc de 1986 a été caractérisé par une chute à la fois brutale et durable des prix du pétrole. Le prix du baril entre l'année 1985 et 1986 a perdu 65% de son prix, passant de 28 à 10 dollars, voir l'article « La plongée du prix du baril réveille le spectre de la crise du milieu des années 1980 en Algérie », Malik Tahir, *Le Maghreb émergent*, du 24/12/2015.

⁸ Note : A souligner que seulement hormis ETUSA, l'opérateur principal d'Alger descendant direct de la Régie Syndicale des Transports Algérois (RSTA) créée en 1959 a survécu à cette disparition jusqu'à ce jour.

⁹ Note : 381 221 places offertes dynamique contre 228 215 voyageurs par jour selon les données récoltées auprès des chefs de stations privés et auprès de la direction de l'ETA service comptabilité.

¹⁰ Note : Données analysées pour les deux années 1996 et 2012 d'après l'Office National des statistiques, www.ONS.dz, consulté le : 05/03/2016.

¹¹ Note : L'enquête menée de type questionnaire destiné aux usagers des transports publics du le PTU d'Annaba a englobé 384 usagers dont 310 relevant de l'Opérateur privé, a relevé que ce dernier faisait recours à plusieurs pratiques non réglementaires à l'exemple de l'Allongement des temps de remplissages, changement d'itinéraire, violence envers les usagers, conduite périlleuse et à risque. Ceci afin de rentabiliser le maximum ses rotations à cause notamment de la forte concurrence.

¹² Note : La même enquête a établi que l'amplitude horaire, et la fréquence des rotations était aléatoire et fortement tributaires de la rentabilité ou non des lignes, décidé par le transporteur privé.

¹³ Note : Station supprimé en Février 2007, actuellement faisant office d'assiette foncière pour le nouvel hôtel Sheraton.

¹⁴ Note : Date de création de l'ETA nouvel opérateur de statut public pour la wilaya d'Annaba.

¹⁵ Note : Les paramètres de l'enquête menée démontrent que les usagers sans s'apercevoir cherchaient la notion de service public, à priori beaucoup plus présente chez l'opérateur public, que chez celui du privé. Ceci peut s'expliquer à la base par le fait que le transporteur privé se conforme au décret exécutif n° 10-91 du 14 mars 2010 JO n°18, Qui dans son article 7 stipule que l'opérateur public en tant qu'établissement assure une mission de service public conformément au cahier des charges de sujétions de service public à qui il doit se conformer.

NOMENCLATURE

PTU: Périmètre de Transport Urbain.

RMCA: Régie Municipale de la commune d'Annaba.

RMT : Régie Municipale de transport.

LOTI: Loi d'orientation des transports intérieurs.

SNTV: Société Nationale de Transport de Voyageurs.

LFC: Loi de Finance Complémentaire.

EPE: Entreprise Publique Economique.

ONS: Office National des Statistiques.

ETA: Entreprise de transport d'Annaba.

CAM: Centre d'Affaires Méditerranéen.

SNTF: Société Nationale de Transport Ferroviaire.

DTW: Direction de transport de la wilaya d'Annaba.

RGPH : Recensement général de la population et de l'habitat.